



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Sicilia-Calabria

UFFICIO TECNICO 3°: TECNICO ED OPERE MARITTIME PER LA SICILIA

Piazza Giuseppe Verdi, n. 16, Palermo

PEC: oopp.siciliacalabria@pec.mit.gov.it

LISTA DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE

(ai sensi dell'art. 6, comma 9, d.lgs. n., 152/2006 e s.m.i.)

1) Titolo del progetto

Lavori di completamento della Banchina Marinai d'Italia del porto di Licata.

2) Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.</i>	<i>Denominazione delle tipologia progettuale</i>
Punto 11)	<i>“Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d’acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse” .</i>

3) Finalità e motivazioni della proposta progettuale.

Il progetto di cui trattasi prevede opere di completamento della esistente infrastruttura portuale di Licata e mira al soddisfacimento delle esigenze dei diversi operatori portuali. L'intervento mira a migliorare le condizioni operative della banchina a servizio delle retrostanti attività dedicate alla cantieristica navale. Lo specifico ambito portuale, infatti, risulta dotato di strutture di ormeggio incomplete, sicché la fruibilità di nuove dotazioni infrastrutturali e la migliore agibilità dei fondali non potrà che produrre una migliore agibilità dell'area in oggetto, che incrementerà la sicurezza ed il decoro complessivo operando una sostanziale *“riqualificazione”* del porto di Licata.

L'intervento proposto rappresenta un ulteriore passo in avanti verso il riassetto dell'area portuale, così da ottenere una maggiore strutturazione e fruibilità degli spazi, una decorosa operatività ed una gestione più coordinata delle attività economiche.

4) Localizzazione del progetto.

Inquadramento geografico.

La città di Licata sorge ad est di Agrigento, capoluogo della Provincia omonima, cui il comune suddetto appartiene territorialmente, a sud di Caltanissetta ed a ovest della città di Gela.

Il territorio comunale si estende per 179,68 kmq. La popolazione è costituita da 37.089 abitanti secondo dati Istat 30/09/2017, con una densità abitativa di 206,72 ab./kmq.



Altitudine media centro abitato (quota piano strada casa comunale):	8 metri s.l.m.m.;
Altitudine minima territoriale:	0 metri s.l.m.m.;
Altitudine massima territoriale:	469 metri s.l.m.m.;

Coordinate geografiche espresse in latitudine Nord (distanza angolare dall'equatore verso Nord) e longitudine Est (distanza angolare dal meridiano di Greenwich verso Est):

sistema sessagesimale (DMS)	37° 06' 29,52" N	13° 56' 48,84" E
sistema decimale (DD)	37,1082° N	13,9469° E

Geograficamente, il territorio del Comune di Licata si estende per 24 km lungo la costa centro-meridionale della Sicilia ed occupa l'ampia fascia prevalentemente pianeggiante, comprendente solo alcuni modesti rilievi collinari dell'entroterra. Il territorio comunale, ricade a cavallo dell'area di sbocco della parte terminale del fiume Salso, che sfocia nel mare di Licata, all'estremità occidentale del golfo di Gela, con un estuario che divide quasi a metà il centro urbano stesso. Il sistema fluviale predetto caratterizza la morfologia del territorio avendo dato origine alla pianura alluvionale detta "Piana". Con il territorio del Comune di Licata confinano direttamente i territori dei seguenti Comuni contermini, siti alle distanze rispettivamente indicate nella tabella seguente per ciascuno di essi:

4) Localizzazione del progetto.

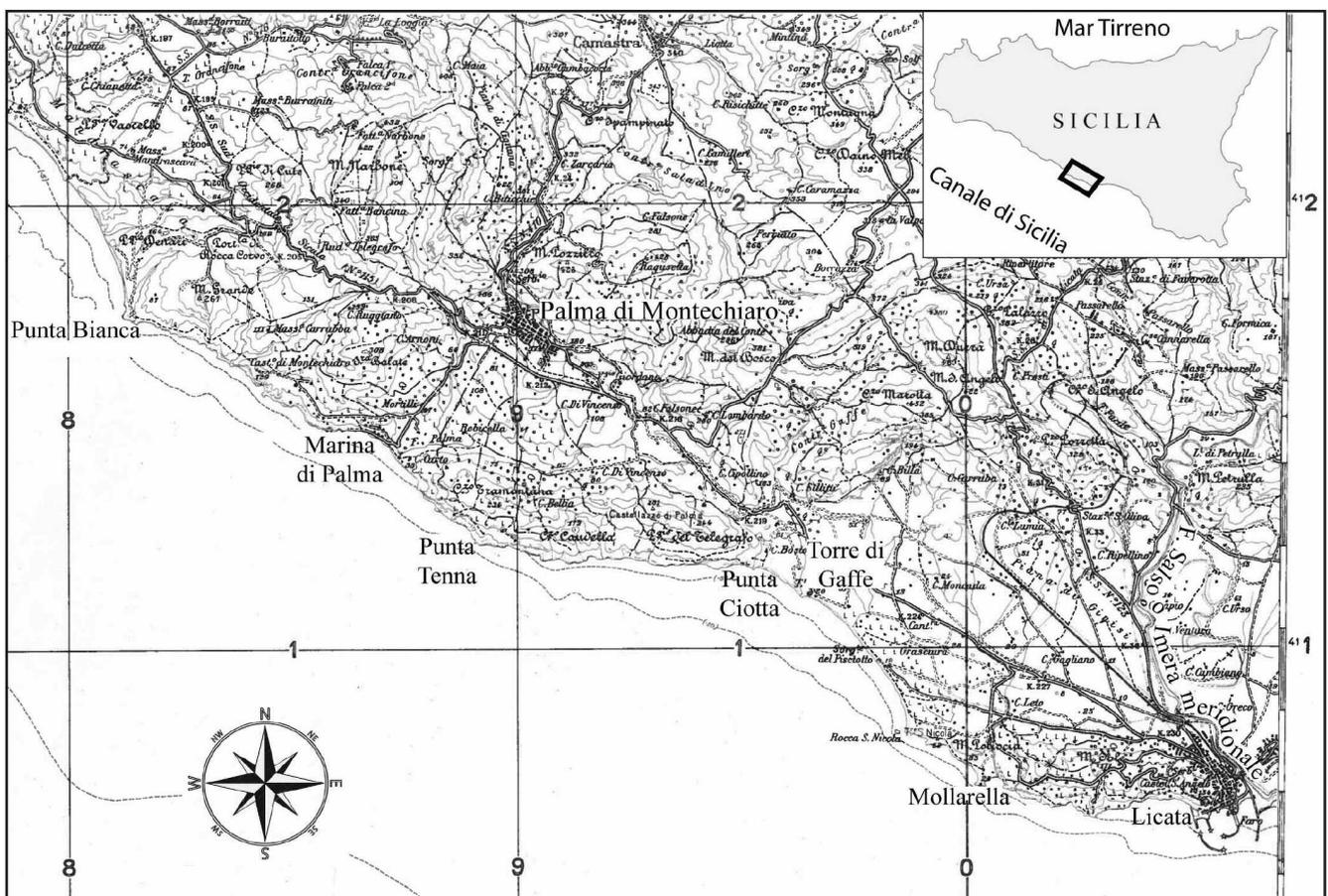
Comune	Provincia	Distanza (km)
Campobello di Licata	Agrigento	17,0
Ravanusa	Agrigento	17,9
Palma di Montechiaro	Agrigento	18,7

Comune	Provincia	Distanza (km)
Camastra	Agrigento	21,0
Naro	Agrigento	24,7
Butera	Caltanissetta	23

Il centro urbano di Licata è disposto prevalentemente sulla “Piana” suddetta a ridosso di una collina costiera detta “la Montagna” - (monte Eknomo), che si frappone tra la pianura e la linea di costa.

Il territorio ed il centro urbano del Comune di Licata si caratterizzano per i seguenti dati geografici:

La linea di costa si presenta pressochè uniforme. Dopo Licata i porti esistenti sono quelli di porto Empedocle e Sciacca, importanti per la pesca. Ad Ovest di Licata la costa è rocciosa e frastagliata con colline che scendono a picco sul mare. In questo tratto di costa sfociano i fiumi Salso, Naro e S. Leone. Di fronte alle foci sono presenti delle barre di sabbia e cordono litorali molto estesi ed instabili che influenzano la circolazione costiera. L’andamento batimetrico è parallelo alla linea di costa con una piattaforma continentale molto ampia, di oltre 20 km.



Posizione del territorio comunale di Licata nel contesto della Provincia di Agrigento.

Caratteristiche meteo-marine dell’area.

Per ciò che concerne le caratteristiche meteo-marine, il litorale licatese è esposto prevalentemente ai venti e ai mari provenienti dal III° e, in minor misura, dal II° e IV° quadrante; i venti provenienti dal I° quadrante, e parte dei venti del II° e IV°, assumono caratteristiche di venti continentali, soffiando da terra verso il mare¹.

¹ I dati di vento utilizzati per caratterizzare il regime anemometrico relativo all’area in esame sono rappresentati dalle serie raccolte presso la Stazione semaforica di Licata della Marina Militare e presso la Stazione anemometrica di Gela dell’Aeronautica Militare.

4) Localizzazione del progetto.

Per quanto riguarda la ricostruzione dell'andamento del moto ondoso si fa riferimento ai dati raccolti presso l'unica boa della Rete Ondametrica Nazionale ubicata sul versante meridionale della Sicilia, collocata al largo di Mazara del Vallo. L'analisi del moto ondoso riportata nell' "Atlante delle coste – Il moto ondoso al largo delle coste italiane" (2003) e in FIERRO et al., (1999) evidenzia che il regime più frequente per le onde basse è quello Ovest – Nord Ovest, mentre il regime Sud Est è caratteristico delle onde più basse; per quanto riguarda le onde medie, il regime Ovest - Nord Ovest è largamente dominante e non si evidenziano variazioni stagionali del regime ondoso, lo stesso dicasi per le onde alte. In relazione alla configurazione costiera gli eventi più intensi provengono dal settore Ovest-Nord Ovest, come ben evidenziato dai grafici direzionali ricostruiti a partire dai dati della boa RON di Mazara del Vallo (Tp). L'escursione di marea astronomica nella zona del Mar Mediterraneo in cui ricade il paraggio costiero d'interesse è compresa tra i 30 cm e 50 cm circa (A.R.T.A., 2008).

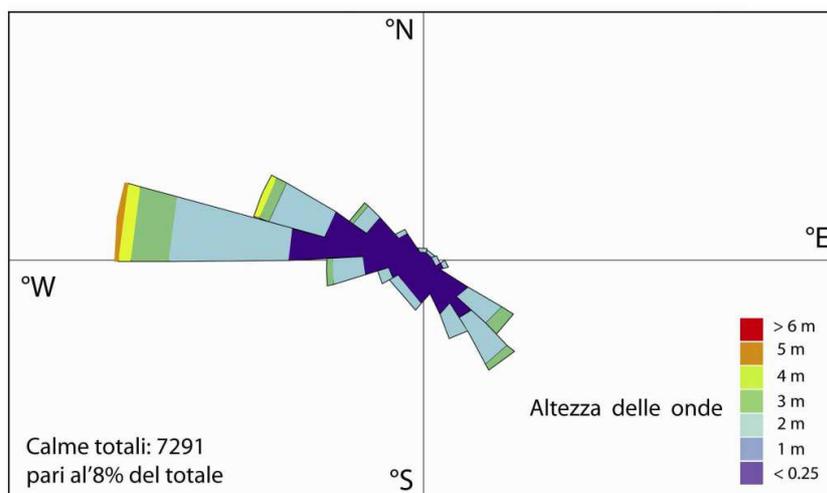


Grafico mostrante la direzione media di provenienza del moto ondoso sulla base dei dati registrati dalla boa della Rete Ondametrica Nazionale situata al largo di Mazara del Vallo (Trapani).

Inquadramento meteo-marino del paraggio.

Il settore geografico di traversia che sottende il paraggio di Licata è compreso fra le 99 °N e 243 °N. da studi effettuati nell'ambito di precedenti progettazioni si è determinato che l'onda più alta al largo per un intervallo di ricorrenza di 50 anni si presenta nella direzione 225,00 °N con $H = 9,20$ m. e $T = 12,05$ sec. Per un tempo di ritorno di 30 anni il massimo valore dell'altezza d'onda al largo è $H = 7,56$ m. con periodo $T = 10,94$ sec., proveniente dalla direzione di 225,00°N. Per l'intervallo di ricorrenza pari a 10 anni si ha un'altezza di $H = 5,27$ con un periodo $T = 9,18$ sec. con la direzione 180 ° N. Avanzando dal largo verso riva per effetto dei fenomeni di rifrazione e frangimento si è determinato in che modo le onde arrivano sulle opere foranee. Da analisi del moto ondoso sottocosta si è determinato che le onde più gravose con un tempo di ritorno pari a 50 anni, presentando un'altezza pari a $H = 10,45$ m., periodo $T = 12,05$ sec., con incidenza 204,45 °N.

Per un tempo di ritorno pari a 30 anni, il valore dell'onda significativa si riduce a $H = 8,01$ m., con $T = 10,66$ sec., con incidenza pari a 194,99 °N, provenienza da onde al largo di 202,50 °N. Infine con tempo di ritorno pari a 10 anni si ottiene sottocosta un'altezza d'onda pari a $H = 4,94$ m., $T = 8,79$ sec. con incidenza di 171,45 °N proveniente da onde con direzione al largo di 157,50 °N.

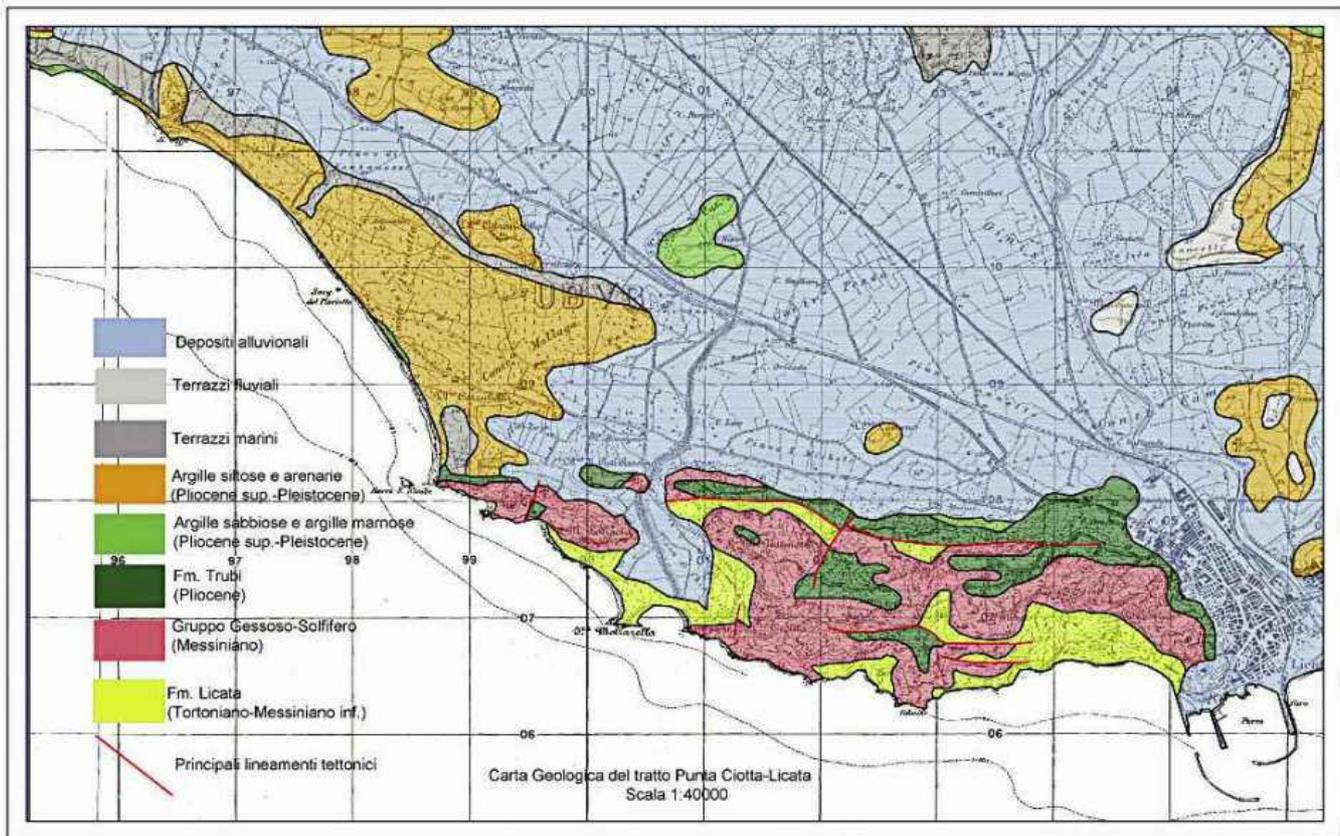
Inquadramento geologico.

L'area ricade all'interno della Falda di Gela, un cuneo tettonico spesso oltre 5 km posizionato alla sommità della porzione frontale della Catena Siciliana, costituito da unità tettoniche embricate di variabile spessore formate da terreni di età Oligocene-Pleistocene inferiore¹. All'interno delle unità tettoniche le successioni sedimentarie si presentano intensamente deformate ad opera di faglie e pieghe orientate prevalentemente secondo direzioni NO-SE².

¹ Catalano et al., 2013; Gasparo Morticelli et al., 2015.

² Ved. Figure che seguono A.R.T.A., 2006; Grasso et al., 1996.

4) Localizzazione del progetto.



Nella successione stratigrafica dell'area si possono riconoscere, dal basso verso l'alto, le seguenti unità litologiche (Basilone, 2012):

- **Formazione Licata (Tortoniano superiore-Messiniano inferiore):** è costituita da argille marnose grigio-azzurre stratificate, in particolare nell'area è affiorante il Membro laminitico di Gibliscemi, costituito da alternanze cicliche di marne grigio chiare e laminiti rossastre ricoperte da croste manganesifere;
- **Gruppo Gessoso-Solfifero (Messiniano):** è una successione di sedimenti prevalentemente evaporitici, stratigraficamente compresi tra le argille e i conglomerati del Tortoniano e i Trubi del Pliocene inferiore, depositatisi in corrispondenza di una crisi di salinità che ha interessato l'area mediterranea. In particolare nell'area affiorano:
 - **Tripoli:** si tratta di diatomiti e marne bianche, tenere, terrose, leggere, contenenti una ricca ittiofauna fossile e sottilmente laminare. Questo litotipo non è di origine evaporitica, ma evidenzia la formazione di un ambiente euxinico che prelude all'evento evaporitico testimoniato dalle litologie successive;
 - **Calcere di base:** costituisce il primo deposito evaporitico della serie ed è costituito da calcari bianchi e grigio chiaro, vacuolari e massivi o stratificati in grossi banchi di 1-2 m di spessore. Fra i diversi banchi sono intercalate marne grigie o variamente colorate ed anche tripolacee;
 - **Torbiditi Gessose:** si tratta di depositi gessarenitici e gessoruditi con livelli di argille, derivanti dallo smantellamento dei depositi evaporitici affioranti a seguito dell'orogenesi infra-messiniana;
 - **Gessi del II ciclo/Gessi di Pasquasia:** si tratta di alternanze di gessi selenitici e balatini con intervalli di argille inglobanti grossi blocchi gessosi e numerosi frammenti di cristalli di gesso;
- **Arenazzo:** è costituito generalmente da una marna siltosa, frequentemente con biotite. E' considerato l'elemento basale della trasgressione pliocenica dei Trubi e sembra doversi attribuire ad ambiente continentale o lagunare;
- **Trubi (Pliocene inferiore):** costituita da una marna calcarea bianco-crema, abbastanza friabile, con abbondanti foraminiferi planctonici (genere *Orbulina*). Più rari sono gli strati compatti bianco-crema di calcare grossolano quasi puro, sempre con abbondanti planctonici. In tutta la formazione si ha il passaggio ciclico da calcari marnosi a marne argillose con tenori di carbonati variabili dal 30% allo 80% (HILGEN, 1987);

4) Localizzazione del progetto.

- **Formazione Monte Narbone (Pliocene superiore):** si tratta di una estesa sequenza pelitica, costituita da marne argillose di colore grigio-azzurro, ben stratificate, a luoghi a elevato contenuto sabbioso, con abbondanti fossili di lamellibranchi e gasteropodi;
- **Depositi pleistocenici:** nelle zone prossime alla fascia costiera sono rilevabili depositi di terrazzo marino costituiti da sabbie giallastre a cementazione variabile, a luoghi particolarmente limose, spesso intervallate da strati conglomeratici con ciottoli eterogenei ed eterometrici. Lungo il fondovalle del Fiume Imera meridionale e dei suoi principali affluenti sono presenti depositi alluvionali recenti e terrazzati, con estensione e spessori variabili da qualche metro a 8÷10 metri, costituiti da sabbie-limose, talora ciottolose, scarsamente classate che, nella zona di Licata, costituiscono un'ampia piana alluvionale.

Infine, occorre segnalare che in corrispondenza delle principali miniere di zolfo e/o di sali, si ritrovano accumuli di materiali inerti derivanti dagli scavi dei condotti minerari e dai residui della lavorazioni in situ dello zolfo, distribuiti a costituire rilevanti coperture superficiali.

Caratteristiche morfologiche della fascia costiera.

Dal punto di vista geomorfologico il tratto di costa posto ad oriente di Licata, sino a Falconara, è caratterizzato da coste basse e sabbiose, esposte prevalentemente a sud che si interrompono sugli spuntori rocciosi di Punta due Rocche e Falconara.

Lungo questo tratto di costa sfocia il Fiume Salso (Imera meridionale) ed i torrenti Cantigaglione e Falconara.

Il litorale compreso fra Licata e Punta Bianca si presenta abbastanza vario ed articolato con insenature più o meno ampie, quali il golfo compreso fra Punta Ciotta e Rocca San Nicola ed il golfo di Marina di Palma, che sia alternano a sporgenze rocciose in corrispondenza degli affioramenti dei terreni di natura lapidea. Gli affioramenti litologici sono rappresentati da depositi alluvionali del settore occidentale della Piana di Gela e della Piana di Licata, e da lembi più o meno estesi di terreni appartenenti ai complessi calcarenitico-sabbioso ed argillo-marnoso plio-pleistocenici, la serie gessoso-solfifera e la Formazione Terravecchia. Tutto il litorale è caratterizzato da ampi tratti di costa bassa sabbiosa prevalente lungo il settore orientale e da altrettanti ampi tratti di costa alta e rocciosa con ripe di erosione argillose, calcarenitiche e gessose che delimitano spiagge più o meno strette.

Sismicità.

Secondo la nuova classificazione sismica del territorio stabilita dall'O.P.C.M. 20/03/2003, n. 3274, che definisce 4 zone a diverso grado di sismicità, il Comune di Licata è inserito nella zona sismica 4. Sulla base di quanto riportato nel catalogo parametrico dei terremoti italiani pubblicato dall'I.N.G.V., il Comune di Licata non ricade all'interno di zone sismogenetiche.

Fig. 3 — Carta geologica semplificata (A e B) e colonna litostratigrafica schematica (C) della successione sedimentaria affiorante nell'area di studio.

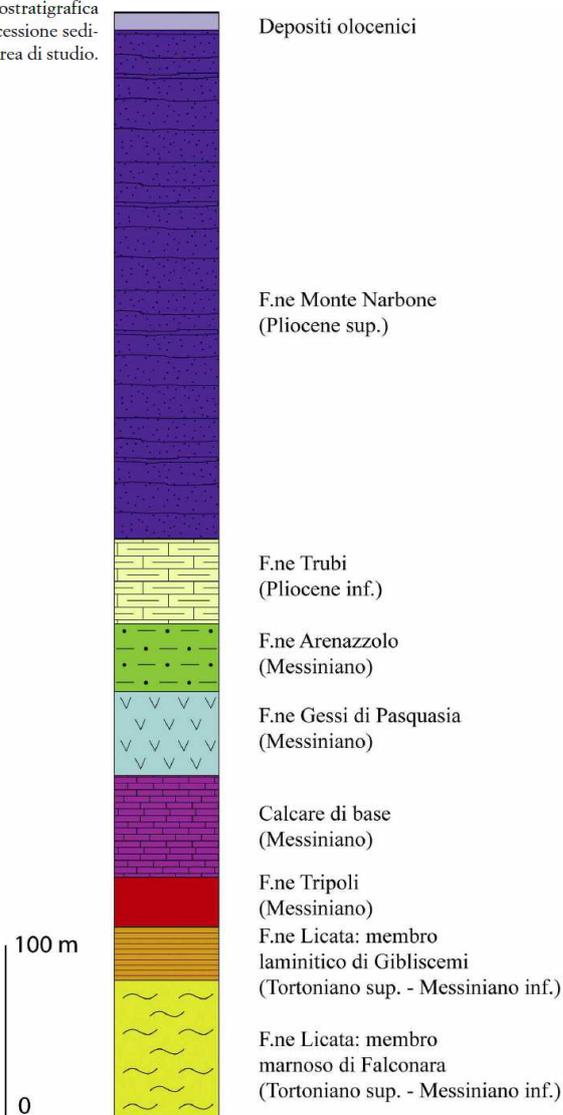


Fig. 3 C

4) Localizzazione del progetto.

