

Premessa

La presente relazione è stata svolta al fine di valutare gli impatti che i lavori in oggetto possono avere sull'ambiente circostante, ed ottenere il parere dell'Assessorato Regionale per il Territorio e l'Ambiente, ai sensi dell'art. 30 della L.R. 10/93. In particolare, la richiesta oggetto della presente è: ampliamento di un'area demaniale (mq 226.53) già in concessione e la conseguente formazione di una banchina in calcestruzzo nella stessa area del "Cantiere Navale Il Carpentiere di Asaro S. & C. S.n.c.", in Via Selinunte a Mazara del Vallo, da attuarsi, in conformità alle prescrizioni del Piano Regolatore Portuale.

L'area ricade in parte nelle particelle 315, 2863 e 2877 del foglio di mappa 188 all A e fa parte della Concessione Demaniale Marittima n. 11/2002 Rep. 901.

Situazione attuale

Allo stato attuale l'area in oggetto, ubicata nella parte occidentale della foce del Fiume Mazaro è composta da un piazzale delle dimensioni approssimative di 35x27 metri con tre scali di alaggio, che prospettano lungo il fiume;

Adiacente a quest'area si trova la darsena del cantiere navale ed un ampio piazzale con banchina in calcestruzzo lungo circa 60 ml e largo 30 ml.

Sempre adiacente a quanto già descritto, sul Lungomare Fata Morgana e per un fronte di circa 40 metri prospiciente il Porto Nuovo e per una larghezza di ml 60, vi è un altro ampio piazzale sempre in calcestruzzo con banchina. I piazzali vengono utilizzati per la costruzione, la riparazione ed il rimessaggio di natanti in ferro, in legno ed in resina e per il deposito dei materiali occorrenti per la loro realizzazione. Il bordo mare, come detto, è provvisto di banchine tranne nel primo tratto dove si trovano gli scali di alaggio.

Le predette aree sono recintate con tubolari in ferro zincato e rete metallica e, pertanto, sono vietate all'accesso pubblico.

Logica di intervento

Dall'anno 2003, anno in cui è stata costruita la darsena, è in funzione presso il cantiere navale un travel lift per il sollevamento ed il trasporto dei natanti nei piazzali del cantiere. Grazie all'uso del travel lift ed in un'ottica di sviluppo generale della cantieristica a Mazara del Vallo, viene meno la necessità di avere tre scali di alaggio non più utilizzati ed al contempo necessita altro spazio da utilizzare come piazzale per il ricovero di natanti. Da molti anni infatti l'industria cantieristica è presente nel porto di questa città in modo rilevante. Nata e sviluppatasi al servizio della locale flotta peschereccia, che conta circa 250 unità di grosso tonnello, negli ultimi tempi essa ha mostrato notevoli capacità di sviluppo autonomo, differenziandosi dal solo settore peschereccio e allargandosi dall'esclusivo ambito mazarese. Queste capacità affondano le radici nella esperienza e professionalità raggiunte e nella posizione geografica della città, ed espandono i rami verso settori diversi, quali quello nordafricano che spesso si rivolge ai cantieri mazaresi per la costruzione o la riparazione di navi. Queste recenti diversificazioni aprono nuove prospettive, offrendo valide alternative al settore della pesca che attualmente sta attraversando un periodo di crisi che ha trascinato in basso l'economia dell'intera città. Ma l'apertura a nuovi settori e nuovi mercati richiede un deciso ammodernamento delle attrezzature attuali, perché se fino ad ora la cantieristica ha prosperato, nonostante la senescenza della locale flotta, è facile immaginare che così non sarà in futuro, e se non si aggiorneranno le attrezzature non si riuscirà a mantenere le competitività nei settori e nei mercati suddetti.

Il rischio è quello di perdere le grosse capacità umane e materiali raggiunte, quando invece la razionalizzazione delle risorse esistenti potrebbe dare nuovo impulso e sviluppo alla economia della zona; sviluppo che, con le opportune attenzioni, sarebbe compatibile con l'ambiente circostante, visto che non si andrebbe ad operare trasformazioni su un paesaggio naturale incontaminato, ma su un luogo antropizzato e industrializzato.

