



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

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Ufficio Segreteria



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

prot. CTVA - 2008 - 0002772 del 18/07/2008



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - 2008 - 0020090 del 18/07/2008

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

Al Dott. Mariano Grillo
Dirigente Divisione III
Direzione Generale per
la Salvaguardia Ambientale
SEDE

Pratica N.

Ref. Mittente:

**OGGETTO: Verifica di Esclusione VIA - "Lavori di prolungamento della
banchina Marinali d'Italia del Porto di Licata". Trasmissione
parere n. 60 del 19 giugno 2008.**

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 giugno 2008.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.:c.s.



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



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 60 del 19/06/2008

Progetto:	VERIFICA DI ESCLUSIONE VIA LAVORI DI PROLLUNGAMENTO DELLA BANCHINA MARINAI D'ITALIA Del Porto di Licata
Proponente:	PROVVEDITORATO INTERREGIONALE OPERE PUBBLICHE SICILIA-CALABRIA UFFICIO 9° - OPERE MARITTIME SICILIA - PALERMO

[Handwritten signatures and initials]

LA COMMISSIONE PER LE VALUTAZIONI DELL'IMPATTO AMBIENTALE

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante *norme in materia ambientale e successive modificazioni e integrazioni*;

VISTO il decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il DPCM 10 agosto 1988, n. 377, recante *regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349*;

VISTO il DPCM 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 DPCM del 10 agosto 1988, n. 377*;

VISTO l'articolo 9 del DPR 14 maggio 2007, n. 90, costitutivo della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 18 settembre 2007 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA VAS, adottato ai sensi dell'articolo 9, comma 4, del DPR 14 maggio 2007, n. 90, e il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 18 settembre 2007, di istituzione della predetta Commissione;

preso atto che:

in data 26/01/07, con nota assunta al prot. n. DSA/3521, del 05/02/07, la Regione Siciliana – Assessorato Lavori Pubblici – Dipartimento Regionale Ispettorato Tecnico, ha presentato domanda di esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, relativa ai lavori di prolungamento della Banchina Marinai d'Italia del porto di Licata;

in data 03/04/07 si è tenuta una riunione del Gruppo Istruttore e con il Proponente;

in data 12/06/07, con nota Prot. n.42906 del 12/06/07, assunta al prot. DSA/16958 del 15/06/07, la Regione Siciliana – Assessorato Lavori Pubblici – Dipartimento Regionale Ispettorato Tecnico ha trasmesso la documentazione integrativa a seguito delle problematiche riscontrate nel corso della riunione;

la Commissione VIA precedentemente nominata ha cessato le proprie attività alla fine del mese di luglio 2007 e la nuova Commissione VIA è stata nominata in data 25 settembre 2007, pertanto l'istruttoria in questione è stata riavviata dopo tale data;

in data 08/02/2008 si è tenuta una riunione tra il nuovo gruppo istruttore e il Proponente;

preso atto che:

la richiesta di verifica di esclusione dalla VIA riguarda il progetto definitivo dei lavori di prolungamento della banchina Marinai d'Italia del Porto di Licata, per una lunghezza di complessivi m 38 circa, comprensiva di un motoscalo per l'alaggio e il varo di piccole imbarcazioni fino a 200 t.s.l, ed ha lo scopo di migliorare le condizioni operative della banchina, a servizio delle retrostanti attività di cantieristica navale che consistono soprattutto in attività di manutenzione e riparazione di piccoli natanti;

l'intervento ha una consistenza ridotta e pertanto non potrebbe interferire in maniera significativa al complesso delle attività portuali del Porto di Licata né incidere sui traffici, marittimi o terrestri;

le necessità che hanno determinato l'intervento, sono legate alle situazioni critiche che esistono oggi nello specifico ambito portuale a causa della mancata costruzione della banchina, che richiedono l'ammodernamento delle dotazioni infrastrutturali delle attività cantieristiche e il miglioramento delle condizioni operative dell'area, sia in termini di fruibilità delle banchine che

Be

di agibilità dei fondali, per permettere il loro utilizzo in condizioni di sicurezza ed evitare la retrocessione delle attività economiche;

la richiesta di esclusione dalla VIA è stata presentata ai sensi dell'art. 4 della direttiva 97/11/CEE ed è motivata da esigenze tecniche e temporali:

- l'intervento ha una estensione estremamente limitata, in un'area ubicata all'interno del porto che non interferisce con aree di pregio ambientale;
- si tratta di opere di completamento dell'infrastruttura portuale per il soddisfacimento delle esigenze dei diversi operatori portuali.
- l'intervento verrà realizzato con tipologie costruttive tradizionali con conseguenti limitati impatti circoscritti alla fase di cantiere;
- l'intervento è finanziato con la delibera Cipe n.84/2000 e risulta inserito nell'Accordo di Programma Quadro per i quali è necessario garantire tempi certi e celeri per l'iter procedurale per evitare la perdita delle risorse finanziarie;

considerato relativamente al quadro di riferimento programmatico che:

il porto di Licata è attualmente classificato come **porto di II^ categoria - 3^ classe** ed è dotato di Piano Regolatore Portuale approvato con D.M. n.1177 del 01.09.1974 e successive modifiche ed integrazioni. La configurazione portuale è stata successivamente modificata con una variante redatta dal Genio Civile OO.MM. in data 09.06.1984, giudicata meritevole di approvazione con voto n. 281 della 3^ Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si è espresso nell'adunanza del 12 e 19 luglio 1984. Tale variante è stata approvata con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici del 11.03.1985;

Il Comune di Licata, ai sensi dell'art. 30 della L.R. n. 21 del 29.04.1985, è stato delegato alla redazione del P.R.P., in ultimo variato con il Decreto dell'Assessorato del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana del 14.07.2003. Tale variante, ha previsto l'inserimento di un porto turistico nella darsena di Levante il cui progetto è stato approvato con procedura di VIA, DEC MIN. n. 393 del 21/04/2005;

in data 12/06/07, nell'ambito della documentazione integrativa, è pervenuto il parere del Comune di Licata, del 18/05/07, che è "*favorevole trattandosi di opere conformi alle previsioni del Piano Regolatore Generale del Porto vigente*";

con nota prot. 31443 del 21/04/2008, l'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Siciliana ha rilasciato il proprio parere di conformità delle opere in progetto al PRP di Licata approvato con DM 1177 del 1/9/74 e successive modifiche e integrazioni, ai sensi della legge regionale n. 65 del 11/04/1981;

l'intervento rientra nell'Accordo di Programma Quadro per il trasporto marittimo, stipulato il 05.11.2001 e successivamente aggiornato in data 30.04.2004 e 28.11.2005, tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, l'Autorità Portuale di Palermo, l'Autorità Portuale di Catania, l'Autorità Portuale di Messina, l'Autorità Portuale di Augusta e l'Autorità Portuale di Trapani. Gli oneri per la realizzazione dell'opera gravano sulla delibera CIPE n.84/2000, per uno stanziamento di € 2.300.000,00;

considerato relativamente al quadro di riferimento progettuale che:

in merito alle attività portuali attuali nell'area di intervento, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Licata con nota n.4716 del 28.05.2007 (Allegato A.7 della documentazione) ha rilevato che nel porto operano 5 cantieri navali dedicati alla costruzione di imbarcazioni da pesca e unità da diporto, di elevata competenza artigianale, che svolgono opere di manutenzione e riparazione delle imbarcazioni della marineria locale e delle marinerie di Porto Empedocle, Pozzallo,

VEV Porto di Licata

Mazzara del Vallo, Porto palo, Malta ecc. Inoltre, con l'accrescere negli ultimi anni del fenomeno di sbarco di extracomunitari, i cantieri di Licata sono interessati alla demolizione delle imbarcazioni oggetto di sbarco;

relativamente ai traffici commerciali il predetto Ufficio ha comunicato una ridotta attività che consiste, per l'anno 2006, in n. 31 navi in arrivo e n. 31 navi in partenza con lo sbarco di merci per circa t 74.000 (in prevalenza cemento) e l'imbarco di circa t 44.000 (in prevalenza vino). I passeggeri in transito sono stati 80;

in merito allo stato di fatto la documentazione di progetto evidenzia che allo stato attuale la banchina Marinai d'Italia, lungo la riva nord della darsena interna del porto di Licata, risulta incompleta per circa 260m interrompendosi di fatto dopo un tratto banchinato di circa 220m. Il vigente PRP prevede la prosecuzione della banchina fino al congiungimento con la radice del molo interno di ponente. Il limite della linea di battigia è posto a circa 55m dalla prevista banchina di riva. In corrispondenza del fronte previsto dalla nuova banchina, i fondali hanno quota variabile tra circa -2.00m e -5.50m;

le aree a terra, a sud della via Marianello, sono assegnate in concessione demaniale marittima ad attività di cantieristica navale e ad un circolo nautico. In corrispondenza del fronte mare sono presenti alcuni precari scali di alaggio con relative traverse in legno, gru per la movimentazione delle imbarcazioni ed un piccolo moletto con struttura in tubi innocenti ed impalcato in legno sormontante una piccola scogliera. Lo specchio acqueo antistante è utilizzato per l'alaggio delle imbarcazioni in lavorazione presso i predetti cantieri, o per l'attracco di alcuni modesti natanti al moletto;

relativamente alle previsioni di utilizzo dell'opera, il prolungamento della banchina Marinai d'Italia, per uno sviluppo di circa 38 m, incrementerà lo sviluppo complessivo dei tratti banchinati del porto di Licata e consentirà migliori condizioni operative alle attività cantieristiche insistenti su tale area del porto;

ai fini dell'ammodernamento delle strutture portuali, la Regione Siciliana – Assessorato Lavori Pubblici fa presente che l'opera, come richiesto anche dall'Autorità Marittima e dagli operatori portuali, include, all'interno della sagoma prevista dal P.R.P., un bacino da adibire a motoscalo delle dimensioni di m 8.70x27.00; la struttura così realizza consentirà l'alaggio ed il varo, mediante apposito carroponte con portata max di 200 t, di imbarcazioni da diporto e/o pescherecce che operano nell'ambito portuale o che debbano essere poste in lavorazione presso i cantieri navali (Allegato A.5 della documentazione). Tale struttura si affiancherà all'unico scalo di alaggio presente nel porto, nella darsena Marianello, peraltro privo di argano elettrico e inadatto per l'alaggio di grosse imbarcazioni;

in merito alla cantierizzazione

il bilancio quantitativo delle principali lavorazioni e materiali è il seguente:

- scavo di sbancamento mc 226,45
- scavo in acqua per raggiungimento quota banchina mc 4.552,41
- pietrame e scogli calcarei per imbasamenti e scogliera t 2.572,49
- massi artificiali in cls mc 168,00
- tout-venant per sottofondo piazzali mc 703,14
- rinterro tergo banchine con materiali da scavo mc 4.776,39
- conglomerati cementiti mc 3.225,98

il progetto prevede il riutilizzo in opera di tutto il materiale proveniente dagli scavi e pertanto non prevede il conferimento di materiale in discarica;

l'approvvigionamento del materiale calcareo per la scogliera ed il sottofondo dei piazzali avverrà da una delle cave autorizzate della provincia di Agrigento; in particolare, alcune delle

[Handwritten initials and marks]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

AMBIENTE
DEL MARE
RICO
ate

a

cave più vicine al porto di Licata che dispongono del predetto materiale sono quelle del comprensorio di Campobello di Licata e Ravanusa (AG);

il progetto prevede le seguenti fasi di lavori:

- Installazione del cantiere;
- Eventuale installazione di centrale di betonaggio;
- Predisposizione di casseri metallici per il confezionamento dei massi artificiali in cls;
- Esecuzione di scavo in acqua per il raggiungimento della quota di base della banchina;
- Confezionamento di cls presso centrale di betonaggio propria o esterna e trasporto e fornitura con autobetoniera;
- Realizzazione di massi artificiali in cls. mediante getto entro casseri e degli altri elementi prefabbricati in c.a. (pulvini, travi);
- Disarmo dei casseri;
- Termine stagionatura dei massi artificiali in cls e degli altri elementi prefabbricati in c.a. (pulvini, travi);
- Apposizione di segnali fissi e mobili nello specchio acqueo per l'individuazione del filo banchina;
- Sollevamento e collocazione dei massi artificiali in cls da collocare lungo il filo ovest di banchina, secondo l'allineamento di progetto, con idoneo mezzo anche marittimo;
- Esecuzione di pali trivellati in c.a. per costituzione paratie di confinamento del retro banchina e del motoscalo;
- Riempimento a tergo delle paratie con materiale proveniente dall'escavo;
- Getto in opera di trave di collegamento in c.a. della testa dei pali della paratia;
- Esecuzione di pali trivellati in c.a. per costituzione banchina a giorno;
- Sollevamento e collocazione dei pulvini in c.a. sulla testa dei pali, con idoneo mezzo anche marittimo;
- Sollevamento e collocazione delle travi principali e secondarie in c.a. sui pulvini, con idoneo mezzo anche marittimo;
- Fornitura e collocazione di elementi prefabbricati predalles in c.a. sulle travi principali, con idoneo mezzo anche marittimo;
- Getto in opera di sovrastruttura di completamento dell'impalcato in c.a.;
- Collocazione di strato di cm 50 di tout-venant di cava adeguatamente rullato e costipato per strato di sottofondo dei piazzali;
- Disposizione di rete di acciaio elettrosaldato per armatura soletta in c.a. dei piazzali;
- Collocazione di bitte di ormeggio;
- Getto in cls per soletta di sottofondo dei piazzali;
- Collocazione di orlatura sul ciglio banchina in pietra da taglio calcarea;
- Realizzazione di pavimentazione in conglomerato bituminoso costituita uno strato di binder e superiore strato di usura;
- Collocazione di parabordi in gomma.

l'attività di prefabbricazione prevista dal progetto è limitata ai soli massi che costituiranno il fronte ovest della costruenda banchina, ovvero per n.14 massi delle dimensioni di m 3.00x2.00x2.00 per complessivi mc 168. Inoltre l'eventuale ulteriore prefabbricazione potrà interessare i pulvini per mc 23 e le travi portanti dell'impalcato per mc 60;

il progetto prevede l'approvvigionamento dei calcestruzzi da impianti di confezionamento esterni o da apposito impianto di betonaggio da installare in cantiere;

per quanto riguarda l'approvvigionamento del pietrame, considerato che la quantità stimata necessaria in cantiere è di mc 1.000 circa, il progetto ipotizza, con provenienza dalle cave di Campobello di Licata (AG) circa 35 viaggi per un percorso di circa 30 km complessivi sulla SS123, con circa 2 viaggi al giorno per 18 giorni lavorativi;

per quanto concerne il conglomerato cementizio, nell'ipotesi di mancata predisposizione di un impianto di betonaggio in cantiere, il progetto ne ipotizza l'approvvigionamento da impianto di confezionamento presente nel territorio comunale o nei comuni limitrofi, per un quantitativo complessivo di mc 3.250 circa, da conferire nei primi quattro mesi dei lavori con circa 80 viaggi/mese utilizzando autobetoniere da 10 mc;

le esigenze di approvvigionamento idrico del cantiere, considerata la fornitura dei principali prodotti da utilizzare già confezionati (calcestruzzi, conglomerati bituminosi, ecc), sarà limitata alle sole esigenze delle strutture di supporto del cantiere (spogliatoi, servizi igienici, ecc.) che potranno pertanto essere rifornite mediante autobotti o allacciamento alla limitrofa rete comunale. Nel caso di confezionamento del calcestruzzo in cantiere, considerata la quantità necessaria di mc 3.250 circa, sarà invece necessario l'approvvigionamento di mc 600 circa di acqua da effettuarsi a mezzo di autocisterne;

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

le aree impegnate transitoriamente per le attività di cantiere saranno ubicate nel tratto terminale dell'attuale banchina Marinai d'Italia e nel relativo specchio acqueo antistante;

dotazioni infrastrutturali

le dotazioni infrastrutturali della Banchina Marinai d'Italia del porto di Licata come rilevate dalla documentazione consegnata consistono in:

- disponibilità di ampie aree di parcheggio, tenuto conto che l'attuale banchina della lunghezza di m 220 circa presenta in alcuni punti una profondità fino a m 120, con la parte retrostante pertanto ampiamente utilizzata per la sosta dei veicoli. In particolare il comune di Licata ha in concessione un'area specifica di circa mq 3.000 adibita proprio a parcheggio;
- impianto idrico e impianto antincendio con idranti sottosuolo;
- impianto di illuminazione mediante torri faro a corona mobile;
- non sono presenti impianti generali di smaltimento delle acque reflue, i singoli concessionari hanno comunque l'obbligo di dotarsi di impianti autonomi;
- lo smaltimento dei rifiuti avviene mediante appositi servizi di pulizia e raccolta gestiti dall'Assessorato Regionale Lavori Pubblici e/o dal Comune di Licata.

Il progetto prevede l'integrazione delle predette infrastrutture ed in particolare:

- nell'area interessata dai lavori si prevede la realizzazione di un cunicolo servizi, che corre parallelamente lungo il ciglio banchina, ove i concessionari potranno collocare le relative tubazioni derivandole dall'impianto esistente. Ciò in previsione della eventuale necessità di estensione dell'impianto idrico e di quello antincendio;
- si prevede il prolungamento dell'esistente canale di raccolta delle acque meteoriche con recapito nello specchio acqueo portuale;
- non si prevede di incrementare le aree a parcheggio potendosi sfruttare le aree disponibili in corrispondenza del piazzale retrostante la banchina Marinai d'Italia esistente.

considerato relativamente al quadro di riferimento ambientale che:

si tratta di un intervento strutturale di limitata entità realizzato in ambito di opere portuali preesistenti;

AMBIENTE
DEL MARE
Commissione
di Licata

non sono stati rilevati impatti aggiuntivi sull'ambiente in fase di esercizio, in quanto non si prevede la realizzazione di modifiche sostanziali dei luoghi interessati dai lavori. Se si escludono i transitori disagi determinati dal cantiere, non si prevedono peggioramenti delle condizioni ambientali in fase di esercizio;

i principali impatti ambientali provocati dalla fase di costruzione delle opere sono stati distinti in tre categorie, ossia quelli determinati dall'installazione del cantiere, quelli determinati dall'attività di cantiere e quelli determinati dall'approvvigionamento dei materiali, per i quali è stata costituita una matrice per determinare gli effetti possibili e le componenti ambientali impattate;

in merito alle interferenze con la viabilità cittadina, il Comune di Licata, nella nota del 18.05.2007, rileva che si tratta di opere conformi alle previsioni del PRP e PRG comunale, "le cui destinazioni hanno già determinato valutazioni in ordine all'interessamento del traffico comunale. Infatti la previsione della banchina del Piano Regolatore del Porto nonché delle ulteriori previsioni urbanistiche del P.R.G. afferenti il Porto di Licata hanno opportunamente considerato la necessità di uno svincolo viario che disimpegna tutto il traffico portuale dal tessuto viario cittadino. Detta ultima previsione che riguarda la realizzazione di un ponte nonché il successivo collegamento con la S.S. 115 è in corso di costruzione.

In considerazione di quanto sopra le possibili interferenze tra il progetto e la viabilità cittadina possono ritenersi previste e debitamente già considerate nelle attuali previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. Analogamente il Piano Urbano del Traffico ha trattato, e risolto nelle sue previsioni, le problematiche conseguenti alle destinazioni del P.R.P. e del P.R.G. per la fruizione del porto.

In considerazione di quanto sopra si ritiene che le possibili interferenze tra il progetto e la viabilità cittadina possano riguardare esclusivamente il limitato periodo di cantiere per la realizzazione delle opere la cui organizzazione andrà concordata con il Comando dei VV.UU. in relazione a contingenti e specifiche situazioni di viabilità cittadina che verranno conseguentemente e opportunamente disciplinate.";

Componente ambientale "Atmosfera":

i fattori di impatto sulla componente atmosfera, durante le attività di cantiere, consistono sostanzialmente nelle emissioni di polveri e di gas inquinanti per effetto prevalente della movimentazione dei mezzi di trasporto e di lavoro, della movimentazione di materiali lapidei, della presenza dell'eventuale impianto di betonaggio e dei mezzi pesanti di transito per il cantiere; si tratta di effetti temporanei che non producono influenze significative dal punto di vista sanitario;

il progetto propone alcuni accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale;

il materiale lapideo, da impiegare per la scogliera di protezione della banchina a giorno, è in quantità non particolarmente rilevante; per il resto si movimenteranno elementi prefabbricati in cls, gabbie d'armatura e poche altre strutture in ferro con produzione di polveri non particolarmente rilevanti;

Nella nota del 18.05.2007 il Comune di Licata rileva che l'intervento proposto riguarda superfici "oggi in parte utilizzate come cantiere navale e in parte specchio acqueo che insistono in ambiti relativamente distanti da nuclei abitati ad alta densità (...) una idonea attività di bagnatura dei materiali e dei suoli possa agevolmente evitare pregiudizi dovuti a emissioni connesse a mezzi operativi in cantiere in ingresso e in uscita.";

Componente ambientale "Rumore e vibrazioni":

con la citata nota del 18.05.2007 il Comune di Licata ha dichiarato di non avere ancora adottato la classificazione acustica di cui alla legge 447/95;

per quanto riguarda l'inquinamento acustico in fase di costruzione, l'emissione sonora è provocata essenzialmente dal funzionamento delle macchine operative impegnate in operazioni di scavo, di trivellazione, di movimentazione materiali, di posa in opera di manufatti, ecc. peraltro il numero complessivo dei mezzi utilizzati non è particolarmente rilevante (si ipotizzano n.2 escavatori, n.1 terna, n.1 autogru, n.1 link-belt, n.1 trivella e n.1 mezzo marittimo);

le lavorazioni avverranno nell'arco di circa 330 giorni per fasi lavorative successive, e pertanto opereranno solo i mezzi d'opera strettamente necessari per le lavorazioni di ciascuna fase;

l'inquinamento acustico prodotto è limitato alle sole ore lavorative dei giorni feriali;

il cantiere è ubicato all'interno di una realtà portuale esistente, con attività di cantieristica navale. L'area dei lavori non è limitrofa a recettori sensibili. Le lavorazioni dovranno comunque essere limitate alle sole ore lavorative feriali e diurne;

altre fonti di rumore saranno dovute al traffico provocato dai mezzi di trasporto dei materiali utilizzati per la costruzione dell'opera sulla viabilità esistente, nonché al carico e scarico dei materiali stessi.

il Comune di Licata, nella citata nota del 18.05.2007 afferma che *il contesto operativo, trovandosi libero e distante da zone abitate ad alta densità, possa rientrare comunque nei limiti massimi previsti per la emissione acustica sia in fase di cantiere che nella successiva fase di esercizio. In ogni caso non vi sono nelle immediate vicinanze recettori sensibili che possano subire pregiudizi nel caso di eventuale temporaneo superamento dei valori limite;*

Componente ambientale "Ambiente idrico":

il progetto prevede la fornitura di materiali (calcestruzzi, conglomerati bituminosi) già confezionati e pertanto l'esigenza di approvvigionamento idrico del cantiere, sarà limitata alle sole necessità delle strutture di supporto (spogliatoi, servizi igienici, ecc.) che saranno rifornite mediante autobotti, o allacciamento alla limitrofa rete comunale o alla rete portuale. Lo smaltimento dei reflui di tipo civile avverrà mediante impianti autonomi appositamente installati in cantiere a servizio delle strutture dello stesso. Il comune di Licata, nella nota del 18.05.2007 evidenzia che *"l'approvvigionamento idrico è prevedibile attraverso la rete porto e nei limiti consentiti attraverso l'utilizzo di acqua marina così come analogamente gli scarichi potranno confluire in opportuni allacci alla rete fognaria ivi esistente"*;

al fine di evitare il rilascio di rifiuti liquidi di tipo industriale, essenzialmente costituiti dagli oli minerali connessi all'impiego di mezzi meccanici, la Regione Siciliana afferma che il capitolato d'appalto prescriverà la più rigorosa osservanza degli obblighi della raccolta e dello smaltimento di tali reflui attraverso gli specifici organi istituiti;

le operazioni di posa in opera del pietrame di imbasamento della banchina e della scogliera antiriflettente provocheranno la produzione e la relativa dispersione di sedimenti fini, che potranno determinare una temporanea riduzione della trasparenza delle acque e conseguente diminuzione della radiazione luminosa disponibile per la fotosintesi. Questo tipo di impatto è comunque temporaneo, in quanto corrisponde esclusivamente alla fase di costruzione delle opere a mare;

Componente ambientale "Flora, Fauna ed Ecosistemi":

il progetto non comprende operazioni di dragaggio e pertanto non si prevede una rilevante produzione e dispersione di sedimenti fini e conseguente consistente riduzione della trasparenza

AL 3 TATE
ATTORNI
di vertice
VIA e VAS
Commissione

pe

dell'acqua che potrebbe avere effetti negativi sulla fotosintesi e in generale sull'ecosistema marino. Limitati effetti di risospensione dei sedimenti potrebbero essere provocati dalle operazioni di posa in opera di materiali lapidei, dalle trivellazioni e dai getti di calcestruzzo. Tuttavia, la consistenza delle opere e la limitata durata dei lavori non sono in grado di produrre modificazioni sostanziali ed irreversibili al contesto biologico-marino esistente;

l'intervento progettuale ha una limitata estensione ed insiste su un ambiente portuale già antropizzato e quindi non rilevante in termini di specialità della flora e della fauna marina. Pertanto, l'esame effettuato conclude che gli effetti della costruzione dell'opera si traducono in impatti significativamente limitati;

Impatti indotti di carattere paesaggistico

in merito alla componente paesaggio, la fase di cantiere è quella che può generare la maggior parte degli impatti negativi. In merito agli aspetti legati all'integrità fisica del luogo si avranno fenomeni quali, per esempio, installazione di manufatti e impianti a servizio del cantiere, emissione di polveri e rumori, inquinamento e disagi dovuti all'aumento del traffico veicolare ed all'occupazione di aree di cantiere ed a servizio dello stesso, movimentazione di mezzi e materiali, approntamenti di cantiere ed occupazione di spazi per materiali ed attrezzature, lavori di sbancamento e di riempimento. Tali fenomeni concorrono a generare un quadro di degrado paesaggistico, che però può definirsi temporaneo poiché legato alla durata del cantiere;

si renderà opportuno tuttavia adottare alcune misure precauzionali idonee ad annullare o mitigare i disturbi. In ordine alla movimentazione dei mezzi di trasporto delle terre verranno utilizzati accorgimenti idonei ad evitare la dispersione di pulviscolo (copertura degli scarrabili, bagnatura dei cumuli e delle piste).

Salvaguardia degli elementi storici e naturali presenti

sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, non sono previsti impatti sul patrimonio naturale e storico, in quanto in prossimità dell'area oggetto di intervento non sono presenti manufatti storici o elementi naturali suscettibili di danneggiamento;

Considerato inoltre che:

Relativamente all'esercizio delle opere di progetto, non si prevedono impatti aggiuntivi dovuti ad incrementi dei traffici marittimi e terrestri, in quanto le nuove opere costituiscono il completamento parziale di opere già realizzate;

dal punto di vista geometrico, il progetto comporterà variazioni planimetriche con aumento degli spazi di banchina e rettifica della linea di accosto, senza però significativi incrementi del fronte complessivo di banchine disponibili;

la fase di esercizio non presenta pertanto impatti connessi all'introduzione di nuove infrastrutture nell'area di intervento, né determinerà alcun incremento del traffico portuale. Si tratta di una "riqualificazione" del sito, che consentirà una migliore agibilità dell'area in oggetto, aumentando così la sicurezza e il decoro complessivo del Porto.

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

l'inquadramento nel contesto generale dell'area interessata dall'intervento e la definizione generale degli aspetti naturali ed antropici identificativi si è basata sul "Piano Territoriale Paesistico Regionale" della regione Siciliana approvato con il Decreto n. 6080 del 21/05/1999 (G.U.R.S. n. 53 del 24/09/1999) dell'Assessorato Regionale del Territorio ed Ambiente; nell'area non si rilevano S.I.C. o Z.P.S.;

le opere indicate nel progetto non hanno caratteristiche dimensionali tali da indurre variazioni negli ambienti naturali circostanti l'area di intervento e nei litorali limitrofi;

valutato che:

la pianificazione portuale attuale non prevede precise destinazioni d'uso per l'ambito portuale. La documentazione presentata dalla Regione evidenzia un'ampia parte della costa Nord della darsena centrale destinata alla cantieristica navale. Tale tratto di costa si presenta piuttosto frastagliata, priva di infrastrutture e in stato di grave degrado. La banchina adiacente, nominata Marinai d'Italia, è utilizzata per l'ormeggio di imbarcazioni pescherecce e commerciali;

l'intervento proposto si presenta sostanzialmente conforme sia al PRP vigente, sia al PRG del Comune di Licata, è di ridotta consistenza e si rende necessario per una migliore organizzazione delle attività portuali. Il progetto presenta una rientranza all'attacco del nuovo tratto di banchina a quella esistente ai fini della realizzazione di un motoscalo per l'alaggio e il varo delle imbarcazioni a supporto delle attività cantieristiche e a sostituzione dell'esistente moletto con struttura in tubi innocenti ed impalcato in legno. Il comune di Licata, in ordine alla realizzazione del motoscalo previsto nel progetto e non indicato nel P.R.P. vigente, dichiara che *"la previsione progettuale è perfettamente compatibile con il medesimo e non ne costituisce variante giacchè l'intervento medesimo è da considerare un mero adeguamento tecnico funzionale necessario al fine di rendere agevoli le operazioni di servizio connesse con le attività della cantieristica navale"*;

L'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana cui è affidata l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali dei porti di II categoria, II, III e IV classe, sentito il Consiglio Regionale dell'Urbanistica ed il Sindaco del comune interessato, ai sensi dell'articolo 9 della legge regionale n. 65 del 11/04/1981, ha espresso il proprio parere di conformità ex art.6 della citata legge regionale n. 65 del 1981;

l'organizzazione complessiva delle attività cantieristiche e di tutte le attività portuali del porto di Licata è demandata all'approvazione del nuovo PRP. L'intervento proposto interessa infatti una minima parte dell'ambito portuale;

la Regione Siciliana - Assessorato Lavori Pubblici dichiara che nell'area interessata dai lavori non risultano vincoli paesaggistico-ambientali;

valutato che:

il Porto di Licata evidenzia un'attività commerciale estremamente ridotta che non corrisponde minimamente alle dimensioni del porto;

le condizioni precarie delle aree utilizzate per le attività cantieristiche, in prossimità dell'area di intervento, evidenziano la necessità di un ammodernamento delle strutture anche al fine di assicurare condizioni di sicurezza;

le dimensioni dell'area e la sua ubicazione possono ritenersi sufficienti ad ospitare i macchinari e le attrezzature di cantiere. Non si individuano problemi dal punto di vista tecnico-esecutivo;

i collegamenti per l'approvvigionamento dei materiali sono assicurati dalla viabilità urbana ed extraurbana esistente. Nella fase di cantiere, saranno possibili attraversamenti di mezzi d'opera in ambiente urbano, tuttavia, i giorni critici per i quali si prevedono i maggiori impatti per la città dovuti alla movimentazione dei materiali sono molto ridotti e valutati in complessivi 18 giorni;

il progetto prevede solamente le opere e gli impianti strettamente necessari, demandando la realizzazione di eventuali specifiche attrezzature e/o impianti ai concessionari che successivamente richiederanno l'utilizzo delle aree stesse;

in particolare, il progetto prevede il prolungamento dell'esistente canale di raccolta delle acque meteoriche con recapito nello specchio acqueo portuale, senza prevedere appositi impianti per la depurazione e lo smaltimento delle acque di prima pioggia. Si ritiene pertanto indispensabile, anche in considerazione delle attività cantieristiche retrostanti, prescrivere l'installazione di tali impianti almeno per la parte nuova della banchina, fatta salva la necessità di un progetto apposito per le intere aree del PRP, da compiere nell'ambito della prossima revisione del PRP vigente;

valutato che:

si tratta di un intervento all'interno di una struttura portuale preesistente, ricadente su un litorale già antropizzato e, soprattutto, comprendente occupazioni di superfici molto limitate, rispetto al contesto di riferimento. Il progetto non prevede incrementi del traffico portuale derivati dalle nuove opere portuali. La consistenza dell'intervento rende evidente che lo scopo primario dell'Autorità marittima è quello di permettere una migliore organizzazione dei piccoli cantieri navali retrostanti, garantendo spazi adeguati di banchina. Si ritiene di poter escludere che gli impatti permanenti possano accrescere rispetto ai valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti dalla realizzazione dei lavori;

le operazioni sono concentrate all'interno del bacino portuale ove non è presente una flora e fauna significativa. Non si attendono pertanto impatti significativi sull'ecosistema marino;

attualmente la zona versa in evidente degrado e condizioni igieniche critiche e la costruzione di un ulteriore tratto di banchina non può che migliorare le condizioni igieniche del corpo idrico, riqualificando la parte del porto interessata;

gli interventi di mitigazione da assumere nel corso dei lavori di realizzazione dell'opera proposta consistano essenzialmente nel controllo delle emissioni di polveri nell'atmosfera, di rifiuti liquidi e solidi di tipo urbano o di tipo industriale, nel controllo delle emissioni del rumore e delle interferenze col traffico veicolare preesistente;

al fine di contenere la dispersione in atmosfera delle polveri contenute nei materiali lapidei sciolti nelle fasi di trasporto, trasbordo ed eventuale stoccaggio si prevede la periodica aspersione della superficie dei cumuli di detto materiale, all'inumidimento delle superfici occupate e del materiale stesso, ed alla copertura dei cassoni dei mezzi di trasporto;

anche i piazzali dell'eventuale campo di prefabbricazione degli elementi saranno periodicamente soggetti ad aspersione ed inumidimento;

per quanto attiene la dispersione delle polveri in acqua la Regione Siciliana ritiene che il fenomeno non assuma particolare rilevanza poiché risulta confinato nella fascia immediatamente prossima alle opere ed è comunque di modesta entità. In assenza di dragaggi, l'intorbidimento dell'acqua a seguito di versamento di materiale lapideo è estremamente limitato nel tempo. Peraltro, i materiali oggetto di movimentazione, soprattutto quelli lapidei, sono in quantità limitata;

l'impatto determinato dall'incremento di traffico stradale, connesso essenzialmente alla movimentazione del materiale da costruzione, inciderà in maniera poco rilevante sul traffico veicolare esistente. Pertanto il progetto non prevede particolari mitigazioni a riguardo;

per quanto riguarda i rifiuti solidi di tipo civile sarà previsto il temporaneo stoccaggio in un'area predisposta all'uso ed il successivo allontanamento attraverso il sistema urbano di smaltimento o il trasporto su terraferma per il successivo smaltimento;

occorre prevedere accorgimenti per il contenimento delle polveri da cantiere al fine di mitigare i relativi impatti. L'intervento è in ogni caso circoscritto all'interno dell'area portuale e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area portuale;

occorre prevedere la delimitazione delle aree di cantiere con pannelli alti che frenino il movimento delle polveri per effetto del vento, limitando la dispersione delle stesse in ambienti esterni al cantiere stesso, e proporre alcuni accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale, nonché la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade, nei tratti percorsi dagli automezzi;

inoltre occorre prevedere accorgimenti logistico-operativi, come il posizionamento delle infrastrutture cantieristiche e lo stoccaggio dei materiali in aree di minore accessibilità visiva o schermate e la regolamentazione localizzata della viabilità. Inoltre occorre prevedere la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, fermi restando i regolamenti di sicurezza per prevenire i rischi di incidenti, come previsti dalla normativa vigente;

le aree di cantiere presentano una buona accessibilità e comunque sono in parte defilati rispetto al centro cittadino principale, per cui si ritiene che il flusso di traffico veicolare addizionale determinato dalle attività di cantiere provocherà effetti localizzati di traffico e potrà essere contenuto entro limiti di accettabilità;

in conclusione, gli unici impatti significativi prevedibili, determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante, riguardano esclusivamente gli impatti di cantiere. Tuttavia, si tratta di impatti con carattere di temporaneità che potranno essere gestiti, con iniziative mitigatrici opportune. Si ritiene che il quadro generale dell'area risulterà migliorato dalla realizzazione delle opere;

Si ESPRIME PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A DEL PROGETTO LAVORI DI PROLLUNGAMENTO DELLA BANCHINA MARINAI D'ITALIA DEL PORTO DI LICATA, presentato dalla Regione Siciliana – Assessorato Lavori Pubblici – Dipartimento Regionale Ispettorato Tecnico,

a condizione che siano osservate le seguenti prescrizioni:

- il progetto esecutivo deve prevedere il collettamento e trattamento differenziato e il conseguente versamento nelle pubbliche fognature delle acque di prima pioggia ricadenti nel piazzale di nuova realizzazione; prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti gli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia per la banchina di progetto;
- in accordo con il Comune di Licata occorre adottare alcuni accorgimenti logistico-operativi ai fini della migliore conduzione delle attività di cantiere, come il posizionamento delle infrastrutture cantieristiche e lo stoccaggio dei materiali in aree di minore accessibilità visiva o schermate e la regolamentazione localizzata della viabilità.
- il capitolato d'appalto delle opere deve prevedere accorgimenti per il contenimento delle polveri da cantiere al fine di mitigare i relativi impatti, come la delimitazione delle aree di cantiere con pannelli alti che frenino il movimento delle polveri per effetto del vento, limitando la dispersione delle stesse in ambienti esterni al cantiere, e accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale, nonché la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade, nei tratti percorsi dagli automezzi.
- il capitolato d'appalto deve inoltre prevedere la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, fermi restando i regolamenti di sicurezza per prevenire i rischi di incidenti, come previsti dalla normativa vigente.

Commissione
L. 11 MARZO
1978
n. 30
Art. 10
V. 1
Art. 10
V. 1

Presidente Claudio De Rose

Claudio De Rose

Ing. Bruno Agricola
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Bruno Agricola

Prof.ssa Carla Sepe
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Carla Sepe

Prof.ssa Maria Rosa Vittadini
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Maria Rosa Vittadini

Prof. Vittorio Amadio

Vittorio Amadio

Ing. Giuseppe Maria Amendola

Giuseppe Maria Amendola

Ing. Maurizio Bacci

ASSENTE

Prof. Gian Mario Baruchello

Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Filippo Bernocchi

Prof.ssa Maria Rosaria Boni

Maria Rosaria Boni

Arch. Emanuela Canu

Emanuela Canu

Ing. Antonio Castelgrande

ASSENTE

Dott.ssa Olga Costanza Chitotti

Olga Costanza Chitotti

Ing. Vincenzo Costantino

Vincenzo Costantino

Avv. Cataldo D'Andria

ASSENTE

Dott. Luca Dallorto

Luca Dallorto

VEV Porto di Licata

Arch. Luisa De Biasio Calimani

Luisa De Biasio Calimani

Ing. Pietro Ernesto De Felice

Pietro Ernesto De Felice

Ing. Mauro Di Prete

Mauro Di Prete

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Dott.ssa Marina Fabbri

Marina Fabbri (Assente)

Avv. Stanislao Fella

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ferrara

Vincenzo Ferrara

Dott.ssa Anna Giordano

Anna Giordano

Dott. Silvestro Greco

ASSENTE

Arch. Alessia Guarnaccia

Alessia Guarnaccia

Ing. Bonaventura La Macchia

Bonaventura La Macchia

Avv. Stefano Leoni

Stefano Leoni

Dott. Luigi Magliano

Luigi Magliano

Avv. Pietro Marzano

Pietro Marzano

Dott.ssa Cinzia Morsiani

Cinzia Morsiani

Ing. Simona Muratori

Simona Muratori

Arch. Sonia Occhi

Sonia Occhi

Arch. Alessandra Pagliano

Alessandra Pagliano

Arch. Roberto Panariello

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi

Prof. Antonello Paparella

ASSENTE

Dott.ssa Marina Penna

ASSENTE

Ing. Giovanni Pizzo

Giovanni Pizzo

Arch. Vanni Puccioni

Vanni Puccioni

Prof.ssa Mariacristina Roscia

Mariacristina Roscia

Ing. Antonio Rusconi

Antonio Rusconi

Dott. Giuliano Sauli

Giuliano Sauli

Ing. Fiorella Scalia

Fiorella Scalia

Prof. Fausto Maria Spaziani

ASSENTE

Arch. Marco Stevanin

Marco Stevanin

Avv. Roberto Tiberi

Roberto Tiberi

Dott.ssa Chantal Treves

ASSENTE

Arch. Domenico Vasta

Domenico Vasta

Dott. Giuseppe Vatinno

Giuseppe Vatinno

Ing. Antonio Venditti

Antonio Venditti

Arch. Giuseppe Venturini

Giuseppe Venturini

Arch. Roberto Vitellozzi

Roberto Vitellozzi

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

Dott. Mario Zambrini

Mario Zambrini

Prof.ssa Andreina Zitelli

Andreina Zitelli

La presente copia fotostatica composta
di N° 8 (0150) fogli è conforme al
suo originale
Roma, li 18-7-2008

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