Piano Regolatore Generale.

Il P.R.G. attualmente vigente è stato approvato con Decreto Assessorato Regionale per il Territorio e l'Ambiente n. 150/DRU del 29/06/2000 – (G.U.R.S. del 15/09/2000, n. 42). – (Ved. cartografia allegata)

Piano Regolatore del Porto.

Sulla base del decreto del Presidente della Regione Siciliana n. 156/Serv. 5/S.G. del 01/06/2004, recante “*Classificazione dei porti di categoria II, classe III, ricadenti nell’ambito del territorio della Regione Siciliana*”, il porto di Licata, è classificato di 2° categoria, 3° classe, con destinazione funzionale “*Commerciale, peschereccia, turistica e da diporto*”. Il Piano Regolatore Portuale è stato approvato con D.M. 01/09/1974, n. 1177.

La configurazione portuale è stata successivamente modificata con una Variante redatta dal Genio Civile OO.MM. in data 09/06/1984, esitata favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con parere reso nelle sedute del 12 e 19 luglio 1984. Tale Variante è stata approvata con D.M. Lavori Pubblici del 11/03/1985.

Il P.R.P. prevede la prosecuzione della banchina fino al congiungimento con la radice del molo interno di ponente. Il limite della linea di battigia è posto a circa 55 metri dalla prevista banchina di riva. In corrispondenza del fronte previsto dalla nuova banchina, i fondali hanno quota variabile tra circa -2,00 metri e -5,50 metri. – (Ved. cartografia allegata).

Vie di collegamento.

Linee stradali.

La città di Licata dista 40 km circa da Agrigento, cui è collegata tramite la Strada Statale n. 115 – (cd. Sud Occidentale Sicula). Il territorio comunale è attraversato da numerose arterie stradali, tra le quali si evidenziano principalmente per la loro importanza strategica nel quadro dei collegamenti fra Licata ed il resto del territorio isolano:

- la Strada Statale 115, Sud-Occidentale Sicula, che lambisce il centro abitato del Comune di Licata e va da Trapani fino a Siracusa, per cui attraverso di essa il Comune suddetto è collegato direttamente con tutti i territori e relativi centri abitati della vasta fascia costiera meridionale della Sicilia, prospiciente sul Mar Mediterraneo, comprendente sia la Provincia di Agrigento, sia quelle contermini alla precedente di Trapani (ad Ovest) e di Caltanissetta (ad Est), sia quelle ancora più ad Est di Ragusa e Siracusa;
- la Strada Statale 123, Licata-Canicattì, che inizia proprio a ridosso del centro abitato di Licata e mediante la quale, unitamente alla S.S. 626 Dir. che si dirama dalla medesima S.S. n. 123, è garantito il collegamento sia con le fasce territoriali interne delle province di Agrigento e Caltanissetta - (attraverso la SSV 640) ed anche di Palermo (attraverso la A.19) e di Catania (attraverso la medesima A.19 e la S.S. 190).

Linee ferroviarie.

Il territorio comunale è attraversato inoltre dalla linea ferroviaria Canicattì-Modica, che comprende un’apposita stazione a servizio specifico di Licata, situata nel contesto del relativo centro urbano, che, anzi, ne è attraversato direttamente.

La Stazione di riferimento è quella di Licata.

Linee marittime.

Il porto più vicino è quello di Porto Empedocle - (50 km).

Linee aeree.

Gli aeroporti più vicini sono il “*Pio La Torre*” di Comiso (Rg) che dista 74 km da Licata ed il “*Fontanarossa*” di Catania che dista 134 km.

In definitiva, si può quindi affermare che il territorio comunale ed il centro urbano di Licata sono facilmente raggiungibili dai territori limitrofi grazie alle predette infrastrutture di trasporto, che ne assicurano il collegamento diretto.



4) Localizzazione del progetto.

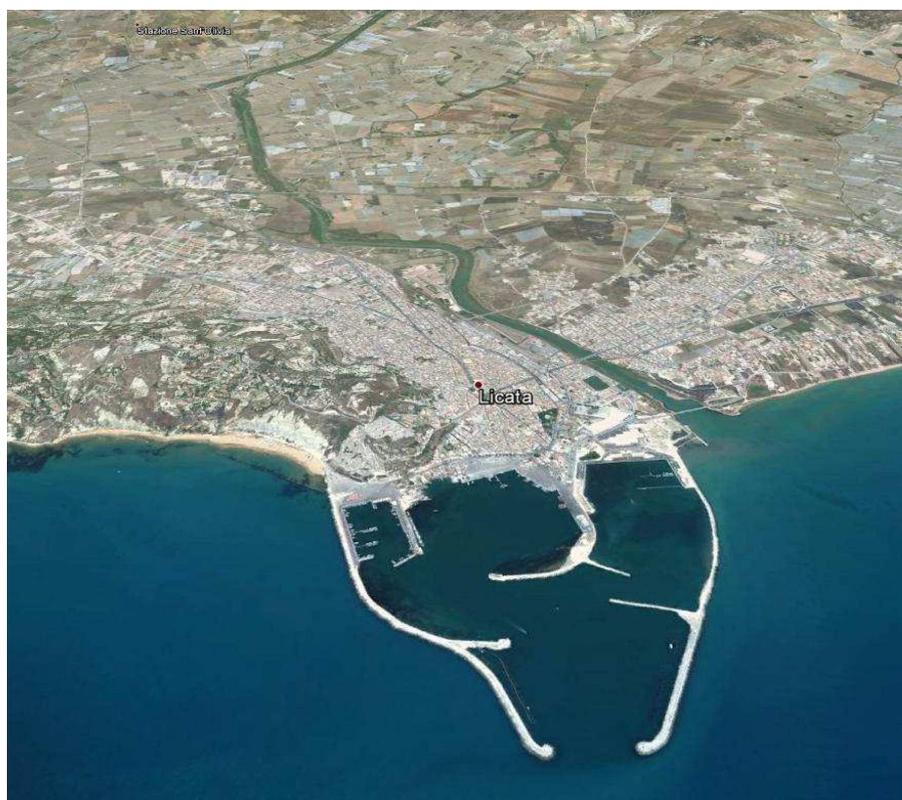
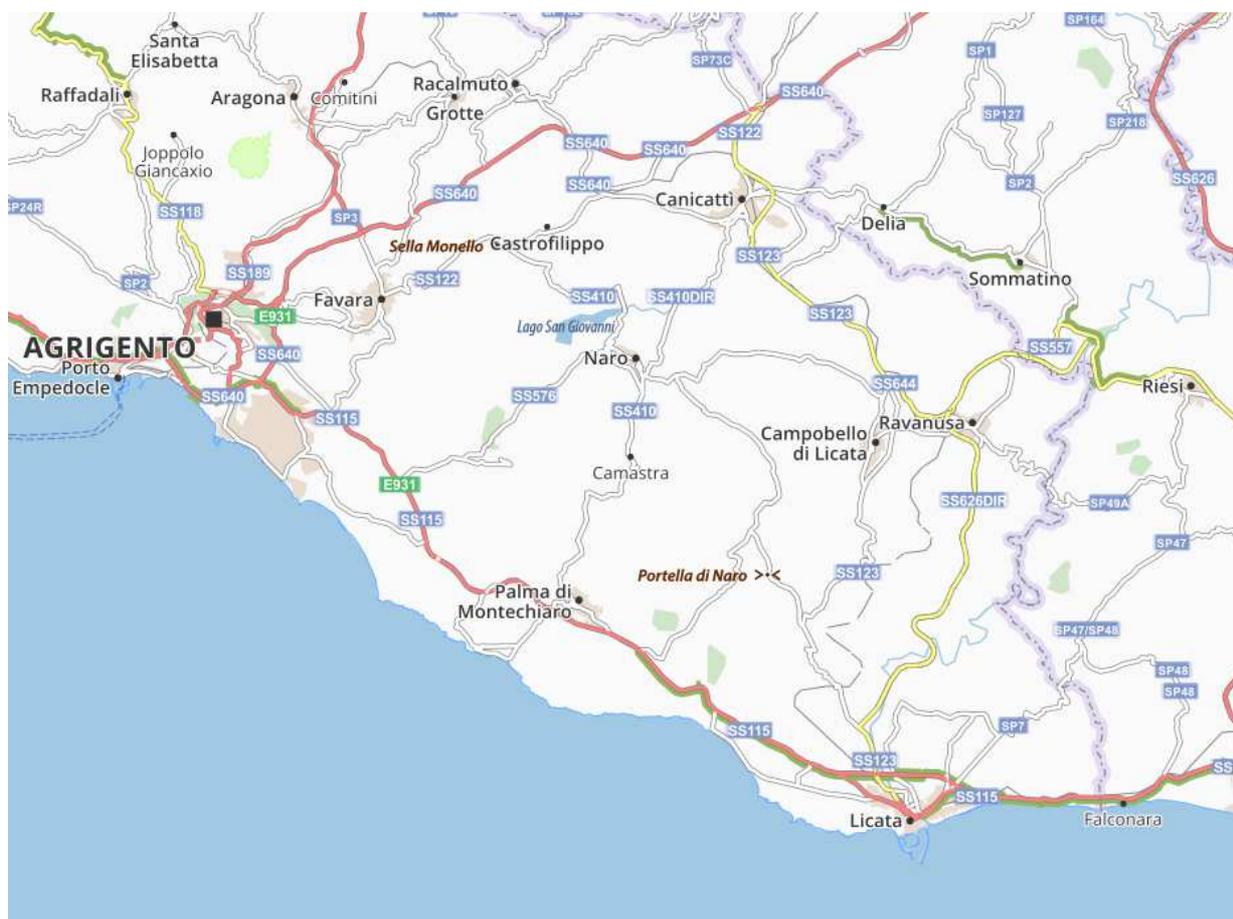


Foto satellitare centro abitato e del porto di Licata.

4) Localizzazione del progetto.

Il porto di Licata.

Il porto di Licata è stato realizzato per escavazione dei fondali mediamente intorno ai 7 metri e con un massimo di 9 metri in prossimità dell'imboccatura, ampia circa 250 metri. Risulta composto da due dighe: la diga di ponente e la diga di Levante, all'interno delle quali sono compresi due moli intermedi (il molo di ponente e il molo di levante) che delimitano l'area portuale peschereccia ad ovest, l'area centrale commerciale e una terza area, ad est, che comprende una darsena con destinazione turistica e da diporto.

Il porto di Licata è stato uno dei primi esempi di scalo intermodale siciliano, in quanto il sistema portuale era combinato al sistema ferroviario, grazie alla creazione di una linea di raccordo che collegava la Stazione ferroviaria con le banchine portuali, attraverso cui venivano smistate ingenti quantità di merci, in prevalenza derivanti delle attività zolfifere.

Lo sviluppo del trasporto su gomma, avvenuto nella seconda metà del 900', ha corrispondentemente sminuito l'importanza del trasporto misto ferroviario/marittimo e ha portato alla fine alla dismissione del sistema di trasporto anzidetto, coinvolgendo anche il porto.

