



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITÀ DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Al Direttore Generale della Direzione Generale
per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo
Dott. Oliviero Montanaro
CRESS-UDG@minambiente.it

OGGETTO: [ID: 5896] “Porto di Licata - lavori di completamento della banchina Marinai d'Italia - Riesame esito valutazione preliminare di cui ID4885”. Valutazione Preliminare ai sensi dell’art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica

Con nota prot. 4039 del 23/02/2021, acquisita al prot. 20514/MATTM del 26/02/2021, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato Interregionale OOPP Sicilia-Calabria ha richiesto il riesame dell’istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii in merito al progetto di “**Lavori di completamento della banchina Marinai d'Italia nel Porto di Licata**”, presentata con nota prot. n. 23352 del 18/09/2019, acquisita al prot. n. 24132/DVA del 24/09/2019, per la quale la Scrivente Direzione Generale si era espressa con nota 27573/DVA del 21/10/2019 di archiviazione dell’istanza di valutazione.

Oggetto della suddetta valutazione preliminare è una modifica ad opera ricadente al punto 11, dell’Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, ovvero “*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*” ed in particolare rappresenta estensione e completamento delle opere realizzate nel progetto “*Lavori di prolungamento della banchina Marinai d’Italia del porto di Licata*”, già sottoposto procedura di esclusione dalla VIA, conclusasi con Decreto Direttoriale n. DSA-2008-21219 del 30/07/2008, favorevole all’esclusione dalla procedura VIA, subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni.

Il progetto già valutato e realizzato prevedeva il prolungamento della banchina portuale, per un fronte mare complessivo di 38 metri, nell’ambito del quale è stato realizzato anche uno scalo d’alaggio per travel-lift, avente dimensioni di 8,70 x 27,00 metri, con bacino profondo 8,00 metri, da impiegare per il varo e l’alaggio delle imbarcazioni da diporto e dei pescherecci in riparazione nei cantieri.

Gli interventi oggetto di valutazione 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 poggiate una pavimentazione in calcestruzzo di spessore 20 cm, armata con rete elettrosaldada su cui verrà realizzata la sovrastante pavimentazione in cemento armato fibro-rinforzato cd. corazzata.

ID Utente: 6868

ID Documento: CreSS_05-Set_05-6868_2021-0093

Data stesura: 15/03/2021



Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS_05-Set_05

Data: 18/03/2021

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

In totale è prevista la realizzazione di circa 11.000 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.

Il proponente evidenzia che l'estensione e completamento della pavimentazione in cemento armato ha come fine quello di migliorare le presenti condizioni di degrado ambientale, che allo stato attuale presenta un fondo in terra battuta con pendenza orientata verso la battigia.

Trattandosi di pavimentazione in cemento armato rigido ed impermeabile, infatti la stessa produrrà, soprattutto nella stagione estiva, una riduzione di polveri e l'eliminazione dei fenomeni di inquinamento della matrice acquosa da parte dei residui di lavorazioni dei cantieri navali quali spezzoni di legno, resine, colle, vernici, ecc., che dal suolo, trascinati dalle acque meteoriche, defluiscono naturalmente verso il mare.

La realizzazione dell'opera, inoltre, comporterà il fatto che i cantieri navali, attualmente ubicati in prossimità della linea di riva, verranno arretrati dal ciglio banchina, lasciando uno spazio libero da concessioni demaniali marittime di oltre 50 metri, realizzando quindi un collegamento diretto fra la Banchina Marinai d'Italia, area degli interventi in esame, e la Banchina Marianello. Questo determinerà una riqualificazione funzionale dell'infrastruttura portuale di Licata a vantaggio degli operatori portuali.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante *“Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104”* ed alcuni elaborati cartografici.

Storia pregressa del progetto

Con nota prot. n. 23352 del 18/09/2019, acquisita al prot. n. 24132/DVA del 24/09/2019, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato Interregionale OOPP Sicilia-Calabria aveva presentato richiesta di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii relativamente al progetto di **“Lavori di completamento della banchina Marinai d'Italia nel Porto di Licata”**, in quanto modifica ad opera ricadente al punto 11, dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, ovvero *“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”*.

Oggetto della suddetta valutazione preliminare erano di fatto le stesse opere previste nella richiesta di riesame pervenuta con nota prot. 4039 del 23/02/2021, tuttavia il Proponente in tale

occasione, non forniva nessuna informazione in merito al fatto che gli interventi fossero “*finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte II del D.Lgs. 152/2006*” come previsto dalla normativa propria della valutazione preliminare.

Pertanto, ad esito delle valutazioni svolte, la scrivente Direzione Generale, con nota 27573/DVA del 21/10/2019, non ravvisando nell’intervento proposto alcuna miglioria in merito al rendimento o alle prestazioni ambientali del progetto originario, comunicava che avrebbe provveduto alla archiviazione della richiesta di valutazione preliminare di cui sopra.

Per ultimo, in considerazione delle dimensioni degli interventi proposti, la Scrivente aveva ritenuto che non si potesse escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi, e pertanto riteneva che il progetto relativo ai “**lavori di completamento della banchina Marinai d’Italia nel Porto di Licata**” dovesse essere più opportunamente valutato nell’ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Analisi e valutazioni

L’intervento oggetto di esame è localizzato nel porto di Licata, cittadina ad est di Agrigento, a sud di Caltanissetta ed a ovest della città di Gela, e più precisamente lungo la riva Nord della darsena interna, a sud della via Marianello, come mostrato dal cerchio giallo nella sottostante figura:

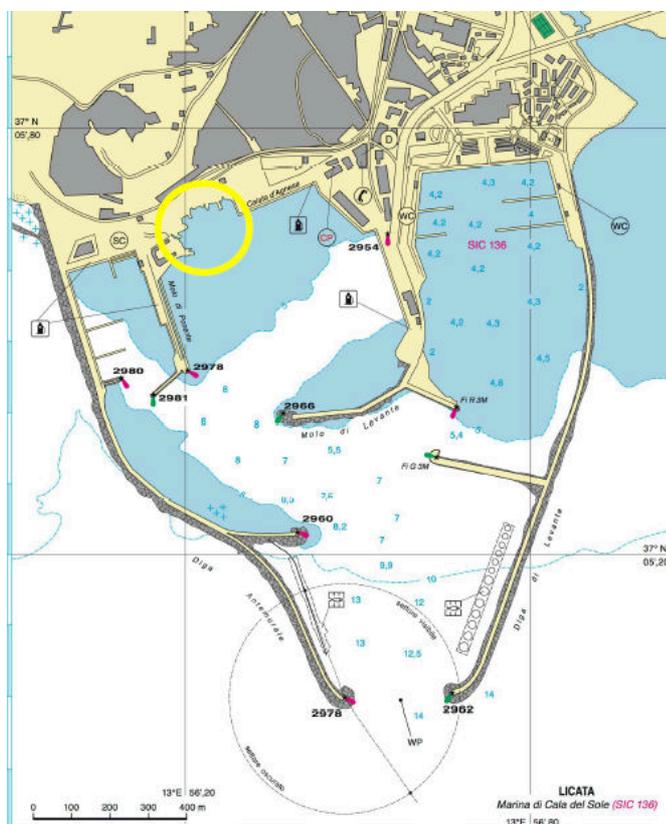


Figura 1 – Inquadramento generale dell’intervento in esame

In particolare, le aree demaniali comprese fra la citata via comunale e la battigia sono assegnate in concessione 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 suddetti cantieri, o per l'attracco di alcuni modesti natanti al molo.



Figura 2 -ortofoto

Il Porto di Licata non ricade all'interno di SIC o altre Aree Naturali Protette.

Nel periodo compreso fra il 4/08/2010 ed il 22/10/2013, sono stati realizzati gli interventi di prolungamento della Banchina Marinai d'Italia, autorizzati con il Decreto Direttoriale già citato in premessa, DSA-2008-21219 del 30/07/2008, 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 carroponete che ha una portata di 200 tonnellate.

Secondo quanto riferito dal proponente, il progetto in esame, comunque coerente con le previsioni del P.R.P. e del P.R.G., vigenti nel Comune di Licata, risulta essere una sostanziale estensione e completamento del progetto generale di cui sopra e le soluzioni proposte sono state concertate sia con il Comune di Licata che con le Associazioni di settore.

Nel dettaglio, 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. Tale estensione, consentirà un collegamento diretto i piazzali retrostanti la banchina "Marinai d'Italia" con gli ampi piazzali retrostanti la Darsena Marianello, riscattando la viabilità urbana dal traffico portuale.

In totale, il progetto prevede di occupare un'area di sedime di $50 \times 227 \text{ ml} = 11.350 \text{ mq}$ da adibire a piazzali portuali.

Unitamente ai citati piazzali verranno realizzati canali per l'intercettazione delle acque meteoriche, che verranno coperti con griglie continue in ghisa sferoidale, n. 2 impianti per il trattamento delle acque di prima pioggia, come già prescritto dal Decreto Direttoriale n. DSA-2008-21219 del 30/07/2008 per il progetto del prolungamento della Banchina Marinai d'Italia.

È prevista inoltre la messa in opera di n. 2 torri-faro per l'illuminazione dei piazzali, di altezza pari a 25,00 metri, oltre alla realizzazione di 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.

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 elettrosaldada su cui verrà realizzata la sovrastante pavimentazione in cemento armato fibro-rinforzato cd. corazzata.

La paratia per il contenimento del piazzale, di lunghezza 134 metri, sarà costituita da pali trivellati in c.a. di diametro 1600 mm., della lunghezza di 12,50 metri, confezionati con calcestruzzo Rck 40 MPa intercalati da palancole metalliche.

In testa ai pali verrà realizzato un cordolo di c.a., della lunghezza del piazzale, per una sezione di $2,00 \times 1,50$ metri.

Oltre a quanto sopra esibito, il progetto proposto prevede la realizzazione di:

- rimozioni e salpamenti;
- posa in opera di cavidotti per future esigenze di passaggio cavi per impianti;
- collocazione n. 2 torrifaro, di altezza 25,00 metri per l'illuminazione dei piazzali;
- realizzazione di n. 2 impianti di trattamento acque prima pioggia, analoghi a quello realizzato nel progetto principale;
- collocazione paraspigolo di banchina in acciaio inox AISI 316
- collocazione bitte d'ormeggio in ghisa sferoidale;
- parabordi in gomma;
- opere di finitura varia.

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
- 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

La fase di cantiere comprenderà schematicamente le seguenti fasi:

- 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 torri faro, 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.

Il cronoprogramma dei lavori prevede una durata di circa 365 giorni.

A tal proposito il Proponente evidenzia che in questa fase i principali fattori di impatto sono determinati essenzialmente dal disturbo arrecato dai mezzi di cantiere, con potenziali effetti sulla qualità dell'aria, rumore e vibrazioni e dalla movimentazione dei materiali presenti in situ con eventuali riflessi sulla qualità delle acque e sull'ecosistema marino.

Nella fase della progettazione esecutiva il Proponente si propone di adottare le seguenti misure di mitigazione ambientale attraverso la previsione dei seguenti oneri a carico dell'Impresa appaltatrice 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;
- impiego mezzi meccanici che rispettano le norme in materia di emissioni con controllo periodico dei filtri;
- 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 lapidei e di costruzione;
- 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;
- sistema di lavaggio mezzi in uscita dal cantiere in apposite sezioni all'uopo attrezzate;
- 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;
- riduzione velocità di transito mezzi di trasporto su strade, piste e piazzali, mediante apposizione di idonea segnaletica riportante il limite di velocità consentito.

Il Proponente afferma che l'ubicazione, le caratteristiche e le dimensioni del progetto sono tali da non determinare alcuna influenza sulla dinamica litoranea esterna al porto, né su quella interna, non determinando alterazioni nella circolazione e nel potenziale ricambio idrico all'interno del porto.

Alla fase di esercizio, gli unici potenziali impatti ambientali saranno attribuibili al potenziale incremento del traffico navi generato dalla disponibilità di una nuova banchina.

Per quanto riguarda il fine proprio della valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il Proponente prevede specifici interventi tecnici diretti a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto principale - (esitato con provvedimento n. 21219 del 30/07/2008), ovvero:

- la realizzazione di un canale di raccolta per l'intercettazione delle acque meteoriche dei piazzali, coperti con griglie continue in ghisa sferoidale e collocazione di relativo impianto di trattamento. Le acque così raccolte confluiranno in due impianti trattamento acque di prima

pioggia che prevedono la separazione delle acque di portata istantanea cd. di prima pioggia che verranno avviate in vasche prefabbricate in c.a., per essere sottoposte a trattamento di disabbatura e disoleazione, analoghi a quelli già realizzati;

- la realizzazione di pavimentazioni in cemento armato, cd. corazzate.

Infatti, il Proponente afferma che trattandosi di pavimentazione in cemento armato rigido ed impermeabile, a stessa produrrà, soprattutto nella stagione estiva, una riduzione di polveri e l'eliminazione dei fenomeni di inquinamento della matrice acquosa da parte dei residui di lavorazioni dei cantieri navali quali spezzoni di legno, resine, colle, vernici, ecc., che dal suolo, trascinati dalle acque meteoriche, defluiscono naturalmente verso il mare.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che:

- le aree interessate dall'intervento sono circoscritte e limitate all'ambito portuale, in un contesto privo di aree sensibili dal punto di vista ambientale;
- il proponente ritiene che l'estensione e completamento della pavimentazione in cemento armato comporti un miglioramento ambientale dovuto al fatto che le citate pavimentazioni produrranno, soprattutto nella stagione estiva, la riduzione delle polveri sollevate dal passaggio dei mezzi sul piazzale e l'eliminazione dei fenomeni di inquinamento della matrice acquosa da parte dei residui delle lavorazioni dei cantieri navali quali spezzoni di legno, resine, colle, vernici, ecc., che dal suolo, trascinati dalle acque meteoriche, grazie anche alla realizzazione di un canale di raccolta per l'intercettazione delle acque meteoriche dei piazzali;

considerato e valutato tuttavia che:

- si tratta di un progetto di nuova infrastrutturazione di aree ricadenti nell'ambito portuale di Licata al pari del prolungamento della Banchina Marinai d'Italia, già sottoposta a verifica di assoggettabilità a VIA e prevede l'estensione del banchinamento verso ponente, per circa 135 metri, a fronte dei 38 metri del progetto già valutato della Banchina Marinai d'Italia;
- in totale, il progetto prevede di occupare un'area di sedime di $50 \times 227 \text{ ml} = 11.350 \text{ mq}$ da adibire a piazzali portuali.
- le attività di cantierizzazione per gli interventi oggetto di valutazione sono assimilabili a quelle di un cantiere di medie/grandi dimensioni, con particolare riferimento alla produzione di rifiuti e scarti, al consumo di risorse quali energia, all'emissione di sostanze tossiche e nocive in atmosfera, al rumore e alle vibrazioni prodotte;
- per quanto riguarda la cantierizzazione gli impatti previsti siano di natura temporanea e dovuti alle fasi realizzative, la durata prevista dei lavori è di circa 365 giorni, quindi un periodo non del tutto trascurabile;
- con riferimento alla fase di esercizio, non si possono escludere impatti ambientali attribuibili al potenziale incremento del traffico navi generato dalla disponibilità di una nuova banchina e delle attività dei cantieri;

Ad esito delle considerazioni di cui sopra, si conferma che per il progetto in valutazione denominato "*Porto di Licata - lavori di completamento della banchina Marinai d'Italia*", non si possano escludere impatti ambientali significativi e negativi e che pertanto lo stesso debba essere

più opportunamente valutato nell'ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

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