



26 SET. 2005

*Al Ministro dell'Ambiente
edella Tutela del Territorio
CIAB/2005/8077/B01*

Oggetto: Procedura di VIA relativa alla istanza di pronuncia di compatibilità ambientale (ex art. 6 L. 349/86) dell'Autorità Portuale di Trapani in relazione ai lavori di completamento delle opere foranee di cui all'art. 2 dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3377 del 22/09/2004 recante e concernente "Disposizioni urgenti per lo svolgimento della pre-regata della trentaduesima Coppa America".

In relazione alla procedura di VIA di cui in oggetto ed in riferimento alle disposizioni urgenti emanate con l'ordinanza in epigrafe, si ritiene necessario far pervenire nelle more della formalizzazione del decreto di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della L. 349/86, il parere n. 728 espresso dalla Commissione VIA, nella seduta plenaria del 15/09/2005, in riferimento alle seguenti opere (punti 1. e 3. parere Commissione VIA):

- Prolungamento della diga foranea della "colombais" per una lunghezza di 450 m.;
- Realizzazione di un tratto della diga di sottoflutto, non radicata a terra, di 300 m. di lunghezza;
- Banchina a ponente dello sporgente Ronciglio con la condizione che la stessa sia utilizzata come opera funzionale per garantire il servizio di trasporto di passeggeri e mezzi verso le isole per il solo periodo della regata velica.

Resta inteso che il provvedimento finale di VIA suddetto, che comprenderà anche la pronuncia interlocutoria negativa relativa all'esercizio ordinario delle infrastrutture di completamento delle opere foranee (punto 2. parere Commissione VIA), sarà notificato non appena sarà possibile formalizzare il medesimo una volta che saranno acquisiti anche i prescritti pareri da rendersi, sempre ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, dalle Amministrazioni in indirizzo cui la presente, unitamente al suddetto parere n. 728 della Commissione VIA, è trasmessa per opportuna conoscenza e per i seguiti di competenza.

IL MINISTRO

Autorità Portuale di Trapani
Soggetto Attuatore OPCM 8377/2004
V.le Regina Elena, 104
91100 TRAPANI

e, p.c. Ministero BB.AA.CC.
Direzione Generale
Beni Architettonici e il Paesaggio
Servizio II - Paesaggio
Via S. Michele, 22
00153 ROMA

Regione Siciliana
Assessorato Territorio e Ambiente
Via Ugo La Malfa, 169
90146 PALERMO

MINISTERO DELL'AMBIENTE
COMMISSIONE PER LE VALUTAZIONI DI IMPATTO AMBIENTALE

Parere n.728

del 15/09/2005

Progetto: Porto di Trapani

Proponente: Autorità Portuale di Trapani

[Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature on the left margin and several initials in the bottom right area.]

LA COMMISSIONE PER LE VALUTAZIONI DELL'IMPATTO AMBIENTALE

VISTO l'art. 6, comma 2 e sgg. della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377";

PREMESSO che

L'Autorità Portuale di Trapani ha presentato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349 e dell'art. 5 del DPCM 27 dicembre 1988, relativa al progetto "Porto di Trapani - Lavori di completamento delle opere sifonate - primo stralcio funzionale e di costruzione delle banchine a ponente dello sporgente Ronciglio" con nota assunta al prot. n. 7045 del 17 marzo 2005.

La pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 26 aprile 2005 sul quotidiano "Il Giornale" e in data 27 aprile 2005 sul quotidiano "Quotidiano di Sicilia".

L'istanza è stata perfezionata solo in data 26.5.05 con la comunicazione dell'avvenuta pubblicazione e del pagamento del contributo dello 0,5 per mille del valore delle opere.

La DSA-Div. III con nota prot. n. DSA/2005/14716 del 09 giugno 2005 ha trasmesso l'istanza alla Commissione VIA che l'ha acquisita al prot. CVIA/1774 del 09 giugno 2005.

La DSA-Div. III con nota prot. n. DSA/2005/15009, del 13 giugno 2005 ha trasmesso la documentazione integrativa inviata dal proponente alla Commissione VIA, che l'ha acquisita al prot. CVIA/1835 del 13 giugno 2005. La pubblicazione dell'annuncio relativo all'integrazione della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito dello studio di impatto ambientale integrato per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 08 giugno 2005 sui quotidiani "Il Giornale" e "Quotidiano di Sicilia".

Con nota prot.n. CVIA/2005/1821 del 13 giugno 2005 il Presidente della Commissione per la VIA ha assegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore costituito dall'ing. Di Prete, il dott. Mastrocola, il prof. Ortolani. L'opera rientra tra i progetti per i quali la Regione Siciliana ha espresso interesse regionale; pertanto, il Gruppo Istruttore è integrato con il Commissario designato dalla Regione stessa ing. Di Betta.

In data 22 giugno 2005 il Gruppo Istruttore ha effettuato un sopralluogo nell'area interessata dalla realizzazione dell'opera proposta e contestualmente si è tenuta una riunione alla quale sono stati invitati il Ministero per i Beni e le attività culturali, la regione Siciliana ed il proponente e a cui hanno preso parte il Gruppo Istruttore e l'Autorità Portuale di Trapani.

In seguito all'analisi della documentazione presentata dal Proponente ed agli elementi acquisiti nel corso della riunione e del sopralluogo, il Gruppo Istruttore ha ravvisato la necessità di richiedere delle integrazioni alla documentazione già acquisita.

Con nota prot.n. DSA/2005/16960 del 05 luglio 2005 sono state richieste all'Autorità Portuale di Trapani le integrazioni.

Con nota assunta al prot.n. 18601 del 21 luglio 2005 alla DSA-Div. III l'Autorità Portuale di Trapani ha richiesto una proroga dei termini previsti per la consegna delle integrazioni.

In data 10 agosto 2005 è stata assunta alla CVIA al prot. n. 2575 una nota della Regione Siciliana. L'Autorità Portuale di Trapani ha trasmesso le integrazioni alla DSA-Div. III, con nota assunta al prot. DSA/2005/21015 del 22 agosto 2005.

La DSA-DIV III con nota prot. DSA/2005/91088 del 23 agosto 2005 ha trasmesso le integrazioni richieste alla CVIA che le ha acquisite con prot.n. CVIA/2618 del 25 agosto 2005.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

La DSA-DIV III con nota prot.DSA/2005/21429 del 31 agosto 2005 ha trasmesso all'Autorità Portuale di Trapani indicazioni per le modalità di realizzazione delle opere - materiale di scavo in esubero e monitoraggi

Il Presidente della Commissione VIA con nota CVIA/2005/2651 ha trasmesso all'Autorità Portuale di Trapani anticipazioni circa le modalità di realizzazione delle opere e loro utilizzo in relazione alla pre-regata della XXXII Coppa America

VISTO

il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 settembre 2004 recante la dichiarazione di grande evento per lo svolgimento della pre-regata della trentaduesima Coppa America, che si terrà nello specchio di mare antistante alla città di Trapani

PRESO ATTO CHE

Il Presidente del Consiglio dei Ministri con Ordinanza n.3377 del 22 settembre 2004 ha fornito disposizioni urgenti per lo svolgimento della pre-regata della trentaduesima Coppa America avendo considerato che:

- il Comitato organizzatore ha provveduto, con nota del 30 agosto 2004, a proporre la conclusione di apposita convenzione da sottoscrivere con la regione Siciliana, il comune di Trapani e la società Sviluppo Italia, disciplinante il programma della manifestazione, la sede dell'evento, gli adempimenti da assumersi in capo alle parti contraenti, nonché le opere e gli interventi necessari alla celebrazione dell'evento;
- la manifestazione avrà notevole risonanza a livello nazionale ed internazionale con un rilevante incremento delle presenze nel territorio d'interesse con conseguente insorgenza di problematiche di varia e complessa natura sul piano della mobilità, della ricettività alberghiera, dell'accoglienza, dell'assistenza e dell'ordine pubblico, della disciplina del traffico marittimo e portuale e delle attività connesse;
- la nota del 1° settembre 2004, con la quale il Sindaco di Trapani ha trasmesso le schede tecniche relative agli interventi ed alle opere di competenza comunale, da realizzarsi per la celebrazione dell'evento;
- con nota 2 settembre 2004 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ha trasmesso le schede relative agli interventi ed alle opere di competenza dell'Autorità portuale, da realizzarsi per la celebrazione dell'evento;

ha disposto, tra l'altro, che:

- art.1 comma 1. Il Capo del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri è nominato Commissario delegato, e provvede a disporre affinché i soggetti contraenti della apposita convenzione prevista dall'ordinanza, realizzino gli interventi e le opere ivi previsti in termini di somma urgenza, anche sulla base delle deroghe che l'ordinanza ha previsto all'art. 4, limitatamente a quelle finanziate ed assolutamente necessarie per la realizzazione dell'evento, e compatibili con i tempi dell'evento stesso, sulla base di quanto rappresentato, tra l'altro, dall'Autorità portuale;
- art.2 comma 2. Ove per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui all'art. 1 sia richiesta la valutazione di impatto ambientale, quest'ultima è acquisita sulla base della normativa vigente, nei termini ivi previsti ridotti alla metà. Detti termini, in relazione alla somma urgenza che rivestono le opere e gli interventi con riferimento alla data di realizzazione dell'evento, hanno carattere essenziale e perentorio;
- art.2 comma2. Nelle more del procedimento di valutazione d'impatto ambientale le amministrazioni appaltanti sono autorizzate a procedere agli affidamenti dei lavori, espressamente riservandosi il potere di imporre al soggetto affidatario le eventuali prescrizioni che dovessero essere impartite successivamente all'esito della valutazione d'impatto ambientale, consentendo, altresì, l'apertura dei cantieri e l'inizio delle opere compatibilmente con le esigenze ambientali;
- art.4. Riporta le deroghe alle disposizioni normative sia nazionali che regionali.

VISTE le integrazioni trasmesse.