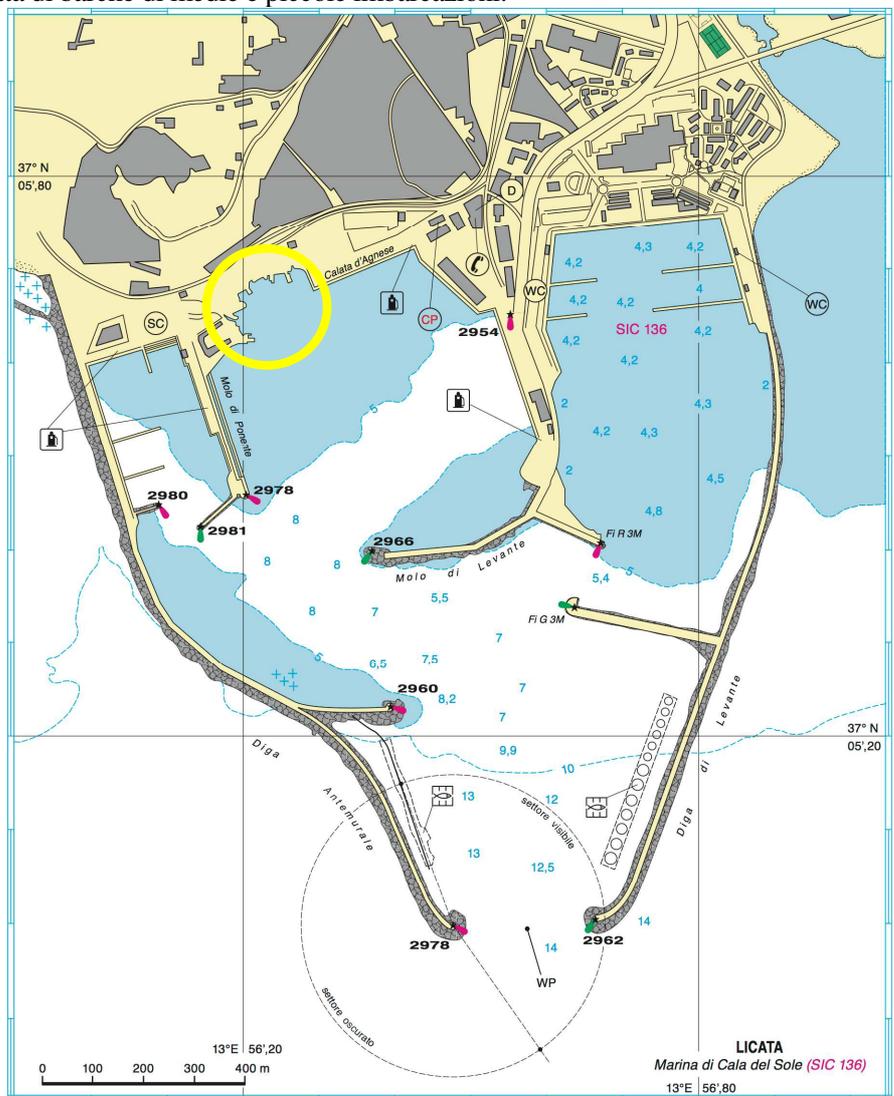
L'attività mercantile che si svolge in atto nel porto è legata soprattutto ad alcune attività produttive locali che utilizzano lo scalo per importare ed esportare i loro prodotti, mentre le attività portuali in essere risultano essere prevalentemente quelle legate alla pesca, svolte da una flotta di barche di medie e piccole imbarcazioni.

Nell'ambito delle attività legate al porto ed alla nautica, rilevante importanza ha anche assunto la cantieristica navale, al cui riguardo la presenza di maestri d'ascia e le antiche tradizioni nella lavorazione delle barche fanno del porto di Licata uno dei maggiori poli cantieristici del sud Italia, grazie all'utilizzo delle antiche attrezzature che fanno della cantieristica navale locale un vanto per tutta l'isola e non. Con riguardo al settore turistico, come anzidetto, nell'ambito dello scalo portuale, a fianco delle banchine e specchi destinate alle attività commerciali di trasporto di merci e persone da qualche anno opera il nuovo porto turistico cd "Marina di Cala del Sole" che offre tutti i servizi per diportisti e si avvia a divenire un importante Hub portuale per i traffici turistico-marittimi del bacino del Mediterraneo, approfittando della sua posizione pressoché baricentrica tra i 3 continenti che si affacciano sul Mediterraneo: Europa, Asia e Africa.

Allo stato attuale la banchina Marinai d'Italia, lungo la riva Nord della darsena interna del porto di Licata, risulta incompleta per circa 220 metri interrompendosi di fatto dopo un tratto

banchinato di circa 260 metri.

L'area portuale individuata con il cerchio rappresenta la zona ove si collocano gli interventi previsti nel progetto in oggetto.



4) Localizzazione del progetto.

Vincoli e PAI

I vincoli che interessano il Comune di Licata sono:

Vincolo idro-geologico - (R.D. 30/12/1923, n. 3267):

La citata normativa stabilisce che eventuali interventi da realizzarsi all'interno dell'area soggetta a vincolo idrogeologico, specie qualora comportino scavi o rinterri, dovranno essere sottoposti al N.O. dell'Ispettorato Dipartimentale delle Foreste. Il territorio di Licata è interessato dal D.A. 06/07/1961, n. 135, che tuttavia non riguarda l'area di intervento.

Tutela del patrimonio culturale e paesaggistico – (D.Lgs n. 42/2004 e s.m.i.).

Il D.Lgs. n. 42/2004¹, disciplina le attività concernenti la conservazione, la fruizione e la valorizzazione del patrimonio culturale. Tale decreto è stato ripetutamente modificato da ulteriori disposizioni integrative e correttive, le ultime delle quali sono il D.Lgs. n. 62/2008 - (per i beni culturali) e il D.Lgs. n. 63/2008 – (per il paesaggio), senza tuttavia apportare modifiche sostanziali al testo originario relativamente all'identificazione e tutela dei beni culturali ed ambientali.

In base a quanto definito dall'art. 2, D.Lgs n. 42/2004 e s.m.i., il patrimonio culturale è costituito da:

Beni culturali: *“Le cose immobili e mobili che, ai sensi degli articoli 10 e 11, presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà”*.

Beni paesaggistici: *“Gli immobili e le aree indicate all'articolo 136, costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge”*.

Sono altresì paesaggistici *“le aree di cui all'art. 142 e gli ulteriori immobili ed aree specificatamente individuati a termine dell'art. 136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli art. 143 e 156”*.

Le tipologie di aree e di immobili considerati beni paesaggistici sono individuati dall'art. 134 e riguardano:

- gli immobili e le aree di notevole interesse - (art. 136), dichiarate tali a seguito del procedimento di cui agli artt. 138-140. Dall'analisi dei vincoli ambientali presenti nel territorio - (ved. cartografia allegata), l'area di progetto non risulta compresa in alcuna area di notevole interesse pubblico.
- le aree di interesse paesaggistico tutelate per legge - (art. 142). Tra le aree di interesse paesaggistico tutelate per legge, vi sono i territori costieri, le fasce di rispetto fluviale, le aree boscate e le zone umide.

Nel caso che ci riguarda, si hanno i seguenti aree tutelate.

Fascia di inedificabilità dalla battigia – (L.R. n. 78/1976, art. 15, lett. e):

Profondità 150 metri. – Non applicabile al nostro caso, in quanto l'area risulta normata dal P.R.P.

Fascia di rispetto dei limiti dei boschi e delle fasce forestali - (art. 10, L.R. n. 16/1996):

(Boschi in contrada Passerello, in contrada Galluzzo, ecc.) – Profondità: 200 metri.

Fascia di rispetto cimiteriale – (D.P.R. n. 285/1990):

Profondità: 200 metri.

Fascia di rispetto depuratore (art. 46, L.R. 15/05/1986, n. 27):

Profondità: 100 metri.

Gli ulteriori immobili ed aree specificatamente individuati a termini dell'art. 136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli artt. 143 e 156.

¹ Il D.Lgs n. 42/2004 che ha abrogato il D.Lgs 29/10/1999, n. 490, rappresenta il testo di confluenza delle principali leggi relative alla tutela del paesaggio, del patrimonio storico ed artistico – (Legge 01/06/1939, n. 1089; Legge 29/06/1939, n. 1497; Legge 08/08/1985, n. 431).

4) Localizzazione del progetto.

Dall'analisi della cartografia si rileva che l'area di progetto non risulta compresa in alcuna delle aree tutelate suddette.

Aree naturali protette – (Legge n. 394/1991 e s.m.i.)

La citata Legge 06/12/1991, n. 394 e s.m.i. - (Legge Quadro sulle protette), prevede l'istituzione e la gestione di aree naturali protette da parte dello Stato, al fine di garantire e di promuovere la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale. L'Elenco Ufficiale delle aree è tenuto dal MATTM ed aggiornato periodicamente. Attualmente il sistema delle aree naturali protette è costituito dai Parchi nazionali, Parchi naturali regionali e interregionali riserva naturali, Zone Umide di Importanza Internazionale.

Vi sono poi altre aree naturali protette ricadenti nell'elenco predisposto dal MATTM che rientrano nella "Rete Natura 2000" e le "Important Bird Area" (IBA).

La Rete Natura 2000 comprende i Siti di Importanza Comunitaria (SIC), individuati ai sensi della "Direttiva Habitat" - (Direttiva 92/42/CEE del 21/05/1992), relativa alla conservazione degli habitat naturali e semonaturali di notevole interesse ambientale, della flora e della fauna selvatica.

Le Zone di Protezione Speciali (ZPS), individuate ai sensi della "Direttiva Uccelli" - (Direttiva 79/409/CEE del 02/04/1979), concernente la conservazione degli uccelli selvatici e di specie ornitologiche di interesse comunitario.

Dall'analisi dei vincoli ambientali presenti nel territorio - (ved. cartografia allegata), l'area di progetto non risulta compresa in alcuna area predetta.

Piano di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI), ai sensi dell'art. 17, Legge 18/05/1983, n. 183 ed art. 1, Legge 03/08/1998, n. 267 e s.m.i.

Il PAI della Regione Sicilia rappresenta livelli di pericolosità e di rischio derivanti dal dissesto idrogeologico. . Tale dissesto può riguardare la dinamica dei versanti e la pericolosità geomorfologica, oltre che la dinamica dei corsi d'acqua e la relativa pericolosità idraulica e d'inondazione.

Il rischio idrogeologico individuato dal PAI viene definito sulla base dell'entità attesa della perdita di vite umane, di danni alla proprietà e di interruzione di attività economiche, in conseguenza il verificarsi di frane ed inondazioni.

Con l'adozione dei PAI - (Decreto Assessorato Regionale per il Territorio e l'Ambiente 04/07/2000, n. 298), la Regione Sicilia si è quindi dotato di uno strumento di conoscenza e programmazione del territorio.

Obiettivo del PAI è, infatti, il perseguimento di un assetto territoriale che, valorizzando le aspettative di sviluppo economico, minimizzi i possibili danni connessi al rischio idrogeologico e costituisca uno strumento di riferimento organico di conoscenze e di regole in grado di migliorare la sicurezza delle infrastrutture presenti sul territorio e delle popolazioni che lo abitano.

L'area interessata dall'intervento risulta interamente inserita, secondo la cartografia allegata alla PAI medesimo, nella porzione di territorio, corrispondente al "Bacino idrografico del Fiume Imera Meridionale (contrassegnata dal n. 072) – Area territoriale fra il Bacino idrografico del F. Palma e il Bacino idrografico del F. Imera Meridionale (contrassegnata dal n. 071)" - (ved. cartografia allegata).

Dall'analisi della suddetta cartografia del PAI-Sicilia si ricava che l'area di progetto non risulta annoverata tra le aree soggette a rischio esondazione, né tra le aree soggette a frane. In particolare:

- non vi è pericolosità o rischio geomorfologico - (Carta della pericolosità e del rischio geomorfologico n. 76);
- non sono presenti fenomeni franosi (Carta dei dissesti n. 76);
- non vi è pericolosità idraulica né rischio idraulico per fenomeni di esondazione – (cfr. Carta della pericolosità idraulica per fenomeni di esondazione n. 76).

Livelli di pericolosità e di rischio moderato sono presenti in vicinanza del Fiume Salso.

5) Caratteristiche del progetto.

Le opere previste nel progetto in oggetto sono inserite nel contesto portuale sopra individuato a sud della via Marianello. In particolare le aree demaniali comprese fra la citata via comunale e la battigia sono assegnate in concessione demaniale marittima ad attività di cantieristica navale e ad un circolo nautico. Si tratta di un tratto della costa Nord della darsena centrale del porto piuttosto frastagliata, priva di infrastrutture e in stato di grave degrado. La banchina adiacente, denominata Marinai d'Italia, è utilizzata per l'ormeggio di imbarcazioni pescherecce e commerciali. In corrispondenza del fronte mare sono presenti alcuni precari scali di alaggio con relative traverse in legno, gru per la movimentazione delle imbarcazioni ed un piccolo moletto con struttura in tubi innocenti ed impalcato in legno sormontante una piccola scogliera. Lo specchio acqueo antistante è utilizzato per l'alaggio delle imbarcazioni in lavorazione presso i predetti cantieri, o per l'attracco di alcuni modesti natanti al moletto.

Nel periodo intercorrente fra il 04/08/2010 ed il 22/10/2013, nella medesima una struttura portuale, in un tratto di litorale già antropizzato che insiste nello stesso contesto di riferimento, l'Assessorato Regionale dei Lavori Pubblici ha realizzato un intervento di prolungamento della Banchina Marinai d'Italia per un fronte mare complessivo di 38 metri, in cui è compreso un motoscalo delle dimensioni di 8,70 x 27,00 metri, con bacino profondo 8,00 metri, che consente il varo e l'alaggio di imbarcazioni da diporto e pescherecci con un carroponte che ha una portata di 200 tonn.

Quest'ultima struttura è stata messa a servizio delle attività cantieristiche che operano nel porto di Licata.

Le opere sono state realizzate tramite una struttura a giorno costituita da un impalcato formato con un sistema di travi ortogonali in cemento armato che poggiano su pali anch'essi in cemento armato retrostante paratia di pali per il contenimento del piazzale. Anche il motoscalo è delimitato da 3 paratie.

Il citato progetto principale dei "Lavori di prolungamento della banchina Marinai d'Italia del porto di Licata", fu allora sottoposto all'esame di codesto Ministero che l'ha licenziato con Decreto della Direzione Generale della Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, prot. n. DSA-2008-21219 del 30/07/2008, su conforme parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 60 del 19/06/2008, che ha concluso l'esclusione dalla procedura VIA condizionata al rispetto di alcune prescrizioni;

Per ragioni di tipo economico si è previsto un arretramento della filo banchina rispetto al filo banchina esistente di circa 12 metri, verso l'interno, comunque compreso nella sagoma delle banchine previste dal vigente P.R.P., con previsione di realizzare l'ampliamento sino al filo delle banchine esistenti, in un secondo tempo, mediante struttura a giorno costituita da un impalcato su pali, analogamente all'intervento che si è realizzato nel progetto principale.

Il progetto di cui all'oggetto, che risulta comunque coerente con le previsioni del P.R.P. e del P.R.G., vigenti nel Comune di Licata, rappresenta pertanto una sostanziale estensione e completamento del progetto principale di cui si è fatto cenno sopra.

In particolare, i lavori prevedono l'estensione del banchinamento verso ponente, per circa 135 metri, con una paratia di pali e palancole, con funzione di contenimento dei piazzali a tergo. L'area dei piazzali verrà riempita con tout-venant di cava e lo strato di sottofondo, adeguatamente rullato e costipato sarà realizzato con misto granulometrico cementato. Su esso verrà poggiata una pavimentazione in calcestruzzo di spessore 20 cm, armata con rete elettrosaldata su cui verrà realizzata la sovrastante pavimentazione in cemento armato fibro-rinforzato cd. corazzata. In totale è prevista la realizzazione di circa 10.000 mq di piazzali portuali, con realizzazione di canali per l'intercettazione delle acque meteoriche coperti con griglie continue in ghisa sferoidale, n. 2 impianti per il trattamento delle acque di prima pioggia, n. 2 torri-faro per l'illuminazione dei piazzali, di altezza pari a 25,00 metri, opere di finitura varie, quali orlatura sul ciglio banchina in acciaio inox AISI-316, ringhiere di protezione in acciaio inox AISI-316, bitte di ormeggio, parabordi in gomma.

In merito alla cantierizzazione, il bilancio quantitativo delle principali lavorazioni e materiali è il seguente:

Scavo di sbancamento:	mc	2.200
Scavo in acqua per raggiungimento quota banchina:	mc	4.300
Trivellazioni per pali ϕ 1600 mm, H = 12,50 metri:	ml	550
Acciaio per camicie dei pali a perdere:	kg	219.740
Acciaio per palancole:	kg	46.053
Calcestruzzo per opere in cemento armato:	mc	914,97

5) Caratteristiche del progetto.

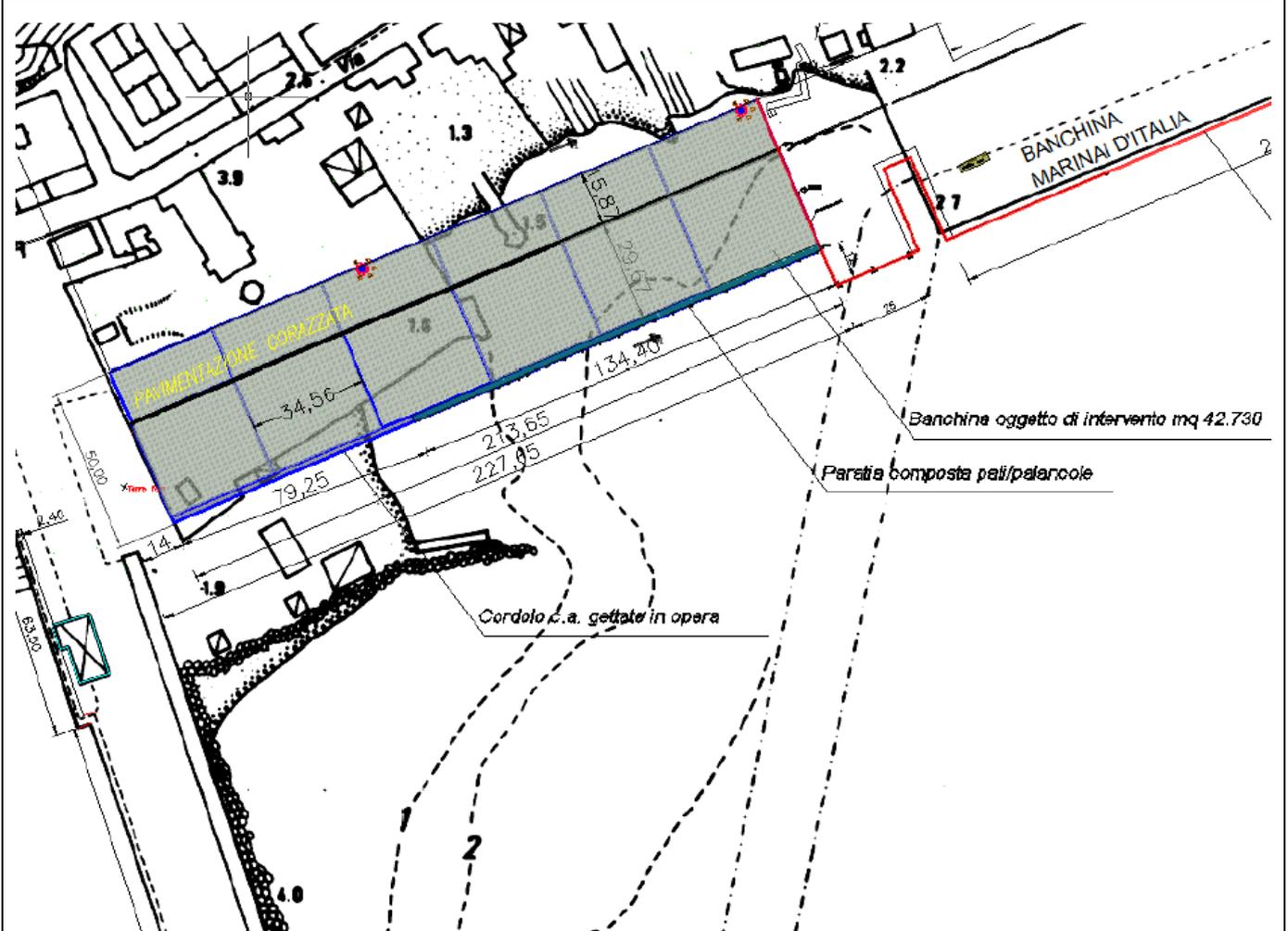
Calcestruzzo per opere non armate:	mc	310,00
Acciaio per opere in cemento armato:	kg	329.629,47
Tout-venant per riempimento piazzali:	mc	25.463,46
Misto granulometrico cementato per sottofondo piazzali portuali:	mc	2.051,00
Calcestruzzi per pavimentazioni portuali:	mc	2.000,00
Calcestruzzi per pavimentazioni portuali cd. corazzata:	mc	1.000,00
Rete di acciaio elettrosaldato per pavimentazioni portuali:	kg	113.832
Misto granulometrico per sottofondo stradale:	mc	1.579,20
Pietrame per drenaggi a tergo trave coronamento paratia:	mc	2.316,34
Pietrame per gabbionate:	mc	214,00
Ghisa sferoidale per griglie continue e telaio chiusini:	Kg	27.706,45
Sistema prefabbricato assemblato trattamento acque prima pioggia:	n.	2
Ghisa sferoidale per bitte d'ormeggio:	kg	720,00
Acciaio inox tipo AISI 360:	kg	450,00

- (ved. computo del progetto).

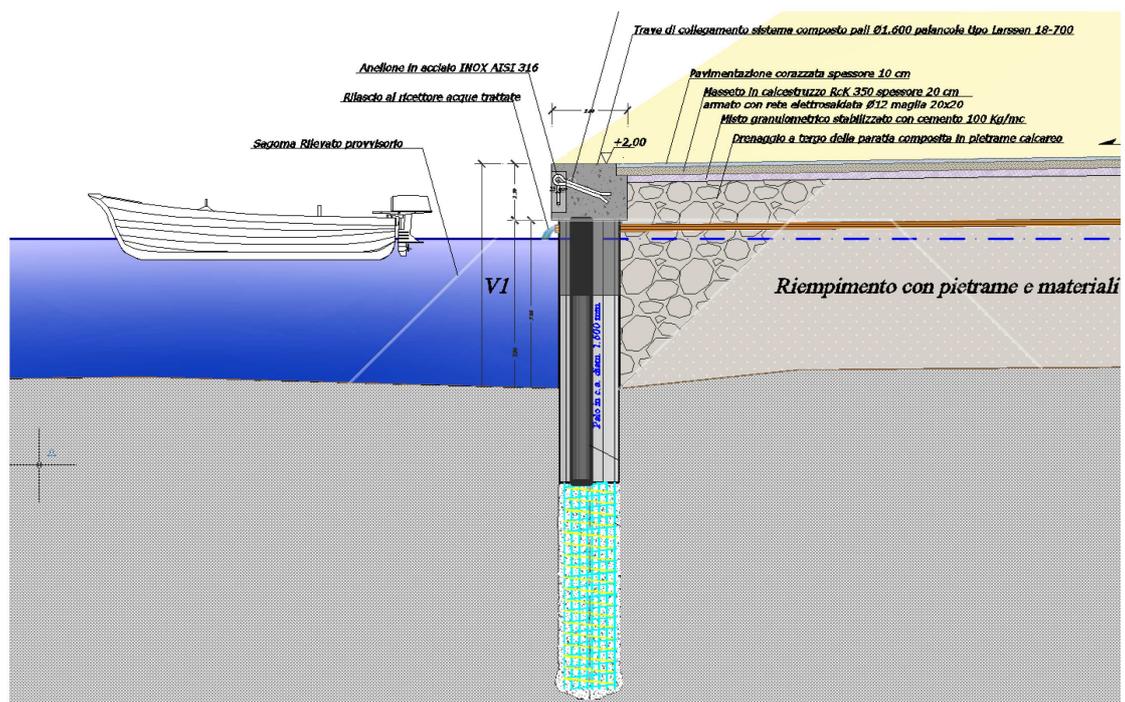
Il progetto prevede le seguenti fasi di lavori:

- installazione del cantiere;
- eventuale installazione di centrale di betonaggio;
- apposizione di segnali fissi e/o mobili nello specchio acqueo per l'individuazione del filo banchina;
- esecuzione di scavo in acqua per il raggiungimento della quota di base della banchina;
- esecuzione di pali trivellati in c.a. e palancole per costituzione le paratie di confinamento del retro banchina;
- riempimento a tergo delle predette paratie con materiale proveniente dall'escavo e con tout-venant di cava, il tutto adeguatamente rullato e costipato;
- confezionamento di calcestruzzo presso centrali di betonaggio proprie o esterne, con trasporto e fornitura a mezzo autobetoniere;
- getto in opera di trave di collegamento in c.a. della testa dei pali della paratia;
- collocazione di strato di cm 50 di misto granulometrico cementato, rullato e costipato per realizzazione dello strato di sottofondo dei piazzali;
- disposizione di rete di acciaio elettrosaldato per armatura pavimentazione piazzali in c.a.;
- getto in calcestruzzo per realizzazione cd pavimentazione cd. corazzata dei piazzali in c.a. additivato con fibre;
- pavimentazioni in conglomerato bituminoso costituite da uno strato di binder e superiore strato di usura;
- collocazione orlatura del ciglio banchina in acciaio inox tipo AISI 316;
- realizzazione di n. 2 impianti di trattamento acque di prima pioggia, costituiti di un pozzetto scolmatore cilindrico di diametro 162 cm in cemento armato ed impianti monoblocco in c.a. con vasche di sedimentazione e disoleatura, ecc.;
- tubazioni di scarico in pvc;
- realizzazione canali di raccolta acque meteoriche, coperti griglie continue in ghisa sferoidale, a monte dei nuovi piazzali portuali;
- collocazione di n. 2 torrifaro, di altezza pari a 25 metri, con proiettori a Led, per l'illuminazione dei nuovi piazzali portuali;
- opere di finitura varia, quali ringhiere di protezione in acciaio inox tipo AISI 316, bitte d'ormeggio in ghisa anelloni in acciaio inox e parabordi in gomma.

5) Caratteristiche del progetto.



Planimetria di progetto.



Sezione tipo intervento.

5) Caratteristiche del progetto.

Fattori Causali d'Impatto.

La realizzazione della nuova infrastruttura portuale determinerà degli impatti sui fattori, sulle componenti e sul sistema ambientale complessivo dell'area di insediamento.

Tali impatti, detti anche "*fattori causali d'impatto*", variano in funzione della tipologia del sito, dell'opera da realizzare e delle scelte tecnologiche adottate e possono avere carattere temporaneo o permanente.

Sono temporanee quelle attività che, legate generalmente alla prima fase della realizzazione dell'opera - (coincidente con la creazione del cantiere e la preparazione del sito), danno origine a modificazioni, quasi sempre di breve durata e di natura reversibile.

Sono, invece, permanenti quelle attività che provocano impatti stabili che, positivi o negativi che siano, sono comunque permanenti e spesso irreversibili, risultando per tale ragione di maggiore importanza ed incisività nell'ambito della valutazione.

Per potere individuare e quindi valutare tutte le attività che, nel caso in esame, concorrono alla realizzazione dell'opera e alla determinazione di impatti, devono essere individuati, rispetto alla tipologia dell'opera, tre tipi di fattori causali d'impatto, connessi rispettivamente a tre fasi ben distinte:

- progettazione;
- realizzazione;
- presenza ed esercizio.

a) Impatti connessi alla fase di progettazione.

In questa fase, generalmente, vengono esaminate le conseguenze che le decisioni assunte al momento della progettazione provocano sull'ambiente circostante quali, per esempio, la potenzialità attribuita al porto, l'individuazione del sito, la definizione della configurazione planimetrica dell'opera, la scelta dei materiali e delle tecniche costruttive, elementi tutti di fondamentale rilevanza ai fini dell'inserimento ambientale nel suo complesso.

Tra i suddetti elementi un fattore di importanza preminente è costituito dalla individuazione del sito in cui realizzare l'opera. Tale aspetto, infatti, risulta particolarmente delicato, in quanto ovviamente un porto caratterizza in misura rilevante il litorale lungo il quale va ad inserirsi, motivo per cui è indispensabile esaminare tutte le possibili alternative di localizzazione.

Nel caso in oggetto, esistendo già una struttura preesistente, la prima soluzione presa in considerazione è stata quella che prevede di limitare le alterazioni sul litorale e di ridurre gli impatti nei confronti dell'ecosistema marino e dell'ambiente terrestre.

E' chiaro, quindi, che l'ottimizzazione localizzativa, nel caso specifico, non può essere perseguita se non in relazione all'impianto portuale esistente, anche in considerazione dei notevoli oneri ambientali ed economici derivanti dall'eventuale occupazione di aree alternative, dalla loro infrastrutturazione e della conseguente sottrazione di tratti di litorale.

Le scelte progettuali sono state indirizzate all'ottimizzazione tipologica dell'intervento, con la definizione di proposte atte a garantire, sia dal punto di vista di gestione sia da quello di esercizio della struttura portuale, soluzioni più appropriate e consone all'inserimento ambientale della stessa struttura.

Ulteriore obiettivo progettuale è stato rappresentato dall'ottimizzazione funzionale della nuova struttura, nella configurazione della quale la stessa presenza fisica dell'impianto esistente ha costituito, in parte, una traccia per il ridisegno e la razionalizzazione degli spazi, dei servizi e dei percorsi.

b) Impatti connessi alla fase di realizzazione delle opere.

I principali fattori causali di impatto provocati dalla fase di realizzazione delle opere, possono distinguersi in 3 categorie, cioè quelli determinati dall'installazione del cantiere, quelli determinati dalle attività di cantiere e quelli determinati dall'approvvigionamento dei materiali.

Per le prime 2 categorie possono individuarsi i classici disturbi arrecati da un cantiere tradizionale. I macchinari, i mezzi e le apparecchiature degli impianti a terra e di quello a mare saranno di vario tipo in relazione alle caratteristiche delle lavorazioni da eseguire, quali, per esempio, escavatori, pale, gru mobili per l'esecuzione delle normali lavorazioni, pontoni, bettoline, rimorchiatori, nonché le apparecchiature di maggiore consistenza per la realizzazione di getti di calcestruzzo, che, comunque, comportano delle lavorazioni di durata limitata nel tempo.

5) Caratteristiche del progetto.

E' opportuno precisare che si tratta di attrezzature e lavorazioni che producono emissioni che provocano fastidi e disagi solo a chi ne è direttamente esposto, e comunque limitate alle sole ore lavorative diurne. Va inoltre sottolineato che per la fase di preparazione del sito e di realizzazione delle opere non sono previste alterazioni stabili dalla qualità ambientale, in quanto si tratta di impatti a breve termine ed assolutamente contingenti all'attività del cantiere, in considerazione anche della geomorfologia del tratto di litorale interessato dalle opere.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico in fase di costruzione, esso è provocato essenzialmente dal funzionamento delle macchine operative (autocarri, gru). Nel cantiere, comunque, non si prevederanno lavorazioni notturne e le lavorazioni si svolgeranno durante le ore lavorative dei giorni feriali.

Per l'esecuzione della simulazione della fase di cantiere sarà necessario individuare, oltre alle sorgenti già caratterizzanti la fase ante operam, le ulteriori tipologie di sorgenti sonore che insisteranno nell'area interessata e che risultano connesse alle attività lavorative del cantiere (attrezzature e macchinari di cantiere, mezzi marittimi e stradali di movimentazione del materiale ecc.). Va considerato inoltre il fatto che i movimenti di terra sono ridotti e inoltre in cantiere non sono previsti accumuli di materiali di risulta che potrebbero costituire fonte di inquinamento da polveri, pertanto è possibile sostenere che si tratta di un danno temporaneo ed anche contenuto. Si potrà, quindi, prevedere degli accorgimenti idonei per limitare al minimo la dispersione delle polveri come, per esempio, l'umidificazione periodica della pista del cantiere, nonché la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade extraurbane e delle asfaltature dei tratti percorsi dagli stessi automezzi.

Il consumo di risorse (energia, risorse idriche) nella fase di cantiere è molto limitato e quindi tale da non influire sulla disponibilità locale delle risorse stesse.

Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione, si prevede che il trasporto dei materiali avverrà con autocarri. Per quanto attiene la reperibilità dei materiali lapidei, è stata condotta un'indagine conoscitiva sulla scorta dell'elenco delle cave attive esistenti in Provincia di Agrigento e di Caltanissetta. In particolare, si è rilevato che in zona sono presenti diverse cave idonee per il necessario approvvigionamento.

Per l'approvvigionamento dei calcestruzzi ci potrà avvalere di impianti di confezionamento esterni ovvero, eventualmente, di un apposito impianto di betonaggio da installare in cantiere.

In particolare, per quanto riguarda del materiale lapideo, considerato che si è stimata la fornitura e posa in opera di circa 32.000 mc, si ipotizza di impiegare n. 4 autocarri a 3 assi con 15 mc di portata, che effettuano 4 viaggi/giorno, avremo: $32.000 \text{ mc} / 4 \times 4 \times 15 = 133 \text{ gg. lavorativi}$.

Per quanto concerne il calcestruzzo, nell'ipotesi di mancata predisposizione di un impianto di betonaggio in cantiere, poiché si è stimato l'impiego di circa 3.225 mc di calcestruzzo, ove si ipotizzi l'approvvigionamento da impianto di confezionamento presente nel territorio comunale o nei comuni limitrofi, avremo utilizzando n. 2 autobetoniere da 10 mc, per 4 viaggi giorno avremo: $3.225 \text{ mc} / 2 \times 4 \times 10 = 40 \text{ gg. lavorativi}$.

I conteggi sopra esposti rilevano che l'incidenza del traffico per la movimentazione e fornitura di materiali di cantiere sarà limitata a poche unità di veicoli/giorno, comunque inferiori a 10. Tali unità non comportano un significativo incremento di traffico di mezzi in entrata e uscita dal porto.

Per quanto riguarda la modificazione della stabilità del sito, la realizzazione di opere sulla costa potrebbe comportare modificazioni dell'ambiente fisico preesistente. Tuttavia, in considerazione delle opere da eseguire e di quelle esistenti e delle generali condizioni di stabilità del sito, è possibile escludere la presenza di problemi di stabilità.

Dall'analisi delle componenti progettuali, emerge che uno dei problemi maggiori in fase di costruzione delle strutture a mare, per ciò che concerne l'ecosistema marino, è quello relativo alla produzione e relativa dispersione di sedimenti fini, eventualmente provocate dalle operazioni di trivellazione dei pali per la realizzazione della banchina

L'impatto maggiore è connesso all'aumento del materiale in sospensione che può determinare una riduzione della trasparenza delle acque e conseguente diminuzione della radiazione luminosa disponibile per la fotosintesi.

Tuttavia, per la tipologia e l'entità delle opere progettuali, si può ritenere di irrisoria entità l'impatto relativo all'incremento della torbidità delle acque. Anche questo tipo di impatto è temporaneo, in quanto corrisponde esclusivamente alla fase di costruzione delle opere a mare e, inoltre, l'azione delle correnti marine ha un ruolo fondamentale nella dispersione dei sedimenti e ciò contribuisce a rendere trascurabile questo tipo di impatto.

5) Caratteristiche del progetto.

In merito al degrado paesaggistico, è proprio la fase di cantiere a generare la maggior parte degli impatti negativi. In particolare, per quanto riguarda gli aspetti legati all'integrità fisica del luogo, si avranno fenomeni quali, per esempio, emissione di polveri e rumori ed inquinamento dovuto al traffico veicolare.

Tali fenomeni indubbiamente concorrono a generare un quadro di degrado paesaggistico già compromesso dall'occupazione di spazi per materiali ed attrezzature, dal movimento delle macchine operatrici, dai lavori.

Tuttavia, si possono adottare alcune misure precauzionali di diversa natura ed idonee per annullare e mitigare i disturbi, quali per esempio:

- *precauzioni tecnico-esecutive* - (movimentazione dei mezzi di trasporto delle terre con utilizzo di accorgimenti idonei ad evitare la dispersione di pulviscolo - (copertura degli scarrabili, umidificazione dei cumuli e delle piste); *accorgimenti logistico-operativi*: posizionamento delle infrastrutture cantieristiche e stoccaggio dei materiali in aree di minore accessibilità visiva; reti di canalizzazione: canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per opportuni smaltimenti;
- *norme di tipo prescrittivo per la gestione di cantiere*: adozione di idonee norme che prevedano opportuni accorgimenti e dispositivi anti-inquinamento dei mezzi di cantiere quali sistemi insonorizzanti e misure di sicurezza per prevenire i rischi di incidenti, ecc..

Ovviamente tali misure possono solo attenuare le compromissioni di qualità paesaggistica legate all'attività di un cantiere, e che tuttavia sono reversibili e contingenti all'attività di costruzione.

c) *Impatti connessi alla presenza ed all'esercizio.*

All'ultima fase appartengono, infine, tutte le attività connesse con la presenza fisica e con l'esercizio delle opere previste nel progetto di cui trattasi.

Come anzidetto l'intervento mira ad una riqualificazione del sito e nel contempo assicurare una stabilità economica alle attività cantieristiche e commerciali del porto di Licata.

Nello scenario di esercizio futuro, per quanto attiene l'inquinamento delle acque, poiché non si avranno ampliamenti degli specchi acquei disponibili, non si prevedono incrementi di fonti inquinamento legati ad incrementi di attività nautiche, né si prevedono incrementi di fonti inquinamento legati ad incrementi di scarichi di acque reflue dei realizzandi piazzali stante la previsione di 2 nuovi impianti di trattamento delle acque di prima pioggia.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico dovuto agli inquinanti diffusi delle imbarcazioni e dei veicoli in transito, anche in questo caso poiché non si avranno ampliamenti degli specchi acquei disponibili, non si prevedono incrementi di fonti inquinamento legati ad incrementi di attività nautiche e quindi, tale tipo di inquinamento non rappresenta un pericolo ambientale stante che il traffico portuale, concentrato prevalentemente nelle ore diurne, non può creare concentrazioni di ossidi di azoto, ossidi di carbonio ed idrocarburi superiori a quelle ammesse, in dipendenza dell'ottimale condizione di smaltimento dei gas determinata dai prevalenti fattori climatici per la presenza dei venti sotto forma di brezze continue.

Relativamente alla presenza fisica dei nuovi piazzali portuali, si può sostenere che gli impatti nei confronti del ricettore paesaggio sono di gran lunga minori rispetto a quelli presenti in fase di cantiere, precedentemente analizzati.

Poiché l'intervento realizza una sostanziale riqualificazione dello specifico ambito portuale si ritiene che l'impatto derivante dalla modificazione visiva dello skyline esistente, realizza un miglioramento dello stato ambientale del porto e perciò l'impatto qui in esame non può che considerarsi positivo.

I fattori causali d'impatto sopra elencati sono stati oggetto di approfondito esame da parte della Commissione Tecnica per la Valutazione Ambientale, presso il MATTM, che ha reso il parere n. 60 del 19/06/2008.

In quel caso la Commissione Tecnica per le Valutazioni Ambientali ha escluso impatti permanenti significativi che possano accrescere i valori dei parametri che sono indicativi delle condizioni ambientali e sulla base del citato parere la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale con decreto direttoriale n. 21219 del 30/07/2008, ha imposto le seguenti prescrizioni:

- *“Il progetto esecutivo deve prevedere il collettamento e trattamento differenziato ed il conseguente versamento nelle pubbliche fognature delle acque di prima pioggia ricadenti nel piazzale di nuova realizzazione; prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti gli impianti delle acque di prima pioggia per la banchina di progetto”*;

5) Caratteristiche del progetto.

- *“in accordo con il Comune di Licata occorre adottare alcuni accorgimenti logistico-operativi ai fini della migliore conduzione delle attività di cantiere, come il posizionamento delle infrastrutture cantieristiche e lo stoccaggio dei materiali in aree di minore accessibilità visiva o schermate e la regolamentazione localizzata della viabilità”;*
- *“il capitolato d'appalto delle opere deve prevedere accorgimenti per il contenimento delle polveri da cantiere al fine di mitigare i relativi impatti, come la delimitazione delle aree di cantiere con pannelli alti che frenino il movimento delle polveri per effetto del vento, limitando la dispersione delle stesse in ambienti esterni al cantiere, e accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale, nonché la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade, nei tratti percorsi dagli automezzi;*
- *“il capitolato d'appalto deve inoltre prevedere la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, fermi restando i regolamenti di sicurezza per prevenire i rischi di incidenti, come previsti dalla normativa vigente”.*

Misure di mitigazione da inserire nel capitolato d'appalto del progetto esecutivo.

Nella fase della progettazione esecutiva ci si propone di adottare le seguenti misure di mitigazione ambientale da inserire capitolato d'appalto:

- impermeabilizzazione aree di cantiere destinate al ricovero dei mezzi meccanici per evitare percolamenti di oli dai mezzi meccanici e possibili inquinanti in fase di stoccaggio;
- utilizzo di impiego mezzi meccanici che rispettano le norme in materia di emissioni;
- minimizzazione tempi di stazionamento *“a motore acceso”* durante le attività di carico e scarico di ogni genere (merce e/o materiale) ed efficientamento della gestione logistica degli spostamenti, in entrata ed in uscita, dal cantiere;
- ricoprimento con teli di cumuli provvisori di materiali;
- trasporto dei materiali all'interno ed all'esterno del cantiere su camion muniti di idonea copertura impermeabile;
- presidio aree di cantiere e zone soggette a transito veicoli per tutte le operazioni di scavo e movimentazione del materiale stoccato con impianti di umidificazione - (lance, cannoni, sistemi di nebulizzazione, ecc.) in modo da contenere le emissioni di polveri;
- rispetto delle prescrizioni contenute nella parte quinta, Allegato V, parte I, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., per le emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico, scarico e stoccaggio di materiali pulvirulenti che potrebbero dar luogo ad eventuali emissioni polverose;
- per le emissioni prodotte dalle macchine che richiedono l'uso di combustibile, controllo periodico dei filtri;
- sistema di lavaggio mezzi in uscita dal cantiere in apposite sezioni all'uopo attrezzate;
- riduzione velocità di transito mezzi di trasporto su strade, piste e piazzali, mediante apposizione di idonea segnaletica riportante il limite di velocità consentito.

6) Iter autorizzativo del progetto/opera esistente.

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/Atto/Data</i>
a) Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 20, D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.	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 - Via Cristoforo Colombo, n. 44 - CAP 00147 - Roma - Fax 06/57225994. Decreto del Direttore Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente, della Tutela Territorio e del Mare, prot. n. DSA-2008-21219 del 30/07/2008 e parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 60 del 19/06/2008.
b) Conformità Urbanistica, ai sensi dell'art. 5, L.R. n. 12/2011	Comune di Licata – (nota del 18/05/2007);
c) Conformità Urbanistica, ai sensi dell'art. 6, della L.R. n. 65/1981	Assessorato Regionale per il Territorio e l'Ambiente, Dipartimento Urbanistica – (nota A.R.T.A. prot. n. 31443 del 21/04/2008);
d) Autorizzazione simica, ai sensi dell'art. 65, 93 e 94, D.P.R. n. 380/2001 e s.m.i.	Genio Civile di Agrigento.
e) Autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146, D.Lgs. 22/01/2004, n. 42:	Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Agrigento.
f) Approvazione in linea tecnica progetto, ai sensi dell'art. 5 della L.R.12/2011:	Conferenza di Servizi convocata ai sensi dell'art. 4, L.R. 05/04/2011, n. 11.

7) Iter autorizzativo del progetto proposto.

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA, ai sensi della Parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni.

a) Conformità Urbanistica, ai sensi dell'art. 6, L.R. n. 65/1981:	Comune di Licata.
b) Conformità Urbanistica, ai sensi dell'art. 6, L.R. n. 65/1981:	Assessorato Regionale per il Territorio e l'Ambiente, Dipartimento Urbanistica.
c) Autorizzazione simica, ai sensi dell'art. 65, 93 e 94, D.P.R. n. 380/2001 e s.m.i.	Genio Civile di Agrigento.
d) Autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146, D.Lgs. 22/01/2004, n. 42:	Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Agrigento.
e) Approvazione in linea tecnica progetto, ai sensi dell'art. 5, L.R. n. 12/2011:	Conferenza di Servizi convocata ai sensi dell'art. 4, L.R. 05/04/2011, n. 11.

8) Aree sensibili e/o vincolate.

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno di zone/aree di seguito riportate¹:</i>		<i>Si/No</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1)	Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi:	No	Si rimanda alla cartografia allegata.
2)	Zone costiere e ambiente marino:	Si	Si rimanda alla cartografia allegata.
3)	Zone montuose e forestali:	No	Si rimanda alla cartografia allegata.
4)	Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale - (Legge n. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria - (siti di rete Natura 2000, Direttive 2009/147/CE e 92/43/CE):	No	Si rimanda alla cartografia allegata.
5)	Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria:	No	Si rimanda alla cartografia allegata.
6)	Zone a forte densità demografica:	No	L'area di intervento ricade in ambito portuale.
7)	Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica:	No	Si rimanda alla cartografia allegata.
8)	Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 2, D.Lgs. n. 228/2001):	No	Si rimanda alla cartografia allegata.
9)	Siti contaminati - (Parte Quarta, Titolo V, D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.)	No	
10)	Aree sottoposte a vincolo idrogeologico - (R.D. n. 3267/1923):	No	Si rimanda alla cartografia allegata.
11)	Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni:	No	Si rimanda alla cartografia allegata.
12)	Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi delle OPCM n. 3274/2003 e n. 3519/2006) ³ :	Si	4
13)	Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.):	Si	Zona soggetta all'applicazione delle previsioni del Piano Regolatore del Porto di Licata.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica.

9) Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale.

	<i>Domande:</i>	<i>Si/No ? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi ? Si/No ? Perché ?</i>
1)	La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato - (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.) ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Per un approfondito inquadramento geologico, morfologico e idrogeologico si rimanda alla relazione geologica. L'intervento è previsto in un ambito portuale in contesto già antropizzato. Le previsioni del progetto sono coerenti con le previsioni del vigente P.R.P e pertanto non si produrrà una alterazione degli usi del sito.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Si prevedono disagi transitori legati alle attività di cantiere che determinano impatti trascurabili. <i>Fase di esercizio.</i> Si escludono impatti negativi in quanto le nuove opere andranno ad insistere in un sito antropizzato con destinazione specifica portuale. Al contrario, si prevedono impatti positive delle nuove opere in dipendenza della specifica riqualificazione dell'area portuale con ricadute positive sul decoro complessivo del porto di Licata.
2)	La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> L'intervento è previsto in un ambito portuale in contesto già antropizzato con destinazione specifica portuale.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Il consumo delle risorse di cui trattasi è molto limitato e quindi tale da non influire sulla disponibilità locale delle risorse stesse. <i>Fase di esercizio.</i> Si escludono interferenze negative durante la fase di esercizio sulle componenti di cui trattasi.
3)	Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Il progetto non prevede l'impiego di sostanze e/materiali pericolosi, tossici o nocivi per la salute umana.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Il progetto prevede l'utilizzo di materiali non nocivi per la salute umana. <i>Fase di esercizio.</i> Si escludono interferenze negative dei materiali impiegati durante la fase di esercizio.
4)	Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Il progetto prevede il riuso in opera di tutto il materiale proveniente dagli scavi. Non si prevedono conferimenti di materiali a discarica.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Eventuali rifiuti prodotti dalle maestranze verranno smaltiti con il sistema raccolta cittadino. <i>Fase di esercizio.</i> Eventuali rifiuti prodotti dalle maestranze verranno smaltiti con il sistema raccolta cittadino.
5)	Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera ?	Si. <i>Caratterizzazione.</i> Il progetto non prevede emissioni pericolose, tossiche e/o nocive nell'atmosfera, salvo emissioni gassose dei motori a combustione dei mezzi d'opera impiegati in cantiere, che inevitabilmente con il loro movimento sulle piste del cantiere determineranno sollevamento di polveri.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Il peggioramento della qualità dell'aria sarà temporaneo e reversibile, poiché limitato alla durata dei lavori. <i>Fase di esercizio.</i> Le nuove opere non produrranno impatti addizionali sulla componente atmosfera.

9) Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale.

	<i>Domande:</i>	<i>Si/No ? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi ? Si/No ? Perché ?</i>
6)	Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche ?	Si. <i>Caratterizzazione.</i> Il Comune di Licata non ha adottato la classificazione acustica, ai sensi del DPCM 01/03/1991. L'intervento è localizzato in ambito portuale, decentrato rispetto al centro cittadino. Ai sensi della Legge 26/10/1995, n. 447, i limiti sonori ammessi in area portuale sono pertanto pari a 70 dBA nelle ore diurne e 60 dBA nelle ore notturne. Le attività di cantiere si svolgeranno solamente nelle ore diurne.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Gli impatti sulla componente rumore risultano determinati dalla rumorosità intrinseca dei macchinari impiegati per lo svolgimento delle attività previste per la realizzazione dell'intervento. Può comunque stimarsi una alterazione della componente ambientale, limitata alla sola durata dei lavori. L'impatto è reversibile e perciò di limitata rilevanza. <i>Fase di esercizio.</i> Le nuove opere non produrranno impatti aggiuntivi sulle componenti ambientali di cui trattasi, salvo quella relativa all'installazione di n. 2 torri faro, che produrranno un impatto luminoso di entità trascurabile.
7)	Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare ?	Si. <i>Caratterizzazione.</i> Per un approfondito inquadramento geologico, morfologico e idrogeologico si rimanda alla relazione geologica.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Gli impatti sul comparto acque superficiali sono legati all'esecuzione delle perforazioni per la realizzazione della paratia di pali in c.a. combinata con palancole in acciaio, che potrà determinare un temporaneo intorpidimento dell'acqua. Tale tipo di impatto è contenuto al periodo lavorativo, reversibile e perciò di entità trascurabile. <i>Fase di esercizio.</i> Il progetto prevede l'installazione di n. 2 impianti di raccolta oli minerali ed acque di prima pioggia provenienti dai nuovi piazzali portuali, che mirano ad una sostanziale salvaguardia dell'ambiente marino. Non si prevedono impatti aggiuntivi sulla componente ambientale di cui trattasi, anzi si prevede un miglioramento della qualità delle acque marine, stante la previsione di n. 2 impianti di trattamento acque di prima pioggia.
8)	Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente ?	Si. <i>Caratterizzazione.</i> Nella fase realizzativa, possono prevedersi accidentali versamenti di rifiuti liquidi di tipo industriale, quali oli lubrificanti, carburanti, ecc.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Si tratta di eventi eccezionali, di entità non rilevante. Il capitolato del progetto esecutivo prescriverà specifici obblighi per la raccolta e smaltimento oli minerali usati e/o reflui prodotti in cantiere, in conformità alla vigente normativa - (D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i.). <i>Fase di esercizio.</i> Il progetto prevede n. 2 impianti di raccolta oli minerali ed acque di prima pioggia provenienti dai nuovi piazzali. Gli impatti sull'ambiente avranno pertanto rilevanza non significativa.

9) Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale.

	<i>Domande:</i>	<i>SI/NO ? Breve descrizione.</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi ? SI/NO ? Perché ?</i>
9)	Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Nell'area non sono presenti zone soggette a vincoli S.I.C. o Z.P.S. L'intervento interessa una area di limitata estensione che insiste in ambito portuale, in un contesto già antropizzato e perciò non rilevante in termini paesaggistici, storico-culturali, e di specialità per flora/fauna marina.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Non sono previsti impatti sul patrimonio naturale e storico, in quanto in prossimità dell'area oggetto di intervento non sono presenti manufatti storici o elementi naturali suscettibili di danneggiamento. <i>Fase di esercizio.</i> Le nuove opere non produrranno impatti addizionali sulla componente paesaggio, anzi, si ritiene che la migliore agibilità e sicurezza dell'area porterà benefici al decoro complessivo del porto di Licata.
10)	Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Si veda cartografia allegata.	No.
11	Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Si veda cartografia allegata.	No. <i>Fase di cantiere.</i> In considerazione della tipologia ed entità delle opere progettuali, si può ritenere che l'impatto determinato dall'incremento della torbidità delle acque, di rilevanza irrisoria. <i>Fase di esercizio.</i> Non si prevedono impatti addizionali al corpo idrico, in quanto le opere verranno realizzate con materiali chimicamente inerti.
12)	Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto ?	SI. <i>Caratterizzazione.</i> L'intervento è previsto in un ambito portuale in contesto già antropizzato. L'area portuale è collegata da viabilità adeguata – (S.S. 123 ed alla S.S. 115). Il progetto non prevede modifiche di destinazione d'uso del sito. Le lavorazioni saranno limitate alle sole ore lavorative feriali e diurne.	NO. <i>Fase di cantiere.</i> L'incremento del traffico veicolare che transita nella viabilità cittadina è limitato solamente al periodo dei lavori. Nel corso degli stessi ci si propone di assumere opportune intese con il Comando di Polizia Municipale di Licata per disciplinare l'accesso dei mezzi di trasporto alle aree portuali interessate. <i>Fase di esercizio.</i> Non si prevedono impatti addizionali determinati da incrementi del traffico veicolare, in quanto la destinazione d'uso del sito portuale rimarrà inalterata.

9) Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale.

	<i>Domande:</i>	<i>SI/NO ? Breve descrizione.</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi ? SI/NO ? Perché ?</i>
13)	Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> L'intervento proposto è sito in area portuale, a margine dei nuclei abitati con più alta densità di Licata. L'intervento interessa superfici in parte utilizzate a cantieri navali e in parte a specchio acqueo.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Nel corso dei lavori la fruizione delle aree portuali interessate subirà inevitabilmente una limitazione. Gli impatti negativi sono estesi alla sola durata dei lavori, reversibili e perciò di scarsa rilevanza. <i>Fase di esercizio.</i> Le nuove opere produrranno una migliore agibilità e sicurezza del sito che porterà benefici agli odierni fruitori del sito.
14)	Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> L'intervento è previsto in un ambito portuale in contesto già antropizzato.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Nel corso dei lavori la fruizione delle aree portuali interessate subirà inevitabilmente una limitazione. Gli impatti negativi sono estesi alla sola durata dei lavori, reversibili e perciò di scarsa rilevanza. <i>Fase di esercizio.</i> Le nuove opere produrranno una migliore agibilità e sicurezza del sito che porterà benefici agli odierni fruitori del sito.
15)	Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Si veda la cartografia allegata, ed in particolare il PRP ed il PRG di Licata. L'intervento proposto è sito in area portuale, a margine dei nuclei abitati con più alta densità di Licata. L'intervento interessa superfici in parte utilizzate a cantieri navali e in parte a specchio acqueo.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Eventuali impatti negativi sono estesi alla sola durata dei lavori, reversibili e perciò di scarsa rilevanza. <i>Fase di esercizio.</i> Le nuove opere produrranno una migliore agibilità e sicurezza del sito che porterà benefici agli odierni fruitori del sito.
16)	Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Si veda la cartografia allegata, ed in particolare la Corografia di Licata. L'intervento proposto è sito in area portuale, a margine dei nuclei abitati con più alta densità di Licata. L'intervento interessa superfici in parte utilizzate a cantieri navali e in parte a specchio acqueo.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Eventuali impatti negativi sono estesi alla sola durata dei lavori, reversibili e perciò di scarsa rilevanza. <i>Fase di esercizio.</i> Le nuove opere produrranno una migliore agibilità e sicurezza del sito che porterà benefici agli odierni fruitori del sito.
17)	Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Il cantiere è sito all'interno dell'area portuale esistente, ove attualmente si esercita attività di cantieristica navale. L'area dei lavori non è limitrofa a ricettori sensibili.	No. <i>Fase di cantiere.</i> Nel corso dei lavori, in dipendenza dell'incremento del traffico veicolare da/per il porto, potrebbero aversi impreviste ed eccezionali interferenze con i citati ricettori. Ci si propone di normare opportunamente transito veicolare in modo da escludere eventuali impatti negativi, che comunque in quanto estesi alla sola durata dei lavori, sono reversibili e perciò di scarsa rilevanza. <i>Fase di esercizio.</i> Non si prevedono impatti aggiuntivi rispetto a quelli odierni.

9) Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale.

	<i>Domande:</i>	<i>S/NO ? Breve descrizione.</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi ? S/NO ? Perché ?</i>
18)	Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Si veda cartografia allegata.	No.
19)	Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Si veda cartografia allegata.	No.
20)	Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Si veda cartografia allegata.	No.
21)	Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Si veda cartografia allegata.	No.
22)	Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera ?	No. <i>Caratterizzazione.</i> Si veda cartografia allegata.	No.

10) Allegati

<i>Allegati</i>		<i>Scala</i>	<i>Nome File</i>
1)	Istanza MIT diretta al MATTM;		1_Istanza_MATTM.pdf
2)	Presente Lista di controllo per la valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, D.Lgs 152/2006 e s.m.i.		2_Lista_controllo.pdf
3)	<p><u>Elaborati del progetto di fattibilità tecnico-economica:</u></p> <p><u>Relazioni:</u></p> <p>A.1 Relazione generale;</p> <p>A.2 Analisi dei Prezzi;</p> <p>A.3 Elenco Prezzi;</p> <p>A.4 Computo metrico estimativo</p> <p>A.5 Quadro economico di spesa;</p> <p>A.6 Relazione geologica;</p> <p>A.7 Relazione sismica;</p> <p>A.8 Relazione di Fattibilità Ambientale;</p> <p>A.9 Prime indicazioni e prescrizioni sul Piano di Sicurezza e Coordinamento;</p> <p>A.10: Corrispettivi per il Coordinatore della Sicurezza;</p> <p><u>Disegni:</u></p> <p>Tav. 1: Inquadramento territoriale;</p> <p>Tav. 2: Rilievo strumentale;</p> <p>Tav. 3: Planimetria generale;</p> <p>Tav. 4: Planimetria di dettaglio;</p> <p>Tav. 5: Sezione tipo di progetto A-A;</p> <p>Tav. 6: Sezione tipo di progetto B-B;</p> <p>Tav. 7: Sezione longitudinale di intervento.</p>	<p>Scala 1/2000</p> <p>Scala 1/2000</p> <p>Scala 1/2000</p> <p>Scala 1/200</p> <p>Scala 1/200</p> <p>Scala 1/200</p> <p>Scala 1/200</p>	<p>3_A.1_Relazione_Gen.pdf</p> <p>3_A.2_Analisi_Prezzi.pdf</p> <p>3_A.3_Elenco_Prezzi.pdf</p> <p>3_A.4_Cme.pdf</p> <p>3_A.5_Quadro_econom.pdf</p> <p>3_A.6_Relaz_geologica.pdf</p> <p>3_A.7_Relaz_sismica.pdf</p> <p>3_A.8_Relaz_Fatt_Amb.pdf</p> <p>3_A.9_Schema_PSC.pdf.</p> <p>3_A.10_Schema_parc_CSE.pdf</p> <p>3_Tav_1_Inquadr-terr.pdf</p> <p>3_Tav_2_Rilievo-strum.pdf</p> <p>3_Tav_3_Plan_gen.pdf</p> <p>3_Tav_4_Plan_dett.pdf</p> <p>3_Tav_5_Sezione_tipo_A_A.pdf</p> <p>3_Tav_5_Sezione_tipo_B_B.pdf</p> <p>3_Tav_6_Sezione_long.pdf</p>
4)	verbale della conferenza dei servizi del 28/11/2018;		4_verbale_conf_servizi.pdf
5)	<p><u>Ulteriore cartografia:</u></p> <p>1) Corografia;</p> <p>2) Carta nautica;</p> <p>3) Piano Regolatore del Porto e Piano Regolatore Generale;</p> <p>4) Carta dei vincoli gravanti nella zona;</p> <p>5) Carta delle riserve;</p> <p>6) Carta dei Siti di Interesse Comunitario;</p> <p>7) PAI – Carta litologica;</p> <p>8) PAI – Carta Uso del Suolo;</p> <p>9) PAI – Carta dei dissesti;</p> <p>10) PAI – Carta della Pericolosità e del Rischio Geomorfologico;</p> <p>11) PAI – Carta del Rischio Idraulico a Fenomeni di Esondazione;</p> <p>12) PAI – Carta della Pericolosità Idraulica a Fenomeni di Esondazione.</p>	<p>Scala 1/10.000</p> <p>Scala 1/10.000</p> <p>Scala 1/2000</p> <p>Scala 1/25.000</p> <p>Scala 1/250.000</p> <p>Scala 1/250.000</p> <p>Scala 1/10.000</p>	<p>5.1_Corografia.pdf</p> <p>5.2_Carta_nautica.pdf</p> <p>5.3_PRP_PRG.pdf</p> <p>5.4_Carta_vincoli.pdf</p> <p>5.5_Carta_riserve.pdf</p> <p>5.6_Carta_SIC.pdf</p> <p>5.7_PAI_Carta_litolog.pdf</p> <p>5.8_PAI_Carta_Uso_Suolo.pdf</p> <p>5.9_PAI_Carta_dissesti.pdf</p> <p>5.10_PAI_Carta_Rischio_Geom.pdf</p> <p>5.11_PAI_Carta_Rischio_Esond.pdf</p> <p>5.12_PAI_Carta_Peric_Esond.pdf</p>

10) Allegati

<i>Allegati</i>		<i>Scala</i>	<i>Nome File</i>
6.1)	Decreto del Direttore Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente, della Tutela Territorio e del Mare, prot. n. DSA-2008-21219 del 30/07/2008		6.1_DDG_21219_2008.pdf
6.2)	parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 60 del 19/06/2008.		6.2_Par_Comm_Via_Vas.pdf
7)	Stato Finale dei Lavori di prolungamento della Banchina Marinai d'Italia del porto di Licata.		7_Stato Fin_Lav_Princ.pdf
8)	Certificato di collaudo tecnico-amministrativo dei Lavori di prolungamento della Banchina Marinai d'Italia del porto di Licata.		8_Collaudo_Lav_Princ.pdf

IL CAPO SETTORE

(Dott. Ing. Giuseppe SCORSONE)



IL DIRIGENTE DELL'UFFICIO

(Dott. Ing. Giovanni COPPOLA)

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24, D.Lgs. 82/2005 e s.m.i¹)

¹ firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.