Luogo di intervento

Il porto di Mazara del Vallo vede infatti la presenza di una flotta peschereccia tra le maggiori d'Italia, con il suo indotto di magazzini, fabbriche ed officine. Esso è un porto di 2 Categoria - 3 Classe (porto marittimo commerciale), situato alla foce del Fiume Mazaro di cui occupa l'alveo addentrandosi per circa 1000 metri. La Parte esterna è costituita: ---ad Est dal Molo di Levante e dalla Diga Antemurale;

ad Ovest dal cosiddetto Porto Nuovo, formato dal Nuovo Molo di Ponente, da cui si dipartono due moli, e dalla Banchina di Riva Nord, realizzata mediante colmata. Una piccola parte dello specchio acqueo adiacente la darsena, prima della foce del Mazaro, è l'area cui è interessato il presente studio (riva occidentale del Fiume). In questa parte del Fiume, contrariamente alla sponda opposta che vede la presenza della città antica con le sue sedimentazioni storiche, si è cominciato ad edificare solo nell'ultimo secolo, e solo negli ultimi decenni in maniera massiva. Sono qui presenti numerosi manufatti di carattere industriale, che sono proliferati specie dopo la costruzione del Porto Nuovo e la sistemazione nelle sue banchine della maggior parte del naviglio da pesca, trovando condizioni vantaggiose nei più ampi spazi, nella maggiore larghezza delle strade e soprattutto nel facile collegamento, esterno al centro abitato. Sia con la SS. 115 Sud -Occidentale sicula sia con l'Autostrada A29, collegamento che vede prospettive di miglioramento nella costruenda bretella di raccordo con l'autostrada. Ma nonostante lo sviluppo del quartiere "Trasmazaro", sul lungofiume non è stato mai realizzato un intervento di sistemazione generale e il volto del Porto Canale appare ancora disordinato e incompiuto.

Il Progetto

Conformità agli strumenti urbanistici

Detto progetto è conforme con il Piano Regolatore del Porto. Lo strumento urbanistico ha infatti qui previsto:

- Sul Lungomare Fata Morgana la realizzazione della cosiddetta "Colmata A", destinandone in particolare la parte più vicina alla foce del Fiume Mazaro ad attività cantieristica;
- Sulla Via Selinunte la sistemazione dell'alveo del Fiume tramite la sua rettificazione e la collocazione di attrezzature portuali (cosa in gran parte già eseguita nel 2003 con la costruzione della darsena e la banchina che da questa si diparte fino alla foce del fiume).
- **Interazione con il traffico marittimo**

L'ordinanza n. 35/88 della Capitaneria di Porto di Mazara che regola l'ormeggio del Naviglio, modificata con la 52/93 e la successiva 54/93, riserva le banchine del Porto Canale all'uso esclusivo del Naviglio da pesca, con preferenza di quello in legno, mentre il naviglio da pesca in ferro, più numeroso e di maggiore tonnellaggio, ha i suoi approdi nella Banchina di Riva Nord, nel Pennello Centrale del Porto Nuovo e nelle Calate tra la radice di quest'ultimo molo e la radice della Banchina Meridionale. Al Naviglio mercantile e alle

Navi da diporto è riservata la Banchina Meridionale. Al Naviglio da diporto è riservato invece il prolungamento del Molo di Levante, dove si è data autorizzazione ad alcuni Circoli Nautici di installare dei pontili galleggianti. A prescindere dall'obbligo dell'ordinanza, l'attività del Porto di Mazara si esplica ormai prevalentemente sul Molo Nuovo, dove si svolgono più facilmente le operazioni di sbarco del pescato. La realizzazione e l'esercizio delle opere previste non andrebbe in nessun modo a danneggiare il traffico marittimo;

Caratteristiche dello studio ambientale

Gli interventi previsti comportano comunque, come ogni intervento dell'uomo, una trasformazione dell'equilibrio dell'ambiente. Il presente studio intende valutare la natura e l'intensità dei mutamenti indotti dall'introduzione di un "fattore perturbativo" sull'ambiente circostante. Si intende quindi individuare gli impatti prodotti sull'intorno dalla presenza dell'opera, valutare il loro peso e se essi siano reversibili o irreversibili. Ciò allo scopo di capire se il manufatto è fattibile o meno e, in ogni caso, per sapere come minimizzarne gli impatti e, là dove possibile, annullarli. Oltre agli impatti provocati dalla presenza dell'opera si sono individuati e studiati quelli innescati dalle attività operative necessarie per la realizzazione di essa. Si è quindi ritenuto opportuno scindere in due fasi l'analisi sull'opera:

- Fase di realizzazione
- Fase di esercizio

Tale divisione ha consentito di evidenziare meglio i possibili impatti, analizzando anche quelli connessi ad una fase limitata nel tempo, come è quella di realizzazione. Anticipiamo qui comunque che dal presente studio si è notato che in questa fase non sono rilevabili alterazioni stabili delle qualità ambientali, in quanto si tratta di impatti a breve termine e contingenti all'attività del cantiere, che produrrebbero solo effetti reversibili e facilmente mitigabili.

Fase di realizzazione

L'ubicazione dell'area permette l'approntamento del cantiere senza che si arrechino danni o disturbi di qualsiasi genere. E' possibile il posizionamento di macchinari e attrezzature all'interno di esso, così come all'interno di esso sono possibile tutte le lavorazioni dei materiali necessari alla realizzazione delle opere. Inoltre l'area di cantiere presenta una accessibilità tale da non provocare congestioni sul traffico e la viabilità esistente permette il facile spostamento di autocarri senza dover attraversare il centro abitato.

Identificazione degli impianti

Le operazioni di scavo saranno di modesta entità, limitandosi alla sola regolarizzazione della sezione del bacino ove sono presenti gli scivoli di alaggio. Per quest'ultimo i movimenti interesseranno soltanto i depositi sciolti sottomarini. Non è previsto il reimpiego: il materiale dragati saranno analizzati da un laboratorio autorizzato ed in seguito trasportati alla discarica comunale di rifiuti solidi urbani. Per quel che riguarda i riempimenti, si evidenzia il fatto che per le quantità previste non è necessaria l'apertura di nuove cave di prestito: i materiali saranno ricavati dalle cave presenti nel territorio tra Mazara e Marsala. Detti riempimenti saranno realizzati con tout venant e misto granulometrico, nelle seguenti quantità:

per banchina

tout venant mc. 300

misto granulometrico mc. 50

La realizzazione del livellamento del fondo con pietrame calcareo e la successiva posa del tout venant di cava potranno provocare una dispersione di sedimenti fini con il relativo intorbidimento delle acque a causa delle particelle in sospensione. Questo impatto è, comunque, di durata limitata nel tempo e, per la piccola quantità di materiali utilizzati, si ritiene che esso possa essere considerato trascurabile, specie rispetto alla qualità delle acque del Porto di Mazara.

Nella fase di costruzione si possono verificare due cause di inquinamento atmosferico, entrambe riconducibili al transito dei veicoli pesanti. La prima è quella dovuta all'aumento della presenza di gas di scarico dei veicoli, la seconda dovuta alla dispersione di particolati nell'aria. Dall'osservazione delle condizioni meteo climatiche di Mazara, si rileva che esse è caratterizzata da una notevole ventosità, che si manifesta con dominanza dei venti di Ponente e, in maniera più discontinua, di Scirocco. Da un lato l'esposizione ai venti permette la facile dispersione dei gas di scarico, comunque emessi soltanto nelle ore diurne e da un numero di mezzi non superiore a 5 contemporaneamente. Dall'altro lato però la ventosità della zona aumenta la dispersione di polveri provenienti dal trasporto e dall'utilizzazione del materiale lapideo e dal transito veicolare in cantiere. Tale impatto sarà mitigato con accorgimenti quali la bagnatura periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale inerte. Inoltre si avrà cura dell'eventuale manutenzione del manto stradale confinante con l'area di cantiere. I mezzi che opereranno in cantiere e lo spostamento di materiale lapideo provocheranno un certo inquinamento acustico che interesserà le ore lavorative. Considerate tuttavia le categorie di lavori, il tipo e il numero dei mezzi, possiamo affermare che questo inquinamento non è tale da provocare condizioni di criticità. Oltre a ciò è stato considerato il possibile inquinamento provocato dal flusso veicolare esterno al cantiere, e si sono tratte le conclusioni che esso è del tutto trascurabile perché si utilizzerà un percorso esterno al centro abitato, che tra l'altro è quello utilizzato da tutto l'ambito portuale e poco incideranno su di esso i pochi mezzi da utilizzare.

Fase di esercizio

Essendo molto limitato l'intervento (circa 28 ml per 6 metri di larghezza), le opere da realizzare non provocano alterazioni al regime delle acque fluviali. Il flusso delle acque non sarebbe quindi deviato né rallentato dalla presenza delle opere, e si può affermare che le correnti fluviali si manterranno inalterate. Per quanto riguarda le acque del porto si calcola che si andrebbero a colmare il volume di 500 mc. di acqua, che approssimativamente corrisponde a circa 1/2000 delle acque comprese nel bacino del porto. La differenza risulta trascurabile. Con la pavimentazione dell'area sarà possibile l'eventuale assorbimento degli oli che accidentalmente possano riversarsi sul terreno e sarà comunque impedita la loro percolazione. La razionalizzazione del cantiere permetterà sicuramente maggiori controlli ed attenzioni, e metterà nelle condizioni di poter meglio applicare le direttive CEE 75/439 e 87/101 relative alla eliminazione degli oli usati. Anche per quel che riguarda la produzione di rumore rispetto alla situazione attuale non vi saranno peggioramenti, ma anzi saranno adottati sistemi più moderni e meno rumorosi per lo spostamento dei mezzi e dei materiali. Bisogna comunque dire che la posizione del cantiere è lontana dalle zone residenziali e le lavorazioni che possono arrivare al limite di criticità, come quelle della battitura dei metalli e della saldatura, interessano chi ne è direttamente esposto, e sono perciò da adottare, a seconda dei casi, tutte le misure di sicurezza previste dalla L. 626 e succ. mod. La capacità di dispersione operata dal vento e la natura e quantità di inquinanti fa sì che si possa considerare trascurabile l'impatto sull'aria nella fase di esercizio. Rispetto alla situazione attuale del tutto nullo.

Impatto Visivo

In merito al paesaggio, si è tralasciato di studiare il possibile impatto su di esso nel corso della realizzazione, per i tempi ridotti e la sua reversibilità in questa fase. Si sono invece considerati gli effetti in presenza delle opere, in special modo il piazzale realizzato mediante colmata e il tratto di banchina a giorno, nonché l'occupazione del primo con navi in secco o con materiali accatastati. Si premette che l'altezza del nuovo piazzale s.l.m. sarà di circa 1.30 m e le sue dimensioni in pianta di m 35x27; La banchina in altezza si confronterà con quella già esistente nel tratto più a Nord e con la darsena. La lunghezza di quella esistente è di ml 110. E' con quest'ordine di grandezza che un'analisi visiva si deve confrontare, ed è immediato constatare che le opere sgombre da materiali e mezzi non provocano alterazione visiva dovuta alla modificazione dello skyline esistente. Il punto di vista più importante e critico – da valutare – è sicuramente quello sulla sponda opposta, dal Centro Storico, sul Piazzale G. B. Quinci o sul Molo Caito, ed è anche, se si escludono i natanti in transito, il più vicino, con i suoi 100 metri di distanza. Da questo punto si legge a colpo d'occhio tutto l'ingresso del Porto Canale, con l'area in questione in primo piano. Allo stato attuale, come si è già detto, essa si mostra in una situazione di degrado dovuta soprattutto al fatto che gli scali di alaggio non sono più sfruttati e quindi la si nota la presenza di residui plastici e di oli. Evidenziando che non ci troviamo in un paesaggio naturale, ma in zona portuale, in cui le emergenze sono costituite da gru e capannoni industriali, si ritiene che le opere previste possano avere un impatto positivo, perché, come si è già detto a proposito dell'inquinamento idrico, anche da un punto di vista squisitamente estetico i lavori di ampliamento della banchina del cantiere andrebbe a bonificare l'area e a porre nuove basi per la sua gestione. Non c'è dubbio che da parte di chi sta richiedendo la concessione è auspicato un incremento delle commissioni.

Valutazione complessiva

Da quanto fin qui detto emerge chiaramente che le opere da eseguire nel cantiere navale, sono fattibili senza che si creino particolari gravami sull'ambiente circostante, sia nella fase di realizzazione che nella fase di presenza ed esercizio dei nuovi manufatti. In particolare si può affermare che gli impatti nella prima fase non sono significativi perché di breve durata. Nella seconda fase, invece, si hanno degli impatti significativi, ma il valore di essi, misurati rispetto al "punto zero", ovvero alla situazione attuale, risulta essere quasi nullo, e in certi casi addirittura positivo. In sostanza possiamo dire che, essendo l'area in esame degradata, è necessario per essa un intervento di risanamento. Tale intervento rientra in una logica di sfruttamento delle risorse esistenti che, in un'ottica ambientalistica, è sicuramente auspicabile rispetto all'installazione di nuove attrezzature. Dal punto di vista socio-economico la realizzazione del progetto – e in generale lo sviluppo a Mazara dell'industria cantieristica – porterà indubbi benefici, con ricadute positive sull'occupazione. Concludiamo ribadendo che i lavori da eseguire non incidono in alcun modo sul traffico marittimo, perché l'area in esame non è navigabile. E che per la realizzazione del riempimento non si rende necessaria l'apertura di nuove cave di prestito, data la relativamente piccola quantità di materiale lapideo necessario.

Il tecnico