PRESO ATTO CHE

Le opere di cui in oggetto essendo state finanziate con fondi ordinari di bilancio di cui al piano triennale 2003-2005 del Dipartimento per la Navigazione Marittima ed Aerea - Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione Marittima ed Interna sono destinate a rispondere ad esigenze di potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura portuale e non solo a consentire lo svolgimento del grande evento della pre-regata della trentaduesima Coppa America, che si terrà nello specchio di mare antistante alla città di Trapani.

PRESO ATTO CHE

In virtù delle deleghe e dei poteri conferiti dall'ordinanza OPCM3377 del 22 settembre 2004 l'Autorità portuale ha provveduto ad iniziare i lavori prima ancora che fosse completato il procedimento di VIA e che alla data del sopralluogo della Commissione VIA vi erano evidenziate delle attività di realizzazione sia delle dighe foranee che della banchina e che è stato chiesto con sollecitudine un quadro dello stato di fatto delle realizzazioni eseguite

VALUTATO CHE

In considerazione di quanto precedentemente indicato, dei tempi ristretti della procedura di VIA, alle iniziali carenze del SIA presentato e che la procedura VIA si svolge in ottemperanza alle condizioni imposte dall'ordinanza n.3377 del 22 settembre 2004, la presente valutazione di impatto ambientale fa riferimento allo stato di fatto che si evince alla data del parere e che viene pertanto espresso esclusivamente in merito a:

- per la compatibilità ambientale delle opere realizzate;
- in merito all'esercizio ordinario delle opere stesse;
- per le verifiche ambientali da adottare durante lo svolgimento dell'evento

CONSIDERATO che

Nell'ottica sopra esposta si è provveduto a richiedere un'integrazione dello Studio di impatto ambientale orientato al solo esame delle potenzialità dell'intervento in relazione al normale uso dell'infrastruttura portuale e caratterizzato da varie carenze (assenza di dati sull'uso della banchina, dell'entità delle movimentazioni previste, degli effetti sulla rete viaria di adduzione, delle ripercussioni dell'uso del porto sulle componenti rumore, atmosfera, salute pubblica, ecc).

VALUTATO

Quanto mai opportuno che le opere siano realizzate non solamente per un evento, che pur se importante, è limitato nel tempo ma che rispondano a precise esigenze di programmazione e progettazione dell'Ente che le propone (nel caso specifico l'Autorità Portuale). Visto però il contesto nel quale si inserisce la procedura (indicazione dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri) si ritiene che detti aspetti possano essere considerati all'interno dello schema del quadro di riferimento programmatico e quindi possono concorrere alla valutazione solo in quest'ottica.

RELATIVAMENTE AL QUADRO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che

Con D.A. del 16 dicembre 2002 (GURS n. 7 del 7 febbraio 2003) l'Amministrazione Regionale Siciliana, grazie alla attività svolta dal Dipartimento Trasporti e Comunicazioni della Regione Sicilia, si è dotata di un Piano Direttore, Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia.

Con D.A. del 23 febbraio 2004 (GURS n. 11, parte I, del 12 marzo 2004) ha approvato e adottato il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità / Piano Attuativo del Trasporto delle merci e della Logistica, sulla mobilità e sullo sviluppo delle infrastrutture del settore dei trasporti in Sicilia per perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti.

Con D.A. del 17 novembre 2004 (GURS n. 54, parte Prima del 17 dicembre 2004) si è completato il sistema strategico con l'approvazione dei Piani attuativi del trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo.

CONSIDERATO che

Tra i Programmi promossi dalla Direzione Generale per l'Energia e i Trasporti della Commissione Europea per il finanziamento di Progetti volti alla realizzazione di iniziative soprattutto rivolte allo sviluppo dell'intermodalità, al potenziamento del trasporto marittimo e fluviale più efficiente e alla salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza sociale quello relativo alle Reti TEN-T vi è lo sviluppo delle cosiddette Autostrade del Mare che necessitano di precisi e puntuali poli efficienti con opportuna offerta di servizi.

Con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) il Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti ha fissato le linee guida per lo sviluppo dei sistemi di trasporto ferroviario, marittimo, aereo, stradale, in linea con le direttive e i Programmi definiti dalla Commissione Europea.

CONSIDERATO che

Il Piano Direttore / Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia (Palermo, febbraio 2003) ed il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità e il Piano Attuativo del Trasporto delle merci e della Logistica (Palermo, aprile 2004) per quanto riguarda l'intermodalità e la logistica prevedono:

- Linee di interventi infrastrutturali regionali;
- Linee di intervento funzionali, gestionali, organizzative

CONSIDERATO che

Per i soli aspetti oggetto di valutazione si il SIA evidenzia che il progetto in esame è coerente con gli strumenti di programmazione Nazionale e Regionale, quale il Piano Direttore, Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia.

In particolare è rispondente, nella individuazione delle linee di intervento, funzionali, gestionali, organizzative ed infrastrutturali, necessarie per razionalizzare la distribuzione dei settori produttivi e commerciali, in quanto lo scalo marittimo di Trapani ha gran rilevanza sia nei riguardi della navigazione che del traffico commerciale e passeggeri, giacchè rappresenta il naturale punto di riferimento per i collegamenti con il Nord - Africa e per i traffici nel Mediterraneo.

CONSIDERATO che

le opere in progetto rientrano tra quelle previste dal piano regolatore del Porto vigente, approvato con il voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. n.1214 del 26.07.1962.

PRESO ATTO che

In data 17.10.2001, prot. n. 11317, è stato redatto un progetto di aggiornamento del vigente Piano Regolatore Portuale, adottato formalmente, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 della Legge n. 84/1994, dall'Autorità Marittima con provvedimento in data 28.01.2002, d'intesa con il Comune di Trapani (Delibera C.C. n. 75 del 6.11.2001). Il suddetto progetto di variante dello strumento urbanistico del porto è stato sottoposto ad esame e parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. che con voto dell'Assemblea Generale reso nell'adunanza del 14 giugno 2002, ha espresso il proprio parere favorevole di competenza.

L'aggiornamento del vigente P.R.P., mirato alla razionalizzazione delle aree e specchi acquei interni già disponibili attraverso la previsione di limitate nuove banchine, sporgenti e piazzali operativi in ossequio alle tendenze evolutive dei traffici commerciali, lascia pressoché invariata la configurazione dei moli foranei rispetto alla precedente ed ancora vigente pianificazione portuale.

Detto Piano regolatore portuale non è stato approvato dalla Regione Siciliana e non avendo ancora completato gli iter autorizzativi (non è stato ancora sottoposto al procedimento di VIA) non è vigente e quindi il riferimento è il piano del 1962.

CONSIDERATO che

[Handwritten signatures and initials]

La realizzazione delle opere potrà comportare dei benefici all'esercizio ordinario dell'infrastruttura che potranno risultare determinanti in sede di gestione post-evento del porto e sono per lo più riconducibili alla soluzione dei fenomeni di congestione rappresentati dal fatto che le navi, sia quelle per il trasporto passeggeri, sia quelle per il trasporto merci, utilizzano per l'attracco modesti fidi d'accosto con pesanti limitazioni e retrostanti piazzali in coesistenza con le altre attività portuali: le diverse operazioni relative proprio al trasporto delle merci potranno non essere necessariamente svolte sulle banchine Settentrionali del porto, sul molo Sanità, sulla banchina Garibaldi e Dogana, a contatto con l'ambiente urbano in concomitanza con il pesante aggravio al traffico cittadino concentrato su importanti strade di collegamento come la via Ammiraglio Staiti e la via Regina Elena.

Inoltre la realizzazione delle nuove dighe foranee ha lo scopo di mettere in completa sicurezza gli specchi acquei interni e con essi le attività che attualmente vi si svolgono. In particolare, come mostrato nella relazione idraulico-marittima, la verifica delle agitazioni interne mostra che buona parte dell'energia ondata riesce a penetrare all'interno del bacino portuale con conseguenti pericoli per le navi in ormeggio. Risultano particolarmente esposte, infatti, le banchine della parte nord-occidentale del porto, con quelle del molo Sanità e Garibaldi in particolare evidenza, dove l'ormeggio dei traghetti cui le banchine sono destinate è messo frequentemente a rischio per gli eventi meteo-marini provenienti dal III quadrante. Non infrequentemente, infatti, in occasione di tali eventi, è occorso rinforzare gli ormeggi o spostare sulle banchine meridionali i mezzi nautici che vi ormeggiano allo scopo di prevenire danni alle navi.

Le opere in progetto attraverso il prolungamento del molo della Colombara e la realizzazione di un nuovo molo di sottoflutto consentono, come anche verificato su modello matematico, di aumentare la protezione degli specchi acquei anzidetti, migliorando quindi l'agibilità delle banchine esistenti.

CONSIDERATO che

si rileva un'interferenza con alcune aree tutelate ai sensi del DL 490/99. In particolare con le aree sottoposte a vincolo paesaggistico disposto dai Decreti dell'Assessore Regionale B3.CC.AA. e P.I. 2167 del 7 ottobre 1978 (il vincolo interessa il centro storico di Trapani, La Colombara e le altre isole, le Saline Sanova, Giacomazzo, Galia, Calcara, Morana, Alfano Bella, Ronciglio, Chiusa, Platamone) e 6193 del 14 giugno 1993 (ampliamento del vincolo alle altre saline).

CONSIDERATO che

il territorio interessato dal progetto non viene ad interferire con l'areale delle zone soggette a vincolo idrogeologico (RD 3267/23).

CONSIDERATO che

Per quanto riguarda l'interferenza dei siti di interesse comunitario (pSIC/ZPS), tutelati ai sensi del DPR 357/97 e DGR n. 36/21 del 1-7-98, il territorio interessato dal progetto rientra parzialmente in un'area di circa 4 Ha del sito ZPS, ITA010007 "Saline di Trapani" che presenta un'estensione totale di 968 ha.

CONSIDERATO che

L'area interessata dal progetto è compresa nella Riserva Naturale Orientata "Saline di Trapani e Paceco", istituita con decreto dell'Assessore regionale Territorio ed Ambiente n. 257 dell'11 maggio 1995 ed è affidata in gestione al WWF Italia. La riserva si estende su circa 1000 Ha suddivisi in zona A di Riserva (707 Ha) e zona B di Pre-riserva (278,75 ha).

CONSIDERATO che

Con nota del 26/01/2004 prot. DG 560/04 in merito alla richiesta di nulla osta per la costruzione delle opere previste nel progetto, il WWF Italia, Ente Gestore, "non rammentando motivi ostativi alla realizzazione delle opere in questione" ha proposto l'esclusione dalla Riserva, di tutta l'area interessata dal progetto in quanto "la stessa è da tempo interessata da sensibili alterazioni ambientali perché di fatto è all'interno del porto di Trapani, come testimonia la presenza di relitti e di resti di infrastrutture portuali".

In data 4 Marzo 2005 con D.A. la Regione Siciliana ha dato luogo alla modifica della perimetrazione della Riserva Naturale Orientata "Saline di Trapani e Paceco", ricadente nei territori dei comuni di Trapani e Paceco, limitatamente alla porzione settentrionale denominata "Molo Ronciglio" così come riportato nella

stralcio cartografico in scala 1:5.000, che costituisce allegato "A" al provvedimento. Per quanto non modificato con detto provvedimento resta valido il perimetro dell'area protetta di cui alla cartografia allegata al decreto n. 36 del 28 gennaio 1993.

PRESO ATTO che

La porzione di territorio nel quale ricadono i lavori di costruzione delle banchine a ponente dello sporgente Ronciglio allo stato attuale non ricadono nella Riserva naturale orientata "Saline di Trapani e Paceco"

CONSIDERATO che

Con decreto emesso in data 21/05/1999, sono state approvate dall'Assessore della regione siciliana per i Beni Culturali ed Ambientali e per la Pubblica Istruzione, le "Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale", ai sensi dell'art.1 bis della L. 431/85 e dell'art.3 della LR 80/77.

Tali linee guida, costituiscono il primo strumento di studio per la conoscenza del territorio e descrivono gli orientamenti dell'Amministrazione dei beni culturali ed ambientali riguardo ai problemi della conservazione del territorio e della sua trasformabilità; l'applicazione è rimandata agli uffici in attesa dell'adozione del Piano Territoriale paesistico regionale non ancora avvenuta.

CONSIDERATO che

Ad oggi lo strumento di pianificazione vigente del Comune di Trapani risulta essere il Programma di Fabbricazione della Città di Trapani, risalente agli anni '70 che non prescrive nessuna indicazione per le aree dislocate fuori dal tessuto urbano. L'Amministrazione ha concluso la rielaborazione parziale del Piano Regolatore Generale, così come richiesto dal Consiglio Regionale Urbanistica nel 1999. Dunque il PRG è attualmente in fase di istruttoria.

VALUTATO che

Il quadro degli interventi in progetto risulta disciplinato dall'Ordinanza OPCM n.3377/04 ed è coerente, nella configurazione che si manterrà in essere anche dopo lo svolgimento della XXXII Coppa America, con gli obiettivi e le previsioni dei piani e programmi in merito al settore dei trasporti.

VALUTATO che

Il Piano Regolatore Portuale vigente risale al 1962 e come tale non ha avuto alcuna verifica dal punto di vista ambientale e quindi le opere devono essere assoggettate alla VIA visto che interessano aree protette, ecc. L'esame comparato delle opere di cui in oggetto e dello PRP mettono in evidenza una sostanziale coerenza di quanto progettato con le indicazioni di piano.

VALUTATO che

L'ambito di intervento delle banchine a ponente dello sporgente Ronciglio ricade nel vincolo L-190/99 in quanto rientrante nella fascia costiera e che comunque nella procedura è previsto il parere del Ministero per i beni e le attività culturali e della regione Siciliana competenti su tale vincolo vista anche l'assenza del piano territoriale paesistico

VALUTATO che

La Riserva naturale orientata "Saline di Trapani e Paceco" è stata ripерimentata e che quindi l'interferenza è da associare ai soli effetti ambientali indiretti come analizzati nel quadro ambientale

VALUTATO che

L'area di intervento delle banchine a ponente dello sporgente Ronciglio ricadono all'interno del sito ZPS, ITA010007 "Saline di Trapani" e che per tale interferenza è stata redatta apposita analisi di incidenza ai sensi del DPR 357/97 e successive modifiche (DPR 120/03) come indicato nel quadro ambientale

VALUTATO che

Vista l'assenza di un Piano Regolatore Generale del Comune di Trapani le aree interessate non sono oggetto di interferenza con il Programma di fabbricazione degli anni 1970.

RELATIVAMENTE AL QUADRO PROGETTUALE

CONSIDERATO che

Il progetto "lavori di costruzione delle banchine a ponente dello sporgente ronciglio" prevede la realizzazione di uno banchinamento della parte meridionale del porto con la realizzazione di una banchina a giorno del tipo antiriflettente su pali in c.a. e la sistemazione del retrostante piazzale con impianto di raccolta delle acque meteoriche, impianto di illuminazione e pavimentazione.

La realizzazione di banchina antiriflettente su pali ha una lunghezza complessiva di 202,30 m, e il retrostante piazzale avrà una superficie di circa 12.100 m².

Il progetto "lavori di completamento delle opere foranee - 1° stralcio" prevede il prolungamento della diga foranea della "Colombaja" per una lunghezza di 450,00 m (tra le progressive 250 m e 700 m) oltre la testata provvisoria (a fronte di una previsione di uno sviluppo di 750,00m), da effettuare mediante la realizzazione di nuova opera a gettata trascinabile a sagoma costante ed un tratto di 55,00 m circa di raccordo con la diga esistente. Comprende altresì il tratto terminale della diga di sottoflutto per una lunghezza di 300 m, dalla progressiva 330,00 m alla 630,00 m, anch'essa del tipo a gettata trascinabile.

I fondali in prolungamento della diga di sopraflutto, per l'intero sviluppo dell'opera in progetto, si mantengono pressoché costanti longitudinalmente e trasversalmente variabili in direzione terra-mare, da una profondità di (-14,00) m ad una quota massima di (-16,00) m circa. La sezione di progetto delle opere a gettata (sopraflutto e sottoflutto) è stata ottimizzata, in termini dimensionali e strutturali, sulla scorta delle apposite verifiche di stabilità idraulico - marittima e geotecnica, condotte in relazione alle dimensioni massime dell'onda incidente (tempo di ritorno 40 anni) ed ai parametri geotecnici del fondale d'imbasamento.

CONSIDERATO che

l'esame degli studi effettuati nei paraggi del porto di Trapani ha evidenziato che le onde più alte al largo, per un intervallo di ricorrenza pari a 30 anni, hanno un'altezza pari a 7,49 m e un periodo di 10,88 se sono associate alla direzione di provenienza di 292,50° N. L'altezza d'onda più alta sottocosta per un tempo di ritorno di 30 anni si presenta invece con un valore di 5,07 m ed un'incidenza di 279,14° N proveniente al largo da 292,50° N.

In seguito è stata effettuata la verifica dello stato di agitazione negli specchi liquidi interni, tenendo conto della diversa natura delle opere interne individuando quelle aventi caratteristiche tali da assorbire in parte l'urto delle onde incidenti, e quelle a parete verticale. La verifica dello stato di agitazione è stata condotta per la configurazione relativa allo stato attuale e per la configurazione portuale comprendente il prolungamento della diga foranea e la nuova diga sottoflutto, mediante il tracciamento dei grafici riportanti le curve di isoaltezze nelle quali è costante il rapporto tra l'altezza dell'onda puntuale e quella dell'onda incidente.

I risultati hanno evidenziato dei valori massimi delle altezze d'onda residue in corrispondenza delle banchine da realizzare, per le direzioni ed i periodi considerati, molto contenuti, dell'ordine massimo di 50 - 80 cm.

CONSIDERATO che

Nel SIA nulla è detto in merito alla coerenza dell'esercizio del porto sulla viabilità di accesso e sul sistema della mobilità del territorio di Trapani

VALUTATO che

La carenza sopra detta rimane evidente per l'esercizio ordinario mentre per il periodo della Pre-ragata si evidenzia che POPCM 3377/04 ha dato mandato, per la gestione di detti aspetti ad una specifica Commissione nominata ad hoc unitamente ad altri aspetti organizzativi

PRESO ATTO che

L'Autorità Portuale di Trapani ha comunicato nelle integrazioni del 23 agosto 2005 che sono stati sfalsati dalle attività in corso i dragaggi dei fondali relativi alla costruzione Banchina Ronciglio e che nella documentazione presentata non sono indicate altre attività di dragaggio

PRESO ATTO che

Le opere in oggetto derivano dall'applicazione del piano regolatore portuale vigente (piano del 1962) e non è stata discussa in termini di possibili alternative in merito, ma è stata assoggettata a verifiche di funzionalità in termini di caratteristiche idraulico-marittime ed agitazione ondose constatando che la soluzione proposta risponde alle necessità per cui è stata progettata

PRESO ATTO che

La soluzione posta in fase di realizzazione non è stata oggetto di ottimizzazioni volte a rendere minimo il consumo di risorse non rinnovabili ma che per le stesse opere sono iniziati i lavori prima dell'inizio dell'istruttoria di VIA (20 giugno 2005) in virtù dell'OPCM 3377/04 e come tale non è stato possibile valutare alternative a quanto indicato dall'ordinanza.

PRESO ATTO che

Al momento della formulazione del presente parere, in virtù dell'ordinanza O.P.C.M. 3377/04 e dei tempi impiegati dal Proponente per la presentazione del materiale necessario per l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale le opere sono state per lo più realizzate

PRESO ATTO che

Il Direttore Generale della Direzione Salvaguardia Ambientale e il Direttore Generale della Direzione per la Qualità della Vita in data 31 agosto 2005, con nota prot.DSA/2005/21429 del 31 agosto 2005 e prot. 17313/Qo/U/DI(VI), hanno fornito indicazioni per interventi di immediata urgenza per il contenimento degli impatti legati alla realizzazione delle opere

VALUTATO conseguentemente che

In relazione al particolare contesto amministrativo e giuridico nel quale si esprime il parere lo stesso non debba riguardare la fase di costruzione per la quale le attività che potevano produrre i principali effetti ambientali sono state già espletate al momento della formulazione del parere.

PRESO ATTO che

sono state già fornite dal Ministero dell'Ambiente indicazioni per la conduzione dei lavori, sulla necessità di controlli e monitoraggi

RELATIVAMENTE AL QUADRO AMBIENTALE

CONSIDERATO che in merito alle azioni commesse alle opere in valutazione

Durante lo svolgimento della pre-regata della trentaduesima Coppa America la nota integrativa del 22 Agosto 2005 presentata dall'Autorità Portuale mette in evidenza che "Le opere sono destinate ad ampliare la capacità ricettiva della struttura portuale per garantire la normale attività portuale in presenza dell'evento" e che la logistica riguardante l'evento, in preparazione al momento di redazione delle integrazioni dell'agosto 2005, prevede che al fine di garantire il servizio di trasporto di passeggeri e mezzi verso le isole, le tipologie di navi che opereranno sulla banchina Ronciglio saranno traghetti per le isole del tipo, "Piero della Francesca" e "Simone Martini" con capacità di carico gommato 150 ml, potenzialità massimo carico durante la stagione estiva 800 passeggeri/giorno con frequenza di approdo giornaliera.

VALUTATO che

Gli impatti connessi a tale utilizzazione visto anche il breve periodo di svolgimento della manifestazione possono considerarsi trascurabili

VALUTATO che

Per quanto riguarda la presenza fisica e permanente delle opere realizzate è possibile eseguire una valutazione selezionando le componenti ambientali rispetto alle quali è prevedibile riscontrare potenziali interferenze. Essendo delle opere a mare (dighe foranee) e sull'interfaccia mare-terra (banchina Rondiglio) le componenti ritenute potenzialmente interessate sono state dallo SIA riassunte nei seguenti componenti e settori ambientali:

- Atmosfera intesa come clima,
- Idrosfera intesa come acque marine, fauna marina e costiera
- Litosfera intesa come geomorfologia, geologia, idrogeologia e pedologia
- Biosfera intesa come flora e vegetazione, fauna ed ecosistemi
- Ambiente umano inteso come uso del suolo e paesaggio

L'esame così articolato differisce da quella che è la suddivisione indicata dalla normativa vigente ed in particolare dalle norme tecniche del DPCM del 27.12.1988, ma in considerazione delle specificità delle opere si è ritenuta accettabile in quanto fornisce comunque tutti gli elementi di analisi necessari per poter esprimere un giudizio di compatibilità. Sono infatti escluse le componenti più legate all'uomo e agli ecosistemi terrestri (es. atmosfera come qualità dell'aria, rumore, salute pubblica, acque) ma avendo scelto di suddividere la valutazione in due momenti (presenza delle opere ed esercizio pre-regata ovvero esercizio ordinario) è possibile affermare che la sola presenza delle opere non abbia ripercussioni su tali componenti.

In merito all'esercizio ordinario delle opere realizzate si ritiene che lo studio di impatto ambientale presentato e le integrazioni trasmesse siano carenti per cui dovrà essere presentata una documentazione più completa prima dell'entrata a regime del porto.

CONSIDERATO che per quanto riguarda le componenti

Atmosfera, rumore, salute pubblica lo studio di impatto ambientale ritiene che l'interferenza sia nulla o comunque trascurabile e che le integrazioni presentate nell'agosto 05 hanno confermato, con analisi esplicative, tale giudizio.

VALUTATO che

Nelle accezioni riportate nelle valutazioni sopra indicate l'esiguità delle potenziali interferenze sembra condivisibile in relazione alla presenza delle opere e per la fase di esercizio temporaneo (Coppa America) mentre non sono accettabili per l'esercizio ordinario.

CONSIDERATO che in merito alla caratterizzazione della fascia costiera

Lo SIA riporta un quadro dello stato attuale delle caratteristiche biogeografiche dell'area con analisi fenologiche e lepidocronologiche, caratterizzazione della comunità epifita delle foglie e dei rizomi con una valutazione dello stato della prateria di Posidonia oceanica. La conclusione alla quale perviene lo studio è della probabile scomparsa della prateria nell'area prospiciente il porto; inoltre, data la notevole presenza nell'area portuale e nel litorale antistante dell'alloctona invasiva *Caulerpa racemosa var. cylindracea*, i fondali potrebbero essere rapidamente ricolonizzati da "prateria" di quest'alga verde tossica. Lo SIA ritiene anche che dette alghe tossiche, pur non essendo direttamente pericolose per la salute umana, possono creare problemi ecologici alterando le catene alimentari e microhabitat, contribuendo alla biodiversità marina locale.

CONSIDERATO che

Sulla base degli elementi ottenuti attraverso le indagini effettuate sui terreni interessati dal progetto di realizzazione di opere portuali nell'area antistante il porto di Trapani, nonché dall'analisi dei risultati di indagini effettuate nel territorio circostante l'area di interesse, lo SIA ritiene che morfologicamente il sito si presenta come un piano alluvionale reso stabile dall'intervento antropico con l'impianto delle saline, che hanno garantito anche la protezione della linea di costa. Opera resa più agevole grazie alla presenza di un esteso posidonieto, che esplica una notevole azione di stabilizzazione della spiaggia sommersa.

Non si ravvisano, infatti, fenomeni di erosione della spiaggia sommersa, né di arretramento della linea di costa.

Dal punto di vista idrogeologico, non sono stati rilevati corpi idrici presenti che possano presentare interferenze con le opere in progetto e che, quindi, ne possano subire le influenze.

Per quanto riguarda il probabile impatto delle opere previste è stato indicato nel SIA che:

Parte emersa

1. Molo Ronciglio: Sottrazione diretta di suolo e sottosuolo. Una parte della costa, in corrispondenza del suddetto molo, viene demolita per far posto al molo previsto ed alcune vasche, costituenti l'ex salina, verranno colmate per la realizzazione di piazzali per 18.000 mq.
2. Salina Ronciglio: impatto nulla. Le opere previste non interferiscono in alcun modo con gli aspetti connessi alle realizzazioni in esame.

Parte sommersa

Impatti reversibili:

Disturbo del regime sedimentario causato dall'opera delle draghe ed escavatrici per la demolizione del molo Ronciglio e aumento di turbidità, dovuto alla costruzione delle dighe sottoflutto e sopraflutto.

Impatti irreversibili

Probabile perdita di habitat prioritario (codice 1120* Direttiva 92/43 - prateria di *Posidonia oceanica*) poiché la realizzazione delle due dighe cambierà, probabilmente in maniera irreversibile, il regime idrologico e sedimentario dell'area contenuta al suo interno. Le, seppur deboli, correnti presenti nell'area cesseranno per effetto delle dighe e la minore circolazione d'acqua favorirà l'infangamento del fondale ad opera dei sedimenti ferrugini veicolati dai canali e dagli scarichi fognari presenti all'interno del porto.

VALUTATO che

la porzione di suolo modificato sullo sporgente Ronciglio presentava elementi di forte degrado e che le saline ad esso limitrofe non erano più attive ed erano altamente degradate (si evidenzia che l'avanzato stato dei lavori al momento dell'inizio dell'istruttoria non ha permesso alla Commissione VIA il riscontro dello stato di fatto quindi le valutazioni sono riferite alla documentazione e alle dichiarazioni riportate nel SIA asseverato dagli Autori)

VALUTATO che

Relativamente all'impatto indicato dalla SIA in relazione alle biocenosi presenti nell'area prospiciente il porto non si ritiene che debbano essere poste in essere opportune azioni di mitigazione/compensazione volte a ripristinare condizioni ecologiche idonee ad evitare alterazioni del fondale. In particolare preso atto che le opere sono in avanzato stato di realizzazione per effetto dell'OPCM 3377/04, si ritiene necessario che sia eseguita un'attenta mappatura del fondale con la caratterizzazione delle biocenosi e delle loro condizioni quali-quantitative e sulla base di questa sia previsto un progetto di reimpianto della prateria alterata.

Lo studio dovrà basarsi su un'accurata analisi di dati batimetrici, idrodinamici e sedimentologici riguardanti l'area dove è stato eseguito l'intervento e prevedere interventi per attenuare l'interferenza per quanto possibile all'interno del porto e comunque correggere l'azione negativa che la necessità di realizzare le opere di difesa esterne del porto comporta riqualificando l'area limitrofa al fine di conferire la massima garanzia che l'evoluzione dell'ecosistema marino abbia nel futuro caratteri positivi e non involutivi.

CONSIDERATO che

Nei confronti della vegetazione gli elementi di un certo pregio sono le conosci riparati, igrofile, igroalofite, ecc., prevalentemente dominate da essenze erbacee o arbustive o talora arboree, caratterizzate da una struttura non articolata in piani e da una notevole capacità di rigenerarsi naturalmente. Le aree di questo tipo sono quelle al margine dei canali a servizio delle saline. Le interferenze potenziali riscontrate sono per lo più durante la fase di cantiere e la possibilità di recupero naturale implica un certo periodo per ricreare le condizioni ecosistemiche presenti prima dell'inizio delle attività di costruzione; la realizzazione delle opere di mitigazione permette di ridurre questo periodo.

Più sensibili sono le aree al margine della salina Ronciglio e Brignano. In particolare al margine della salina Ronciglio e lungo la linea di costa del litorale roccioso che collega la zona in cui è prevista la costruzione del Molo Ronciglio e l'ex salinatore Pepoli e/o nei pressi di quest'ultima infrastruttura, per la presenza della *Callitriche maritima* (endemica della Sicilia occidentale) le opere in progetto potranno produrre in fase di cantiere dei disturbi che il SIA indica come mitigati con prescrizioni puntuali.

Tra gli effetti possibili, sempre afferenti alla fase di realizzazione lo SIA segnalata l'area della Riserva Naturale Orientata "Saline di Trapani e Paceco", non incluse nell'area di cantiere, che ospitano diverse decine di taxa vegetali che rivestono un elevato interesse scientifico-conservazionistico perché endemici, rari o minacciati a livello regionale e/o nazionale.

Le potenziali azioni di progetto possono comunque provocare, secondo il SIA effetti temporanei e mitigabili seguendo le indicazioni dettate dal SIA stesso.

CONSIDERATO che in merito all'analisi di incidenza

è stata redatta specifica analisi di incidenza in conformità all'allegato G del DPR 120/03 dalla quale possono essere desunti i dati essenziali che indicano in maniera abbastanza convincente la distinzione che nell'analisi di incidenza è stata eseguita tra il Molo Ronciglio (area di modestissimo interesse naturalistico) e le saline Ronciglio e Brignano (area meritevoli di tutela). Per quanto riguarda il Molo Ronciglio, lo stesso ente gestore della Riserva (WWF) ha espresso parere favorevole alla sua esclusione dai confini della Riserva. Di seguito si riporta una tabella con la sintesi delle priorità di conservazione verificate nelle aree del sito ITA010007 Saline di Trapani, coinvolte direttamente ed indirettamente dagli interventi:

	Molo Ronciglio	Saline Ronciglio	Saline Brignano
Presenza di habitat prioritari	No	Si	Si
Presenza di specie botaniche minacciate	No	Si	Si
Numero di specie faunistiche elencate nell'Al. B della Dirett. 45/92	1	6	6
Numero di specie "omogeneità faunistiche"	1	13	13
Numero di specie d'Uccelli elencati nell'Al. I della Dirett. 168/79	2	9	12
Numero totale di specie d'Uccelli	17	46	55
Indice di Vulnerabilità Ornitologica	1,21	10,89	15,63

CONSIDERATO che

L'analisi di incidenza riporta una valutazione della significatività degli interventi sul sito ITA010007 secondo la quale detto sito si presenta parzialmente degradato a causa di scariche abusive; la parte del Molo Ronciglio ha modestissimo interesse conservazionistico. La salvaguardia dell'area ancora in buono stato di conservazione delle saline Ronciglio e Brignano, ospitanti specie prioritarie, minacciate o vulnerabili, rappresenta una condizione per mitigare gli effetti del temporaneo disturbo da parte del cantiere. Gli effetti non sono da considerarsi significativi visto che l'area del Molo Ronciglio si presenta alquanto degradata e priva d'interesse naturalistico e che gli effetti dei lavori del cantiere saranno modesti e temporanei nelle saline Ronciglio e Brignano.

CONSIDERATO che

Gli habitat di interesse comunitario presenti nell'area interessata dal progetto sono

- i. Lagune costiere - cod 1150
- ii. Steppe salate mediterranee (*Limnietalia*) - cod 1510
- iii. Praterie e fruticeti mediterranei e termo-atlantici (*Sarcocornetea fruticosi*) - cod 1420
- iv. Vegetazione annua delle linee di deposito marine - cod 1210

Per quel che concerne le specie d'uccelli presenti nell'area interessata dal progetto l'Analisi di incidenza evidenzia che sono risultate presenti solo 15 delle 50 specie (30%) elencate nella "scheda di conservazione e criteri di motivazione e qualità". Di queste è dato lo stato e la priorità di conservazione nell'area di studio.

CONSIDERATO che

L'analisi di incidenza conclude che la perdita di habitat è minima e comunque di scarso interesse naturalistico, non vi è frammentazione, non vi è distruzione nelle aree naturalisticamente significative e che la perturbazione è temporanea a condizione che vengano attuate le prescrizioni

VALUTATO che

L'effetto significativo che prevede la completa trasformazione delle condizioni di stato attuale del PSIC si estende su un'area di 4ha rispetto ai 968ha totali con un'incidenza quindi del 0,41% della superficie totale e che la stessa era caratterizzata da un'elevato stato di degrado e abbandono tanto che l'Ente gestore della Riserva Naturale Orientata (WWF) ha espresso parere favorevole alla sua esclusione dai confini della Riserva.

VALUTATO che

La realizzazione delle opere non interessa in modo significativo e diretto gli habitat prioritari importanti e di pregio del sito segnalato per l'interesse comunitario.

VALUTATO che

Le azioni di mitigazione previste dal Proponente per la tutela degli habitat e che le condizioni imposte nel presente parere sono tali da compensare l'incidenza sopra indicata.

CONSIDERATO che in merito al trasporto solido e all'assetto linea di costa

La documentazione integrativa presentata nell'agosto 2005 riporta una breve nota per chiarire il regime sedimentologico dell'area con riferimento alle condizioni dinamiche e al trasporto solido mediante analisi multitemporale dell'avanzamento e/o regressione della linea di costa nella zona tra Tomara S. Cosumano a nord e Salina San Francesco a sud.

VALUTATO che

Le considerazioni eseguite sono generiche e focalizzano l'attenzione all'evoluzione storica della linea di costa dal 1865 al 2001 ma non simulano le possibili condizioni di stato nello scenario post operam.

CONSIDERATO che

Dall'analisi della documentazione presentata gli habitat prioritari ai sensi della direttiva Habitat 92/43 sono da riferirsi con particolare attenzione alla Posidonia oceanica che è largamente presente in tutto il litorale antistante Trapani con una suddivisione in corrispondenza dell'Isola Colombaia tra una larga estensione a nord di prateria a Posidonia oceanica su maffe e, a sud, di mosaico di Prateria vive e morte a Posidonia. Quest'ultima sono state interessate dall'affungimento della diga foranea della Colombaia e dalla realizzazione del tratto di sottofutto. Vista la particolare contigenza nella quale viene eseguita la presente valutazione occorre prendere atto che le dighe foranee sono state già realizzate e che quindi i tratti di fondale relativi ai 750 m ove sono state realizzate le opere di difesa esterne del porto sono state compromesse in modo irreversibile.

VALUTATO che

la realizzazione di cui si tratta è supportata, oltre che dai motivi che hanno dettato l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri, da un quadro programmatico abbastanza caratterizzato e gli studi eseguiti per la caratterizzazione della protezione del bacino portuale dal moto ondoso hanno messo in evidenza una efficacia delle opere foranee realizzate ai fini di un'ottimizzazione dell'agitazione ondosa interna. Il giudizio è stato espresso in virtù anche della notevole estensione che le praterie stesse hanno sia lungo la costa a nord (da punta S. Giuliano) ed a sud (fino a Punta S. Teodoro) dell'intervento sia verso il largo fin oltre la batimetria dei -20m a circa 2 miglia dalla costa. Tale valutazione è comunque da correlarsi alla necessità di un controllo nel tempo al fine di verificare che l'intervento non contribuisca all'instaurarsi di fenomeni di regressione della qualità dell'habitat in oggetto; a tal fine si ritiene indispensabile un intervento di compensazione che tuteli da tale eventualità e, se il monitoraggio che dovrà essere eseguito sia diretto (sulle praterie) sia indiretto (sugli aspetti sedimentologici e dell'assetto della linea di riva), lo dovesse imporre, le azioni di compensazione dovranno essere estese anche ad un'ottimizzazione delle opere realizzate.

CONSIDERATO che in merito al paesaggio

L'ambito di studio è stato suddiviso non dal punto di vista morfologico - in quanto l'area si articola in una vasta pianura - ma dal punto di vista "utilizzativo" e percettivo. Riguardo alle problematiche paesistiche ben evidenti nelle aree in esame, si può affermare che, se gran parte delle realtà italiane possono vantare un

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

topos vedutistico ben preciso e facilmente identificabile, per Trapani si fa di sicuro riferimento al Monte di Erice. Ciò perché la disposizione del territorio in un ambito morfologicamente pianeggiante, non esalta le presenze isolate quali l'Isola della Columbaia o il Lazzaretto, che vengono percepiti come unità afferenti al macro-sistema Città - Porto.

Dal punto di vista territoriale di area vasta e secondo quanto si evince dalle linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale, l'area costiera meridionale di Trapani e Paceco rientra all'interno dell'ambito paesistico regionale "Ambito 2: Area della pianura costiera occidentale". L'Ambito 2 raggruppa comuni delle Province di Agrigento e Trapani.

Lo SIA definisce come aree ad impatto basso quelle pianeggianti fortemente antropizzate poste all'interno del bacino portuale, con presenza di strutture industriali nell'entroterra; interessano le aree con valore percettivo insediativo basso dove le opere rappresentano un elemento analogo a quanto presente nel campo visivo.

Le aree portuali ma con elementi che caratterizzano paesaggisticamente il territorio (saline e beni storici isolati) sono state caratterizzate nel SIA con impatto medio e grado di visibilità dell'opera medio e persistente nel tempo. Infine le aree in prossimità di particolari emergenze paesaggistiche e naturalistiche legate alla presenza dell'ambito costiero a sud del porto, nel quale le opere forence di sopraffatto e di sottoffatto sono a distanza ravvicinata, mostrano un grado di visibilità dell'opera elevato e persistente nel tempo.

VALUTATO che

I nuovi interventi non modificano sostanzialmente l'unità fisiografica di riferimento essendo inseriti comunque in un contesto portuale

RITENENDO CHE

Non sono di competenza della Commissione VIA azioni diverse da quelle della Valutazione degli impatti delle opere

RITENENDO CHE

Un'azione come quella intrapresa con l'ordinanza OPCM 33770/04 dovrebbe essere accompagnata da una valida valutazione ambientale strategica per individuare il sito più idoneo per l'espletamento delle attività in programmazione

PRESO ATTO

Non è pervenuto il parere del Ministero dei beni ed attività culturali.

Non è pervenuto il parere della Regione Siciliana

PRESO ATTO CHE

Sono pervenute le seguenti osservazioni

Osservazioni trasmesse dalla DSA-Div III con lettera assunta al prof. u. CVIA/1835 del 13/06/2005			
N.	Protocollo*	Ente-Soggetto	Sintesi dei contenuti
1	n. 14906 del 10/06/05 entrata CVIA/1206 del	Club Alpino Italiano Sicilia e Legambiente (firma Gianni Meno e Angelo Dimarca)	Gli scriventi affermano che: "nonostante gli impegni assunti con la sottoscrizione del protocollo di intesa del 17 febbraio 2005 dalle Amministrazioni titolari degli interventi in oggetto, i lavori per la realizzazione della banchina Ronciglio e delle dighe foranee del Porto di Trapani continuano a svolgersi senza che sia stata definita la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Incidenza". Gli stessi dichiarano, inoltre, che i lavori incidono su: • la Riserva Naturale "Saline di Trapani e Paceco" - istituita dalla

* Protocollo in ingresso DSA - DIV III

	2°/04/05		<p>Regione Sicilia con D.A. 11/05/1995;</p> <ul style="list-style-type: none"> la Zona di Protezione Speciale ITA010007 "Saline di Trapani"; aree sottoposte a vincolo paesaggistico. <p>Sottolineano, infine, che l'art. 2 comma 2 dell'Ordinanza del Consiglio dei Ministri del 22/09/04 prevede che l'apertura dei cantieri e l'inizio dei lavori possono essere consentiti, nelle more del procedimento VIA, compatibilmente con le esigenze ambientali e, ritenendo tale compatibilità non assicurata, diffidano gli uffici del MATT e della Regione Siciliana a sospendere i lavori a far data dal 2/05/05 se la procedura VIA non ha inizio entro la fine del mese di aprile.</p>
2.	n. 14906 del 10/06/05 entrata CVIA 1831 del 13/6/05	Club Alpino Italiano Sicilia e Legambiente (firma Gianni Meno e Angelo Dimarca)	<p>Gli scriventi, oltre a ribadire quanto già dichiarato nella precedente comunicazione in merito all'Ordinanza del Consiglio dei Ministri del 22/09/04 e alla presenza di aree di pregio naturalistico, denunciano che:</p> <ul style="list-style-type: none"> nelle aree di sedime delle dighe è presente un posidonieto, habitat prioritario secondo la Direttiva Habitat; lo SIA è privo dello studio correntometrico e sedimentologico; il progetto non prevede la destinazione finale dei fanghi di dragaggio e dei materiali di risulta, pari a 150.000 m3, che attualmente sono depositati all'interno della ZPS; le misure di mitigazione e riduzione dell'impatto ambientale si riferiscono prevalentemente alle aree di cantiere ed alle modalità di esecuzione dei lavori, ma i danni ipotizzati si stanno già verificando in quanto si sta consentendo la realizzazione delle opere senza il rispetto delle suddette prescrizioni".

Osservazioni trasmesse direttamente alla CVIA con lettera assunta al prot. n. CVIA/1933 del 21/06/2005

N.	Protocollo	Ente-Soggetto	Sintesi dei contenuti
3	-	Club Alpino Italiano Sicilia e Legambiente (firma Gianni Meno e Angelo Dimarca)	<p>Gli scriventi considerano che:</p> <ul style="list-style-type: none"> i lavori incidono sulla Riserva Naturale "Saline di Trapani e Paccu" e su la Zona di Protezione Speciale ITA010007 "Saline di Trapani"; nelle aree di sedime delle dighe è presente un posidonieto, habitat prioritario secondo la Direttiva Habitat; lo SIA è privo dello studio correntometrico e sedimentologico; i lavori contrastano con l'Ordinanza 3377/2004 poiché non risulta che il Capo del Dipartimento della Protezione Civile - Commissario delegato - abbia concesso o autorizzato deroghe alla normativa vigente e poiché l'Ordinanza consente la deroga alla VIA limitatamente al dimezzamento dei limiti temporali. <p>E pertanto diffidano gli uffici del MATT a sospendere i lavori commessi con la realizzazione della diga di sottofutto.</p>

Osservazioni trasmesse direttamente alla CVIA con lettera assunta al prot. n. CVIA/2290 del 19/07/2005

N.	Protocollo	Ente-Soggetto	Sintesi dei contenuti
4	-	Legambiente (firma Fontana, Dimarca, Giudice)	<p>Gli scriventi dichiarano di aver osservato nell'area del cantiere Ronciglio in data 16/07/05:</p> <ul style="list-style-type: none"> la presenza di un deposito temporaneo nella zona ZPS "Saline di Trapani" di un deposito temporaneo di materiale di risulta privo di opere provvisorie di contenimento e protezione; il mancato rispetto delle prescrizioni dell'Ente Gestore della Riserva Naturale; che è stato dato avvio ai lavori che comportano la modifica della linea di costa e sono state disattese le prescrizioni contenute nel SIA.

Evidenziamo inoltre che nel SIA non sono riportate le analisi di caratterizzazione del materiale.
 Richiediamo pertanto alla DSA di emanare un'ordinanza per imporre il rispetto delle prescrizioni contenute nel SIA e di sospendere i lavori in contrasto con la normativa in materia di VIA.

osservazioni trasmesse dalla DSA-Div III con lettera assunta al prot. n. CVIA/2330 del 11/07/2005

N.	Protocollo*	Ente-Soggetto	Sintesi dei contenuti
5	n. 17884 del 12/07/05 entrata CVIA 2166 del 13/7/05	Chb Alpino Italiano Sicilia e Legambiente (firma Gianni Manto e Angelo Dinarca)	<p>Gli scriventi dichiarano che l'ultima versione del SIA nulla dice:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sul reale utilizzo della banchina Rocciglio nell'ambito della regata; • sull'entità e sul tipo di traffico dei mezzi e delle navi prima e dopo la regata; • sull'impatto a regime delle opere; • sulla variante che l'opera comporta al PRE, mai sottoposto a VIA; • su soluzioni alternative; • sulla coerenza con la programmazione pianificazione regionale (opere di potenziamento del porto incidenti sulle saline di Trapani sono già state considerate inammissibili dalla Regione Siciliana); • sulla coerenza con le Linee Guida del Piano Paesistico Regionale; • sulla coerenza con il Piano Paesistico dell'Anfiteo 2; • sulla coerenza con la pianificazione urbanistica di livello comunale; • sugli studi correntometrici e sedimentologici; • sui rischi per la navigazione; • sugli accorgimenti per evitare l'inquinamento delle acque; • sulla caratterizzazione dei fanghi di dragaggio, dei rifiuti e dei materiali di scavo e sulla loro destinazione finale; • sull'avvenuto rispetto in fase di caratterizzazione delle disposizioni espresse dall'Ente Gestore della Riserva Naturale (nulla osta prot. 65/2005 del 23/02/05); • sugli accorgimenti per limitare l'impatto dovuto all'accesso dei mezzi gommati; • sull'aumento dei livelli di rumore e inquinamento atmosferico, in particolar modo sulle saline oggi in funzione, sulla mancanza dei dati ante operam e sui limiti imposti dalla normativa di settore; • sulle modalità di disinquinamento della strada di accesso all'Ospizio Marino realizzato comando le saline e sul ripristino delle stesse, come imposto dall'Ente Gestore della Riserva Naturale; • sul ripristino della viabilità dell'area portuale; • sugli aspetti connessi con la conservazione degli habitat, dato che la Valutazione di Incidenza non è "allegata alla VIA"; • sul rispetto delle prescrizioni della Valutazione di Incidenza; • sui criteri e i parametri adottati per individuare i livelli di impatto e le misure di mitigazione e compensazione; • sull'effetto degli impatti cumulati relativi alla realizzazione di altre opere nell'ambito della Coppa America; • sulla definizione tipologica, progettuale e finanziaria delle misure di mitigazione e compensazione. <p>Ribadiscono e specificano quanto già espresso nelle precedenti comunicazioni.</p> <p>Evidenziano che il proponente non ha mantenuto gli impegni assunti nel corso della riunione del 23/06/05, convocata a Roma dal Dipartimento della Protezione Civile e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • integrazioni del SIA con la caratterizzazione e modalità di smaltimento dei materiali di scavo e dei fanghi di dragaggio, con l'individuazione del

* Protocollo in ingresso DSA - DIV III

Porto di Trapani - Lavori di completamento e costruzione -

[Handwritten signatures and stamps]

[Handwritten mark]

		<p>sito di smaltimento definitivo dei fanghi di dragaggio;</p> <ul style="list-style-type: none"> • verifica della congruità della caratterizzazione dei fanghi di dragaggio con il piano di escavazione dei fondali • caratterizzazione della Salina Brignano; • presentazione del SIA per i lavori di escavazione dei fondali; • eliminazione della realizzazione di un piazzale portuale che non ha alcun rapporto funzionale con lo svolgimento delle prerogative della Coppa America. <p>Diffidano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli uffici competenti a sospendere le procedure amministrative e a compiere gli atti amministrativi cautelativi commessi con l'esecuzione dell'opera; • la DSA a disporre che il proponente provveda alle integrazioni del SIA.
--	--	---

Osservazioni trasmesse dalla DSA-Div III con lettera assunta al prot. n. CVIA/2525 del 04/08/2005 e CVIA/2574 del 10/08/2005

N.	Protocollo*	Ente-Soggetto	Sintesi dei contenuti
6	n. 19797 del 03/08/05	Club Alpino Italiano Sicilia e Legambiente. (firme Menta e Dinarca)	<p>Gli scriventi dichiarano di aver appreso che si intende smaltire i materiali di risulta degli scavi della banchina Ronciglio nell'area Fossa (o ex cava) Mussolini e, evidenziando che la Legge 443/2001 e s.m. prevede che nel caso un progetto sia sottoposto a VIA le terre e le rocce di scavo possono essere riutilizzate come previsto nel progetto, rilevano che nel SIA non è previsto il conferimento del materiale nel luogo indicato, né è riportata la caratterizzazione del materiale.</p> <p>Pertanto richiedono di avere comunicato i dati relativi alla caratterizzazione dei materiali oggetto dello smaltimento e i dati relativi alla caratterizzazione del sito in questione.</p> <p>Invitano e diffidano nel frattempo a non consentire il trasferimento dei materiali prima di avere ottenuto le integrazioni al SIA richieste.</p>
7	n. 19800 del 03/08/05	Legambiente (firma Giudice)	<p>Lo scrivente dichiara di aver appreso che il Proponente ha messo in vendita il materiale proveniente dalla realizzazione della banchina Ronciglio al prezzo di 0,36 euro al mc e richiede di avere comunicato i criteri in base ai quali i materiali messi in vendita sono stati qualificati come terre e rocce da scavo, i dati sulla caratterizzazione del suddetto materiale, i criteri di definizione del prezzo fissato, la conformità alla normativa sui rifiuti della vendita.</p> <p>Invitano e diffidano nel frattempo a non consentire il trasferimento dei materiali prima di avere ottenuto le integrazioni al SIA richieste.</p>

[Handwritten signature]

Osservazioni trasmesse dalla DSA-Div III con lettera assunta al prot. n. CVIA/2597 del 16/08/2005

N.	Protocollo*	Ente-Soggetto	Sintesi dei contenuti
8	n. 20236 del 09/08/05 entrato CVIA 2558 del 8/8/05	Club Alpino Italiano Sicilia e Legambiente (firme: Menta, Dinarca, Giudice)	<p>Gli scriventi invitano e diffidano la DSA a disporre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'interruzione immediata delle opere e attività in corso fino all'emanazione del giudizio di compatibilità ambientale; • la realizzazione di opere provvisorie di contenimento e l'esecuzione di interventi urgenti per evitare la contaminazione di acque e suoli; <p>che siano richieste le integrazioni in merito alla caratterizzazione dei fanghi di dragaggio, dei materiali di scavo da movimentare in ambiente marino e quelli attualmente in deposito temporaneo, della Costa Ronciglio da rimuovere, dei siti di deposito temporaneo e di smaltimento definitivo</p>

[Handwritten signature]

* Protocollo in ingresso DSA - DIV III
 * Protocollo in ingresso DSA - DIV III

[Handwritten signatures and marks]

[Handwritten mark]

			dei fanghi di dragaggio, delle acque marine, che siano acquisite in Linee Guida dell'Arpa Sicilia del febbraio 2005 sulla gestione delle rocce da scavo.
9	n. 20410 del 11/08/05	Club Alpino Italiano Sicilia, Legambiente, Italia Nostra, LIPU, WWF	In merito allo smaltimento dei rifiuti provenienti dagli scavi della banchina Rousiglio richiedono la caratterizzazione aggiornata dei materiali di scavo in deposito temporaneo e dell'area della Fossa Mussolini e il rispetto delle Linee Guida dell'Arpa Sicilia del febbraio 2005 sulla gestione delle rocce da scavo.

[Handwritten mark]

PRESO ATTO che

Il presente parere viene espresso a seguito delle azioni di realizzazione che l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3377/04 ha consentito fossero avviate e sviluppate e che azioni di controllo della compatibilità ambientale della fase di costruzione sono state intraprese dal Ministero dell'Ambiente nel corso del procedimento in virtù della documentazione presentata dal proponente (cfr nota prof.DSA/2005/21426 - 17213/Qda/DI (VI) del 31.8.2005, a firma delle Direzioni Salvaguardia Ambientale e Qualità della Vita) e che il proponente ha stralciato dalle attività di realizzazione quelle relative al dragaggio di fondali

VISTE

Le valutazioni, le condizioni e le compensazioni di seguito indicate in relazione sia all'analisi di incidenza resa ai sensi del DPR 357/97 o DPR 120/03 sia agli altri argomenti sollevati dalle osservazioni sopra riportate in via sintetica

CONSIDERATO che

Le valutazioni eseguite hanno tenuto in debito conto le osservazioni su riportate

[Handwritten mark]

[Vertical handwritten signatures and marks]

[Handwritten mark]

[Large handwritten signatures and marks at the bottom of the page]

[Handwritten date] 11/08/07

- ~~SECRET~~
- f. Sistemazione e rimessa in pristino della viabilità modificata o compromessa, anche in termini manutentivi, durante l'esecuzione dei lavori di costruzione. L'entità della viabilità da interessare e la modalità di intervento dovranno essere concordate con i relativi Enti di gestione.
 - g. I piazzali relativi alla banchina Ronciglio siano muniti di idoneo sistema di trattamento delle acque.
 - h. Progettazione e realizzazione di un sistema di recupero dei canali e degli argini delle saline attraverso almeno la bonifica totale dei rifiuti presenti e la riqualificazione degli stessi. La tipologia e l'entità degli interventi dovrà essere concordata con l'Ente di gestione della Riserva.
 - i. Realizzazione di un'area per il reimpianto di specie rare e potenzialmente interessate dall'esecuzione dei lavori. In particolare dovrà essere prevista la raccolta di semi, parti vegetative e piante intere da destinare alla riproduzione in specifici siti interni alla Riserva quale la zona compresa la zona dove è prevista la costruzione del molo Ronciglio e l'ex-sanatorio Pepoli ivi inclusa la zona opera e pianeggiante posta a SE dello stesso complesso dove esiste un nucleo di *Limonium densiflorum*. Detto intervento dovrà essere concordato con l'Ente gestore della Riserva e verificato con il Ministero dell'Ambiente.
 - j. Monitoraggio e controllo di eventuali non previsti effetti sulla limitrofa salina Ronciglio connessi con l'esecuzione della banchina Ronciglio.
 - k. Monitoraggio delle condizioni dello stato dei fondali interessati dai lavori di costruzione delle dighe foranee (sopraffutto e sottoffutto) e caratterizzazione delle acque marine con particolare attenzione ai controlli che consentono di evidenziare eventuali interazioni con gli habitat prioritari ai sensi della Direttiva Habitat 92/43.
 - l. Monitoraggio della qualità ambientale ed ecosistemica e degli effetti provocati dalle opere rispetto a:
 - area ZPS limitrofa alla realizzazione delle opere e Riserva Naturale Orientata "Saline di Trapani e Paceco",
 - habitat prioritari ai sensi della direttiva Habitat 92/43 individuati nell'area di incidenza delle opere

Detto monitoraggio dovrà essere concordato con l'ICRAM e dovrà essere finalizzato a constatare l'evoluzione delle condizioni quali-quantitative delle specie e degli habitat rispetto ai quali sono stati indicati i regimi di tutela e se dovessero essere individuati fenomeni di regressione dovranno essere eseguiti idonei interventi di compensazione e/o ottimizzazione delle opere realizzate. Detta attività dovrà essere concordata con il Ministro dell'Ambiente e con la Regione Siciliana.

- m. Esecuzione di un idonea banca dati relativa agli esiti dei monitoraggi che saranno svolti con redazione di un opportuno portale web per la consultazione e la diffusione dei dati ai vari livelli interessati (dal pubblico, agli enti di gestione, agli enti locali ed al Ministro dell'Ambiente)
- n. Alla luce anche dei risultati derivanti dall'applicazione delle prescrizioni precedenti dovrà essere predisposto uno specifico Piano di Gestione della zona ZPS incentrato sulle specie e sugli habitat per i quali il sito è stato individuato per la formulazione di obiettivi gestionali generali e di dettaglio definendo priorità di gestione ed interventi strategici ai quali l'Autorità Portuale dovrà dare idonea copertura finanziaria per almeno un biennio

Se a seguito della verifica di ottemperanza non fossero riscontrate le condizioni ambientali idonee per la tutela degli ecosistemi coinvolti, l'Autorità Portuale di Trapani dovrà provvedere ad elaborare specifiche ottimizzazioni e/o varianti alle opere realizzate al fine di ottemperare a quanto richiesto rendendo gli interventi realizzati compatibili con gli ecosistemi nel quale sono stati inseriti.

Inoltre i monitoraggi sopra indicati dovranno essere mantenuti attivi anche dopo il periodo necessario per l'espletamento della verifica di ottemperanza prescritta.

2. IN MERITO ALL'ESERCIZIO ORDINARIO DELLE OPERE "LAVORI DI COMPLETAMENTO DELLE OPERE FORANEE - 1° STRALCIO E LAVORI DI COSTRUZIONE DELLE BANCHINE A PONENTE DELLO SPORGENTE RONCIGLIO" viste le carenze riscontrate nella documentazione presentata, SI ESPRIME GIUDIZIO INTERLOCUTORIO NEGATIVO e si raccomanda di approfondire nella conseguente procedura di VIA che dovrà essere attivata almeno i seguenti aspetti, anche in conformità agli aspetti ambientali trattati nelle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali¹:

- a. Mobilità con esplicitazione di uno specifico studio trasportistico da riferirsi all'intero ambito portuale e finalizzato ad evidenziare i dati sull'uso delle banchine, dell'entità delle movimentazioni previste, degli effetti sulla rete viaria di adduzione, ecc
- b. Qualità dell'aria con particolare attenzione alle condizioni di stato attuale mediante raccolta di dati puntuali ovvero, in mancanza di significativi dati, mediante realizzazione di campagne di rilievo da realizzarsi ad hoc e di durata significativa rispetto ai fenomeni da caratterizzare. Dette indagini devono riferirsi sia all'area portuale che a quella interessata dal transito dei mezzi che hanno O/D portuale. A seguito della caratterizzazione della qualità dell'aria dovranno essere caratterizzate le sorgenti inquinanti da considerare nella situazione "post-operam" e dovrà essere determinato, anche con l'uso di modellistica previsionale appropriata, le prevedibili variazioni di qualità dell'aria in rapporto agli interventi di progetto e alle azioni indotte (es traffico da-per il porto). Le condizioni finali dovranno essere confrontate con i piani di azione ed i programmi che la Regione Siciliana elabora ai sensi degli artt. 7, 8, 9 del D. Lgs. 351/99 in merito alla qualità dell'aria.
- c. Rumore e vibrazioni per cui le attenzioni dovranno essere poste almeno a:
 - i. Determinazione dei limiti ammissibili anche in funzione della zonizzazione acustica comunale
 - ii. Principali azioni di progetto che potranno portare modifiche al clima acustico dell'area
 - iii. Entità delle modifiche per i ricettori esposti al rumore diretto delle attività portuali
 - iv. Entità delle modifiche per i ricettori esposti al rumore diretto dei traffici indotti
 - v. Caratterizzazione del rumore della "sorgente" porto
 - vi. Determinazione del rumore "post-operam"
 - vii. Interventi di abbattimento del rumore
 - viii. Clima acustico a regime con riferimento sia all'area antropizzata sia alla ZPS
 - ix. Lo studio dovrà essere supportato da adeguate campagne di rilievi fonometrici per la determinazione del clima acustico "ante-operam".
- d. Qualità dell'ecosistema marino in relazione alle determinazioni alle quali pervengono gli studi di cui alle precedenti prescrizioni in merito alla presenza delle opere (punto 1 del presente giudizio.)
- e. Effetti indotti che l'esercizio delle opere potrà avere in relazione agli habitat di interesse comunitario segnalati ed in particolare:
 - i. Lagune costiere - cod 1150
 - ii. Steppe salate mediterranee (*Limonietalia*) - cod 1510
 - iii. Praterie e fruticeti mediterranei e termo-atlantici (*Sarcocornetea fruticosi*) - cod 1420
 - iv. Vegetazione annua delle linee di deposito marine - cod 1210

3. Ulteriori prescrizioni e raccomandazioni

¹ Presenti nel sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Deve essere dato riscontro a quanto già richiesto dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio in merito a:

- contenimento del materiale con il quale è stata realizzata la pista provvisoria al margine del cantiere mediante posizionamento di un cordolo in blocchi di tufo al piede della scarpata e conseguente rivestimento con biostuoia biodegradabile fissata con picchetti in legno;
- modalità con le quali è stata attuata la mitigazione degli impatti mediante utilizzo di teloni neri a evitare la dispersione in mare di frammenti di alghe tossiche ed invasive (cap. 13.1 punto k del documento di integrazioni presentato il 09.06.05)
- adozione di tutti gli eventuali accorgimenti, ivi incluse realizzazione di opere provvisorie, necessari per contenere o/eliminare le potenziali conseguenze negative sull'ambiente (con particolare attenzione alla zona tutelata) causate dai lavori eseguiti. In particolare ci si riferisce ai lavori che non sono stati portati a termine e per i quali si rendono necessari ulteriori approfondimenti (es attività di dragaggio, movimentazione dei materiali, ecc).

Per la fase delle regate si segnala che dovrà essere nominato un comitato di controllo ambientale (con oneri a carico dell'Autorità Portuale ed esperti segnalati da Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Regione Siciliana, ARPA Sicilia, ICRAM, Autorità Portuale) delle azioni intraprese, che dovrà aggiornare, attraverso l'ARPA Sicilia e almeno con cadenza settimanale, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio in merito a:

- Verifica che i percorsi di gara e il movimento delle navi appoggio avvenga nel rispetto della tutela ambientale e dei regolamenti delle limitofe aree protette.
- Rispetto della previsione di utilizzo della banchina Ronciglio, per quanto possibile in virtù dell'avanzamento dei lavori eseguiti nel rispetto del presente parere, per la quale è stato previsto il servizio di trasporto di passeggeri e mezzi verso le isole con i traghetti del tipo, "Piero della Francesca" e "Simone Mattini" con capacità di carico gommato 150 ml, potenzialità massimo carico durante la stagione estiva 800 passeggeri/giorno con frequenza di approdo giornaliera.
- Eseecuzione del monitoraggio dell'inquinamento acustico presente lungo le banchine portuali sia interessate dalle operazioni connesse alla manifestazione sia alla banchina Ronciglio. Detto monitoraggio - eseguito da tecnici competenti in base alla normativa vigente - dovrà essere eseguito nel rispetto del DM 16.3.98 e dovrà riferirsi prioritariamente ai ricettori sensibili e a quelli residenziali direttamente esposti alle sorgenti sonore attive per l'espletamento della manifestazione, e dovrà essere esteso anche alla ZPS. Gli esiti del monitoraggio dovranno essere esaminati con cadenza giornaliera al fine di verificare la necessità di eventuali azioni correttive per il rispetto dei limiti ammissibili (DPCM 14.11.1997).

Per quanto riguarda le attività di dragaggio che dovessero rendersi necessarie per l'espletamento della manifestazione della Coppa America e/o in futuro si dovrà procedere, precedentemente a qualsiasi azione, alla caratterizzazione dei sedimenti e dello stato del fondale ai sensi del DM 24.01.1996, secondo modalità e metodiche da concordare con ICRAM, definendo anche le modalità di esecuzione delle operazioni di dragaggio e di smaltimento dei materiali dragati.

Si ricorda infine che il Nuovo Piano Regolatore Portuale di cui al voto dell'assemblea generale del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 07.06.2002 prima di poter essere attuato - anche solo in parte - deve essere assoggettato alla procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale

Ing. Bruno AGRICOLA

Ing. Marco BARRA CARACCILO

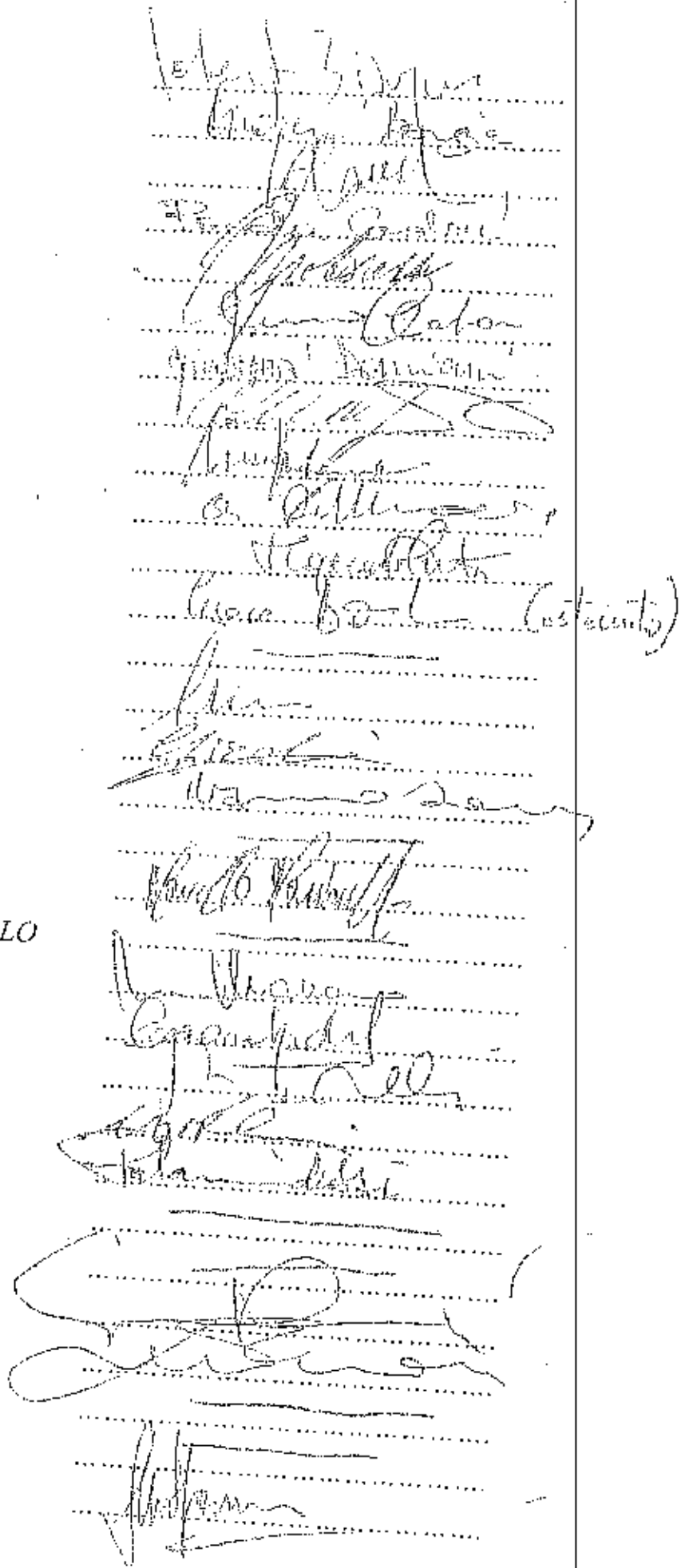
Avv. Filippo BERNOCCHI

[Handwritten signatures and stamps]

Foto di Trapani - Lavori di completamento e costruzione -

11/06/05

Dott. Roberto BISOGNO
 Dott. Andrea BORGIA
 Ing. Antonio CASTELGRANDE
 Dott.ssa Paola CEOLONI
 Dott. Siro COREZZI
 Prof. Ing. Franco COTANA
 Dott. Giovanni DAMIANI
 Dott. Carlo De MAGISTRIS
 Ing. Iginio Di FEDERICO
 Prof. Dott. Alfonso Di MUCCIO
 Ing. Mauro DI PRETE
 Dott. Cesare DONNARHAUSER
 Ing. Alessandro FABIANO
 Ing. Lisandro GAMBONI
 Prof.ssa Dott.ssa Paola GIRDINIO
 Dott. Marcello IOCCA
 Ing. Mauro LUCIANI
 Ing. Marcello MARINELLI
 Dott.ssa Francesca MARRANGHELLO
 Ing. Mario MASSARO
 Dott. Cesare MASTROCOLA
 Ing. Michele MIRELLI
 Prof. Franco ORTOLANI
 Ing. Alvaro PALAMIDESSI
 Arch. Eleni PAPALELUDI MELIS
 Dott.ssa Marina PENNA
 Arch. Giancarlo PENNESTRI
 Dott. Enrico PROIA
 Avv. Franco RAVENNI
 Arch. Fabio Massimo SALDINI
 Prof. Fausto Maria SPAZIANI



Handwritten mark or signature

Dott. Carlo TERSIGNI
Ing. Emanuele Di Betta

Carlo Tersigni

21/03/05

Commissione V.I.A.
X Se. Pasticceria
Cala di Luriana Lo Ballo
W. Di Betta