



Ministero della Transizione Ecologica

* * *

Parere n. 224 del 18 marzo 2022

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Parere tecnico</i></p> <p style="text-align: center;">Comune di Isola delle Femmine. Progetto esecutivo per il Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto (ai sensi dell'art. 5 della L.R. 21/98) riguardante i lavori di potenziamento del tratto esistente della diga foranea - prolungamento della stessa dalla prog. 92,00 m alla prog. 380,00 m, riqualifica della mantellata della nuova diga di sottoflutto</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 5296</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Comune di Isola delle Femmine</p>

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

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

-il D. Lgs. n. 152 del 03/04/2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e in particolare l'art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS), e ss.mm.ii. (d'ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006);

- i nota Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

PREMESSO che:

- il Comune di Isola delle Femmine con nota prot.n.4438 del 13/05/2020 ha presentato, ai sensi dell'art.25, comma 5 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., domanda di proroga della validità del decreto di compatibilità ambientale della Regione Sicilia D.R.S. n. 1298 del 18.12.2009 relativo al progetto di “ *Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto (ai sensi dell'art. 5 della L.R. 21/98) riguardante i lavori di potenziamento del tratto esistente della diga foranea – prolungamento della stessa dalla prog. 92,00 m alla prog. 380,00 m, riqualifica della mantellata della nuova diga di sottoflutto*” per un periodo di ulteriori 5 anni; tale decreto è stato già prorogato per 5 anni con D.A. n. 181/GAB del 15/05/2015 sul progetto definitivo; pertanto, la proroga richiesta è la seconda e con riferimento al progetto esecutivo; contestualmente il Comune ha presentato anche una richiesta di attivazione della procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. riguardante gli adeguamenti tecnici introdotti con il progetto esecutivo;

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/35693 in data 18/05/2020;

- la domanda è stata successivamente perfezionata con note prot.n.8156 del 02/09/2021, prot.n.8456 del 10/09/2021 e prot.n.9835 del 19/10/2021, acquisite rispettivamente con prot. n. MATTM/93635 del 03/09/2021, prot. n. MATTM/100277 del 20/09/2021 e prot. n. MATTM/113024 del 19/10/2021;

- la Divisione con nota prot. n. MATTM/120645 del 05/11/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/5404 in data 05/11/2021, ai fini delle determinazioni della stessa Divisione e della predisposizione del decreto di proroga dei termini di validità del provvedimento di VIA, ha chiesto alla Commissione di stabilire se, alla luce della documentazione fornita, si possano ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura di VIA conclusa, e se vi siano, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta con gli adeguamenti tecnici proposti con la citata istanza di valutazione preliminare; ai fini dello svolgimento dell'istruttoria tecnica di competenza della Commissione, la Divisione ha inoltre trasmesso le note del Comune di Isola delle Femmine sopracitate e ha comunicato la pubblicazione sul sito internet istituzionale della relativa documentazione allegata;

- con la stessa nota prot. n. MATTM/120645 del 05/11/2021, la Divisione ha chiesto, altresì, al Ministero della Cultura il nulla osta tecnico alla concessione della proroga richiesta, ai fini della predisposizione di un nuovo decreto interministeriale di proroga, in coerenza con quanto stabilito all'art. 25, comma 5 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

- sempre con la stessa nota la Divisione fa presente che:

- nelle more del perfezionamento dell'istanza di proroga, il Comune di Isola delle Femmine con nota prot.n.4508 del 15/05/2020, ha richiesto alla Direzione Generale per il Mare e le Coste (MAC) del Ministero, di esprimersi in merito alla possibilità di disapplicare quanto previsto dall'art.5 del giudizio di compatibilità ambientale e VINCA del D.R.S. 1298 del 18/12/2009, connesso all'attuazione della procedura di cui all'art. 6, paragrafo 4, della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", in materia di Misure di Compensazione;
- con nota prot. n. MATTM/37993 del 25/05/2020 la Direzione Generale per il Mare e le Coste (MAC) segnalava, in prima istanza, l'esclusiva competenza regionale sul tema, in quanto l'art. 5. del DPR n. 357/97 e s.m.i., in materia di Valutazione di Incidenza (VIncA), delega alle Regione Province Autonome la competenza in merito all'espletamento di detta procedura, e, nel segnalare diverse perplessità in merito alla Valutazione di Incidenza eseguita a suo tempo, rimaneva in attesa di acquisire puntuali chiarimenti da parte del Dipartimento Ambiente della Regione Siciliana al fine di uniformare l'intera procedura agli indirizzi ed orientamenti comunitari, in materia di Valutazione di Incidenza;
- a tal proposito la Regione Siciliana con note prot.n.060393 del 15/10/2020 e prot.n.063185 del 28/10/2020, ha riscontrato la richiesta di chiarimenti di cui sopra, pertanto, con nota prot. n. MATTM/93731 del 16/11/2020, la Direzione Generale per il Mare e le Coste (MAC) segnalava l'intenzione di procedere all'archiviazione dell'istanza di avvio della procedura di cui all'art. 6 paragrafo 4 della Direttiva 92/43/CEE relativa al "Progetto esecutivo per il Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto del Comune di Isola delle Femmine", riscontrando tuttavia che detta archiviazione sarebbe stata possibile solamente a esito dell'emanazione ex novo di un provvedimento ai sensi dell'art. 6.3 della Direttiva 92/43/CEE o della rettifica del provvedimento autorizzatorio già espresso, nell'ambito della quale avrebbe dovuto essere data evidenza delle nuove conclusioni raggiunte in merito alla procedura di Valutazione di Incidenza e dello stralcio della prescrizione con la quale era stata richiesta la notifica alla Commissione europea del progetto di ripristino della prateria di posidonia;
- a conclusione della vicenda, con prot. n. 24777 del 23/04/2021, acquisita con prot. n. MATTM/42630 del 23/04/2021, l'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente del Dipartimento dell'Ambiente della Regione Siciliana, trasmetteva il decreto assessoriale n. 46/Gab del 01/04/2021, recante modifica del giudizio positivo di compatibilità ambientale ex art. 25 del D. Lgs. n.152/2006 coordinato con la valutazione d'incidenza ambientale ex art. 5 del D.P.R. 357/97, di cui al D.R.S. 1298 del 18/12/2009, per il suddetto progetto e contestualmente ne comunicava la pubblicazione ai sensi dell'art. 68 comma 4 della legge regionale n. 21/2014 e s.m.i. sul sito istituzionale del medesimo Assessorato; al fine di ottenere la proroga del provvedimento di VIA il proponente ha allegato all'istanza la seguente documentazione: Motivazione della richiesta di proroga; Relazione tecnico-ambientale; Copia della ricevuta di avvenuto pagamento del contributo per l'istruttoria di riesame del suddetto provvedimento di VIA;

- la Divisione con nota prot. n. MATTM/134007 del 01/12/2021, acquisita con prot. n. CTVA/5801 in data 01/12/2021 ha comunicato la pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione attinente sia al procedimento di proroga che alla valutazione preliminare ex art. 6 comma 9 del D. Lgs. n. 152/2006 riguardante gli adeguamenti tecnici introdotti con il progetto esecutivo;

- la Divisione con nota prot. n. MATTM/136349 del 06/12/2021, acquisita con prot. n. CTVA/5890 in data 06/12/2021 ha chiesto al Comune di trasmettere anche a questa Direzione Generale, tutta la documentazione trasmessa con vostra nota 4508 del 15/05/2020 ed indirizzata alla Direzione Generale per il Patrimonio Naturalistico Divisione III – Biodiversità, flora e fauna, CITES;

RILEVATO che il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione del proponente al fine di fornire riscontro a quanto richiesto dalla Divisione in merito alla proroga richiesta;

- Allegati alla nota prot.n.4438 del 13/05/2020 acquisita con prot. n. MATTM/35693 in data 18/05/2020:

- Lista di controllo, compilata ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs. 152/2006 sul progetto esecutivo per le modifiche apportate;
 - Allegato 1 – Stato attuale porto di Isola delle Femmine;
 - Allegato 2 – Foto danni alle imbarcazioni all'interno del porto di Isola delle Femmine e stato di agitazione interno al porto durante delle mareggiate degli ultimi anni;
 - Allegato 3 – Certificazione della Capitaneria di Porto di Palermo sullo stato di pericolo con provvedimento n.5996 del 21.02.2001;
 - Allegato 4 – Planimetria progetto di massima per la messa in sicurezza del porto di Isola delle Femmine;
 - Allegato 5 - D.D.G. 1212 del 27.10.2003 del Dipartimento Regionale Urbanistica – Servizio 10, parere favorevole sul progetto di Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto;
 - Allegato 6 - D.R.S. n.1298 del 18.12.2009, giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni;
 - Allegato 7 – Approvazione in linea tecnica dalla Commissione Regionale Lavori Pubblici con Parere n. 95 reso nelle adunanze del 09 e 23 settembre 2009, 26 maggio 2010, 07 e 21 febbraio 2011 e 25 luglio 2011 del progetto definitivo;
 - Allegato 8 - D.A. n. 181/GAB del 15.05.2015, proroga alla validità del giudizio di compatibilità ambientale;
 - Allegato 9 – Inserimento del progetto di messa in sicurezza del porto nel Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità approvato con Delibera Giunta Regionale n. 247 del 27.06.2017;
 - Allegato 10 – Finanziamento al comune di Isola delle Femmine da parte del Fondo di Rotazione;
 - Allegato 11 – Report prove su modello fisico eseguite presso i laboratori dell'Università degli Studi di Catania sulla sezione tipo del prolungamento della diga foranea di sopraflutto;
 - Allegato 12 – Sezione tipo prolungamento diga foranea P.E.;
 - Allegato 13 – Sezione tipo testata diga foranea P.E.;
 - Allegato 14 – Planimetria delle opere in progetto con modifiche berma di sommità;
 - Allegato 15 – Raffronto massiccio di sovraccarico e muro paraonde P.E. e P.D.;
 - Allegato 16 – Planimetria raffronto impronta opere P.E. e P.D.;
 - Allegato 17 – Raffronto diga sottoflutto P.E. e P.D.;
 - Allegato 18 – Raffronto sezione tipo diga sottoflutto P.E. e P.D.;
 - Allegato 19 – Raffronto riserva idrica ed antincendio P.E. e P.D.;
 - Allegato 20 – Raffronto quota pavimentazione massiccio di sovraccarico;
 - Allegato 21 – Inquadramento delle aree di cantiere;
 - Allegato 22 – Rilievo aerofotogrammetrico area prefabbricazione massi prevista in P.D.;
 - Allegato 23 – Verbale riunione del 29.04.2020 con indicazione sulla nuova area di cantiere;
 - Allegato 24 – Rilievo aerofotogrammetrico nuova area di prefabbricazione massi prevista in P.E.;
 - Allegato 25 – Percorso stradale area di prefabbricazione massi – porto di Isola delle Femmine;
- Allegati alla nota prot.n.8456 del 10/09/2021 acquisita con prot. n. MATTM/100277 in data 20/09/2021 (documentazione già trasmessa con nota prot.n.4508 del 15/05/2020 alla Direzione Generale per il Mare e le Coste):
- Allegato 1 – Stato attuale porto di Isola delle Femmine;
 - Allegato 2 – Foto danni alle imbarcazioni all'interno del porto di Isola delle Femmine e stato di agitazione interno al porto durante delle mareggiate degli ultimi anni;
 - Allegato 3 – Certificazione della Capitaneria di Porto di Palermo sullo stato di pericolo con provvedimento n.5996 del 21.02.2001;
 - Allegato 4 – Planimetria progetto di massima per la messa in sicurezza del porto di Isola delle Femmine;
 - Allegato 5 - D.D.G. 1212 del 27.10.2003 del Dipartimento Regionale Urbanistica – Servizio 10, parere favorevole sul progetto di Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto;
 - Allegato 6 – D.M. del 24/07/2002 di istituzione dell'Area Marina Protetta denominata “Capo Gallo – Isola delle Femmine” (G.U. n. 285 del 05/12/2002);
 - Allegato 7 – Copia All. 1.7.3.1 - Studio sull'ecosistema marino e valutazione d'incidenza ambientale;
 - Allegato 8 – Copia All. 1.7.3.2 – Interferenze opere – biocenosi marine;

- Allegato 9 – Copia All. 1.7.3.3 – Integrazione allo Studio sull'ecosistema marino e valutazione di Incidenza ambientale;
 - Allegato 10 – Copia All. 1.7.3.4 – Progetto di reimpianto e monitoraggio della prateria di *Posidonia oceanica* nel Golfo di Palermo;
 - Allegato 11 - D.R.S. n.1298 del 18.12.2009, giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni;
 - Allegato 12 – Approvazione in linea tecnica dalla Commissione Regionale Lavori Pubblici con Parere n. 95 reso nelle adunanze del 09 e 23 settembre 2009, 26 maggio 2010, 07 e 21 febbraio 2011 e 25 luglio 2011 del progetto definitivo;
 - Allegato 13 - D.A. n. 181/GAB del 15.05.2015, proroga alla validità del giudizio di compatibilità ambientale;
 - Allegato 14 – Inserimento del progetto di messa in sicurezza del porto nel Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità approvato con Delibera Giunta Regionale n. 247 del 27.06.2017;
 - Allegato 15.1 – Rilievo *Multibeam* eseguito nel 2019 nei fondali interessati dalle opere in progetto nello specchio acqueo antistante il porto di Isola delle Femmine;
 - Allegato 15.2 – Rilievo Side Scan Sonar eseguito nel 2019 nei fondali interessati dalle opere in progetto nello specchio acqueo antistante il porto di Isola delle Femmine;
 - Allegato 15.3 – Rilievo Sub Bottom Profiler eseguito nel 2019 nei fondali interessati dalle opere in progetto nello specchio acqueo antistante il porto di Isola delle Femmine;
 - Allegato 16.1 – Rilievo *Multibeam* nell'area del Golfo di Palermo individuata dal C.I.S.A.C. per la riforestazione della prateria di *Posidonia oceanica*;
 - Allegato 16.2 – Rilievo *Side Scan Sonar* nell'area del Golfo di Palermo individuata dal C.I.S.A.C. per la riforestazione della prateria di *Posidonia oceanica*;
 - Allegato 17 – Planimetria raffronto impronta opere P.E. e P.D.;
 - Allegato 18 – Carta delle principali biocenosi marine aggiornata al 2019;
 - Allegato 19 – Superficie di prateria di *Posidonia oceanica* interessata dalle opere previste in progetto esecutivo;
 - Allegato 20 – Elenco Allegati
- Allegati alla nota prot.n.9835 del 19/10/2021 acquisita con prot. n. MATTM/113024 in data 19/10/2021;
- All.b.3.25 - Relazione di confronto tra il contesto ambientale attuale e quello analizzato in sede di VIA;
 - All.b.3.26 - Valutazione dell'impatto acustico aggiornata al 2021;
- Allegati alla nota del Proponente del 03/03/2022 acquisita al prot. n. 28565 del 07/03/2022 trasmessa dalla Divisione alla CTVA e al MiC con nota del 10/03/2022 acquisita al prot. n. 1410/CTVA del 10/03/2022:
- All. B.1.1 Relazione Geologica;
 - All B.4.1 Indagini geofisiche 2019 redatte da Sigma Ingegneria s.r.l. – Relazione;
 - All B.4.2 Planimetria rilievo morfo-batimetrico *Multi-Beam* - porto di Isola delle Femmine 2019;
 - All B.4.3 Planimetria rilievo morfo-batimetrico *Multi-Beam* fotomosaico - porto di Isola delle Femmine 2019;
 - All B.4.4 Planimetria rilievo morfo-batimetrico *Multi-Beam* con ortofoto - porto di Isola delle Femmine 2019;
 - All B.4.5 Planimetria rilievo morfo-batimetrico *Multi-Beam* ortofoto ed opere in progetto - porto di Isola delle Femmine 2019;
 - All B.4.6 Planimetria rilievo morfo-batimetrico *Multi-Beam* con opere in progetto - porto di Isola delle Femmine 2019;
 - All B.4.7 Planimetria rilievo morfo-sedimentologico con *Side Scan Sonar* - porto di Isola delle Femmine 2019;
 - All B.4.8 Planimetria rilievo morfo-sedimentologico *Side Scan Sonar* con le opere in progetto - porto di Isola delle Femmine 2019;
 - All B.4.9 Profili *Sub Bottom Profiler* - porto di Isola delle Femmine 2019;
 - All B.4.10 Rotte di navigazione *Sub Bottom Profiler* - porto di Isola delle Femmine 2019;
 - All B.4.11 Planimetria rilievo magnetometrico - porto di Isola delle Femmine 2019;

CONSIDERATO che per il progetto in questione:

- con il D.R.S. n. 1298 del 18/12/2009 del Dipartimento Regionale Territorio ed Ambiente della Regione Siciliana – Servizio 2 V.A.S. V.I.A., è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto in oggetto, fissando in 5 anni il termine per la realizzazione del progetto, a decorrere dalla data di pubblicazione dello stesso sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

- con il D.A. Territorio Ambiente n.181/GAB del 15/05/2015, il termine della validità del D.R.S. n. 1298 del 18/12/2009 è stato prorogato per ulteriori 5 anni;

CONSIDERATO anche che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

RILEVATO che la Relazione di confronto tra il contesto ambientale attuale e quello analizzato in sede di VIA è stata impostata riportando integralmente il contesto ambientale già oggetto dello Studio di Impatto Ambientale, relativo pertanto al periodo precedente al 2009 (in corsivo), e intercalando alla fine di ogni paragrafo il relativo “Quadro di riferimento” aggiornato al 2021 che si conclude con un commento (in grassetto) di confronto con quello passato; in Appendice della Relazione è riportato un riepilogo schematico della cronistoria del progetto comprensiva di tutti i passaggi tecnico-amministrativi e pareri relativi agli aspetti ambientali ed alle relative procedure approvative concluse ed in corso, i più significativi dei quali sono riportati in allegato;

RILEVATO che, tra i vari elaborati presentati, il Proponente relativamente alle motivazioni della domanda di proroga riporta che:

- il progetto della messa in sicurezza del porto di Isola delle Femmine è stato inserito nel Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità approvato con Delibera Giunta Regionale n. 247 del 27.06.2017 ed è in corso la verifica, ai sensi dell'articolo 26 del D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., per rendere il progetto cantierabile;

- infatti, l'Amministrazione Comunale, dopo l'approvazione del progetto definitivo, ha più volte richiesto il finanziamento dell'opera, senza successo. A seguito dell'Aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità da parte della Giunta Regionale, con deliberazione n.247 del 27.06.2017, nel quale è stato inserito l'intervento di messa in sicurezza del Porto di Isola delle Femmine, e a seguito della conseguente attivazione del fondo di rotazione per le spese occorrenti per la definizione del progetto da parte dell'Assessorato Infrastrutture e Mobilità sono stati finanziati all'Amministrazione Comunale i fondi necessari per definire il Progetto Esecutivo. Data questa attivazione l'Amministrazione Comunale ha proceduto alla redazione delle indagini strumentali geofisiche (*Multi-Beam, Side-Scan-Sonar, Sub-bottom Profiler* e Magnetometriche) e all'affidamento di uno studio archeologico sui fondali interessati dalle opere in progetto per ottenere il parere da parte della Soprintendenza del Mare.

- inoltre, l'Amministrazione ha affidato al Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura dell'Università degli Studi di Catania la redazione di uno studio su modello fisico in canaletta della sezione tipo del tratto di prolungamento della diga foranea di sopraflutto prevista nel progetto di messa in sicurezza, al fine di ottimizzare la stabilità ed il funzionamento della stessa.

- la Soprintendenza del Mare a seguito della trasmissione delle indagini e della relazione archeologica sui fondali interessati dalle opere in progetto ha espresso parere favorevole alla realizzazione delle opere, prot.n.1033 del 16/04/2020;

- il progetto esecutivo, datato gennaio 2018 e stato consegnato all'Assessorato Regionale Infrastrutture da parte del Comune di Isola delle Femmine per la richiesta di finanziamento, è stato aggiornato nel 2020 con

riferimento alle nuove norme tecniche NTC 2018 e sulla scorta delle nuove indagini effettuate e delle prove sul modello fisico condotte dall'Università di Catania;

CONSIDERATO che per quanto riguarda il progetto in questione:

Il porticciolo di Isola delle Femmine si trova alla radice di ponente del piccolo promontorio (Punta del Passaggio) proteso verso l'isolotto dal quale il Comune prende il nome e che limita la baia di Carini, situata tra il Golfo di Castellammare e il Golfo di Palermo. Il bacino interno è attualmente ridossato da due opere foranee, il molo di sopraflutto radicato a Nord dello specchio liquido portuale che si sviluppa in direzione Est e il vecchio molo a gomito di fronte al centro dell'abitato. Il porto in questa configurazione si trova in condizioni di inagibilità in occasione di mareggiate provenienti dal settore compreso tra Maestrale, Tramontana e Grecale: infatti i pescatori sono costretti ad alare le imbarcazioni sugli scali già ad ottobre e a metterle a mare solo a primavera inoltrata, operando comunque in condizioni precarie e di insicurezza anche nella stagione estiva.

L'Amministrazione Comunale, nella determinazione di porre rimedio alle difficoltà degli operatori del porto, ha ritenuto di risolvere le problematiche relative al porto redigendo il progetto di completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto e la sua riqualificazione. Il progetto prevede, per la messa in sicurezza del porto, il prolungamento della diga foranea esistente fino alla progressiva 380.00 m. Con detto prolungamento si rende operativo tutto lo specchio liquido riparato attualmente dalla diga foranea e dal vecchio molo a gomito che, nella configurazione del progetto della messa in sicurezza, avrà la funzione di molo di sottoflutto. Lo specchio acqueo utilizzabile aumenterà dagli attuali 15.000 m² a circa 50.000 m². Tale estensione consentirà di risolvere le problematiche attuali in cui versa la flotta peschereccia stanziale di Isola delle Femmine e servirà per lo sviluppo turistico diportistico del porto. Il progetto prevede, inoltre, la riqualifica ed il potenziamento del tronco di diga foranea esistente e la realizzazione delle opere di banchinamento della stessa, necessarie per lo sviluppo delle attività marinare, secondo gli standard di sicurezza di un porto turistico peschereccio, garantendo così uno stato di agitazione interna tale da consentire l'utilizzo annuale del porto.

Il prolungamento della diga foranea del porto e la riqualifica della mantellata del molo di sottoflutto consentiranno la formazione di un ampio avamposto, molto utile per l'ingresso dei natanti in condizioni di mare difficile. Per migliorare le condizioni dello stato di agitazione i bacini portuali saranno definiti con banchine antiriflettenti. Il porto permetterà l'ormeggio di 92 unità da diporto e di 68 natanti da pesca;

RILEVATO che il Proponente ha presentato richiesta di avvio di procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente a modifiche progettuali introdotte sulla scorta delle nuove indagini effettuate e delle prove sul modello fisico condotte dall'Università di Catania, oltre che alla necessità di adeguare il progetto esecutivo alle nuove norme tecniche NTC 2018;

RILEVATO che con riferimento alla Relazione di confronto tra il contesto ambientale attuale e quello analizzato in sede di VIA, riguardo in particolare le biocenosi marine, sono stati forniti dal Proponente gli allegati n. 18 e n. 19;

Quadro di riferimento ambientale

Caratterizzazione climatica

Il Quadro di riferimento aggiornato rispetto al contesto ambientale del 2009 può ritenersi per nulla variato con riferimento alla caratterizzazione climatica, la quale per definizione fa riferimento a scale temporali di diversi decenni, motivo per cui un intervallo di una decina d'anni avrà scarsa influenza.

Qualità dell'aria

Per l'aggiornamento del quadro di riferimento ambientale riguardante la qualità dell'aria si è fatto riferimento ai dati ARPA relativi alla stazione di Isola delle Femmine per l'anno 2020. Dall'elaborazione dei dati risulta che il Valore Limite (VL) annuale di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ non è stato superato, mentre il Valore Limite (VL) giornaliero di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ è stato superato 9 volte nel corso dell'anno (al di sotto quindi del limite massimo di 35 superamenti nell'anno), mentre, per quanto riguarda il $\text{PM}_{2,5}$, il valore medio annuo è risultato anch'esso al di sotto dei limiti.

	STAZIONE DI ISOLA DELLE FEMMINE - ANNO 2020					
	U.M.	Limite annuale	Valori medi 2020	Limite giornaliero	N. superam. giorn. max.	N. superam Giorn.
$\text{PM}_{2,5}$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	25	10,09	/	/	/
PM_{10}	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	40	22,59	50	35	9

La stessa stazione di Isola delle Femmine ha anche restituito dati relativi a SO_2 , NO_2 , CO , NO_x , NO .

	STAZIONE DI ISOLA DELLE FEMMINE								
	U.M.	Limite annuale	Valori medi 2020	Limite giornaliero	N. superam. giorn. max.	N. superam. giorn.	Limite orario	N. superam. orari max.	N. superam. orari
SO_2	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 293K	/	1,03	125	3	0	350	24	0
NO_x	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 293K	/	40,85	/	/	/	/	/	/
NO	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 293K	/	13,71	/	/	/	/	/	/
NO_2	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 293K	40	19,45	/	/	/	200	18	0
CO	mg/m^3 293K		0,30	10	0	0	/	/	/

Dai dati disponibili, con riferimento sia alle polveri sottili che agli inquinanti quali SO_2 , NO_x , NO , NO_2 , CO , risulta che la qualità dell'aria nel comune di Isola delle Femmine è discreta. Quanto sopra descritto dimostra che, sostanzialmente, non vi sono state modifiche concrete rispetto al quadro di riferimento ambientale analizzato nello Studio di Impatto Ambientale del 2009.

Analisi della componente biotica e abiotica

Nel 2019 sono state eseguite delle indagini geofisiche, sismo-acustiche e magnetometriche nei fondali interessati dalle opere in progetto, i cui risultati, prodotti mediante l'elaborazione con *software* specialistici e conseguentemente interpretati, hanno permesso di realizzare alcuni dei documenti allegati all'istanza di cui alla nota 4508 del 15/05/2020 indirizzata per conoscenza alla MATTM (prot. MATTM/35352). In particolare, nella cartografia riportata negli allegati b.7.1 e b.7.2 è riprodotta la distribuzione delle biocenosi presenti sui fondali antistanti il porto di Isola delle Femmine, nell'allegato b.4.13 è riportata la documentazione fotografica delle stesse aree, mentre l'allegato b.4.1 è costituito da una relazione descrittiva delle attività eseguite, con indicazione della strumentazione impiegata e della sua modalità d'utilizzo. I rilievi effettuati nel 2019 hanno restituito un quadro assolutamente in linea con quello descritto nello Studio del 2009, a dimostrazione della sostanziale non variazione delle condizioni ambientali di riferimento.

Analisi di incidenza del SIC – ZPS ITA 020005 – Isola delle Femmine e del SIC ITA 020047 – Fondali di Isola delle Femmine e Capo Gallo

ID_VIP 5296 - Comune di Isola delle Femmine. Progetto esecutivo per il Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto (ai sensi dell'art. 5 della L.R. 21/98) riguardante i lavori di potenziamento del tratto esistente della diga foranea - prolungamento della stessa dalla prog. 92,00 m alla progr. 380,00 m, riqualifica della mantellata della nuova diga di sottoflutto

A oggi, il quadro delle aree e dei siti tutelati non è variato rispetto a quanto descritto nello Studio di Impatto Ambientale oggetto di valutazione nel 2009, pertanto, da questo punto di vista, il quadro ambientale è rimasto sostanzialmente invariato.

Ambiti di particolare interesse naturalistico

La Riserva Naturale di Isola delle Femmine e L'Area Marina Protetta di Capo Gallo – Isola delle Femmine continuano ad essere presenti e sostanzialmente invariate. Per quanto riguarda la AMP Capo Gallo - Isola delle Femmine, con decreto ministeriale 24 aprile 2012, pubblicato in GU n. 200 del 28 settembre 2012, la gestione dell'area marina protetta è stata definitivamente affidata al Consorzio di gestione, mentre la Capitaneria di porto di Palermo, precedente Gestore, assume un ruolo di supporto. Da quanto descritto, anche in questo caso si può affermare che rispetto al Quadro di riferimento ambientale descritto nello Studio di Impatto Ambientale valutato nel 2009, nulla è sostanzialmente variato.

Aspetti geologici

Per quanto riguarda gli aspetti geologici, assunta l'invariabilità di tali aspetti in una scala temporale così ridotta, è tuttavia stata realizzata una Relazione geologica aggiornata al 2020 e allegata all'istanza di proroga di cui alla nota 4508 del 15/05/2020 (prot. MATTM 35352). Da tale relazione (allegato b.1.1) si evince che, sostanzialmente, non vi sono state modifiche concrete rispetto al quadro di riferimento ambientale analizzato nello Studio di Impatto Ambientale del 2009.

Aspetti geomorfologici

Per quanto riguarda gli aspetti geomorfologici, sono stati realizzati una Relazione geologica aggiornata al 2020 e diversi studi e indagini, tutti allegati all'istanza di proroga di cui alla nota 4508 del 15/05/2020 (prot. MATTM 35352). Da tali documenti (allegati b.1.1 e da b.4.1 a b.4.11) si evince che, sostanzialmente, non vi sono state modifiche concrete rispetto al quadro di riferimento ambientale analizzato nello Studio di Impatto Ambientale del 2009.

Aspetti sedimentologici

Per quanto riguarda gli aspetti sedimentologici, sono stati realizzati nel 2019/2020 diversi studi e indagini, tutti allegati all'istanza di proroga di cui alla nota 4508 del 15/05/2020 (prot. MATTM 35352). Da tali documenti (allegati b.1.1 e da b.4.1 a b.4.11) si evince che, essenzialmente, non vi sono state modifiche sostanziali rispetto al quadro di riferimento ambientale analizzato nello Studio di Impatto Ambientale del 2009.

Valutazione dell'impatto acustico

Con riferimento alla valutazione di impatto acustico si è scelto di ripetere le simulazioni effettuate nel progetto definitivo. I risultati delle simulazioni sono riportati nella relazione di valutazione dell'impatto acustico (Allegato b.3.26). Nel tempo trascorso tra il progetto definitivo e quello esecutivo, non si sono verificate particolari variazioni nel tessuto urbano o nella destinazione d'uso delle aree oggetto di studio, né il Comune si è dotato di Piano di zonizzazione acustica, motivo per cui tutte le considerazioni fatte nello studio di impatto ambientale oggetto di valutazione nel 2009 rimangono ancora oggi valide. L'unica variazione degna di nota ai fini del progetto è stato il recupero di un'area di retrospiaggia che era in stato di semi abbandono e oggi è stata restituita alla fruizione dei cittadini come parco. Tale area, in fase di progetto definitivo, era stata immaginata come area di cantiere destinata alla realizzazione degli accropodi necessari per la realizzazione dell'opera, ma in seguito, come ampiamente già illustrato, si è scelto di individuare un'altra area già oggetto di cantierizzazione in occasione dei lavori di raddoppio del "Passante ferroviario per il collegamento tra il comune di Palermo e l'aeroporto Falcone Borsellino" (SIS, Italferr, RFI), peraltro ubicata al di fuori del centro urbano e non in prossimità del lungomare come invece era l'area individuata in precedenza. Per lo svolgimento delle simulazioni riferite sia alla fase ante operam sia alla fase di esecuzione dell'opera, si sono individuate due zone distinte in relazione alla posizione delle aree di cantiere: la prima, nelle vicinanze del porto, comprende le aree

destinate alla direzione lavori, alla pesa degli scogli naturali e artificiali e al carico e scarico del pontone; la seconda, invece, comprende l'area finalizzata alla fabbricazione degli accropodi. In quest'ultima, la cui posizione è stata modificata come descritto in precedenza in un'area già recentemente utilizzata come area di cantiere, è stato previsto l'inserimento di barriere fonoassorbenti lungo i lati Nord-Est e Nord-Ovest. La prima fase di analisi si riferisce alla situazione ante operam. In tale fase sono state individuate le principali sorgenti di rumore che incidono sul clima acustico dell'area osservata. In particolare, sono stati presi in considerazione i principali flussi veicolari dell'autostrada A29, delle strade urbane e extraurbane e della ferrovia, inseriti nel *software* di analisi come sorgenti lineari sulla base di dati disponibili (ANAS) o stimati e le imbarcazioni da pesca e da diporto presenti nel porto allo stato attuale, inserite come sorgenti puntuali. Dall'analisi effettuata per lo stato attuale è stato possibile riscontrare che l'inquinamento acustico dell'area deriva principalmente dal traffico veicolare, trovandosi le aree di analisi nelle vicinanze dell'autostrada A 29 Palermo – Mazara del Vallo, della SS 113 e della ferrovia. La seconda fase si riferisce alle attività di cantiere; sono state svolte simulazioni finalizzate alla previsione delle emissioni acustiche delle lavorazioni e dei traffici indotti dal cantiere con lo scopo di evidenziare l'eventuale manifestarsi di episodi di emergenza acustica e di conseguenza consentire l'adozione di opportune misure di mitigazione dell'impatto. Per l'esecuzione della simulazione per la fase di cantiere è stato necessario individuare, oltre alle sorgenti già caratterizzanti la fase ante operam, le ulteriori tipologie di sorgenti sonore che insistono nell'area interessata e che risultano connesse alle attività lavorative del cantiere (attrezzature e macchinari di cantiere, mezzi marittimi e stradali di movimentazione del materiale ecc.). Nel periodo diurno la mappa evidenzia che le sorgenti di rumore legate alle attività di cantiere determinano localmente un aumento dei livelli sonori sebbene, in entrambe le aree osservate, risulti preponderante l'inquinamento acustico dovuto al traffico veicolare e ferroviario. Non si riscontrano, comunque, particolari differenze rispetto alla situazione rappresentata nell'ambito del progetto definitivo, caratterizzata da una diversa posizione di una delle aree di cantiere. Oltretutto, grazie all'inserimento delle barriere fonoassorbenti in corrispondenza dell'area di cantiere destinata alla fabbricazione degli accropodi, si riscontra, paradossalmente, un decremento dei livelli di rumore percepiti nei pressi delle abitazioni e nelle loro vicinanze rispetto alla fase di ante-operam; ciò è dovuto all'effetto di schermatura delle barriere che esse esercitano, oltre che sulle attività di cantiere, sulle onde sonore provenienti da autostrada e ferrovia. L'impatto sul clima acustico dovuto alle attività di cantiere risulta, pertanto, non particolarmente significativo e transitorio, per cui, una volta terminate le operazioni di costruzione e di realizzazione dell'opera, le modifiche apportate al clima acustico della zona cesseranno di esistere. La terza fase si riferisce alla situazione post operam. Per l'esecuzione della simulazione nella fase post operam sono state individuate le sorgenti caratterizzanti che non risultano tipologicamente difformi da quelle individuate nella fase ante operam, ma ne differiscono quantitativamente. Si prevede, infatti, un lieve aumento nel numero delle imbarcazioni da diporto che usufruiranno dell'opera in progetto e un altrettanto lieve incremento dei flussi veicolari. La mappa del clima acustico per la situazione di progetto mostra una situazione paragonabile a quella riscontrata nella situazione ante operam: l'incremento di imbarcazioni e veicoli che si prevede circoleranno nell'area urbana sarà irrilevante in termini di inquinamento acustico. Tali stime dovranno comunque essere supportate e verificate da una campagna di misure in campo. In conclusione, si può affermare che il quadro di riferimento attuale è del tutto analogo a quello descritto nello studio di impatto ambientale oggetto di valutazione nel 2009 e che, nel corso d'opera, ci si attende un impatto assolutamente equivalente, se non addirittura inferiore, a quello previsto per il progetto definitivo.

Piano territoriale paesistico regionale

Con riferimento alla componente paesaggistica, è stata redatta nel 2018 una nuova relazione paesaggistica, poi aggiornata successivamente nel 2020. Il documento aggiornato si trova allegato (allegato b.6.2) all'istanza di proroga di cui alla nota 4508 del 15/05/2020 (prot. MATTM 35352). Dal confronto tra la situazione attuale e quella ante 2009, si evince che, essenzialmente, non vi sono state modifiche sostanziali rispetto al quadro di riferimento ambientale analizzato nello Studio di Impatto Ambientale del 2009.

Sistema storico-archeologico

Con riferimento alla componente storica-archeologica, è stata redatta nel 2018 una nuova relazione archeologica, poi aggiornata successivamente nel 2020. Il documento aggiornato si trova allegato (allegato b.5) all'istanza di proroga di cui alla nota 4508 del 15/05/2020 (prot. MATTM 35352). Dal confronto tra la

situazione attuale e quella ante 2009, si evince che, essenzialmente, non vi sono state modifiche sostanziali rispetto al quadro di riferimento analizzato nello Studio di Impatto Ambientale del 2009.

Sistema insediativo

L'inquadramento del sistema insediativo realizzato nello Studio di Impatto Ambientale del 2009 rimane valido anche nel quadro di riferimento attuale.

Aspetti demografici

Dal 2018 i dati tengono conto dei risultati del censimento permanente della popolazione, rilevati con cadenza annuale e non più decennale. A differenza del censimento tradizionale, che effettuava una rilevazione di tutti gli individui e tutte le famiglie ad una data stabilita, il nuovo metodo censuario si basa sulla combinazione di rilevazioni campionarie e dati provenienti da fonte amministrativa. I dati Istat tracciano un quadro relativo all'andamento della popolazione residente che, per qualche anno, ha proseguito il trend positivo descritto nello studio ante 2009, per poi invertire la tendenza a partire dal 2013, quando ha avuto inizio un leggero ma costante decremento che ha portato il numero dei residenti attuali a coincidere, quasi, con quello Studio di Impatto Ambientale del 2009. Nel 2019, ultimo dato disponibile, gli abitanti residenti di Isola delle Femmine sono 6984. Da ciò consegue che, essenzialmente, non vi sono state modifiche sostanziali rispetto al quadro di riferimento analizzato nello Studio di Impatto Ambientale del 2009.

Aspetti produttivi

Quanto descritto a proposito degli aspetti demografici nello studio ante 2009 rimane analogo nella situazione attuale, motivo per cui l'inquadramento degli aspetti demografici realizzato nello Studio di Impatto Ambientale del 2009 rimane valido anche nel quadro di riferimento attuale.

Conclusioni del Proponente

In conclusione, sulla scorta delle indagini e degli studi espletati, preliminarmente alla redazione del progetto esecutivo, sulle componenti ambientali, e con particolare riguardo all'ecosistema marino, il Proponente afferma che le componenti ambientali analizzate, confrontate con quelle considerate in sede di valutazione di impatto ambientale, sono sostanzialmente inalterate e, pertanto, dimostrano la non sostanziale variazione delle componenti ambientali di riferimento sussistenti al tempo (SIA del 2009) in cui sono state svolte le valutazioni propedeutiche all'emanazione del precedente decreto di compatibilità ambientale (giudizio positivo con D.R.S. 1298 del 18/12/2009).

RILEVATO che in Appendice il Proponente riporta la seguente cronistoria del progetto e l'elenco dei pareri che peraltro sono allegati:

- le opere esistenti del porto di Isola delle Femmine, rispetto al progetto generale, sono state realizzate solo parzialmente; la diga foranea realizzata negli anni '80 si estende per 92,00 m in direzione Ovest-Est e non è in grado di proteggere lo specchio acqueo del bacino portuale, delimitato dal vecchio molo a gomito, utilizzato per l'ormeggio dei natanti pescherecci che costituiscono una realtà socioeconomica di fondamentale rilevanza per il territorio del Comune di Isola delle Femmine;
- sulla scorta del progetto di massima, datato 2001, con D.D.G. 1212 del 27.10.2003 del Dipartimento Regionale Urbanistica, è stato acquisito il parere favorevole, dal punto di vista urbanistico, sul progetto di Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto (ai sensi dell'art. 5 della L.R. 21/98) riguardante i lavori di potenziamento del tratto esistente della diga foranea prolungamento della stessa dalla progr. 92,00 m alla progr. 380,00 m, e riqualifica della mantellata della nuova diga di sottoflutto (Allegato 1), rilasciato a seguito dell'acquisizione del parere della Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Palermo, acquisito con la procedura di silenzio assenso, e del N.O. del Genio Civile di Palermo ai sensi dell'art. 13 della legge 64/1974 con provvedimento prot. N. 15662 del 07.08.2002 e con parere favorevole alla realizzazione delle opere in progetto del Consiglio

- Comunale di Isola delle Femmine con delibera n. 42 del 26.07.2002 seguendo la procedura prevista dall'art. 7 della Legge Regionale n. 65 dell'11/04/1981 e ss.mm.ii.;
- successivamente con nota prot. 4655 del 10.04.2008 il Comune di Isola delle Femmine ha presentato all'ARTA SICILIA istanza di attivazione della procedura VIA e di Incidenza, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. n. 4/2008 e art. 5 del D.P.R. 357/97 e s.m.i. sul progetto definitivo datato 26.11.2007 per il "Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto (ai sensi dell'art. 5 della L.R. 21/98) riguardante i lavori di potenziamento del tratto esistente della diga foranea – prolungamento della stessa dalla prog. 92,00 m alla progr. 380,00 m, riqualifica della mantellata della nuova diga di sottoflutto”;
 - con D.R.S. n.1298 del 18.12.2009 è stato acquisito il giudizio positivo di compatibilità ambientale, con prescrizioni ai sensi dell'articolo 26 del D. Lgs. n. 4/2008 e dell'articolo 5 del D.P.R. 357/97 (Allegato 2)
 - il progetto definitivo è stato approvato in linea tecnica dalla Commissione Regionale Lavori Pubblici con Parere n. 95 reso nelle adunanze del 09 e 23 settembre 2009, 26 maggio 2010, 07 e 21 febbraio 2011 e 25 luglio 2011 (Allegato 3).
 - con D.A. n. 181/GAB del 15.05.2015 (Allegato 4) è stata concessa una proroga alla validità del giudizio di compatibilità ambientale di cui al citato D.R.S. n.1298;
 - il professionista incaricato ha redatto il progetto esecutivo datato gennaio 2018, consegnato all'Assessorato Regionale Infrastrutture da parte del Comune di Isola delle Femmine per la richiesta di finanziamento;
 - a seguito della partecipazione al bando per il fondo di rotazione dell'Assessorato Infrastrutture e Mobilità e del conseguente finanziamento al Comune di Isola delle Femmine, sono state effettuate nuove indagini geofisiche sia nei fondali interessati dalle nuove opere portuali e sia nelle aree individuate nel progetto definitivo per la riforestazione della *Posidonia oceanica* interessata dalle opere di difesa foranee, e prove su modello fisico effettuate dall'università degli studi di Catania – DICAR (Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura) per l'ottimizzazione e verifiche idrauliche e di stabilità della sezione tipo della nuova diga foranea;
 - sulla scorta delle nuove indagini effettuate e delle prove sul modello fisico condotte dall'Università di Catania, oltre che alla necessità di adeguare il progetto esecutivo alle nuove norme tecniche NTC 2018, il progetto esecutivo è stato aggiornato nel 2020;
 - con istanza prot. n. 4438 del 13.05.2020 il Comune di Isola delle Femmine richiede al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo, Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale la proroga ai sensi dell'art. 25 comma 5 del D. Lgs. n. 152/2006 e attivazione della procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs. n. 152/2006, riguardanti gli adeguamenti introdotti con il progetto esecutivo (Allegato 5);
 - con nota n.0054193 del 13.07.2020 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, pur non rilevando, in linea di principio, motivi ostativi ad assentire tale proroga, rappresenta che ai sensi del Decreto Direttoriale n.47 del 02.02.2018 unitamente all'istanza di richiesta di riesame del provvedimento VIA deve essere presentata apposita attestazione dell'avvenuto assolvimento dell'onere contributivo (Allegato 6);
 - con nota prot. n. 8156 del 02.09.2021 il Comune di Isola delle Femmine trasmette apposita attestazione di avvenuto assolvimento dell'onere contributivo quantificato giusto Decreto Interministeriale n.1 del 04.01.2018, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze;
 - con nota n.0106414 del 04.10.2021 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare acquisisce l'attestazione dell'avvenuto assolvimento dell'onere contributivo e richiede di trasmettere una relazione tecnico ambientale che descriva il contesto ambientale attuale, rispetto a quello analizzato in sede di valutazione di impatto ambientale, atta a dimostrare la non sostanziale variazione delle condizioni ambientali di riferimento (Allegato 7);
 - con istanza prot. n. 7847 del 11.09.2020 il Comune di Isola delle Femmine richiede il rinnovo del provvedimento di approvazione del Progetto Definitivo da parte dell'Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana - Soprintendenza BB.CC.AA. di Palermo prot. n. 1526/TUP del 08.10.2009 in relazione alle modifiche introdotte nel progetto esecutivo (Allegato 8);

- con nota prot. n. 0013773 del 29.09.2020 l'Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana - Soprintendenza BB.CC.AA. di Palermo autorizza il progetto esecutivo (Allegato 9);
- con istanza prot. n. 4508 del 15.05.2020 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale del Patrimonio Naturalistico, Divisione III - Biodiversità, flora e fauna, riguardante la prescrizione n.5 del giudizio di compatibilità ambientale e VInCA del D.R.S. 1298 del 18.12.2009, il Comune di Isola delle Femmine descrive come, a seguito dei nuovi studi e delle nuove indagini, i lavori previsti in progetto esecutivo non avranno conseguenze significative sotto il profilo ambientale. A seguito di ciò, pur avendo all'interno del progetto esecutivo un progetto di riforestazione della *Posidonia oceanica* che considera un'opera di mitigazione e non compensazione per i motivi già esposti, il Comune di Isola delle Femmine ritiene non necessario dare corso a quanto previsto dalla prescrizione art. 5 del D.R.S. n. 1298 del 18.12.2009 (Allegato 10);
- con nota prot. n. 0037993 del 25.05.2020 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per il Mare e le Coste riscontra la nota del Comune di Isola delle Femmine specificando in prima istanza l'esclusiva competenza regionale sul tema. Successivamente evidenzia come le Misure di Compensazione possono essere accettate solo a "esito negativo" della Valutazione di Incidenza e a condizione che siano stati verificati tutti i requisiti previsti dall'art. 6.4 della Direttiva Habitat 92/43/CEE. Tuttavia, la richiesta di attivazione della procedura di cui all'articolo sopra citato, fa presupporre che la Commissione VIA regionale abbia ritenuto significativa l'incidenza rispetto all'habitat prioritario cod. 1120*, nonostante nello studio di incidenza si afferma che "*l'impatto sulla prateria è da considerarsi non rilevante*". Con la nota il Ministero chiede all'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente - Dipartimento dell'Ambiente Regione Sicilia, di acquisire puntuali chiarimenti al fine di uniformare l'intera procedura agli indirizzi ed orientamenti comunitari, in materia di Valutazione di Incidenza, nonché di procedere all'eventuale integrazione e/o perfezionamento degli atti istruttori e autorizzatori anche al fine di dare riscontro alla richiesta avanzata dal Comune di Isola delle Femmine (Allegato 11);
- con nota prot. n. 060393 del 15.10.2020 all'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente - Dipartimento dell'Ambiente Regione Sicilia, Servizio I Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali riscontra la nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, richiedendo di archiviare l'istanza di avvio della procedura di cui all'art. 6.4 della Direttiva Habitat 92/43/CEE proposta dal Comune di Isola delle Femmine, a seguito della ricezione della documentazione integrativa mandata dal Comune di Isola delle Femmine (Allegato 12);
- con nota prot. n. 0093606 del 13.11.2020 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per il Mare e le Coste facendo riferimento alla nota sopra citata, ritiene che l'archiviazione dell'istanza possa essere accordata solo a seguito dell'emanazione ex novo di un provvedimento ai sensi dell'art. 6.3 della Direttiva Habitat 92/43/CEE o della rettifica del provvedimento autorizzatorio già espresso (Allegato 13);
- con D.A. n. 46/GAB del 01.04.2021 (Allegato 14) viene stralciato l'art. 5 dal giudizio di compatibilità ambientale D.R.S. n.1298 del 08.12.2009 del Dirigente Responsabile del Servizio 2 VAS - VIA e del Dipartimento dell'Ambiente dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente - Regione Siciliana;

RILEVATO che in riscontro ai risultati delle indagini, delle prove in laboratorio su modello fisico e dei nuovi dati meteorologici, il progetto esecutivo delle opere è stato aggiornato e anche adeguato alle prescrizioni acquisite in fase di approvazione del Progetto Definitivo e alle nuove normative di settore; le modifiche non sostanziali introdotte rispetto al progetto definitivo sono quelle dichiarate dal Proponente e di seguito riportate:

- sulla base dei risultati delle prove eseguite su modello fisico effettuate dall'Università degli studi di Catania è emerso che la mantellata del tronco della diga di sopraflutto, dalla progressiva 0 a 362,10 m, prevista in progetto definitivo con massi artificiali di tipo accropodi da 18 m³, può essere realizzata con accropodi da 16 m³, comportando un risparmio ed un minore impatto in termini sia di facilità di trasporto sia di utilizzo dei materiali, garantendo in ogni caso le condizioni di sicurezza previste dalle normative di riferimento;
- la testata della diga di sopraflutto, prevista in progetto definitivo mediante mantellata in accropodi da 18 m³ è stata adeguata sulla base della letteratura tecnica di settore, utilizzando massi accropodi per la testata del volume di 20 m³; in particolare, secondo quanto previsto dal manuale CLI (Concrete layer

- Innovations) il volume dei massi di tipo accropodi previsti per la testata deve essere incrementato di almeno il 20 % rispetto a quelli previsti sul tronco; la nuova configurazione, con massi di dimensioni maggiorate dalla prog 361,20 m alla prog 380,00m della mantellata della testata non ha modificato l'impronta dell'opera sui fondali, non comportando impatti aggiuntivi; o la berma di sommità della mantellata della diga foranea, che nel progetto definitivo era sostanzialmente costituita in parte da accropodi e in parte in scogli da 7 a 10 t, nel progetto esecutivo è prevista interamente in accropodi sulla base dei risultati riportati nelle prove su modello fisico dall'Università di Catania al fine di ridurre la tracimazione sopra il muro paraonde, calcolata tramite il nuovo manuale EurOtop (2018);
- l'altezza del muro paraonde della diga foranea di sopraflutto, che nel progetto definitivo era pari a +7,00 m s.l.m., è elevata alla quota di +7,50 m s.l.m., sia a seguito dei risultati delle prove su modello fisico condotte dall'Università di Catania sulle portate di tracimazione, sia sulla base dei riferimenti normativi europei riguardo i possibili danni legati alle portate di *overtopping* (EurOtop 2018); questa modifica permetterà di rendere il molo sicuro e fruibile anche durante mareggiate molto intense, diminuendo anche l'impatto ambientale derivante dalla necessità di cavare un elevato volume di scogli di grosse dimensioni e di doverli trasportare su strada dalle cave individuate;
 - la riqualifica della mantellata della diga di sottoflutto esistente, dopo il salpamento dei massi artificiali esistenti che saranno riutilizzati posizionandoli nel nucleo della diga di sopraflutto, sarà realizzata in scogli naturali; la scarpa foranea della mantellata, prevista pari a 3/2 nel progetto definitivo, è stata incrementata a 2/1 in modo da garantirne la stabilità degli scogli e di ridurre le portate di tracimazione; in ogni caso, l'impronta dell'opera rimane all'interno dell'area già occupata dalla diga esistente;
 - la larghezza della berma di sommità della diga di sottoflutto che nel progetto definitivo era pari a 9,30 m e con quota di sommità pari a +1,50 m s.l.m., è stata modificata ad una larghezza di 10,00 m e quota di sommità pari a +2,00 m s.l.m. sulla base dei riferimenti normativi europei riguardo i possibili danni legati alle portate di *overtopping* (Eurotop 2018), in modo da rendere il molo a tergo sicuro e fruibile anche durante mareggiate intense;
 - la quota di coronamento del muro paraonde della diga di sottoflutto prevista in progetto definitivo pari +2,10 m s.l.m. è stata portata a +2,50 m s.l.m., sempre sulla base di ridurre la portata di tracimazione prevista durante le mareggiate più intense al fine di garantire la sicurezza e la fruibilità del molo a tergo; si noti che in ogni modo che l'altezza del muro paraonde in progetto è notevolmente inferiore a quella del muro attuale (+6.50 m s.l.m.), per cui si libererà molto la vista dalla piazza del porto al momento bloccata dall'alto muro paraonde della diga di sottoflutto a gomito;
 - la riserva idrica e antincendio, che nel progetto definitivo era prevista interrata nella colmata della banchina di sopraflutto, sarà realizzata, secondo il progetto esecutivo, mediante una struttura in c.a. fuori terra localizzata alla radice della diga foranea e avente quota di sommità pari a quella del massiccio di coronamento ovvero +4,30 m s.l.m. per mitigare l'impatto visivo; la scelta di realizzare tale struttura fuori terra deriva dalla difficoltà tecnica di realizzare la struttura interrata ad una quota inferiore al livello medio mare e per facilitarne la manutenzione;
 - la quota della pavimentazione del massiccio di sovraccarico della diga di sopraflutto prevista nel progetto definitivo pari a +2,70 m s.l.m. nel tratto di prolungamento (dalla progressiva 122,50 m alla progressiva 380,00 m), è stata portata nel progetto esecutivo a quota +3,60 m s.l.m. per ragioni di stabilità strutturale del massiccio stesso in presenza delle azioni del moto ondoso; in ogni caso, non è previsto un maggiore impatto visivo in quanto il massiccio risiede a una quota inferiore rispetto al muro paraonde;
 - Per quanto riguarda le aree di cantiere il Proponente dichiara che:
 - l'area di cantiere di prefabbricazione degli accropodi prevista nel progetto definitivo, nel lungomare a Sud-Ovest del territorio comunale, è stata interessata dai lavori previsti dal progetto "Ristituzione delle dune di retrospiaggia del litorale nel Comune di Isola delle Femmine", come si evince dal rilievo aero-fotogrammetrico per cui l'amministrazione comunale ha ritenuto opportuno spostarla in un'area attrezzata (cantiere SIS – ITALFERR – RFI) già precedentemente utilizzata nell'ambito dei lavori del "Passante ferroviario per il collegamento tra il comune di Palermo e l'aeroporto Falcone Borsellino"; la conseguente

modifica comporta un minore costo di approntamento del cantiere, un minor traffico di mezzi pesanti in strade cittadine strette e la tutela di un'area, denominata "Parco Dune" in cui si tenta il ripristino di un habitat. Le aree di cantiere dentro al porto e nella zona torre non hanno subito cambiamenti sostanziali rispetto al Progetto Definitivo;

- le lavorazioni occorrenti per realizzare il progetto esecutivo, in riguardo alle modifiche introdotte rispetto al progetto definitivo approvato, non comportano lavorazioni di tipo diverso, utilizzo di diverse tipologie costruttive o macchine operatrici diverse né tipi di materiali diversi. Non ci sarà quindi nessun differente impatto ambientale nell'ambito portuale per la realizzazione dell'opera.
- Per quanto riguarda la fase di esercizio il Proponente dichiara che:
 - Le modifiche introdotte non comportano un differente funzionamento o tipologia di utilizzo delle strutture del porto completato. Rispetto al progetto definitivo, avendo introdotto le modifiche per ridurre il rischio di eccessiva tracimazione come da nuova normativa EurOtop 2018, aumenta significativamente la sicurezza per l'incolumità degli operatori e si riduce notevolmente il rischio di danneggiamento delle imbarcazioni ormeggiate, con conseguente minor rischio di danni ambientali dovuti a sversamenti di carburanti, oli etc. in mare, come spesso è capitato nelle strutture non adeguatamente progettate per diminuire la tracimazione (numeroso barche affondate a Portofino 2018, 3 decessi a Santa Maria La Scala 2019 etc.);

RILEVATO che nell'All.b.3.26 - Valutazione dell'impatto acustico aggiornata al 2021, il Proponente dichiara quanto segue:

Nello studio sono state analizzate la situazione attuale, la situazione di cantiere e la situazione di progetto; è stata anche studiata una soluzione che prevede la presenza di barriere anti rumore intorno all'area di cantiere per mitigare l'impatto acustico sul territorio circostante.

Situazione ante operam Nella situazione descrittiva dello stato attuale sono state considerate come fonti di emissioni rumorose il traffico veicolare sulle strade prossime al porto e le imbarcazioni, sia da pesca sia da diporto, che attualmente ne usufruiscono.

Situazione di cantiere In questa situazione viene presa in esame l'area oggetto di studio durante la fase di realizzazione delle opere previste in progetto. Oltre alle emissioni di rumore considerate nella situazione attuale, vengono inoltre considerate le emissioni di rumore conseguenti alle attività di cantiere. Il flusso veicolare ipotizzato è differente rispetto a quello relativo allo stato attuale: si è stimato un consistente aumento di mezzi pesanti che, durante le ore di lavorazione, partono e si dirigono verso il cantiere stesso.

Situazione di progetto Infine, nella situazione di progetto viene presa in esame l'area di influenza del porto dopo la realizzazione di tutte le infrastrutture previste, ipotizzando una riduzione dei mezzi pesanti rispetto alla fase di cantiere e considerando un incremento sia del flusso dei veicoli leggeri sia del numero di imbarcazioni da diporto rispetto allo stato attuale, dovuti ad una maggiore attrattività che l'area dovrebbe acquisire in seguito all'ampliamento della struttura portuale.

Il modello usato, come precedentemente ricordato, è denominato SOUNDPLAN 6.3 ed è stato sviluppato da Braunstain e BerndtGmbH©.

La simulazione ha consentito di redigere, per le rispettive situazioni esaminate, mappe del clima acustico, che utilizzano una opportuna scala cromatica e sono state redatte, per completezza, per i periodi di riferimento sia diurno sia notturno, alla quota di 2 m dal piano di campagna. Poiché le lavorazioni avverranno esclusivamente nel periodo diurno, durante la notte non vi saranno aumenti della pressione sonora dovuti alla presenza del cantiere e non si prevede un incremento del numero di mezzi pesanti dovuti al trasporto da e verso le aree di cantiere durante le ore notturne. Lo studio riporta le mappe ottenute per le diverse situazioni.

Dall'analisi effettuata per lo stato attuale è stato possibile riscontrare che l'inquinamento acustico dell'area deriva principalmente dal traffico veicolare, trovandosi le aree di analisi nelle vicinanze dell'autostrada A29 Palermo – Mazara del Vallo, della SS 113 e della ferrovia. Per quanto riguarda, invece, i risultati delle simulazioni in fase di cantiere, le mappe evidenziano che le sorgenti di rumore legate alle attività di cantiere determinano alcuni aumenti localizzanti nell'intorno delle aree di cantiere, sebbene in entrambe le zone osservate risulti fortemente preponderante l'inquinamento acustico dovuto al traffico veicolare e ferroviario. Grazie all'inserimento delle barriere fonoassorbenti in corrispondenza dell'area di cantiere destinata alla fabbricazione dei massi artificiali si riscontra, inoltre, un decremento dei livelli di rumore percepiti nei pressi delle abitazioni nelle sue vicinanze, anche rispetto alla situazione nello stato ante operam. L'impatto sul clima acustico dovuto alle attività di cantiere risulta, pertanto, non particolarmente significativo e transitorio, per cui, una volta terminate le operazioni di costruzione e di realizzazione dell'opera, le modifiche apportate al clima acustico della zona cesseranno di esistere. La mappa del clima acustico per la situazione post operam, infine, mostra una situazione paragonabile a quella riscontrata nella situazione ante operam: l'incremento di imbarcazioni e veicoli che si prevede circoleranno nell'area urbana sarà irrilevante in termini di inquinamento acustico.

Recettori sensibili Oltre alle mappe di rumore che danno una visione d'insieme sul clima acustico dell'area, sono stati calcolati i livelli di pressione acustica in corrispondenza di particolari ricettori sensibili; in particolare, il recettore 1 è stato posizionato in prossimità di una scuola dell'infanzia e una scuola primaria, ubicate rispettivamente in via Napoli e in via Romeo, il recettore 2 si trova nelle vicinanze di una casa di riposo e una scuola dell'infanzia in via Garibaldi, mentre il recettore 3 è stato posto in corrispondenza dell'istituto comprensivo di via Trapani. Vista l'assenza di una zonizzazione acustica comunale, il centro urbano è stato classificato come zona III – Area di tipo misto, a cui, secondo il D.P.C.M. 1° marzo 1991, sono assegnati i valori limite di emissione Diurno 60 e notturno 50. Si mostrano nella successiva Tabella i livelli di rumore calcolati ai recettori in fase di cantiere.

Recettore sensibile	LrD in dB(A)	LrN in dB(A)
1	54.0	50.9
2	46.9	43.4
3	50.4	47.1

Per i tre recettori si riscontrano, nel periodo diurno, valori di livello acustico sempre inferiori ai limiti imposti da normativa per il periodo di riferimento. Per il periodo notturno, invece, è stato calcolato, in corrispondenza del recettore 1, un livello di pressione sonora appena superiore rispetto al limite di 50 dB. Si ricorda, però, che nel periodo notturno le aree di cantiere non risultano in funzione, così come non si riscontrano incrementi di flussi di traffico dovuti alle lavorazioni. Tali livelli di pressione sonora, pertanto, risultano pari a quelli riscontrati in situazione ante operam e dovuti essenzialmente al traffico veicolare.

Conclusioni

È stato analizzato l'impatto sul clima acustico in fase di cantiere e di esercizio e paragonato con quello relativo alla situazione ante operam. L'analisi dei risultati ha evidenziato, secondo il Proponente, l'assenza di particolari criticità aggiuntive rispetto alla situazione attuale, prevedendo così che gli eventuali impatti sul clima acustico derivanti dalla realizzazione dell'opera saranno trascurabili e transitori. In tutte le situazioni è possibile osservare nel periodo notturno un'evidente diminuzione dei livelli di rumore, dovuta essenzialmente alla riduzione del traffico veicolare e alle riduzioni dell'attività antropica. In relazione all'attuazione di strumenti pianificatori e di sviluppo comunali, le attività dell'area in studio potrebbero subire variazioni o intere aree potrebbero essere destinate ad altro uso, generando sorgenti di inquinamento acustico oggi non prevedibili. In tale evenienza, il monitoraggio del clima acustico consentirebbe di rilevare scostamenti dai valori previsti dalla normativa e di intervenire nell'eventualità di cambiamenti significativi del clima acustico dell'area. Tale monitoraggio potrebbe essere realizzato mediante una rete specificatamente progettata.

La rete di monitoraggio dovrebbe essere costituita da un centro di raccolta ed elaborazione dati, da almeno una stazione permanente e da almeno una stazione mobile. Gli obiettivi principali da raggiungere, con la citata configurazione della rete, sono i seguenti:

- l'acquisizione di serie storiche di dati che possano caratterizzare l'andamento dei livelli di inquinamento acustico nel lungo periodo;
- la necessità di fornire alla popolazione interessata un'informazione sulla qualità dell'ambiente di vita in materia di inquinamento acustico;
- l'espletamento di richieste puntuali da parte dei Comuni per campagne di rilevamento; le verifiche relative a sorgenti sonore fisse.

Il centro di raccolta - elaborazione dati dovrà essere munito di un apposito *software* di comunicazione, per permettere il collegamento con le stazioni permanenti per il prelievo dei dati memorizzati o per la verifica del corretto funzionamento delle stazioni stesse. Le stazioni permanenti dovrebbero essere installate in cabine per esterni. Le stazioni dovrebbero essere dotate di unità microfonica, di un sistema di acquisizione e di autocalibrazione e di un sistema di trasmissione dati. La stazione mobile dovrebbe essere munita di un'unità microfonica per monitorare aree che non insistono nella zona d'azione delle stazioni permanenti, consentendo così un ampliamento dell'area monitorata. La dislocazione delle stazioni dovrebbe essere studiata accuratamente, dopo avere rilevato i punti di criticità dell'area con misure dirette. Il posizionamento di una stazione permanente sulla arteria viaria portuale o sulla SS113, ad esempio, potrebbe essere una scelta idonea;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- la documentazione, predisposta dal Proponente a supporto della richiesta di proroga, illustra, sulla base del progetto, il confronto tra il contesto ambientale attuale e quello analizzato in sede di VIA, compresa una Valutazione dell'impatto acustico aggiornata al 2021, per verificare e, se del caso, evidenziare variazioni significative rispetto a quanto sia riportato nello Studio di Impatto Ambientale;

- il Proponente ha fornito un'ampia rassegna per quanto concerne la cronistoria del progetto;

- per gli aspetti progettuali, preso atto della relazione in Allegato 11 predisposta dall'Università di Catania, Dipartimento di Ingegneria Civile nel gennaio 2020, concernente i risultati delle prove su modello fisico eseguite sulla sezione della diga foranea di sopraflutto, nella quale si ritiene che sulla base dei nuovi dati di moto ondoso definiti nell'aggiornamento dello studio idraulico marittimo a supporto del progetto esecutivo, la scelta del progettista di utilizzare massi di tipo Accropode da 16 m³, anziché quelli da 18 m³ previsti nel progetto originario, garantisca una adeguata stabilità della mantellata del prolungamento del molo di sopraflutto del porto, detta modifica progettuale non modifica significativamente il quadro degli impatti già favorevolmente valutato in sede di autorizzazione di VIA regionale;

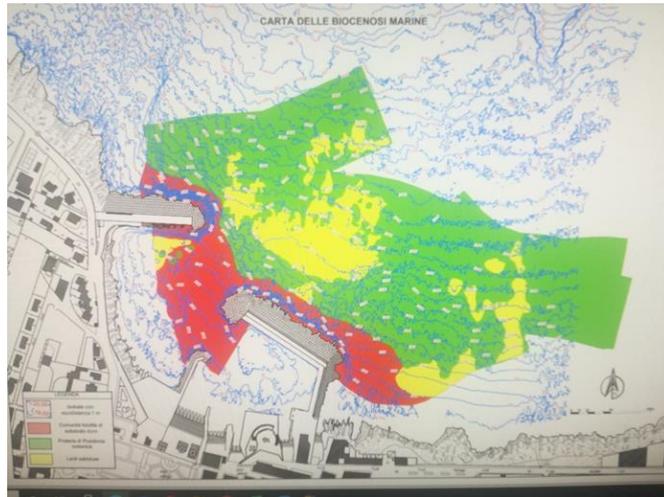
- per gli aspetti ambientali, sulla scorta delle indagini e degli studi espletati, preliminarmente alla redazione del progetto esecutivo, sulle componenti ambientali, e con particolare riguardo all'ecosistema marino, le componenti ambientali analizzate, confrontate con quelle considerate in sede di valutazione di impatto ambientale, sono sostanzialmente inalterate, senza, pertanto, evidenziare una non sostanziale variazione delle componenti ambientali di riferimento sussistenti al tempo (SIA del 2009) in cui sono state svolte le valutazioni propedeutiche all'emanazione del precedente decreto di compatibilità ambientale (giudizio positivo con D.R.S. 1298 del 18/12/2009);

- in particolare:

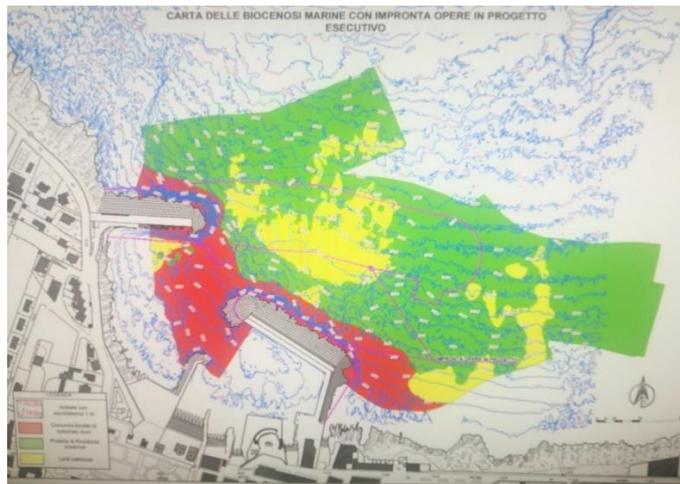
- in uno specifico studio, datato 18/10/2021, sono state analizzate la situazione attuale, la situazione di cantiere e la situazione di progetto ed è stata anche studiata una soluzione che prevede la presenza di barriere anti rumore intorno all'area di cantiere per mitigare l'impatto acustico sul territorio circostante; l'analisi dei risultati ha evidenziato l'assenza di particolari criticità aggiuntive rispetto alla situazione attuale, prevedendo così che gli eventuali impatti sul clima acustico derivanti dalla realizzazione dell'opera saranno trascurabili e transitori;
- nella cartografia riportata negli allegati n. 18 e n. 19 è riprodotta la distribuzione delle biocenosi presenti sui fondali antistanti il porto di Isola delle Femmine in sede di progetto esecutivo e aggiornata la 2019; i rilievi effettuati nel 2019 hanno restituito un quadro del tutto in linea con quello descritto nello Studio del 2009.

ID_VIP 5296 - Comune di Isola delle Femmine. Progetto esecutivo per il Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto (ai sensi dell'art. 5 della L.R. 21/98) riguardante i lavori di potenziamento del tratto esistente della diga foranea - prolungamento della stessa dalla prog. 92,00 m alla progr. 380,00 m, riqualifica della mantellata della nuova diga di sottoflutto

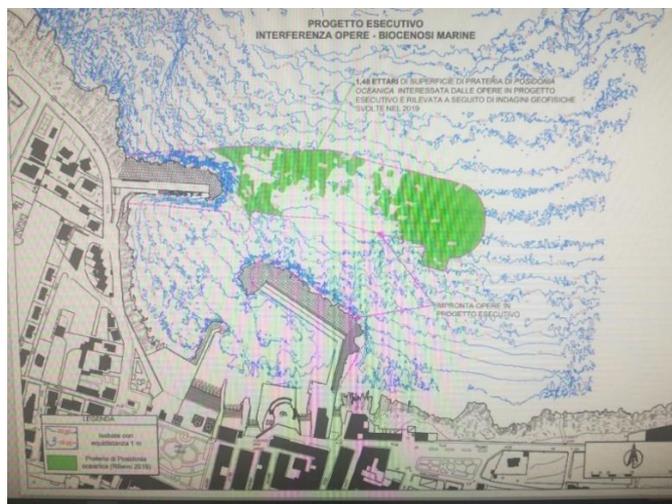
CARTA DELLE BIOCENOSI MARINE AGGIORNATA AL 2019



SUPERFICIE DI PRATERIA DI *POSIDONIA OCEANICA* INTERESSATA DALLE OPERE PREVISTE IN PROGETTO ESECUTIVO



PROGETTO ESECUTIVO – INTERFERENZA OPERE – BIOCENOSI MARINE



ID_VIP 5296 - Comune di Isola delle Femmine. Progetto esecutivo per il Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto (ai sensi dell'art. 5 della L.R. 21/98) riguardante i lavori di potenziamento del tratto esistente della diga foranea - prolungamento della stessa dalla prog. 92,00 m alla prog. 380,00 m, riqualifica della mantellata della nuova diga di sottoflutto

- la specifica relazione geologica (All. b.1.1) aggiornata a marzo 2020 per il progetto esecutivo, è stata adeguata alle NTC 2018, in particolare per quel che riguarda le verifiche sismiche, ai fini della determinazione del modello geologico di riferimento per le verifiche geotecniche e per le specifiche soluzioni progettuali esecutive da adottare. Oltre ai dati delle indagini pregresse, sono stati utilizzati quelli acquisiti nel febbraio 2018 con 3 sondaggi sismici con la tecnica MASW passiva HVSR. Inoltre, si è proceduto nel 2019 all'aggiornamento dei rilievi del fondale marino fino alla batimetrica massima di -37 m attraverso nuovi rilievi morfo-batimetrici con strumenti *Multi-Beam*, rilievi morfo-sedimentologici con *Side Scan Sonar*, rilievi bati-stratigrafici con *Sub Bottom Profiler*, e rilievi magnetometrici con magnetometro marino (Allegati da b.4.1 a b.4.11), che hanno interessato lo specchio d'acqua portuale e quello antistante;

- sulla base della descritta documentazione fornita dal Proponente e delle considerazioni che precedono emerge che nel periodo intercorrente tra il decreto di compatibilità ambientale regionale e la presentazione della domanda di proroga gli aspetti ambientali di riferimento non hanno subito modifiche tali da richiedere una nuova procedura di valutazione di compatibilità ambientale;

RILEVATO che il Proponente non ha fornito nessun elemento per quanto riguarda lo stato di attuazione delle ottemperanze di cui al D.R.S. n. 1298 del 18/12/2009;

RIBADENDO che risulta necessario che il Proponente proceda nel periodo di proroga a ottenere il pronunciamento sull'ottemperanza delle prescrizioni previste nel D.R.S. n. 1298 del 18/12/2009 citato, a partire da quelle indicate per la fase ante operam e prima dell'approvazione del progetto esecutivo;

PRESO ATTO che le modifiche introdotte nel progetto esecutivo dovranno essere esaminate nell'ambito della procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D. Lgs. n.152/2006 di competenza della Divisione;

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

in considerazione di quanto affermato dal Proponente, sussistono le condizioni per la concessione della proroga di 5 (cinque) anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale regionale D.R.S. n.1298 del 18/12/2009, relativo al progetto "*Completamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto (ai sensi dell'art. 5 della L.R. 21/98) riguardante i lavori di potenziamento del tratto esistente della diga foranea - prolungamento della stessa dalla prog. 92,00 m alla prog. 380,00 m*", poiché, per quanto di competenza e fatte salve le valutazioni da effettuare in questa fase di sviluppo progettuale nell'ambito della valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D. Lgs. n. 152/2006, si possono ritenere confermate le analisi e le valutazioni già effettuate in merito al progetto di che trattasi nell'ambito della procedura regionale di valutazione di impatto ambientale conclusa con il D.R.S. citato.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli