



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

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



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2010 - 0029779 del 07/12/2010



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare – Commissione Tecnica VIA – VAS

U.prot CTVA - 2010 - 0004321 del 06/12/2010

All'On. Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali
SEDE

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223063/64- fax 0657223082 - e-mail: ctvia@minambiente.it

Pratica N.

Ref. Mittente:

**Oggetto: Verifica di Assoggettabilità alla VIA – Porto di Pozzallo -
Realizzazione di un cantiere navale – Proponente: Società
Ocean Plastic.**

Trasmissione parere n. 575 del 19 novembre 2010.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS nella seduta plenaria del 19 novembre 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.



La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art 20 del DL 152/2006, presentata dalla Società Ocean Plastic snc, con nota del 30/07/2010 e acquisita al protocollo DVA-2010-0019746 del 09/08/2010, concernente il progetto di costruzione di un cantiere navale nel porto di Pozzallo in provincia di Ragusa;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e dal Decreto 128/2010 del 11/08/2010;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248"* ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la nota n. DVA-2010-0020414 del 25/08/2010, acquisita al protocollo CTVA-2010-0002915 del 26/08/2010 di trasmissione della istanza della Società proponente e di verifica della completezza della documentazione presentata;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto preliminare e dello studio preliminare ambientale per la pubblica consultazione è avvenuta sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 90 parte II del 31 luglio 2010, ai sensi dell'art 20 del DL 152/2006;

VISTA la documentazione trasmessa che si compone dei seguenti elaborati:

1. Progetto preliminare comprendente:

- Relazione tecnica illustrativa, corografia generale e fotografie del sito,

- Tavola n. 1 Planimetria generale del Porto, stralcio dell'area interessata (stato di fatto), dell'area interessata (stato di progetto)
 - Tavola n. 2 Piante e Particolari costruttivi
 - Tavola n. 3 Prospetti e sezione
2. Studio preliminare ambientale - Documento di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA contenente quadro di riferimento programmatico, progettuale e ambientale, documenti tematici ambientali e paesaggistici, analisi di atmosfera, rumori ed emissioni, opere a verde, mitigazioni e compensazioni; documentazione fotografica dell'area di intervento
3. Documentazione amministrativa:
- nota dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana, Servizio II VAS VIA - U.O. n. 2.5 Opere Marittime prot 16257 del 4 marzo 2010 acquisita al prot DVA-2010-0012356 del 13/05/2010
 - nota prot 993 del 20/04/2010 della Capitaneria di Porto di Pozzallo, acquisita al prot DVA-2010-0012356 del 13/05/2010
 - pubblicazione sulla GURI n. 90 parte II del 31 luglio 2010, ai sensi dell'art 20 del DL 152/2006, della richiesta di verifica di assoggettabilità, codice redazionale n. T-10ADE8639 e relativa contabile di versamento presso la banca Agricola Popolare di Ragusa.
 - nota DVA-2010-11692 del 06/05/2010 di trasmissione al MATTM della nota della Capitaneria di Porto di Pozzallo n. 009933-del 20/04/2010.
 - Nota n. 19590 del 15/09/2009 dell'Ufficio del Genio Civile di Ragusa di dichiarazione delle caratteristiche di amovibilità delle opere presentate
 - Parere positivo con prescrizioni dell'Ufficio del Genio Civile di Ragusa n. 23032 del 25/03/2009
 - Copia della GURS parte I n. 27 del 25/06/2004 e del decreto presidenziale 1 giugno 2004, in cui il porto di Pozzallo è dichiarato con destinazione : "Commerciale, Servizio Passeggeri, Peschereccia, Turistica e da Diporto"
 - Parere favorevole della Provincia Regionale di Ragusa al rilascio della concessione demaniale marittima n. 22945 del 22/04/2008.
 - Parere favorevole del Comune di Pozzallo al rilascio della concessione demaniale marittima n. 2280 del 26/01/2009
 - Richiesta di concessione demaniale marittima del Proponente in data 15/05/2006 alla Capitaneria di Porto di Pozzallo
 - Richiesta di concessione demaniale marittima del Proponente in data 23/03/2010 acquisita al prot DVA-2010-0008453 del 29/03/2010.
 - Copia della GURS parte II e III numero 14 in cui la Capitaneria di porto di Pozzallo pubblica la richiesta di concessione demaniale.
 - Nota n 19383 del 22/07/2009 della Capitaneria di porto di Pozzallo riferita alla richiesta di concessione demaniale.
 - Nota n. 1665/int del 11/12/2009 dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana, Dipartimento Territorio e Ambiente, Servizio 9°, Demanio Marittimo, contenente il nulla osta alla concessione demaniale marittima.

- Nota n. 16257 del 04/03/2010 dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana, Dipartimento Regionale dell'Ambiente, Servizio 2°, VAS VIA con la quale si ritiene che la competenza per la valutazione ambientale sia del Ministero Ambiente.
- Nota DVA-2010-0017241 del 12/07/2010 con cui la DVA assegna al Ministero Ambiente la competenza della valutazione ambientale.
- Dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà del Proponente
- Nota n 2174 del 05/06/2002 della Soprintendenza dei Beni Culturali ed Ambientali di Ragusa, attestante l'assenza di vincoli nell'area di competenza.

PRESO ATTO che lo Studio preliminare ambientale:

- prevede solo implicitamente l'opzione zero e traccia i numerosi benefici tecnici, economici, turistici e sociali che derivano dal progetto.
- non prevede alcuna alternativa di progetto, in quanto le modeste dimensioni dell'area demaniale in concessione consentono soluzioni molto simili a quella prescelta.

CONSIDERATO che non sono pervenute osservazioni espresse ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO che nel quadro di riferimento programmatico, sono stati verificati gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra il progetto e gli atti di programmazione e pianificazione, i rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dai suddetti strumenti, ai tempi di attuazione delle previsioni di progetto e delle opere a servizio;

CONSIDERATO che la realizzazione del cantiere appare strettamente legata alla realizzazione di una rete viaria di supporto efficiente per l'incremento di nuove attività previste e l'attuale piano regolatore dell'area interessata al progetto ha stabilito, e in parte creato, strutture per migliorare la viabilità per l'ingresso al porto che riesce già a ricevere un ulteriore incremento di veicoli sull'area;

CONSIDERATO che per quanto riguarda il rapporto tra il cantiere da creare e il contesto insediativo-infrastrutturale esistente, è stata studiata la viabilità di accesso al porto, il rapporto tra il lungomare e la spiaggia presente sul lato est, e le relazioni visive e funzionali con le aree edificate a est e più in generale le relazioni visive tra entroterra e mare, e il dimensionamento della struttura portuale, attraverso l'analisi della domanda e dell'offerta relativa al turismo nautico;

CONSIDERATO che ai sensi del decreto presidenziale 1 giugno 2004 (GURS parte I n. 27 del 25/06/2004) il porto di Pozzallo è dichiarato con destinazione: "Commerciale, Servizio Passeggeri, Peschereccia, Turistica e da Diporto";

VALUTATO che il progetto è coerente con i riferimenti normativi nazionali e regionali attualmente vigenti in materia ambientale e di costruzioni civili;

Quadro di riferimento progettuale

PREMESSO che:

- l'area interessata alla realizzazione del progetto in esame ricade nel territorio comunale di Pozzallo che dista 30 chilometri circa dalla città di Ragusa;
- le strutture portuali che definiscono l'attuale conformazione dello scalo marittimo, sono normate ex L.R. n. 21/1985 in esecuzione del vigente Piano Regolatore Portuale del 1980 e sono conformi alla Variante Urbanistica redatta dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Palermo ed approvata dall'Assessorato Regionale del Territorio ed Ambiente con D.A. n. 1013/87 del 25/07/1987;
- Oltre alle previsioni strutturali la variante ha classificato il porto di Pozzallo come porto di seconda categoria, terza classe, porto di rilevanza economica regionale ed interregionale, ai sensi dell'art. 4 comma 1d) della L. 84/94;

VISTA la nota trasmessa dal Proponente acquisita al protocollo CTVA/3856 del 02/11/2010, in cui si dichiara che il progetto non prevede movimenti di terra, e che il piano di calpestio di progetto coincide con il piano dello stato di fatto.

CONSIDERATO che:

- l'area del porto piccolo di Pozzallo ha un bacino di utenza composto da un consistente numero di unità da diporto, molto variegato dal punto di vista della caratterizzazione tipologica che varia da natanti di piccoli metri a natanti di oltre venti metri;
- Il Proponente possiede all'interno del bacino portuale una concessione demaniale per attività di ormeggio di nautica da diporto, che hanno bisogno di servizi nautici, e la costruzione di un cantiere può dare l'assistenza adeguata sull'area alle imbarcazioni, riuscendo a dare al Porto Piccolo di Pozzallo qualità e servizi adeguati alle esigenze moderne;
- Il sito per la realizzazione del cantiere, individuato nella banchina di Nord-Ovest del porto piccolo, i si adatta alle esigenze funzionali del cantiere navale in progetto, e la sua posizione perimetrale all'intera area portuale facilita la sua funzionalità futura, anche lo specchio acqueo e prospiciente all'area cantiere.
- L'area individuata ha forma trapezoidale e si sviluppa lungo la direttrice Est-Ovest, allargandosi nella parte posta a Ovest.

CONSIDERATO che il progetto consiste nella realizzazione di due manufatti prefabbricati in acciaio giuntati tra di loro, di cui uno di m² 1570,80 per il rimessaggio di imbarcazioni e lavori di piccolo cantiere a servizio della nautica locale, peschereccia e turistica, ed uno di m² 119,00 per servizi ed uffici, costruiti all'interno dell'area demaniale del porto di Pozzallo, assentita in concessione;

CONSIDERATO che il progetto prevede la realizzazione dei manufatti con altezza massima di m 13.60 sul colmo e m 12.00 in gronda

CONSIDERATO che le caratteristiche del progetto sono le seguenti:

- Le strutture, facilmente smontabili ed amovibili, saranno in acciaio zincato a caldo;
- I tamponamenti saranno realizzati con pannelli isolanti prefabbricati bullonati alle strutture portanti ed

- ai collegamenti orizzontali dei telai;
- Le coperture in travi portanti in elementi monolitici in acciaio zincato;
- La superficie demaniale richiesta è pari a m^2 4.920,90
- Realizzazione di due manufatti prefabbricati giuntati con struttura in acciaio, di complessivi m^2 1689,80 di cui 1170,80 m^2 per area di lavorazioni al coperto e 119,00 m^2 per area servizi ed uffici, e m^2 3231,10 per area piazzale;
- Volume complessivo delle opere in progetto m^3 20.808,34
- Il progetto non prevede movimenti di terra, al di fuori degli scavi per la posa delle strutture fondali, in quanto la zona di interesse è piana e delimitata da un muretto in calcestruzzo già esistente, ed il piano di calpestio di progetto coincide con il piano dello stato di fatto.

Quadro di riferimento ambientale

CONSIDERATO che lo Studio Preliminare Ambientale allegato al progetto si compone dei quadri progettuale, programmatico e ambientale;

CONSIDERATO che lo Studio Preliminare Ambientale allegato al progetto è finalizzato alla descrizione del contesto ambientale all'interno del quale si manifestano effetti del progetto del cantiere sui fattori delle componenti ambientali presenti: aria clima, suolo e acqua, vegetazione e fauna, paesaggio, rumore, vibrazioni;

CONSIDERATO che per quanto attiene ad aria e clima:

- l'area è caratterizzata da un clima tipicamente mediterraneo.
- Le stagioni intermedie non sono ben definite e si usa distinguere una stagione calda che va da giugno a settembre ed una fredda che va da novembre ad aprile.
- Le stagioni intermedie sono ridotte a brevi periodi coincidendo con i mesi di maggio e ottobre.
- L'andamento stagionale delle temperature nell'area segna dei valori medi invernali di temperature minime che non vanno al disotto di $6^{\circ}C$, le temperature massime estive danno valori medi di $32^{\circ}C$, quindi il clima è caratterizzato da una stagione invernale mite che dura da novembre a febbraio ed un periodo caldo che va da fine giugno fino a tutto settembre. L'area risulta molto soleggiata e la percentuale di cielo coperto in giorni riferiti ad un'anno con nubi è del 15%.
- L'umidità relativa risulta mediamente elevata in concomitanza con gli andamenti delle temperature notturne con percentuali mensili del 80%, ma dipende anche molto dai venti di scirocco molto presenti sull'area.
- L'indice di piovosità (precipitazioni medie mensili) è piuttosto basso, la media dei giorni di pioggia è di 11,2 giorni/ mese e la quantità di pioggia è mediamente 65 mm al mese. Il regime delle precipitazioni è di media intensità con picchi massimi di 29 mm di pioggia in un solo giorno che si verificano nelle stagioni invernali.
- I fenomeni temporaleschi anche se frequenti nei mesi più caldi, rappresentano fenomeni episodici con quantitativi di pioggia molto al di sotto dei picchi massimi.
- Il regime anemologico caratteristico del paraggio in esame è stato ricostruito mediante la determinazione delle frequenze percentuali di apparizione medie annue relative agli eventi di vento

9V

verificatesi nel periodo 1960 -- 2008 classificati per classi di velocità e direzioni di provenienza. I dati così ottenuti mostrano che, sia i venti regnanti (associati alle maggiori frequenze di accadimento), sia i venti dominanti (cui corrispondono i maggiori valori delle intensità $v > 12$ m/s) sono quelli provenienti da scirocco e libeccio.

- La qualità dell'aria nella zona di interesse, risulta condizionata dalla forte azione di diluizione esercitata dai venti presenti nella zona, che rendono l'aria molto pulita, con valori di inquinamento molto al disotto ai limiti di legge.

CONSIDERATO che per quanto attiene a suolo e acqua:

- l'area in oggetto interna al porto, ha subito mutamenti dovuti alla costruzione delle infrastrutture portuali, banchine interne e moli foranei.
- Il suolo prima dell'intervento era caratterizzato da sabbie di colore chiaro e granulometria fine, queste sabbie sono ancora presenti all'interno del bacino portuale e formano la spiaggia esterna al porto sul lato est la disposizione delle sabbie sul suolo ha andamento sub-pianeggiante debolmente degradante verso il mare.
- Il fondale interno al bacino portuale è totalmente formato da queste sabbie e presenta un' andamento morfologico piuttosto dolce con pendenze medie inferiori a 5%.
- Sull'area non sono noti fenomeni franosi, anche sull' area sottomarina. Per quanto riguarda il drenaggio delle acque meteoriche, esse drenano dirette mante a mare tramite canali di raccolta interrati, le acque provenienti dalle strade di accesso all'area, anche se sono in pendenza non fanno arrivare sull'area quantità di acque meteoriche che possano creare situazioni di pericolo.
- I terreni che costituiscono il sottosuolo risultano avere una elevata permeabilità per ciò che attiene al complesso sabbioso superficiale, e medio bassa relativamente ai limo-argillosi sottostanti.
- Per la caratterizzazione degli aspetti meteo marini peculiari del paraggio si è proceduto all'analisi del regime dei venti, effettuata mediante l'elaborazione dei dati anemometrici.
- La ricostruzione del clima ondoso ha permesso di verificare le situazioni di pericolo per la struttura cantieristica, e sulla scorta dei risultati ottenuti dall'analisi statistica, è stata eseguita l'analisi di propagazione delle mareggiate estreme, finalizzata alla valutazione dell'altezza e del periodo dell'onda di progetto in corrispondenza delle opere foranee e dell'imboccatura, da impiegare per la verifica di stabilità delle stesse opere foranee, nonché per la verifica di agitazione residua interna al bacino portuale e per lo studio di agibilità dell'imboccatura .
- Queste verifiche, secondo le affermazioni del Proponente e del Progettista, effettuate sull'ambiente meteo marino dell'area del porto, hanno dato dei valori che garantiscono la sicurezza dal moto ondoso, quindi le opere da costruire sulla banchina interna non subiranno danni da tracimazioni dei moli da agitazioni interne delle acque del bacino portuale .

u
f
V_s
B
gms
W
B

CONSIDERATO che per quanto attiene a vegetazione e fauna:

- All'interno dell'area portuale non vi sono presenze di vegetazione, l'area è già stata trasformata in area portuale, attualmente il porto non ha creato nessuna interferenza con la flora e la fauna del territorio costiero. Le componenti ambientali biotiche (vegetazione e fauna) e abiotiche (suolo e acqua) che caratterizzano gli habitat costieri sono rimasti inalterati.
- La fascia litoranea che svolge un ruolo fondamentale per l'avifauna migratoria caratterizzata da specie che si muovono verso territori caldi dell'Africa, considerando la drastica riduzione delle zone umide costiere a causa delle opere di bonifica effettuate e delle recenti espansioni urbane, le spiagge e le

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

retrostanti formazioni boschive di macchia mediterranea, rappresentano luoghi di estrema importanza per la sosta e il riposo dei flussi migratori della fauna.

CONSIDERATO che per quanto attiene il paesaggio:

- La lettura stratigrafica delle diverse fasi storiche di costruzione del territorio è volta alla descrizione dell'insieme di relazioni che intercorrono tra i diversi sistemi: naturale, insediativo, infrastrutturale, idraulico e agrario che compongono il paesaggio del litorale, viste come insieme dinamico, che si trasforma e si evolve nel tempo.
- Gli schemi interpretativi, costruiti sulla base della cartografia storica evidenziano il rapporto, a volte conflittuale, tra ambiente fisico e trasformazioni antropiche.
- La costa del comune di Pozzallo ha subito mutamenti nel tempo dovuti alla costruzione delle infrastrutture di viabilità, necessarie per lo sviluppo portuale, i vicoli paesaggistici ricadenti su tutto il litorale hanno tutelato la fascia costiera, ma per l'Area Portuale non risulta ricadente in zona sottoposta a vincolo paesaggistico, l'area perimetrale al porto non è sottoposta alle disposizioni previste dal comma 1° dell'art 146 del D.Lgs. 490/99 secondo la nota rilasciata in data 05.06.02 con prot. 2174 dalla Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Ragusa.

CONSIDERATO E VALUTATO che la localizzazione del sito di interesse in corrispondenza di strutture preesistenti consente di limitare le alterazioni del litorale già altamente degradato ed antropizzato.

CONSIDERATO che per quanto attiene le valutazioni degli effetti dovuti alla realizzazione del cantiere sul sistema della viabilità esistente e prevista:

- La realizzazione del cantiere e dei servizi ad esso connessi produrranno una nuova domanda di mobilità che è stata valutata nel suo complesso, anche in rapporto alle trasformazioni in corso nel più vasto complesso territoriale.
- L'ingresso di mezzi nell'area portuale attualmente è regolato da percorsi ben definiti e funzionali, questi percorsi interni all'area portuale sono adeguati al flusso di mezzi su ruote in aumento causa l'attività cantieristica da creare.
- Per quanto riguarda le aree di sosta dei mezzi, all'interno del cantiere è previsto da progetto l'area parcheggio e l'area di manovra per i mezzi in transito e di lavoro.
- L'incremento del traffico nel periodo estivo nell'area portuale non è tale da creare eccessivo scadimento della circolazione.
- La creazione della struttura cantieristica si inserisce all'interno dell'area senza creare evidenti peggioramenti allo stato della mobilità che si avrebbe all'orizzonte futuro senza la realizzazione di questo. La sua realizzazione è pertanto compatibile con l'ambiente urbano e con il sistema dei trasporti in cui si colloca.

CONSIDERATO che per quanto attiene la valutazione degli effetti sull'inquinamento atmosferico inquinamento da traffico veicolare:

- è stata tenuta in considerazione la normativa italiana sull'inquinamento atmosferico attualmente vigente. In tema di contenimento delle emissioni inquinanti in atmosfera con i decreti ministeriali 15/04/94 e 25/11/94 sono stati determinati i livelli di attenzione e d'allarme per alcuni inquinanti ed i valori di qualità per altri, quali il benzene, gli IPA e le PM10
- Al fine di stimare le emissioni di inquinanti prodotte giornalmente dai veicoli in ingresso ed in uscita

dal porto turistico nella zona del cantiere, è stato condotto uno studio per simulare le quantità di gas di scarico prodotte dai veicoli.

- Tra tutti gli inquinanti che rappresentano la totalità delle emissioni derivati da traffico sono stati scelti i più rappresentativi sia a livello quantitativo, che per disponibilità di dati: il monossido carbonio (CO), gli ossidi di azoto (NOx), i composti organici volatili diversi dal metano NMVOC (composti volatili), e le polveri (PM10)
- Per l'area portuale di Pozzallo i valori di emissione prodotti dai mezzi di trasporto in transito, in prevalenza con motori diesel non comportano una quantità tale da superare i limiti consentiti dalla legge, quindi un incremento di mezzi causato dalla creazione del cantiere navale crea un aumento di emissioni in percentuale limitata e sempre al disotto dei valori di guardia. Le condizioni climatiche con presenza costante di vento e brezze marine facilitano il continuo ricambio di aria e garantiscono una buona qualità dell'aria.

CONSIDERATO che per quanto attiene le valutazioni del rumore prodotto dall'attività cantieristica di rimessaggio:

- Le indicazioni riguardanti le caratteristiche tecniche della strumentazione fonometrica e le modalità di misura sono previste dal DM 16/03/98, Decreto attuativo della Legge Quadro 447/95.
- I rumori che si producono in un cantiere per rimessaggio di imbarcazioni piccole con lunghezza massima di 18 m sono legati agli utensili utilizzati nella lavorazione da compiere sulle imbarcazioni, gli utensili o attrezzature per il rimessaggio sono: pulitrici, compressori, trapani, smerigliatrici, ecc; sono tutti strumenti di lavoro che non superano i valori limite di LEP > 80 Db(A). (LP livello di esposizione personale), è fondamentale che gli strumenti di lavoro adoperati per le lavorazioni siano nuovi e a norma.
- Anche i rumori prodotti dai mezzi di sollevamento, gru e muletti, e dai mezzi di trasporto in transito hanno valori accettabili e non creano inquinamento acustico tale da determinare danni evidenti.
- Secondo le proposizioni del SIA, l'incremento di rumore dovuto al cantiere è modesto nell'area di pertinenza e all'interno dei capannoni e comunque entro i limiti di legge.

CONSIDERATO che per quanto attiene le valutazioni degli effetti sull'ambiente idrico e su suolo e sottosuolo:

- La presenza di sostanze inquinanti (idrocarburi, oli, solidi galleggianti, sostanze organiche) costituiscono un problema ambientale di notevole importanza che va continuamente monitorato.
- Gli antivegetativi utilizzati contengono sostanze tossiche con effetto biocida fortemente nocive per le specie ittiche e per la flora marina anche a concentrazioni infinitesime.
- I detersivi e additivi chimici, utilizzati per il lavaggio procura un inquinamento da fosfati il cui accumulo nel lungo periodo comporta eutrofizzazione ed aumento della domanda di ossigeno nelle acque interne del bacino portuale, stesso effetto ha lo scarico in mare delle acque di sentina trattate con prodotti sgrassanti o detersivi.
- Additivi chimici diversi quali gli ossidanti per wc o altri elementi quali i metalli pesanti contribuiscono ad accumulare una carica inquinante invisibile ma latente per la vita acquatica all'interno e, progressivamente all'esterno del porto.

CONSIDERATO che per quanto attiene la produzione di rifiuti di tipo urbano e industriale la gestione del cantiere deve garantire la massima efficienza nel controllo e raccolta rifiuti per la salvaguardia della salute

[Handwritten signatures and initials]

collettiva, e anche per l'aspetto estetico fondamentale per non allontanare gli utenti del porto soprattutto i turisti e compromettere lo sviluppo economico del porto.

CONSIDERATO che per quanto attiene gli effetti sul suolo e sottosuolo:

- La valutazione delle opere di progetto sul suolo e sottosuolo sono state condotte in conformità della normativa vigente in tema di indagine sui terreni e i fabbricati previsti nell'ambito del cantiere navale, saranno fondati su terreni ricostituiti rappresentati dalla colmata e dal rilevato finale.
- Con riferimento alle elevate caratteristiche di resistenza meccanica del materiale costituente la colmata e la pratica incomprendibilità della colmata stessa non sussistono elementi preclusivi alla adozione di fondazioni dirette superficiali che potranno indurre sul terreno carichi dell'ordine di 100 - 200 KPa ;

CONSIDERATO che per quanto attiene la valutazione degli impatti sugli ecosistemi:

- Il progetto del cantiere si inserisce all'interno del sistema ambientale esistente senza provocare impatti rilevanti, soprattutto in relazione alle caratteristiche di scarsa naturalità dell'area direttamente coinvolta dagli interventi di trasformazione.
- La sottile fascia di litorale sulla quale insisteranno le opere a terra risulta priva di vegetazione. Per quanto riguarda gli effetti indotti delle opere di progetto e in particolare della viabilità di accesso e della viabilità di cantiere, essi non interferiscono creando danno agli ecosistemi perché sono effetti già presenti nell'area da molti anni.
- Il progetto consente inoltre di potenziare la funzionalità ecologica dell'area attraverso la previsione di nuovi impianti di raccolta dei rifiuti creati dalle lavorazioni, che potranno portare ad un aumento delle qualità ambientali dell'area.

CONSIDERATO che per quanto attiene la valutazione dell'impatto edilizio sul paesaggio:

- I processi antropici precedenti hanno portato un diffuso degrado delle fasce costiere la radicale trasformazione del paesaggio agrario, con un bassissimo livello di naturalità residua, e scarsa leggibilità delle permanenze storiche e paesistiche.
- La realizzazione della struttura non comporta effetti negativi sull'area ma piuttosto conferisce all'area portuale l'identificazione di struttura di servizio al porto
- L'impatto visivo che i fabbricati della struttura cantieristica creano con il paesaggio costiero circostante, e il vicino contesto urbano, è stato limitato dalle non elevate altezze del prefabbricato da installare sulla banchina, per ottenere molte visuali libere e non ridurre percezione del paesaggio marittimo.
- L'interconnessione funzionale del porto con il contesto urbano e con il lungomare inserendo una nuova attività di produttiva di servizi portuali cantieristica porta numerosi vantaggi alla comunità ed all'economia locale.

CONSIDERATO che per quanto attiene la valutazione degli impatti economici e sociali

- La struttura cantieristica incrementa il turismo nautico dell'area del Porto di Pozzallo e l'aumento di strutture di servizi alla nautica da diporto valorizza l'indotto del turismo nautico sull'area costiera, portando benefici evidenti a tutte le attività di ricezione turistica presenti.
- Il cantiere, costituisce una forte leva per la crescita delle imprese legate alla produzione di servizi al diportismo, per l'occupazione e per nuove professioni, rafforzando la vocazione e l'identità del

sistema produttivo locale nel distretto nautico di Pozzallo.

CONSIDERATO che per quanto attiene: le opere di mitigazioni e compensazione

➤ Fase di realizzazione

- I principali impatti da minimizzare nella fase di creazione struttura sono rappresentati dagli impatti in atmosfera (emissioni inquinanti e sollevamento di polveri) dovuti al transito di mezzi pesanti per la realizzazione del cantiere.
- Per la sicurezza dell'ambiente e dei lavoratori nella fase di cantiere è stato predisposto un apposito piano di sicurezza relativo alle opere di urbanizzazione.

➤ Fase di esercizio

- I reflui provenienti dagli scarichi delle utenze presenti nell'area portuale sono convogliate direttamente verso la rete diretta alla depurazione tramite una rete a gravità ed una rete a pressione con impianti di sollevamento intermedi.
- L'impatto per la raccolta e il trattamento dei reflui provenienti dalle imbarcazioni (nere e di sentina) prevede l'impiego di 4 impianti di aspirazione e trattamento delle acque e di sentina. Il sistema di aspirazione e trattamento delle acque di sentina è progettato al fine di assolvere agli obblighi che la nuova normativa comunitaria in materia di scarichi delle imbarcazioni da diporto (dir. 2000/59/CEE del 27 nov. 2000) l'impianto svolge contemporaneamente la funzione di aspirazione e trattamento (separazione degli oli e loro raccolta in apposite taniche) dalle acque di sentina
- È prevista la dotazione di un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore dall'imbarcazione e l'individuazione di un punto di stoccaggio di tali oli
- Il lavaggio delle coperte delle barche deve essere eseguito solo utilizzando detersivi biodegradabili di tipo omologato. I prodotti antivegetativi, utilizzati per combattere la proliferazione di microrganismi vegetali sugli scafi dei natanti devono essere del tipo accettato dalla legislatura nazionale.
- Per le acque provenienti dalle fasi di lavorazione del cantiere saranno scaricate direttamente in impianti di separazione prefabbricati monoblocco parallelepipedo per il trattamento delle acque in continuo

VERIFICATO che, per quanto attiene il sistema vincolistico, le aree di progetto non interessano SIN, SIC, ZPS, Parchi e aree protette,

CONSIDERATO E VALUTATO che per la fase di esercizio dovrà essere predisposto un piano di sicurezza per sversamenti accidentali, antincendio, collisioni comprendente l'analisi del rischio e l'indicazione delle azioni di prevenzione e protezione necessarie .

VALUTATO che, per quanto attiene le problematiche relative agli scavi e movimenti terra, sono previsti solo i movimenti di terra necessari per le fondazioni delle strutture.

VALUTATO che la realizzazione di strutture amovibili di superficie ridotta, siti in area demaniale, risulta utile per la nautica locale.

VALUTATO che gli impatti complessivi del progetto di realizzazione di due strutture amovibili di superficie ridotta, siti in area demaniale, risultano modesti.

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

ESPRIME

parere favorevole riguardo all'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del "Progetto per la realizzazione di un cantiere navale per la riparazione, assistenza e rimessaggio di imbarcazioni da diporto, da lavoro e da pesca da realizzare nella banchina di nord - ovest del Porto Piccolo di Pozzallo" a condizione che vengano ottemperate le seguenti prescrizioni:

1. deve essere ottenuto il parere favorevole della Soprintendenza di Ragusa, atteso che il documento della stessa, valevole 5 anni, è stato reso nel 2002;
2. il progetto esecutivo deve mantenere le caratteristiche di temporaneità ed amovibilità;
3. i materiali provenienti dagli scavi per le fondazioni debbono essere destinati a rifiuto soltanto nel caso che non sia possibile l'utilizzo in cantiere, e i materiali in esubero debbono essere trattati secondo quanto disposto dall'art 186 del D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche e integrazioni.
4. deve essere previsto un piano di contenimento degli inquinanti con particolare riferimento a vernici, antivegetative, oli, idrocarburi, acque di sentina, plastiche, vetroresina, diluenti, residui di lavorazione et coetera
5. deve essere predisposto un piano di sicurezza per sversamenti accidentali, antincendio, collisioni comprendente l'analisi del rischio e l'indicazione delle azioni di prevenzione e protezione necessarie

La verifica di ottemperanza della prescrizione n. 1 deve essere effettuata da Soprintendenza di Ragusa

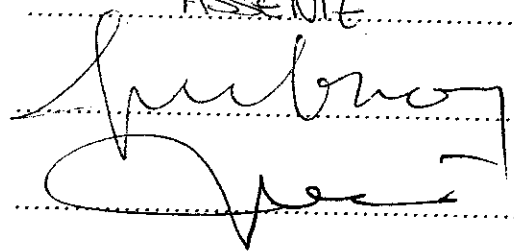
La verifica di ottemperanza della prescrizione n. 2 deve essere effettuata da Genio Civile di Ragusa

La verifica di ottemperanza delle prescrizioni n.3, 4, 5 deve essere effettuata da Ministero Ambiente

Presidente Claudio De Rose

ASSENTE

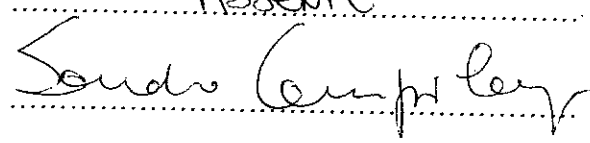
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

ASSENTE



Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

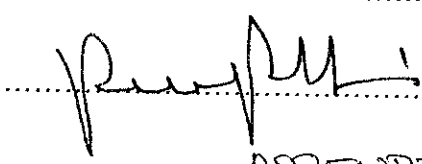
Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

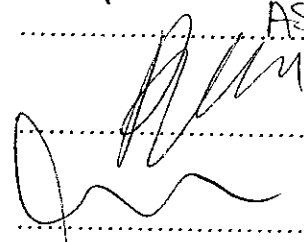
Dott. Renzo Baldoni



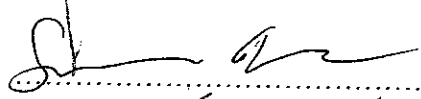
Prof. Gian Mario Baruchello

ASSENTE

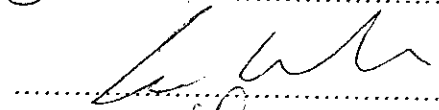
Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi



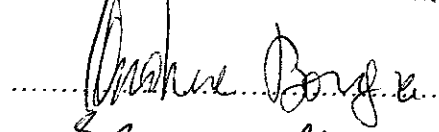
Ing. Stefano Bonino



Ing. Eugenio Bordonali



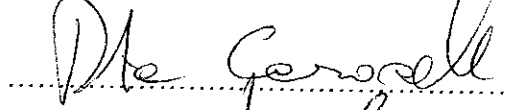
Dott. Gaetano Bordone



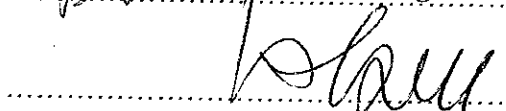
Dott. Andrea Borgia



Prof. Ezio Bussoletti



Ing. Rita Caroselli



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Laura Cobello

L. Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

C. Collivignarelli
ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Maurizio Croce

M. Croce

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

C. Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

L. Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

C. Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

G. Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

F. Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

A. Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

D. Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo

S. Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

B. Mainardi

Prof. Mario Manassero

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

[Handwritten signature]

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Avv. Rocco Panetta

[Handwritten signature]

Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

[Handwritten signature]

Dott. Vincenzo Ruggiero

[Handwritten signature]

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

[Handwritten signature]

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N°8..... fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 03-12-2010

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia è stata
elaborata in base a quanto
contenuto nel documento
di riferimento.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione