

DEC/UA/5063



Ministero dell' Ambiente

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE, INFORMAZIONE AI CITTADINI E PER LA RELAZIONE SULLO STATO DELL'AMBIENTE IL DIRIGENTE GENERALE

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, 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";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per il Piano Regolatore Portuale del Porto di Cinisi-Terrasini da realizzarsi nei Comuni di Cinisi e Terrasini (PA), località Golfo di Castellammare, presentata dai Comuni di Cinisi e Terrasini in data 20 luglio 1999;

VISTA la nota n. 22250 della Regione Siciliana del 26 novembre 1999, pervenuta il 14 dicembre 1999, con cui si esprime un parere interlocutorio con richiesta di approfondimenti;

VISTA la nota n. ST/408/30194 del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 dicembre 1999, pervenuta in data 21 dicembre 1999, con cui si esprime parere interlocutorio con richiesta di approfondimenti;

VISTO il parere n. 359 formulato, in data 4 maggio 2000, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dai Comuni di Cinisi e Terrasini;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante il Piano Regolatore Portuale del porto di Cinisi Terrasini, in variante di quello approvato nel 1968;

osservato che:

- il Porto di Cinisi-Terrasini, situato ad Ovest della città di Palermo all'interno del Golfo di Castellammare, ricade all'interno di un territorio diviso amministrativamente tra i comuni di Cinisi e di Terrasini;

- la struttura portuale esistente presenta gravi problemi di navigabilità e sicurezza delle imbarcazioni per l'esposizione al moto ondoso in condizioni meteorologiche avverse e per i continui fenomeni di interrimento che hanno richiesto diversi interventi di manutenzione;
- lo studio di impatto ambientale riguarda il Piano Regolatore Portuale del porto di Cinisi Terrasini, congiuntamente adottato dal Comune di Terrasini in data 22/2/1995 e dal Comune di Cinisi in data 12/2/1995, con opere di completamento della struttura portuale esistente;
- il nuovo P.R.P. si configura come una variante al Piano Regolatore Portuale del porto di Terrasini approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 24/10/1968. Rispetto alle previsioni del P.R.P. vigente, la struttura portuale risulta incompleta soprattutto nella parte relativa all'imboccatura che è rimasta molto più ampia con fondali più bassi. All'interno del porto sono state inoltre realizzate (in condizioni di emergenza) opere che si discostano dalle previsioni (struttura e banchina di attracco per i mezzi di soccorso, edificio della Capitaneria di Porto, transetto nella parte terminale del molo di ponente);

considerato che:

- la Regione Siciliana, Assessorato Territorio e Ambiente ha fatto presente, che il Porto di Cinisi Terrasini è classificabile attualmente come porto di 2° categoria, 4° classe a valenza turistico peschereccia;
- non risultano al momento adottati dalla Regione Sicilia strumenti di programmazione regionale di settore che permettano di verificare i rapporti di coerenza tra previsioni di piani e progetto. Con riferimento alla bozza di Piano Regionale dei Trasporti del 1998, il progetto del porto di Cinisi-Terrasini si inserisce nella logica di "sistema" prevista dal programma che prevede anche la ristrutturazione e l'adeguamento funzionale delle strutture portuali esistenti;
- il P.R.P. adottato dai due Consigli Comunali nel 1995 non risulta pienamente congruente con gli strumenti urbanistici locali. Nel PRG del Comune di Terrasini è riportato un vecchio progetto del porto redatto autonomamente da Terrasini. In tale PRG di Terrasini è previsto il potenziamento della struttura portuale ed un incremento dell'offerta dei relativi servizi. Nel Comune di Cinisi è operante un programma di fabbricazione approvato nel 1978 che non contiene previsioni specifiche relative al porto. Nel 1999 è stato adottato dal Commissario ad Acta un progetto di massima di PRG di Cinisi nel quale sono previsti interventi per migliorare l'accessibilità al porto e alle spiagge. Nelle planimetrie di questo progetto di massima non è stato inserito il P.R.P. adottato dai due Consigli Comunali nel 1995, ma si rinvia a tale P.R.P. per i particolari riguardanti l'area demaniale marittima;
- per quanto riguarda il regime vincolistico, l'area interessata dalle opere è caratterizzata da una fitta rete di vincoli: il vincolo sulla protezione delle bellezze naturali (legge 29 giugno 1939 n.1497); il vincolo paesaggistico (legge 8/8/1985 n. 431) e quello antecedente alla Legge Galasso (con apposito Decreto del Presidente della Regione Sicilia del 9/8/1969 n 571 che dichiara l'area "di notevole interesse pubblico"); il vincolo archeologico (legge 1089 del 29/06/1039); il vincolo aeroportuale (Legge 58 del 4/02/1963). La realizzazione delle opere in progetto è pertanto subordinata all'autorizzazione da parte degli enti preposti;
- il nuovo P.R.P. prevede interventi di completamento dell'attuale struttura portuale, finalizzati al completamento dell'imboccatura, e alla sistemazione dell'ambiente circostante. Tali interventi hanno l'obiettivo di migliorare le condizioni di riparo e navigabilità delle imbarcazioni, di risolvere i problemi di interrimento del porto e di realizzare un approdo dotato di moderni servizi adeguati alla domanda della nautica da diporto;

mmw

SB AR



Ministero dell' Ambiente

- la soluzione prescelta per il completamento della struttura portuale prevede il prolungamento dei due moli convergenti (rispettivamente di 50 m il molo di sottoflutto e di 20 m il molo di sopraflutto) e la realizzazione di una diga foranea (lunga 160 m) parallela alla linea di costa e staccata dai due moli di levante e ponente;
 - all'interno del porto è previsto un ampio banchinamento con una struttura verticale di riva e la relativa pavimentazione della parte a tergo che comporta l'eliminazione di alcune spiaggette esistenti. Per riparare la perdita degli arenili interni al porto, sono stati previsti il trasferimento delle sabbie sulla spiaggia Magaggiari, in aderenza alla radice del molo esistente, e la realizzazione di un transetto esterno finalizzato all'accrescimento della spiaggia stessa;
 - è prevista la realizzazione di pontili galleggianti con relativi servizi per le imbarcazioni da diporto e i pescherecci. I posti barca attualmente disponibili nel porto sono 272 (di cui 72 barche da pesca e 200 barche da diporto). I nuovi posti barca previsti nel progetto sono 529 (di cui 220 barche da pesca e 309 turistiche). L'intervento determinerà pertanto un incremento del 94 % del numero di posti barca disponibili;
 - sono state individuate due fasi di attuazione. La prima fase include la realizzazione e il completamento delle opere di difesa portuale; la seconda fase include le banchine per l'attracco dei natanti e la rettifica dei fondali. I tempi di realizzazione previsti sono di 1-2 anni e il costo stimato delle opere è di 30 miliardi;
 - il territorio ha subito numerose trasformazioni antropiche per la presenza di un fitto tessuto di strutture per l'edilizia abitativa e di una complessa rete infrastrutturale che comprende l'aeroporto di Falcone Borsellino, l'autostrada Palermo-Mazara del Vallo, la linea ferrata Palermo-Trapani, la strada di comunicazione a ridosso della costa;
 - la costa, costituita principalmente da calcari mesozoico-terziari, è alta e rocciosa con falesie soggette ad erosione, ripidi pendii e grotte marine. La zona strettamente a ridosso del porto è costituita da sabbie originatesi dall'erosione delle ripe calcarenitiche presenti nella costa a nord;
 - dai rilevamenti effettuati prevalentemente in estate risulta, che l'area è soggetta ad una corrente di fondo ed ad una superficiale che da nord si muove verso sud, tangenzialmente alla linea di costa;
 - le biocenosi del luogo sono quelle tipiche dei fondali costieri della fascia settentrionale della Sicilia con la sequenza continua che passa dalle sabbie mediolitorali alle sabbie fini ben classate, attraverso le sabbie fini di alto livello. Il popolamento animale è paucispecifico e a bassa diversità. La prateria di Posidonia oceanica, impiantata prevalentemente su substrato roccioso, è presente nei settori a ponente e a levante all'esterno del porto; in prossimità della linea di costa però si presenta piuttosto rada;
 - nell'area di Terrasini si riscontrano tracce della vegetazione originaria di macchia mediterranea mentre il territorio di Cinisi è occupato per la maggior parte dall'aeroporto. Il litorale e le spiagge costituiscono un importante elemento di naturalità residua e mantengono un elevato valore paesaggistico e ambientale;
 - nel bacino portuale sono stati localizzati i resti di relitti archeologici tra i quali due navi di carico risalenti al I e al III sec. A.C. con numerose anfore romane in parte recuperate ed esposte al museo di Terrasini;
- valutato che:**
- l'analisi della domanda deve essere aggiornata e completata sia per quanto riguarda il settore turistico che per quello commerciale, anche alla luce delle opere portuali previste e/o in via di realizzazione nei territori limitrofi;

- lo studio di impatto ambientale deve essere integrato con uno studio della viabilità connessa che assicuri idonei accessi alle infrastrutture portuali alle aree di parcheggio adeguate alla domanda indotta dai servizi nautici offerti, entrambe comunque rispettosi delle esigenze di sicurezza e delle altre funzioni urbane del territorio interessato;
- nello studio di impatto ambientale manca una adeguata trattazione degli impatti relativi alle attività di cantiere. Risulta pertanto necessario includere indicazioni approfondite sul bilancio dei materiali (con i volumi dei materiali da utilizzare e movimentare, compresi i dragaggi), sugli impatti causati dalle attività di cantiere sull'ambiente marino e costiero, e sui relativi interventi di mitigazione;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere interlocutorio negativo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota della Regione Siciliana del 26 novembre 1999, pervenuta il 14 dicembre 1999, in cui si esprime un parere interlocutorio negativo:

da parte di questa Amministrazione si rileva in primo luogo l'assenza, fra gli elaborati progettuali, di un'adeguata analisi costi-benefici, certamente indispensabile per un'opera di tale importanza, che giustifichi la scelta progettuale operata in relazione ad altre possibili soluzioni.

Appare abbastanza soddisfacente la parte relativa ai rilievi morfo-batimetrici e correntometrici, reputando completa l'analisi della dinamica costiera e del bacino sedimentario nell'ambito dell'unità fisiografica di pertinenza.

Manca invece un'organica trattazione degli impatti di cantiere con l'indicazione approfondita dei volumi dei materiali da utilizzare e/o da movimentare.

Lo stesso si può dire a proposito degli impatti da rischio di incidenti legati sia alle varie fasi di esecuzione dei lavori, sia alle normali attività di esercizio della struttura portuale.

L'ipotesi di ampliamento della spiaggia Magaggiari, in adiacenza alla radice del molo di levante, mediante l'utilizzazione delle sabbie prelevate dalle due spiaggette interne al porto, merita un maggior approfondimento tecnico, con particolare riferimento all'efficacia temporale dell'intervento, così come andrebbero meglio valutate le opere di vivificazione previste, relativamente alla loro interazione con la scarpata sabbiosa di levante.

Suscita, inoltre, non poche perplessità la previsione di pavimentare per intero tutta l'area a ridosso della banchina di riva a discapito delle spiagge esistenti, regolarmente fruite, con particolare riguardo alla struttura alberghiera esistente.

Una scelta così drastica non appare giustificata da un adeguato utilizzo dell'area da pavimentare che appare disadorna e priva di una qualche destinazione funzionale, oltre che poco sfruttata per offrire servizi accessori adeguati alla nautica di diporto.

Andrebbe probabilmente ricercata una soluzione di minore impatto, che assecondi gradualmente la naturale trasformazione delle aree attualmente sfruttate per la balneazione in aree di supporto alle attività portuali e ricreative, ricercando anche una maggiore integrazione Porto-Città soprattutto sotto il profilo della viabilità.

Manca infatti uno studio approfondito dell'interconnessione della struttura portuale in argomento con il tessuto urbano a tergo della stessa in termini di parcheggi, strade di accesso e di servizi ad essa connessa, come pure è assente ogni ipotesi di riqualificazione dell'area circostante.

MMW
GBAP



Ministero dell' Ambiente

Appare, invece, condivisibile, in linea di massima, la previsione progettuale di una struttura antemurale a protezione dell'imboccatura portuale.

Pur in assenza di adeguate motivazioni tecnico-economiche che giustifichino sia il mantenimento della struttura posizionata a dente, in prossimità dell'imboccatura, a suo tempo realizzata con carattere di urgenza e provvisorietà per attenuare l'agitazione interna, sia la realizzazione di un'analoga struttura contrapposta, motivazioni che potrebbero intuitivamente ricercarsi in un prevedibile minor costo di realizzazione per la minore estensione della diga antemurale, il dispositivo prescelto è, comunque, quello che assicura la minore interferenza possibile con le correnti litoranee, il maggior ricambio idrico all'interno del porto ed una doppia possibilità di ingresso in funzione delle condizioni meteomarine.

Tale previsione dovrà, comunque, in sede di progettazione esecutiva, essere adeguatamente corredata da opportuno studio su modello matematico che verifichi anche le agitazioni interne in corrispondenza di precise scelte progettuali che, in sede di proposta, non appaiono sufficientemente definite.

Infine la dislocazione dei pontili galleggianti non appare come la più funzionale, potendosi certamente ricercare soluzioni diverse che meglio sfruttino l'area protetta che si intende creare, determinando un maggior numero di posti barca;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 dicembre 1999, pervenuto in data 21 dicembre 1999, con cui si esprime parere interlocutorio alla richiesta di valutazione di impatto ambientale in quanto:

- si fa presente la necessità che tale progetto venga revisionato e maggiormente approfondito al fine di rendere le opere previste a terra maggiormente compatibili con il contesto paesistico e ambientale tutelato, concordando con quanto comunicato dalla Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Palermo-Sez. per i beni paesaggistici, naturali e urbanistici con nota n. 4600/I del 13 novembre 1999, qui pervenuta in data 30 novembre prot. n. ST/408/29064, in merito alla necessità di una revisione progettuale che tenga conto delle seguenti prescrizioni:

- impiego di strutture e uso di materiali "che si prestino a eventuali interventi di reversibilità;*
- considerevole riduzione delle opere riguardanti le previste banchine e infrastrutture legate alle attività portuali, "privilegiando la realizzazione di opere che, tenendo nel dovuto conto l'attuale situazione dei luoghi, siano mirate anche alla puntuale valorizzazione e riqualificazione dei tratti di costa attualmente utilizzate per attività balneari";*

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

HW

GS AR

ESPRIME

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto per il Piano Regolatore Portuale del Porto di Cinisi Terrasini da realizzarsi nei Comuni di Cinisi e Terrasini (PA), località Golfo di Castellammare, presentata dai Comuni di Cinisi e Terrasini, sulla base delle seguenti motivazioni:

per quanto riguarda la diga foranea:

- a fronte delle alternative progettuali considerate, la soluzione progettuale proposta, che consiste in una diga foranea parallela alla linea di costa, appare congruente con l'obiettivo di diminuire la sedimentazione all'interno del bacino portuale del materiale sabbioso trasportato dalle correnti (almeno nel periodo estivo, secondo i dati riportati nello studio di impatto ambientale);
- tuttavia, la trattazione degli aspetti ambientali risulta carente in relazione alla funzionalità delle opere nelle varie condizioni stagionali (in particolare in condizioni di forti mareggiate e venti forti) e agli effetti delle opere previste sulla geomorfologia costiera (in particolare sul regime erosivo della costa a nord del porto, sulla caletta immediatamente a ridosso del molo di ponente, dove è previsto il nuovo sbocco del torrente Furi, e sulla spiaggia di Magaggiari);
- al fine di acquisire un quadro conoscitivo più completo della funzionalità della diga foranea e al fine di evitare effetti collaterali risultano pertanto necessari i seguenti studi di approfondimento;
- reperimento di dati correntometrici e anemometrici coprendo almeno un anno intero compresa la stagione invernale (temperatura dell'acqua, dinamica delle correnti, altezza e frequenza del moto ondoso, frequenza e forza dei venti prevalenti);
- elaborazione di uno studio (con il supporto di una modellazione) che permetta di verificare il dimensionamento della diga foranea e la sua corretta ubicazione in termini di orientamento e distanza dai due moli esistenti, analizzando le correnti risultanti, i fenomeni diversificatori generati dalle correnti secondarie, il ricambio idrico dell'area portuale, il controllo dell'interrimento interno al porto, l'accessibilità e la navigabilità del bacino portuale, l'interazione della diga con la tendenza evolutiva della morfologia della costa (con particolare riferimento all'efficacia del ripascimento del nuovo tratto della spiaggia di Magaggiari e agli effetti erosivi determinati dal moto ondoso sul settore nord);
- elaborazione di uno studio geologico ed idrogeologico dell'entroterra che prenda in considerazione i seguenti aspetti: caratteri pluviometrici, soprattutto in riferimento alle piogge intense e alle portate estreme del torrente Furi; portate solide e carico inquinante del torrente Furi; effetti della diversione del Torrente Furi sul sistema ambientale della caletta immediatamente a ridosso del molo di ponente; caratteri del reticolo drenante minore e della relativa azione sul modellamento della costa; verifica dell'esistenza di eventuali sorgenti sottomarine lungo la costa tra Torre Molinazzo e Punta di Grotta Perciata;
- revisione del sistema di vivificazione delle acque interne al porto in relazione alla qualità delle acque e alla luce delle possibili interferenze con il canale collettore delle acque bianche del torrente Furi e agli interventi di ripascimento della spiaggia di Magaggiari. Sistemi di raccolta e trattamento delle acque di sentina;

per quanto riguarda la sistemazione interna al porto:

- seppure già soggetto a forte pressione antropica, il tratto di costa in corrispondenza della darsena turistica presenta ancora elementi di pregio che, a seguito della realizzazione dell'opera, subirebbero evidenti trasformazioni;

NW
B KR



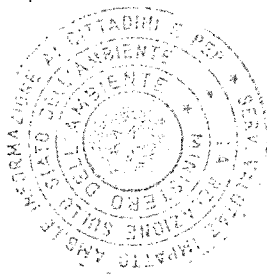
Ministero dell' Ambiente

- gli impatti più rilevanti riguardano una eccessiva cementificazione della linea di costa, l'eliminazione dell'arenile situato all'interno dell'area portuale, utilizzato anche per la balneazione, e la perdita di valore paesaggistico dell'area litoranea;
- è necessaria pertanto la revisione del progetto di sistemazione interna al porto al fine di ridurre gli impatti paesaggistici e ambientali, valorizzando e riqualificando l'area costiera per incrementare, piuttosto che depauperare, l'attrattiva turistica del territorio;
- a questo scopo devono essere previste una considerevole riduzione delle aree di banchina, la riorganizzazione degli spazi interni al porto per un più razionale sfruttamento delle aree dedicate alla nautica da diporto e ai pescherecci, e la messa in atto di interventi di riqualificazione dei tratti di costa attualmente utilizzati per le attività balneari;

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di una nuova domanda di pronuncia sulla compatibilità ambientale ed alla successiva favorevole pronuncia da parte del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministero per i beni culturali ed ambientali;
- che la nuova domanda di pronuncia comprenda la:
 - presentazione di elaborati di progetto e dello studio di impatto ambientale che tengano adeguatamente conto delle osservazioni riportate nelle premesse;
 - documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Siciliana;
- che il presente provvedimento sia comunicato ai Comuni di Cinisi e Terrasini, al Ministero lavori pubblici Direzione Generale Opere Marittime, al Ministero dei trasporti Direzione Demanio e Porti e alla Regione Siciliana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art.5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li **23 GIU. 2000**



La presente copia fotostatica composta
di N. fogli è conforme al
suo originale
Roma, li

IL DIRETTORE GENERALE

Maria R. Vittoria

MM
GB AR