



Ministero dell'ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



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

prot. DSA-2008-0010477 del 15/04/2008

Alla Nautica Tramuto  
Via San Vincenzo De Paoli 44  
Porto Arenella  
90142 PALERMO

Al Ministero per i Beni  
e le Attività Culturali  
Direzione Generale per i Beni  
Architettonici ed il Paesaggio  
Servizio IV Paesaggio  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA

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

e p.c. Al Presidente della Commissione  
Tecnica di verifica  
dell'impatto ambientale VIA/VAS  
SEDE

Alla Divisione X  
SEDE

**OGGETTO: verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA del  
progetto di completamento funzionale del porto della  
Arenella -Palermo- trasmissione del parere della  
Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale  
VIA/VAS**

Si fa seguito alla richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA  
presentata dalla società Nautica Tramuto, pervenuta in data in data 23 maggio 2007  
prot. n. 14651, riferita ai lavori di completamento funzionale della banchina della diga  
foranea del porto di Arenella-Palermo, per comunicare quanto di seguito.

Con nota prot. 16034 del 06/06/2007 la scrivente ha trasmesso l'istanza pervenuta alla Commissione VIA per l'espressione del necessario parere di competenza. La Commissione ha avviato la propria istruttoria conclusasi con il parere espresso nella seduta Plenaria del 17 marzo 2008 e trasmesso alla scrivente in data 8 aprile 2008, con nota n. 9724.

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

In data la Società proponente ha trasmesso documentazione integrativa, assunta alla DSA in data 01/02/2008, al prot. 2835; in data 10/03/2008 è stata trasmessa alla Commissione VIA l'ulteriore documentazione integrativa trasmessa dalla società proponente e in data 05/03/2008, la Società proponente ha trasmesso via fax, prot. 1551/p la nota di approvazione del progetto da parte dell'Assessorato Regionale dei BB.CC.AA.

Quanto sopra premesso, di seguito si riporta integralmente il parere espresso dalla Commissione VIA, fatte salve le premesse dello stesso.

**preso atto che:**

- il P.R.P. del Porto dell'Arenella è stato approvato con parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prot. N. 529 del. 09.11.1974
- con decreto Ministeriale del 6 aprile 1994 la circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo è stata ampliata a comprendere il Porto dell'Arenella. Attualmente la circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo è costituita dalle aree demaniali marittime, opere portuali e dagli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa che va dal porticciolo di S. Erasmo fino al Porto dell'Arenella compreso;
- ad oggi il Porto dell'Arenella è utilizzato per attività peschereccia, turistica e da diporto, come previsto dal *"Piano Strategico per la nautica da diporto in Sicilia"*. L'Autorità Portuale, nell'ambito delle proprie competenze gestionali, ha già affidato in concessione parte delle banchine e degli specchi acquei per attività diportistiche
- la richiesta di verifica di esclusione dalla procedura di VIA riguarda il progetto definitivo dei lavori di completamento funzionale della banchina della diga foranea e la manutenzione straordinaria delle opere marittime esistenti del Porto dell'Arenella. L'intervento, per consistenza e tipologia, non comporta incremento significativo di traffico ne marittimo ne terrestre ed è rivolto piuttosto alla risoluzione delle situazioni critiche che esistono oggi nell'ambito portuale per effetto dell'attuale configurazione delle banchine; infatti la banchina del molo di sopraflutto è stata realizzata solo per i primi 200m su un totale di 470m;
- il progetto è conforme al P.R.P. vigente del 1974 e prevede una profondità della banchina pari a quella del tratto già realizzato, ossia 11,5 m, come giudicato opportuno anche dal Provveditorato Opere Pubbliche della Sicilia in sede di approvazione del progetto esecutivo, anche per mantenere la linearità dello sviluppo della banchina stessa;

per la realizzazione dell'intervento il Proponente, la ditta Nautica Tramuto, ha avuto i finanziamenti in base alla misura 4.20 del P.O.R. 2000 – 2006 della Regione Sicilia. L'Autorità Portuale di Palermo ha affidato in concessione le relative aree alla ditta Nautica Tramuto, a condizione della realizzazione delle opere;

- la ditta Nautica Tramuto è attualmente proprietaria di una concessione demaniale marittima, ricadente sul limite dell'attuale banchina del molo foraneo, per l'installazione di pontili galleggianti destinati alla nautica da diporto.

**considerato relativamente al quadro di riferimento programmatico che:**

- il progetto è conforme al P.R.P. del Porto dell'Arenella, approvato con parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prot. N. 529 del. 09.11.1974;
- il Porto dell'Arenella ricade nella circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo, che è stata ampliata con il decreto Ministeriale del 6 aprile 1994 fino a comprenderlo;
- il progetto è conforme al *"Piano Strategico per la nautica da diporto in Sicilia"* che definisce le caratteristiche e i parametri connotativi per i porti turistici della Sicilia, stabilendo in particolare per il Porto dell'Arenella un numero di posti barca pari a 50÷200 e una lunghezza massima dei natanti pari a 10÷20 m;
- il Provveditorato Opere Pubbliche della Sicilia ha espresso nulla osta sul progetto con nota n. 5928 del 03-08-2006, successivamente riconfermata con nota 6220 del 28.11.2007, ritenendo opportuno realizzare l'opera con la stessa profondità della banchina esistente pari a m 11.50, anche per continuare lo sviluppo lineare della banchina stessa;
- il progetto è coerente con il *Piano Territoriale Paesaggistico Regionale* (di cui al Decreto n. 6080 del 21/05/1999 - G.U.R.S. n. 53 del 24/09/1999 - dell'Assessorato Regionale del Territorio ed Ambiente)
- il Comune di Palermo, con nota n. 374132 del 05.06.2007, ha espresso *"Nulla osta per la parte urbanistica alla realizzazione dell'opera"*, in relazione alla *"Domanda di concessione demaniale per atto formale per il prolungamento della banchina del molo foraneo dello scalo nuovo dell'Arenella, con antistante specchio acqueo per installazione di n. 6 pontili galleggianti"*;
- l'esame dei vincoli gravanti sul territorio ha evidenziato la presenza del SIC ITA020014 Monte Pellegrino - Rete Natura 2000 ai sensi della direttiva Habitat (92/43/CEE) a circa un km di distanza dall'area di progetto.

**considerato relativamente al quadro di riferimento progettuale che:**

- il progetto consiste nel prolungamento della banchina esistente del molo di sopraflutto del porto dell'Arenella per circa 244 m di lunghezza e 11.5 m di profondità, a ridosso del molo foraneo esistente;
- la banchina da realizzare sarà del tipo antiriflettente, a giorno per i primi 180 m in prosecuzione della banchina esistente e a parete verticale opportunamente forata per i successivi 64 m. La stessa verrà realizzata per la prima parte, previo

salpamento fino a quota - 4.00 m, con cassoni cellulari, e per la seconda parte in conglomerato cementizio armato delle dimensioni di 4.00 m x 4.00 m x 4.50 m forati lato mare:

- il progetto propone un'ipotesi di inserimento di n. 6 pontili galleggianti, ognuno formato da tre moduli di dimensioni planimetriche 11.50 m x 2.50 m, da collegare alla banchina mediante opportune passerelle, per un totale di 118 posti barca, di lunghezza fino a 15 m. I pontili e il tratto di banchina da realizzare saranno completati con bitte, anelloni di ormeggio, scalette in ferro, colonnine di erogazione servizi.
- sulla banchina esistente, al limite con la banchina di nuova realizzazione del presente progetto è prevista l'ubicazione di n. 3 strutture prefabbricate da destinare a ufficio, officina-deposito e servizi igienici;
- è prevista la realizzazione dei seguenti impianti: rifornimento carburanti per i natanti, impianto elettrico ed illuminazione, un serbatoio idrico interrato (25,8 mc), impianto aspirazione acque nere di sentina, sistema differenziato di raccolta dei rifiuti con collocazione di cassonetti, quadro elettrico di comando con segnalatore di allarmi;
- i pontili galleggianti saranno forniti di colonnine di servizio e box di emergenza;

#### **in merito alla cantierizzazione:**

- le attività necessarie per la realizzazione delle opere prevedono il salpamento fino a quota - 4.00 m di parte dei materiali della mantellata dell'opera foranea esistente per un totale di materiale salpato pari a  $m^3$  4.650 e l'escavazione di una limitata porzione di fondale per il raggiungimento della quota di - 4.00 m, per un totale di materiali dragati di circa 2.400  $m^3$  costituiti da ghiaie, sabbie e detriti;
- l'esecuzione delle opere in progetto richiederà l'approvvigionamento dei seguenti materiali: pietrame per la realizzazione del rinfianco per 4670 t, massi naturali per il rifiorimento della mantellata e il riempimento dei cassoncini antiriflettenti per un totale di 510 t, cls per la realizzazione della banchina (sovrastuttura, cassoni, ecc.);
- per l'approvvigionamento dei massi sono state individuate due cave ubicate a circa 10 km dal sito di progetto: si tratta della cava Celona e della cava Borsellino, site alla periferia occidentale di Palermo ed in possesso di regolare autorizzazione rilasciata dal Corpo Regionale delle Miniere di Palermo. I massi verranno ammanniti nell'area di cantiere, ubicata alla radice della diga foranea, e collocati in opera con l'ausilio di mezzi marittimi e terrestri.
- nell'area di cantiere avverrà inoltre il confezionamento dei cassoni e dei cassoncini, che verranno messi in opera mediante mezzi marittimi o terrestri;
- la stima del flusso di mezzi pesanti diretti verso l'area di cantiere per l'approvvigionamento dei materiali è pari a circa 4 camion/giorno;

- verranno applicate le misure di emergenza e di protezione contro il rischio incidenti (annegamento, incendio, esplosioni connessi con lavorazioni e materiali pericolosi utilizzati in cantiere) secondo un piano specifico, che dovrà necessariamente essere reso noto a tutto il personale interessato dalle attività di cantiere sia per i lavori in superficie che per i lavori subacquei.

**considerato relativamente al quadro di riferimento ambientale che:**

- si tratta di un intervento strutturale e funzionale di limitata entità, realizzato in ambito di opere portuali pre-esistenti.
- non sono stati rilevati impatti aggiuntivi sull'ambiente, 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.

**componente ambientale "Atmosfera":**

- i fattori di impatto per la fase di cantiere consistono sostanzialmente nelle emissioni di inquinanti e sollevamento di polveri che risultano contenuti in ragione della modesta entità delle opere che verranno realizzate in un periodo di tempo limitato alla durata dei lavori;
- sono stati previsti accorgimenti idonei per limitare al minimo le emissioni come l'umidificazione periodica della pista del cantiere, la copertura degli scarrabili, la buona manutenzione delle strade e delle asfaltature dei tratti percorsi dagli stessi automezzi, la riduzione della velocità di transito dei mezzi, buone condizioni di manutenzione dei mezzi impiegati, il lavaggio con getto d'acqua delle ruote dei mezzi di cantiere in caso di pioggia.
- per la fase di esercizio non si avranno sostanziali variazioni della qualità dell'aria, dovute agli inquinanti diffusi dalle imbarcazioni e dai veicoli in transito, rispetto alla situazione attuale. Gli interventi in progetto non sono tali da indurre un aumento significativo dei traffici sia a terra che nello specchio acqueo, trattandosi di un intervento di completamento, manutenzione e definizione delle opere accessorie alla diga foranea esistente.

**componente ambientale "Rumore":**

- si fa presente che il comune di Palermo non è dotato di una zonizzazione acustica, secondo le direttive del D.P.C.M. 14 Novembre 1997 e pertanto lo studio ha assimilato l'area oggetto di intervento come CLASSE IV, area ad intensa attività umana.
- nell'area di intervento non sono presenti recettori sensibili. L'area portuale e quella che verrà utilizzata per le attività del cantiere è delimitata da una via secondaria, al di là della quale insistono piccole abitazioni utilizzate stagionalmente dai pescatori locali;
- le simulazioni effettuate con modello matematico per la fase di cantiere e quella di esercizio non hanno rilevato criticità.

- in relazione al posizionamento delle aree di cantiere e anche alla temporaneità dell'impatto, il disagio provocato dalle operazioni di cantiere sarà di entità alquanto trascurabile e comunque tale da non provocare condizioni di criticità ambientale dal punto di vista dell'inquinamento acustico. In ogni caso allo scopo di limitare l'impatto legato al rumore prodotto dalle attività di cantiere è stata posta particolare attenzione all'individuazione dei mezzi o vie di trasporto alternativi e alla pianificazione della durata dei lavori tenendo conto degli orari di riposo;
- gli accorgimenti da adottare per la mitigazione degli impatti prevedono inoltre la scelta di macchine ed apparecchiature più idonee, in modo da ridurre le fasi di esecuzione e quindi la durata del rumore e la riduzione dei viaggi dei mezzi di trasporto pesanti, sfruttando al massimo la loro capacità di carico;
- per la fase di esercizio, la simulazione ha evidenziato che nell'area portuale il clima acustico resterà sostanzialmente invariato in considerazione della tipologia di intervento, che non sarà causa di incrementi sostanziali di traffico, né terrestre né marittimo;

#### **in merito alla "Analisi dei Sedimenti":**

- in considerazione dei dragaggi previsti dal progetto, il prelievo dei sedimenti mediante carotaggio e l'analisi chimica dei campioni ad opera dell'ARPA - Dipartimento Provinciale di Trapani, e microbiologica, ad opera dell'A.S.L. n. 9 di Trapani, hanno evidenziato che i materiali provenienti dai fondali dello specchio acqueo del Porto dell'Arenella sono da considerarsi rifiuti speciali non pericolosi, avendo sostanze molto tossiche in concentrazione totale < 0,1%, sostanze tossiche < 3% e sostanze nocive < 25%. Le analisi microbiologiche non rilevano la presenza di coliformi totali e fecali, streptococchi fecali, salmonella e spore di clostridi solfito-riduttori;

#### **componente ambientale "Ambiente Idrico":**

- l'entità delle lavorazioni è tale da non provocare una consistente produzione e dispersione di sedimenti fini e conseguente riduzione della trasparenza 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. In generale, la consistenza delle opere e la limitata durata dei lavori non sono in grado di produrre modifiche sostanziali ed irreversibili al contesto biologico-marino esistente;

#### **in merito alla "Produzione di rifiuti":**

- non si prevede la produzione di rifiuti, intesi come materiali derivanti dalle operazioni di escavo da conferire in discarica, poiché si provvederà al riutilizzo dei materiali provenienti dal salpamento di parte della mantellata della diga foranea, ai fini della costruzione della nuova banchina.

**valutato che:**

- il progetto non contempla misure di sicurezza per rischi inquinamento ambientale durante la realizzazione delle opere, come versamento di oli dai macchinari, sconfinamenti ecc.
- non è prevista l'installazione di impianti di trattamento delle acque di prima pioggia per le banchine di progetto.
- le destinazioni d'uso delle banchine previste dal progetto sono conformi a quelle attuali nonché e quelle del Porto polifunzionale di Palermo nell'ambito del quale ricade il Porto di Arenella e come definite dal *"Piano Strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia"*.
- il progetto si presenta conforme al P.R.P. vigente, che tuttavia è stato approvato prima dell'entrata in vigore della normativa sulla VIA, e consiste nel completamento della banchina per tutto lo sviluppo del molo foraneo.
- le opere si presentano quindi come completamento, manutenzione e definizione delle opere accessorie alla diga foranea esistente e non comportano variazioni sostanziali all'attuale configurazione portuale.
- si tratta di un intervento su 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 significativi del traffico portuale derivati dalle nuove opere, in quanto gli interventi previsti permetteranno l'ormeggio di natanti di numero e di dimensioni in linea con quanto previsto dal *"Piano Strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia"*.
- per quanto riguarda il traffico indotto dalle attività di cantiere, questo non incide in maniera rilevante sul traffico complessivo della zona in quanto si tratta di soli 4 camion al giorno per tutta la durata dei lavori.
- le aree di cantiere presentano una buona accessibilità e comunque sono in parte defilate rispetto al centro cittadino principale, per cui si ritiene che il flusso di traffico veicolare addizionale determinato dai lavori provocherà effetti localizzati, che potranno essere contenuti entro limiti di accettabilità e che cesseranno con la chiusura del cantiere stesso.
- si ritiene che la realizzazione dell'opera non possa provocare impatti aggiuntivi e permanenti che possano andare ad accrescere i valori preesistenti. Gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili, soprattutto per il contenimento delle polveri. Ciò anche tenendo conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area stessa. In ogni caso si tratta di impatti transitori che termineranno con l'ultimazione dei lavori.
- il completamento della banchina comporterà una "riqualificazione" del sito e consentirà una migliore agibilità dell'area del porto sia a terra che nello specchio

### **componente ambientale “Flora, Fauna ed Ecosistemi”:**

- l'intervento progettuale ha una limitata estensione ed insiste su un ambiente portuale già antropizzato, quindi non rilevante in termini di specialità della flora e della fauna marina.
- l'ecosistema marino non presenta specie di rilevante interesse scientifico e naturalistico, in quanto il tratto di costa del Golfo di Palermo che si estende dall'Arenella fino a Ficarazzi è stato ampiamente compromesso dalla presenza di discariche, scarichi fognari e infrastrutture portuali, che hanno reso praticamente azoici i fondali.
- sulle dighe foranee resistono unicamente poche specie di Alghe a spiccata nitrofilia come *Ulva rigida*, *Enteromorpha* spp., *Pterocladia capillacea*, ecc., mentre sul fondo, anche a causa della deposizione di sedimenti nel corso degli anni si rileva soltanto qualche specie appartenente al VTC (fanghi terrigeni costieri). Si ritrovano popolamenti animali e vegetali che hanno in comune la resistenza all'inquinamento organico e la capacità di sopravvivere utilizzando la notevole sostanza organica in sospensione: molti Serpulidi e Antozoi.
- le attività connesse alla realizzazione del banchinamento, determineranno impatti di contenuta entità che in ogni caso avranno carattere di temporaneità. L'escavazione dei fondali, data la natura dei materiali dragati (ghiaie, sabbie e detriti), nonché l'esiguità degli stessi (2400 mc) provocherà limitati fenomeni di torbidità delle acque.
- in accordo alle linee guida della Commissione Europea “Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa su siti della rete Natura 2000”, è stato effettuato uno screening allo scopo di individuare le eventuali implicazioni del progetto sul sito Natura 2000 SIC ITA020014 e determinare il possibile grado di significatività di tali incidenze. È stato evidenziato che il progetto non è direttamente connesso né necessario alla gestione del sito. Dalla Checklist emerge soprattutto che l'area di progetto è esterna al SIC e distante da esso circa 1 Km, con una interruzione territoriale di una zona intensamente urbanizzata, inoltre non vi sono altri progetti che insieme ad esso possono influire sul SIC medesimo. L'analisi ha rilevato un'assenza di impatti riconducibili alle opere di progetto.
- l'analisi del Paesaggio non ha rilevato interferenze negative del progetto su tale componente ambientale e non ha evidenziato criticità in relazione alle emergenze architettoniche locali.
- l'opera dal punto di vista strutturale e morfologico si presenta semplice e di modeste dimensioni, trattandosi di interventi su un'opera già esistente. Non si rilevano pertanto impatti sul sistema visivo.
- la stima economica dell'intervento prevede un importo totale dei lavori pari a euro 2.319.240.00 che risulta interamente coperto dai finanziamenti ottenuti dal Proponente con la misura 4.20 del P.O.R. 2000 – 2006 della Regione Sicilia.



acquedotti, aumentando così la sicurezza complessiva del porto. Appare quindi evidente che il contesto generale dell'area portuale risulterà migliorato dalla realizzazione delle opere.

Considerato il parere favorevole conclusivo della Commissione VIA, si dispone l'esclusione dall'assoggettabilità alla procedura di VIA del progetto evidenziato attinente il completamento funzionale del Porto dell'Arenella in relazione alla realizzazione della banchina, fermo restando che l'approvazione dei pontili galleggianti è rimandata agli organi competenti e a condizione che siano osservate le seguenti prescrizioni:

- ai fini dell'attività di controllo, la ditta Nautica Tramuto dovrà comunicare all'ARPA Sicilia la data dell'inizio dei lavori;
- durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata, stabilendo, in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi con l'ARPA Sicilia, prima dell'avvio dei lavori, le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali dirette al contenimento degli impatti in termini di rumore e vibrazioni, qualità dell'aria, sicurezza stradale, ambiente idrico e suolo;
- in particolare dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;
- in collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico dovranno essere adottati gli orari opportuni per l'apertura e chiusura del cantiere, idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano;
- prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti appositi impianti di trattamento delle acque di prima pioggia per le banchine di progetto;

Di quanto disposto si dà comunicazione alle Amministrazioni in indirizzo per i necessari seguiti di competenza.

IL DIRETTORE GENERALE  
(ing. Bruno Agricola)

Il dirigente della Div. III  
Dott. Mariano Grillo

