



Lavori di salpamento della Diga Ronciglio, dragaggio dei fondali antistanti e messa in esercizio delle banchine a ponente dello Sporgente Ronciglio

PROGETTO ESECUTIVO

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Ing. Enrico Petralia

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Progettista - Ing. Antonino Viviano
Collaboratore - Geom. Piero Vivona
Supporto alla progettazione Opere civili - Ing. Rodolfo Piscopia
Coordinatore sicurezza in fase di progettazione - Ing. Paolo Tusa

GRUPPO DI LAVORO STUDI AMBIENTALI

Dr.ssa Marino Maria Antonietta, biologa, Direttore Tecnico vamirgeind srl
Dr. Bellomo Gualtiero, geologo, esperto in Via e Vinca
Ing. Mauro Di Prete, Tecnico Competente in Acustica
Ing. Valerio Veraldi
Ing. Giacomo Pettinelli
Arch. Fabio Marcello Massari

GESTIONE DEI SEDIMENTI

Università Kore di Enna - Prof. Ing. Gaetano di Bella

TITOLO ELABORATO:

Documento di risposta alla richiesta di integrazioni documentali redatta dal MiTE prot. n. 5147 del 25/07/2022

ELABORATO N° :

SIA-IN-AMB-RE-01

		ELABORATO		CONTROLLATO		APPROVATO		
SIGLA								
REVISIONE	N.	DATA	DESCRIZIONE	RED.	VER.	APP.		
	0	Ottobre 2022	Prima stesura	M. Di Prete	W. Bellomo	M.A. Marino		

NOME FILE :

SIA-IN-AMB-RE-01

DATA: Ottobre 2022

SCALA : -

**REGIONE SICILIA
COMUNE DI TRAPANI
PORTO DI TRAPANI**

**PROGETTO DI SALPAMENTO DELLA DIGA RONCIGLIO,
DRAGAGGIO DEI FONDALI ANTISTANTI E MESSA IN ESERCIZIO
DELLA BANCHINA A PONENTE DELLO SPORGENTE RONCIGLIO**

STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

**DOCUMENTO DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI
DA PARTE DEL MITE FORMULATA CON NOTA PROT. 0005147
DEL 25/07/2022**

1) RICHIESTA DI INTEGRAZIONI DELLA CT VIA

A seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica allegata all'istanza del Proponente, con la presente il Gruppo Istruttore 3 preliminarmente rappresenta quanto segue.

Lo studio di impatto ambientale (SIA) è stato redatto sulla base dei quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale (riveniente dal DPCM del 27/12/1988), in cui il Proponente riporta la metodologia eseguita per la valutazione degli impatti, senza però supportare le conclusioni con valutazioni quantitative e qualitative sufficienti sia per lo stato di fatto sia per le fasi di costruzione ed esercizio.

A seguito del recepimento della Direttiva VIA 2014/52/UE e in attuazione di quanto previsto dal comma 4 dall'art.25 del D. Lgs. n. 104/2017, lo SIA deve recare i contenuti minimi previsti dall'art. 22 del D.

Lgs. n. 152/06 e s.m.i. e deve essere predisposto secondo le indicazioni e i contenuti di cui all'allegato VII della Parte seconda del suddetto decreto.

Risposta: Preliminarmente ci corre l'obbligo di evidenziare che risulta non comprensibile tale richiesta in quanto lo SIA non è stato redatto sulla base dei quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale (riveniente dal DPCM del 27/12/1988), bensì predisposto secondo le indicazioni e i contenuti di cui all'allegato VII della Parte seconda del D.Lgs 152/06 e sulla scorta delle Linee Guida del SNPA approvate dal Consiglio SNPA in data 09/07/2019 pubblicate nel 2020.

Probabilmente si tratta di un refuso.

A tal fine, ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie in oggetto, si ritiene necessario, in termini generali, che il Proponente provveda all'integrazione degli elaborati e degli studi compiuti con gli approfondimenti di seguito elencati, in maniera additiva rispetto alla documentazione fornita a corredo dell'istanza:

- *approfondire la descrizione delle principali alternative ragionevoli del progetto non solo relative all'effettuazione o no delle operazioni di dragaggio, compresa l'alternativa zero e indicare le principali ragioni della scelta, specificamente sotto il profilo dell'impatto ambientale;*

Risposta: In via immediata si rileva che l'opzione zero corrisponde non solo a non mettere in esercizio la banchina Ronciglio e ciò appare paradossale considerando che tutto l'oggetto della presente procedura attiene alla messa in esercizio ed alla funzionalità di un'opera già costruita dallo Stato, avendo ottenuto la positiva V.I.A. da parte di questo Spett/le Ministero ma significherebbe imporre la sua demolizione, visto che non avrebbe senso mantenere un'opera che non può essere utilizzata. Quindi opzione zero significherebbe inutilizzo, ovvero opera non funzionale, ovvero demolizione

della stessa, ovvero danno erariale. *Nel caso specifico si tratta, quindi, solo di comprendere quali siano le condizioni di migliore utilizzo di un'opera già regolarmente utilizzata e l'opzione 0 risulta certamente quella ambientalmente peggiore.*

Inoltre, la rimozione della diga Ronciglio ed il connesso dragaggio attengono a lavori intesi ad eliminare situazioni di possibile pericolo e garantire, a parità di traffico portuale, una maggiore sicurezza nelle manovre interne al porto.

Anche in questo senso l'opzione 0 è ambientalmente da scartare.

Ad ogni modo in relazione al salpamento della diga Ronciglio, lo Studio idraulico marittimo, eseguito con uno dei più evoluti sistemi di modellazione costiera e portuale oggi a disposizione, ha tenuto in conto sia l'alternativa zero (stato attuale) sia una configurazione in cui la diga viene mantenuta e viene invece effettuato il dragaggio in adiacenza.

I risultati evidenziano che entrambe le configurazioni di intervento sono migliorative rispetto allo stato attuale (alternativa zero) in quanto comportano una maggiore stabilità della costa rispetto all'alternativa zero.

Da un punto di vista della ottimizzazione progettuale, la configurazione scelta per la estensione della diga Ronciglio è quella minima che garantisce l'accesso in sicurezza delle imbarcazioni all'interno del porto, che si ribadisce sarà la stessa di quella attuale senza aumento del numero né della stazza delle navi che approderanno.

Pertanto tale configurazione è stata già ottimizzata e ciò si può evidenziare dal fatto che la diga del Ronciglio non viene salpata per intero ma solo per la parte strettamente necessaria all'accesso con maggiore sicurezza delle imbarcazioni.

Un salpamento minore della diga (lunghezza residua maggiore) non consentirebbe infatti un miglioramento della sicurezza alla navigazione

rispetto allo stato attuale.

Tale conclusione si evince dagli elaborati di progetto già trasmessi, che rappresentano il risultato di una concertazione avvenuta con gli operatori portuali locali, piloti e Capitaneria di Porto nell'ambito della procedura già esperita di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al Piano Regolatore Portuale.

Nell'ambito della sopracitata procedura di ATF, la configurazione di progetto è stata approvata anche dalla competente Soprintendenza e dal Comune di Trapani, come si evince dai pareri che si allegano alla presente.

- *con riferimento alla descrizione del progetto:*
 - *per la fase di cantiere, relativa a tutte le lavorazioni previste (opera principale, opere connesse, demolizioni), riportare dettagliatamente:*
 - ⇒ *le aree utilizzate in modo permanente (fase di esercizio) e temporaneo, le aree occupate dalle attività di cantiere principali (campi-base, cantieri mobili) e complementari (attività indotte: nuovi tracciati viari necessari per il raggiungimento delle zone operative, per i siti di cava e di discarica);*

Risposta: *Le aree utilizzate in modo permanente nella fase di esercizio sono quelle della nuova banchina Ronciglio e del relativo attracco nella omonima darsena.*

Le aree occupate dalle attività di cantiere sono tutte all'interno del porto ed in particolare:

- 1) *le aree del piazzale della nuova banchina Ronciglio su cui sorgeranno gli allestimenti per le maestranze e le aree di stoccaggio provvisorio degli scogli salpati (campo-base);*
- 2) *le aree di banchina del molo della Colombaia dove sarà attraccata la*

info@pec.portpalermo.it

AdSP Palermo 18/04/2019 Prot. N° 0005103/19 - Entrata

Da: cp-trapani@pec.mit.gov.it
Inviato: giovedì 18 aprile 2019 13:29
A: info@pec.portpalermo.it
Oggetto: Protocollo nr: 11917 - del 18/04/2019 - CPTP - Capitaneria di Porto di Trapani
Nuovo adeguamento tecnico funzionale (ATF) avente ad oggetto i lavori di demolizione di parte del molo Ronciglio e dragaggio di aree extra canale di accesso - porto di Trapani.
Allegati: 26460966_13140-REG-1555586235387-ATF dragaggio e salpamento fanale verde - parere AdSP - foglio.pdf.p7m; CPTP.REGISTRO UFFICIALE.2019.0011917.pdf; ATF dragaggio e salpamento fanale verde - parere AdSP - allegato.pdf; Segnatura.xml

Invio di documento protocollato

Oggetto: Nuovo adeguamento tecnico funzionale (ATF) avente ad oggetto i lavori di demolizione di parte del molo Ronciglio e dragaggio di aree extra canale di accesso - porto di Trapani.

Data protocollo: 18/04/2019

Protocollato da: CPTP - Capitaneria di Porto di Trapani

Allegati: 4



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Capitaneria di porto di Trapani

Sezione Tecnica Sicurezza e Difesa Portuale

Allegati: 01

91100 - Trapani
P.d.C.: S.T.V (CP) Alessandra GABRINI
TEL.: 0923 5439240
E-MAIL: trapani@guardiacostiera.it
P.E.C.: cp-trapani@pec.mit.gov.it

AII' **AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTAL
90100 - PALERMO**
P.E.C.: info@pec.portpalermo.it

ARGOMENTO: Nuovo adeguamento tecnico funzionale (ATF) avente ad oggetto i lavori di demolizione di parte del molo Ronciglio e dragaggio di aree extra canale di accesso – porto di Trapani.

VIA P.E.C.

Riferimento: a) nota prot. n. 3442/19 del 13/03/2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale assunta a protocollo d'ufficio n. 7740 del 13/03/2019;
b) nota prot. n. 3893/19 del 23/03/2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale assunta a protocollo d'ufficio n. 8850 del 23/03/2019.

- 1) In merito a quanto richiesto con la nota in riferimento a), si rende noto, preliminarmente, che in data 09/04/2019 è stato appositamente convocato, presso gli uffici della Scrivente, un tavolo con qualificati rappresentanti dei servizi tecnico-nautici operanti presso questo sorgitore al fine di acquisire maggiori elementi di valutazione per una più completa ed esaustiva argomentazione volta a rendere il relativo parere di competenza nell'ambito della conferenza di servizi decisoria, in forma semplificata ed in modalità asincrona di cui all'art. 14-bis comma 1 della L. 241/1990 e ss.mm.ii..
- 2) Durante tale incontro sono state analizzate singolarmente le due tipologie di interventi e, per quanto concerne *l'allargamento dell'imboccatura al bacino portuale interno, limitando la lunghezza del Molo del Ronciglio* (da 160 metri a 40 metri), con conseguente salpamento del molo ivi insistente, la Scrivente esprime il proprio parere favorevole.

3) Relativamente al lavoro di *approfondimento di 3 metri delle quote di escavo in parte del bacino di avamposto* (quota di dragaggio da -9,00 m a -12,00 m), si ritiene necessario segnalare che, al fine di meglio garantire l'individuazione del passaggio di profondità da -9,00 metri a -12,00 metri, sarebbe più opportuno estendere il fondale di -12,00 metri fino all'allineamento "fanale verde d'ingresso del porto" - "fanale verde del costruendo *molo finale di lunghezza pari a 40 m*", come meglio indicato nell'allegata planimetria (**AII.1**).

Quanto appena descritto ha lo scopo, sotto il profilo della sicurezza della navigazione, di rendere più facilmente individuabile - a livello visivo - il passaggio dalla batimetrica di -9,00 metri a quella di -12,00 metri.

4) Si rimane disponibili per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Franco MALTESE
Documento sottoscritto con firma digitale
ai sensi del D.Lgs. 82/2005 art.21



CITTA' DI TRAPANI

Provincia di Trapani

Medaglia d'Oro al Valor Civile

3° Settore - Urbanistica, SUAP, Patrimonio

Servizio: **Urbanistica**

Prot. n. 27660 del 27/03/2019

provv. n° _____ del _____

All'Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale
pec: info@pec.portpalermo.it

OGGETTO: Lavori di demolizione di parte del molo Ronciglio e dragaggio di aree extra canale di accesso.

Modifiche che non alterano la struttura del Piano Regolatore Portuale – Adeguamento Tecnico Funzionale – ex art. 5 comma 5 della L. n. 84/1994 e ss.mm. ed ii.

Si premette che con nota prot. n. 3442/19 del 13/03/2019 ed assunta al protocollo del Comune di Trapani in pari data con il n° 22930 e successiva nota prot. n. 3893/19 del 23/03/2019 ed assunta al protocollo del Comune di Trapani in data 25/03/2019 con il n. 26534, codesta autorità ha chiesto per l'intervento in oggetto la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, ai sensi dell'art. 5, comma 5 della L. n. 84/94, trasmettendo a tal fine i relativi elaborati progettuali.

L'area oggetto di intervento ricade al di fuori del P.R.G. di Trapani e all'interno dell'area portuale per la quale il Piano Regolatore Portuale vigente, approvato con voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. n. 1214 del 26/07/1962, in generale, è privo di parametri edilizi quali: altezze, distanze, superficie coperta max, volumetria ammissibile etc..., necessari alla redazione di una qualsiasi istruttoria tecnica di verifica della normativa urbanistica-edilizia;

Rilevato che i lavori in esame non sono caratterizzati da alcune dei parametri tecnici atteso che riguardano, sotto il profilo infrastrutturale, un intervento di adeguamento tecnico funzionale ed in considerazione della valenza generale dell'intervento in esame, che non confligge con le previsioni della vigente pianificazione comunale, si dichiara che i suddetti lavori non contrastano con il P.R.G. vigente.

Per quanto attiene agli aspetti ambientali di competenza comunale (valutazione d'incidenza, ai sensi del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii.), si evidenzia che, poiché ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs n. 152/06 e ss.mm.ii. la V.I.A. comprende anche le procedure di valutazione d'incidenza, quest'Ufficio non ha proceduto all'attivazione di queste ultime, stante che l'intervento complessivamente sembrerebbe rientrare fra quelli sottoposti a verifica di assoggettabilità / V.I.A..

Il Tecnico Istruttore
Geom. Carlo Campo

Il Responsabile
del Servizio tutela Ambiente
Dott.ssa Rosanna Montalbano

Il Responsabile
del Servizio Urbanistica
Salvatore D'Angelo, Architetto

Il Dirigente
Arch. Vincenza Canale

Settore 3°
Urbanistica, SUAP, Patrimonio
Sede: Via Libica n.12
91100 TRAPANI

Sito internet: www.comune.trapani.it
pec: suap@pec.comune.trapani.it
Tel. 0923.877025



Regione Siciliana
Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
www.regione.sicilia.it/beniculturali

Posta certificata del Dipartimento:
dipartimento.beni.culturali@certmail.regione.sicilia.it

Partita Iva 02711070827
Codice Fiscale 80012000826

**Soprintendenza per i Beni
Culturali e Ambientali
di Trapani**

via Garibaldi, 93 - 91100 Trapani
tel. 0923-808111 - fax 0923-23423
e-mail: sopritp@regione.sicilia.it
www.regione.sicilia.it/beniculturali/sopritp
Posta certificata della Soprintendenza:
sopritp@certmail.regione.sicilia.it

Tutela e Valorizzazione dei Beni Culturali e Ambientali
via Garibaldi, 93 - 91100 Trapani

Unità Operativa 3 – Sezione per i Beni Paesaggistici e Demoetnoantropologici
tel. 0923 – 808218 / 808221
e-mail: sopritp.uo3@regione.sicilia.it

Rif. nota: Prot. n. _____ del _____

Trapani Prot. n. _____ del **30 MAG. 2019**
Allegati n. **0**

**Trasmissione via PEC
(info@pec.portpalermo.it)**

Posizione **PP.UU. XXII – 4150**

Oggetto: **TRAPANI – Porto** – Lavori di demolizione di parte del Molo Ronciglio e dragaggio di aree extra canale di accesso – Modifiche che non alterano la struttura del Piano Regolatore Portuale - Adeguamento tecnico funzionale – **Progetto preliminare - Conferenza di Servizi** ex art. 14-bis Legge n. 241/90, modificata dalla L. n. 127/2016.

Richiedente: **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale.**

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale
(Rifer. nota prot. n. 0003442/19 del 13/03/19) Via Piano dell'Ucciardone, 4
90139 - PALERMO

VISTO l'art. 142 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, approvato con Decreto Legislativo 22/01/2004, n. 42 e successive modifiche ed integrazioni;

VISTA la documentazione mancante integrata con nota qui assunta al prot. n. 5523 del 27/05/19 e già richiesta dalla Scrivente con nota n. di prot. 1735 del 03/04/19;

VISTO il D. A. n. 6683 del 29/12/16 dell'Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana di adozione del Piano Paesaggistico degli Ambiti 2 e 3 ricadenti nella Provincia di Trapani, pubblicato all'albo pretorio on-line del Comune di Trapani dal 15/02/17 al 16/05/17, oltre il successivo D. A. n. 2694 del 15/06/17 di rettifica di adozione del primo;

Questa Soprintendenza, **fatte salve tutte le vigenti norme in materia urbanistico-edilizia, la liceità dell'esistente e i diritti dei terzi**, in esito alla nota sopra distinta, **per quanto di competenza, AUTORIZZA** l'esecuzione delle opere di cui all'accluso progetto, ai sensi dell'art. 146 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, in quanto compatibili rispetto ai valori paesaggistici.

Tale progetto dovrà essere realizzato nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici approvati e al presente provvedimento. Ogni eventuale variante dovrà essere preventivamente autorizzata dalla Soprintendenza, per non incorrere nelle sanzioni previste a carico dei trasgressori dall'art. 167 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

Ai sensi dell'art. 146, comma 4 e ss.mm.ii. del predetto Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, la presente autorizzazione paesaggistica costituisce atto autonomo e presupposto rispetto al permesso di costruire o agli altri titoli legittimanti l'intervento urbanistico-edilizio e, in forza del medesimo comma, è valida per un periodo di cinque anni scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. Qualora i lavori siano iniziati nel quinquennio di efficacia dell'autorizzazione, questi possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo.

La validità della presente autorizzazione decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento.

Il Richiedente ha l'obbligo di trasmettere a questo Ufficio copia del titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento e di comunicare la data di inizio e fine lavori allegando, a quest'ultima, una dichiarazione con la quale il Direttore dei Lavori asseveri la conformità delle opere realizzate al presente provvedimento. Questo ufficio, si riserva inoltre, qualora lo ritenga necessario, di richiedere eventuale documentazione fotografica.

Il Dirigente dell'Unità Operativa
Arch. Girolama FONTANA



Il Soprintendente
Dott. Riccardo GUAZZELLI

Responsabile procedimento	Arch. Girolama Fontana	stanza	33	piano	3°	telefono	0923 808 208	e_mail	sopritp.uo3@regione.sicilia.it
Funzionario incaricato	Dott. Arch. Antonino Mazzara	stanza	32	piano	3°	telefono	0923 808210	Durata procedimento:	_____
Ufficio Relazioni con il Pubblico (URP):	urpsopritp@regione.sicilia.it	Responsabile:	nome cognome	stanza	piano	tel.	_____	_____	
Orario e giorni ricevimento		Lunedì 10,00 – 13,00 e Mercoledì 15,30 – 17,30							

chiatta su cui sarà allestito l'impianto di soil-washing (campo principale);

- 3) le aree a mare circostanti il molo Ronciglio vecchio faro ed interne alla darsena Ronciglio, dove verranno eseguiti i salpamenti ed i dragaggi delimitati da un sistema di confinamento a panne e muro d'aria (cantieri mobili di salpamento);
- 4) le parti emergenti delle scogliere del molo a T interno all'avamporto e quelle della diga esterna della Colombaia (cantieri fissi di rifiorimento);

Infine si utilizzeranno:

- ❖ le rotte di navigazione tra l'avamporto sede dell'impianto di soil-washing ed il sito di affondamento individuato dall'Università Kore di Enna (posto a circa 2,5 miglia nautica dalla costa di Custonaci, distante circa 8 miglia nautiche dal porto di Trapani), le rotte di navigazione interne al porto tra i cantieri mobili di salpamento e dragaggio e le sedi dei cantieri fissi (principale e di rifiorimento), le rotte di navigazione tra il porto di Trapani e quello di Porto Empedocle (cantieri complementari per attività indotte di raggiungimento delle zone di sversamento);
- ❖ le rotte di navigazione tra il porto di Trapani e quello di Porto Empedocle ed i tratti su strada tra porto Empedocle e le discariche Agrigentine (cantieri complementari per attività indotte di raggiungimento delle zone di conferimento a discarica).

⇒ le operazioni necessarie alla predisposizione delle aree di intervento, il fabbisogno del consumo di acqua e di energia

Risposta: Le operazioni necessarie alla predisposizione delle aree di cantiere sono:

- 1) apertura di un varco nella recinzione della nuova darsena Ronciglio per l'allestimento del campo base;
- 2) predisposizione dei segnalamenti luminosi per la delimitazione delle aree a mare impegnate dai cantieri mobili e fissi di cui prima;
- 3) ormeggio della chiatta per l'installazione dell'impianto di trattamento dei sedimenti dragati;
- 4) delimitazione delle aree oggetto di dragaggio con sistemi di conterminazione impermeabili a panne oltre che a muro di bolle d'aria ("bubble curtain"), in particolare le panne verranno adoperate sul lato sud (foraneo) della diga Ronciglio, mentre il muro di bolle verrà utilizzato sul lato Nord adiacente l'imboccatura portuale.

Il fabbisogno di acqua potabile per le maestranze sarà provvisto mediante acqua in bottiglia, mentre quello per il cantiere fisso non necessita di acqua potabile ed è limitato all'eventuale quantità necessaria a bagnare i cumuli di materiale lapideo salpato, dipenderà dall'effettiva necessità delle operazioni di bagnatura delle volumetrie stoccate (massi di II categoria) e dalle effettive granulometrie salpate (non è prevista la presenza di frazione sabbiosa o di diametro inferiore), nonché dalle condizioni ambientali (temperatura e anemometria). Si tratta di quantità molto limitate in quanto si utilizzerà acqua nebulizzata. Qualora la CTVIA opererà per la soluzione di non bagnare i cumuli ma ricoprirli con teli anche questa limitata quantità non sarà necessaria.

In ogni caso, non sarà utilizzata acqua potabile ma in ragione della provenienza del materiale, della vicinanza dello specchio portuale e, soprattutto del sito di destinazione (rifornimento di scogliere marittime), l'acqua per le bagnature dei cumuli potrà essere fornita attingendo o allo specchio portuale dalla testa del nuovo molo Ronciglio o dal mare aperto.

Nelle ipotesi di progetto il consumo di risorsa idrica è praticamente

NULLO.

A tal riguardo, si vuole qui precisare che si è chiaramente specificato, sia nella relazione generale, sia sui disegni di cantierizzazione che le aree destinate a temporaneo stoccaggio di materiali saranno utilizzate come deposito temporaneo degli scogli di II categoria, da ricollocarsi necessariamente dopo la realizzazione del nucleo e degli strati filtro della nuova testata, a costituirne la mantellata.

Il volume di tale materiale, così come specificato nel CME alla voce 13, è pari a 588,07 m³, è assolutamente compatibile con lo stoccaggio nelle due aree previste con superficie di 100 m² ciascuna, potendosi collocare gli scogli con pendenze di 2 su 3, fino ad un'altezza massima di 4,5 m s.p.c.

Per quanto riguarda il fabbisogno di acqua per l'impianto di soil washing (cosiddetta acqua di reintegro), lo stesso è stato stimato nella relazione di fattibilità dell'impianto in 1,7 mc/h.

Tale fabbisogno verrà coperto mediante una nave cisterna che verrà ormeggiata in adiacenza all'impianto sul molo della Colombaia.

Il fabbisogno di energia sarà fornito mediante gruppi elettrogeni.

⇒ i tempi di attuazione dell'opera principale e delle eventuali opere connesse, considerando anche la contemporaneità delle lavorazioni nel caso insistano sulle stesse aree; il fabbisogno complessivo previsto di forza lavoro, in termini quantitativi e qualitativi; i mezzi e macchinari usati e le relative caratteristiche; la movimentazione da e per i cantieri, le modalità di gestione del cantiere, le misure di sicurezza adottate

Risposta: I tempi di attuazione dell'opera principale e delle opere connesse, considerando la contemporaneità delle lavorazioni, è stimato in 30 mesi naturali e consecutivi, valore calcolato sulla base della capacità

dell'impianto di soil-washing descritto.

Il fabbisogno complessivo previsto di forza lavoro, in termini quantitativi e qualitativi, i mezzi e macchinari usati e le relative caratteristiche è funzione dell'organizzazione effettiva del cantiere ed è precipuo diritto dell'Impresa realizzatrice organizzare le lavorazioni secondo la propria convenienza economica.

Sulla base dell'esperienza maturata in analoghi interventi si può stimare quanto segue.

Le maestranze, tutte qualificate, potrebbero essere composte da tre squadre di dieci operai ciascuna, operanti a turnazione, due per ciascun mezzo marittimo e quattro a disposizione per sovrintendere e operare sulla chiatta e al campo base.

La movimentazione da e per i cantieri sono descritte alla risposta precedente ed è esclusivamente operata con mezzi marittimi, ad eccezione del trasporto su camion dei materiali da conferire a discarica nell'Agrigentino, per cui si prevede la spola entro il raggio di 50km tra il porto di Porto Empedocle e i siti di conferimento.

⇒ *il ripristino delle aree a fine lavorazioni;*

Risposta: Sono previste le seguenti lavorazioni:

- pulizia pista cantiere,
- ripristino scogliera e recinzione portuale;
- rimozione delle panne e del muro d'aria,
- smontaggio impianto di trattamento e pulizia piattaforma galleggiante,
- pulizia piazzale della nuova banchina ronciglio,
- sbaraccamento e rimozione cantiere fisso e galleggiante.

per la fase di esercizio, riportare:

⇒ l'indicazione della durata di esercizio dell'intervento principale e delle opere connesse (vita dell'opera);

Risposta: Tutti gli interventi sono stati progettati tenendo conto di una vita utile di 50 anni.

⇒ la quantificazione dei fabbisogni di energia e delle risorse naturali eventualmente necessari;

Risposta: Non vi sarà necessità di ulteriore energia rispetto all'attuale in quanto il nuovo fanale in sostituzione di quello esistente utilizzerà una tecnologia ad alta efficienza energetica, al passo con gli attuali standard di settore, riducendo così l'attuale consumo di energia.

Nel complesso, considerata una potenza complessiva installata di circa 32.000 W ed un utilizzo modulato dell'impianto di illuminazione si stima un fabbisogno di energia annuo di 28.000 kWh e, quindi, si otterrà un impatto molto positivo in quanto si avrà una riduzione dei consumi elettrici di oltre 500%.

⇒ l'elenco di tipologie e quantità dei residui delle emissioni previste (gassose, liquide, solide, sonore, luminose, vibrazionali, di calore, radioattive), sostanze utilizzate, quantità e tipologia di rifiuti eventualmente prodotti;

Risposta: Le emissioni previste sono state già tenute in conto negli Studi ambientali a corredo del progetto.

In considerazione della funzione prevista per la banchina dei Ronciglio (trasporto RO-RO e passeggeri), non sono previsti residui o rifiuti.

⇒ *gli interventi manutentivi richiesti per il corretto funzionamento delle opere, tempi necessari, frequenza degli interventi, eventuali fabbisogni di energia e di risorse naturali non già necessari per il normale esercizio, eventuali rifiuti ed emissioni diversi, in termini qualitativi e quantitativi, rispetto all'esercizio;*

Risposta: Il progetto comprende il Piano di manutenzione delle opere. In particolare, verranno eseguiti dei rilievi con cadenza quinquennale. Gli interventi di manutenzione ordinaria avranno durata limitata e trascurabile fabbisogno di energia e di risorse naturali.

Nel caso fosse necessario eseguire interventi di ripristino di notevole entità, oggi comunque non previsti e non necessari, gli stessi saranno preventivamente valutati e soggetti a procedura di valutazione ambientale.

per la fase di dismissione, parziale o totale dell'opera o delle aree di cantiere, riportare:

⇒ *le necessarie attività di cantiere per la demolizione o smantellamento delle singole componenti strutturali, finalizzate al ripristino ambientale dell'area;*

Risposta: *In fase di cantiere non è prevista la realizzazione di nessuna componente strutturale.*

L'unica eccezione è la pista carrabile tra il piazzale della nuova banchina Ronciglio e il radicamento dell'omonimo sporgente vecchio faro.

Tale pista sarà realizzata ricollocando temporaneamente gli scogli di coronamento a margine dello stesso e rettificando eventualmente la superficie sottostante a seconda dell'effettiva percorribilità dei luoghi successiva al ricollocamento degli scogli di protezione.

Al termine dei lavori, la scogliera sarà ripristinata ricollocando gli scogli sulla superficie rettificata, con bilancio nullo di materiali apportati

e rimossi.

⇒ le modalità di smaltimento e/o di riutilizzo e/o di recupero dei materiali di risulta e/o dei componenti dell'opera;

Risposta: Non sono previste lavorazioni con fioritura di materiali di risulta degni di nota.

In ogni caso, qualsiasi eventuale materiale di risulta accidentalmente prodotto durante le fasi di cantiere sarà smaltito in discarica secondo quanto previsto dalla vigente normativa.

3. *con riferimento agli aspetti ambientali - stato attuale, gli impatti, stato post operam:*

- *descrizione della metodologia adottata compresa la rappresentatività dei dati utilizzati e dei risultati delle simulazioni con riferimento alla fase di cantiere, di esercizio e di dismissione specificando i principali impatti generati e loro ammissibilità rispetto ai limiti;*

Risposta: La metodologia utilizzata per la determinazione degli impatti indotti sull'ambiente dalla realizzazione dell'opera nella sua dimensione costruttiva (Parte 4 del SIA) e dall'opera della sua dimensione fisica ed operativa (Parte 5 del SIA), si compone di cinque step, ed in particolare:

- lettura dell'opera secondo le tre dimensioni;
- scomposizione dell'opera in azioni;
- determinazione della catena azioni-fatti causali-impatti;
- stima dei potenziali impatti;
- stima degli impatti residui.

Rimandando allo SIA ed alle risposte successive si riporta una tabella di sintesi in cui sono espressi gli impatti potenziali dell'opera, gli esiti delle analisi condotte e le eventuali misure di mitigazione e/o soluzioni progettuali

adottate per ridurre le interferenze indotte dalle lavorazioni e dall'esercizio dell'opera.

Componente	Impatto potenziale	Esito analisi	Misure di mitigazione/ Soluzioni progettuali
Aria e clima	Modifica della qualità dell'aria	Trascurabile	Best Practices - Accorgimenti in fase di cantiere.
			Eventuale posa in opera di teli mobili antipolvere in fase di cantiere.
Geologia e acque	Modifica dell'assetto geomorfologico	Trascurabile	-
	Modifica dello stato dello stato qualitativo delle acque	Trascurabile	Utilizzo del barriera galleggiante modello "SALL S-CBD" in fase di cantiere
	Consumo di risorse non rinnovabili	Trascurabile	-
	Produzione di rifiuti	Trascurabile	
Biodiversità	Sottrazione di habitat e di biocenosi	Trascurabile	Ripristino aree di cantiere alle condizioni originarie
	Modifica delle caratteristiche qualitative di habitat e biocenosi	Trascurabile	Ripristino aree di cantiere alle condizioni originarie
	Modifica della biodiversità	Trascurabile	Best Practices - Accorgimenti in fase di cantiere.
Eventuale posa in opera di teli mobili antipolvere in fase di cantiere.			
Rumore	Compromissione del clima acustico	Trascurabile	Best Practices - Accorgimenti in fase di cantiere
Salute umana	Compromissione del clima acustico	Trascurabile	Installazione barriere acustiche mobili
	Modifica della qualità dell'aria	Trascurabile	Best Practices - Accorgimenti in fase di cantiere.
Eventuale posa in opera di teli mobili antipolvere in fase di cantiere.			

Componente	Impatto potenziale	Esito analisi	Misure di mitigazione/ Soluzioni progettuali
Paesaggio e patrimonio culturale	Alterazione fisica di beni isolati	Trascurabile	Ripristino aree di cantiere alle condizioni originarie
	Modificazione delle condizioni percettive	Trascurabile	

- *con riferimento alla valutazione di incidenza fornire gli elementi relativi alla compatibilità dell'intervento con le finalità conservative previste dalla normativa vigente (D.P.R. n. 357/1997 art. 5, così come modificato e integrato dal D.P.R. n. 120/2003 art. 6);*

Risposta: La richiesta appare troppo generica tenuto conto che si ritiene di avere fornito tutti gli elementi relativi alla compatibilità dell'intervento all'interno dello studio di incidenza e si ritiene siano del tutto esaustivi.

Ovviamente se ci sono elementi specifici che la CTVIA ritiene debbano essere maggiormente approfonditi il Proponente è certamente disponibile ad eseguire tutti quelli richiesti ma ad una formulazione così generica non ci è possibile rispondere perché non ci è possibile individuare gli eventuali approfondimenti necessari, oltre quelli oggi eseguiti con il presente documento.

- *predisporre il piano di monitoraggio ambientale in accordo, anche se preliminare, con ARPA Sicilia.*

Risposta: In merito al Piano di Monitoraggio relativo al progetto di messa in esercizio del molo Ronciglio si evidenzia che questo è già stato redatto ed allegato allo SIA.

Per quanto concerne, invece, il progetto di monitoraggio dei lavori di dragaggio dei fondali portuali e di smaltimento degli stessi a mare, oggetto di autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. 152 del 2006, l'istanza ha

previsto il coinvolgimento dell'Assessorato Territorio e dell'Ambiente della Regione Sicilia, del Comune di Trapani, della Soprintendenza del Mare, della Commissione Consultiva Regionale della Pesca, dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Sicilia (ARPA) e della Capitaneria di Porto del Circondario Marittimo di Trapani, **i quali hanno rilasciato parere positivo.**

Al fine di assicurare una maggiore completezza della documentazione richiesta, il Proponente potrà fare riferimento alle Linee Guida del SNPA approvate dal Consiglio SNPA in data 09/07/2019 per l'elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, utili per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/06 s.m.i., integrative dei contenuti minimi previsti dall'art. 22 e delle indicazioni dell'Allegato VII del D. Lgs. n. 152/06 s.m.i..

Risposta: Lo SIA è stato redatto avendo come riferimento le Linee Guida del SNPA approvate dal Consiglio SNPA in data 09/07/2019.

Anche in questo caso spiace evidenziare che la richiesta appare troppo generica ed ovviamente se ci sono elementi specifici che la CTVIA ritiene debbano essere maggiormente approfonditi, oltre quelli specifici di seguito richiesti ed inseriti nel presente documento, il Proponente è certamente disponibile ad eseguire tutti eventuali ulteriori approfondimenti necessari.

Alla luce di quanto sopra riportato e a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica pervenuta, al fine di procedere con le attività istruttorie di competenza, il Gruppo Istruttore 3 ritiene dunque indispensabile chiedere al Proponente le integrazioni allo SIA relativamente alle tematiche di seguito indicate.

Con specifico riferimento al contesto e alle componenti ambientali, si evidenzia nuovamente in via preliminare che i documenti trasmessi dal Proponente presentano numerose carenze che richiedono ulteriori e doverosi approfondimenti e integrazioni

L'area di interesse è uno dei più estesi sistemi di tutela naturalistica marino-costieri della Sicilia, rappresentato non solo dalla ZSC marina ITA010025 "Fondali del Golfo di Custonaci", dalla ZSC ITA010016 "Monte Cofano e Litorale", dalla Riserva Naturale Monte Cofano, dalla ZSC ITA010017 "Capo S.Vito, Monte Monaco, Zingaro, Faraglioni Scopello, Monte Sparacio", dal SIC ITA010032 "Fondali dello Zingaro", dalla Riserva naturale dello Zingaro e dalla ZPS ITA010029 "Monte Cofano, Capo San Vito e Monte Sparacio" nonché dalla futura Area Marina Protetta "Promontorio Monte Cofano - Golfo di Custonaci" prevista dalla L. 394/1991. Un impatto ambientale in queste aree appare non giustificabile e le informazioni fornite non premettono in alcun modo di escluderlo.

Risposta: *La richiesta è estremamente generica: la VIA deve riferirsi ai possibili impatti, in termini di causa/condizione/effetto, ben definiti e individuati e non genericamente a un "impatto ambientale" non specificando quale e come questo si determini.*

In particolare, molte delle aree Natura 2000 citate si trovano a una notevole distanza dal sito del progetto per cui appare del tutto inverosimile qualunque possibile impatto.

Per quelle più vicine ai lavori e per le quali si rendeva necessaria la predisposizione di uno Studio di Incidenza Ambientale, questa è stata predisposta ai sensi delle Linee guida pubblicate in G.U. dal MiTE nel dicembre 2019.

Appare, inoltre, utile evidenziare che anche se presenti nell'area vasta, i fattori di pressione ambientale che il progetto può esercitare non sono di

dimensioni tali da raggiungere e impattare su territori posti a così grande distanza e separati da vari e rilevanti elementi morfologici del paesaggio, quali rilievi montuosi e collinari, promontori, oltre a numerosi centri abitati.

E', quindi, da escludere nella maniera più assoluta qualunque possibile incidenza delle attività di cantiere nell'area portuale e l'esercizio della banchina Ronciglio sulle aree Natura 2.000.

Le possibili incidenze su quelle più vicine, come detto prima, sono state abbondantemente analizzate, studiate ed escluse nell'ambito dello S.Inc.A.

Lo stesso vale per le attività di sversamento a mare per le quali non solo lo S.Inc.A. ha escluso qualunque incidenza sulle aree Natura 2.000 più vicine ma la stessa attività nello stesso sito è stata già valutata positivamente dalla Regione Siciliana a dimostrazione che se da un lato è corretto sostenere che *“Un impatto ambientale in queste aree appare non giustificabile”*, dall'altro non appare per nulla giustificata la successiva affermazione *“e le informazioni fornite non premettono in alcun modo di escluderlo”*, *considerato che la mole di dati, studi ed analisi eseguiti da esperti in materia convergono decisamente sulla totale assenza di qualunque incidenza negativa sulle aree Natura 2.000.*

Nell'ambito dell'attività finora svolta è quindi stata rilevata l'assoluta necessità, in termini di dettaglio, di predisporre approfondimenti sullo SIA e sulle matrici ambientali relativamente a:

- 1. Alternative progettuali*
- 2. Soil washing*
- 3. Effetti cumulativi*
- 4. Elementi progettuali*
- 5. Rumore, vibrazioni e campi elettromagnetici*
- 6. Aria*

7. Campi elettromagnetici

8. Acque sotterranee

9. Cantierizzazione e approvvigionamento di materiali

10. Gestione dei materiali

11. Ecosistemi

12. Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA)

13. Salute umana

14. Monitoraggio ambientale (P.M.A.)

15. Controdeduzioni

La produzione della nuova documentazione deve rispettare quanto richiesto al Modalità di trasmissione della documentazione integrativa.

1. Alternative progettuali

Il Proponente illustra cinque alternative, relative però solo all'approfondimento delle aree circostanti l'attuale testata dello sporgente Ronciglio, ma non fornisce alcuna concreta alternativa all'intervento stesso, inclusa l'opzione zero: si richiede, pertanto, di integrare la documentazione con l'analisi e la valutazione delle possibili alternative, inclusa l'opzione zero.

Risposta: In via immediata si rileva che l'opzione zero corrisponde non solo a non mettere in esercizio la banchina Ronciglio e ciò appare paradossale considerando che tutto l'oggetto della presente procedura attiene alla messa in esercizio ed alla funzionalità di un'opera già costruita dallo Stato, avendo ottenuto la positiva V.I.A. da parte di questo Spett/le Ministero ma significherebbe imporre la sua demolizione, visto che non avrebbe senso mantenere un'opera che non può essere utilizzata. Quindi opzione zero significherebbe inutilizzo, ovvero opera non funzionale, ovvero demolizione della stessa, ovvero danno erariale. ***Nel caso specifico si tratta, quindi, solo di comprendere quali siano le condizioni di migliore utilizzo di un'opera già regolarmente utilizzata e l'opzione 0 risulta certamente quella ambientalmente peggiore.***

Inoltre, la rimozione della diga Ronciglio ed il connesso dragaggio attengono a lavori intesi ad eliminare situazioni di possibile pericolo e garantire, a parità di traffico portuale, una maggiore sicurezza nelle manovre interne al porto.

Anche in questo senso l'opzione 0 è ambientalmente da scartare.

Ad ogni modo in relazione al salpamento della diga Ronciglio, lo Studio idraulico marittimo, eseguito con uno dei più evoluti sistemi di modellazione costiera e portuale oggi a disposizione, ha tenuto in conto sia l'alternativa zero (stato attuale) sia una configurazione in cui la diga viene mantenuta e

viene invece effettuato il dragaggio in adiacenza.

I risultati evidenziano che entrambe le configurazioni di intervento sono migliorative rispetto allo stato attuale (alternativa zero) in quanto comportano una maggiore stabilità della costa rispetto all'alternativa zero.

Da un punto di vista della ottimizzazione progettuale, la configurazione scelta per la estensione della diga Ronciglio è quella minima che garantisce l'accesso in sicurezza delle imbarcazioni all'interno del porto, che si ribadisce sarà la stessa di quella attuale senza aumento del numero né della stazza delle navi che approderanno.

Pertanto tale configurazione è stata già ottimizzata e ciò si può evidenziare dal fatto che la diga del Ronciglio non viene salpata per intero ma solo per la parte strettamente necessaria all'accesso con maggiore sicurezza delle imbarcazioni.

Un salpamento minore della diga (lunghezza residua maggiore) non consentirebbe infatti un miglioramento della sicurezza alla navigazione rispetto allo stato attuale.

Tale conclusione si evince dagli elaborati di progetto già trasmessi, che rappresentano il risultato di una concertazione avvenuta con gli operatori portuali locali, piloti e Capitaneria di Porto nell'ambito della procedura già esperita di Adegumento Tecnico Funzionale (ATF) al Piano Regolatore Portuale.

Nell'ambito della sopracitata procedura di ATF, la configurazione di progetto è stata approvata anche dalla competente Soprintendenza e dal Comune di Trapani, come si evince dai pareri che si allegano alla presente.

Una visione veramente ambientalista non può in nessuno dei casi ipotizzare come ambientalmente, economicamente e socialmente più compatibile l'opzione 0.

Per il resto il progetto ha studiato le tecnologie più moderne ed efficaci

e non ci sono alternative che possano avere lo stesso effetto della soluzione proposta.

Si è già relazionato sugli effetti dell'opzione zero che a parere della scrivente non è praticabile; qualora disposta nell'ambito della procedura in atto, la scrivente analizzerà gli effetti per procedere alle segnalazioni dovute per legge.

Inoltre, evidenziando che il termine corretto dell'opzione scelta dal Proponente non è "soil washing" ma "sediment washing", si rileva come l'applicazione sperimentale non riporti la metodologia utilizzata e i valori di decontaminazione dei metalli pesanti.

Risposta: Si ricorda che la tecnologia del soil washing è oramai assolutamente consolidata in ambito di trattamento dei sedimenti marini oramai da vari decenni, si evidenzia che al di là dell'aspetto semantico sul significato di "soil" o "sediment", la fattibilità della tecnologia scelta per il lavaggio dei sedimenti ricadenti nelle classi C e D del DM 173/2016 è stata verificata in scala di laboratorio dalla ditta specializzata "Ecotec Gestione Impianti Srl", simulando le attività di un impianto.

Come specificato nella relazione finale allegata al progetto, tale indagine ha consentito di verificare l'efficacia della tecnologia di "soil/sediment washing" applicata ai sedimenti del porto di Trapani, fornendo indicazioni sulle caratteristiche e l'ingombro dell'impianto da collocare presso il porto di Trapani.

Nello specifico sono state effettuate specifiche prove su tutti parametri previsti dal DM 173/2016, ivi compresi i metalli pesanti.

In disparte il fatto che debba essere argomentato perché il "soil/sediment washing" sia l'opzione migliore, non solo da un punto di vista

economico ma soprattutto più ambientalmente compatibile, il Proponente dovrà inoltre individuare uno o più siti di immissione alternativi a quello scelto nel Golfo di Custonaci che è prossimo alla ZSC ITA010025.

Risposta: Si premette che, come specificato nel piano di gestione di sedimenti allegato al progetto, il Piano Regolatore del Porto di Trapani non prevede la realizzazione di nuovi piazzali o banchine portuali. Per tale ragione non sono disponibili zone portuali da conterminare in cui collocare i sedimenti provenienti dall'escavo che ricadono nelle classi C e D del DM 173/2016.

Le uniche alternative disponibili per la gestione di tali sedimenti sono dunque il trattamento e il conferimento a discarica.

Nello specifico, il conferimento tal quale a discarica per tutti i sedimenti delle classi C e D è stato analizzato e scartato in sede di redazione dello SIA perché:

- ✓ ambientalmente più impattante,
- ✓ contrario al principio comunitario dell'End of Waste che impone di trovare tutte le forme di trattamento/recupero per evitare l'invio a discarica che deve essere considerato l'ultimo obiettivo quando si sia dimostrato che tutte le altre alternative sono tecnicamente non perseguibili.

Quindi, la soluzione del soil washing è quella ambientalmente migliore poiché il trattamento di soil/sediment washing consente di ridurre i quantitativi di sedimenti in classi C e D da conferire a discarica visto che consente di estrarre sedimenti puliti e di ridurre la quantità di acqua.

Per tale ragione la soluzione progettuale scelta comporta un evidente miglioramento della compatibilità ambientale rispetto al conferimento a discarica dei sedimenti tal quali.

Per quanto riguarda il sito di immersione deliberata in mare, si

specifica che lo stesso è previsto per i soli sedimenti ricadenti nelle classi A e B del DM 173/2016.

Si specifica infatti che i sedimenti originariamente nelle classi C e D e ripuliti dall'impianto di trattamento di soil/sediment washing verranno conferiti a impianto di recupero di inerti.

Per quanto riguarda la richiesta di ricercare altri siti alternativi per lo smaltimento a mare dei sedimenti dragati si ricorda che, come lo stesso redattore della richiesta di integrazioni ha evidenziato, l'area portuale di Trapani si trova in un contesto naturale particolarmente complesso e che prospiciente la costa del territorio trapanese e su tutto il paraggio meridionale si trovano le vaste perimetrazioni ZPS ITA010027 "Arcipelago delle Egadi – Area marina e terrestre e ZSC ITA010024 "Fondali dell'Arcipelago delle Isole Egadi", *che ovviamente sono state scartate come siti di smaltimento dei sedimenti dragati, rendendo il sito proposto quello che meglio garantisce sull'assenza di impatti ambientali ed incidenze sulle specie, habitat ed habitat di specie tutelati* che in grande abbondanza sono presenti nelle aree marine prospicienti la costa trapanese.

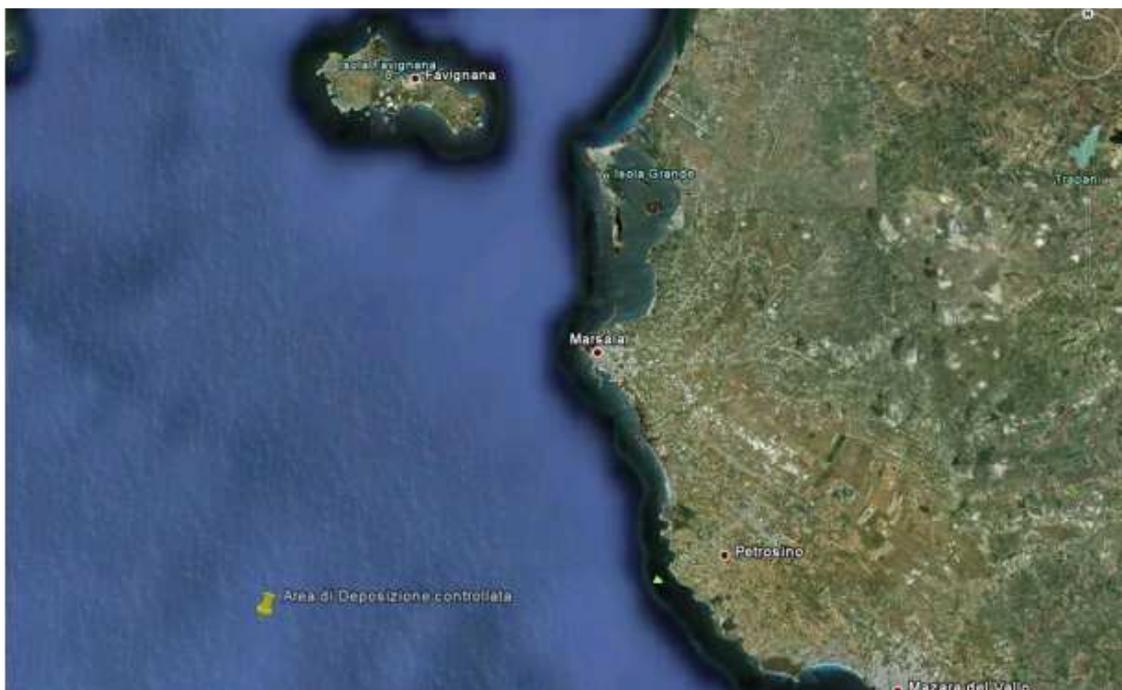
L'individuazione del sito di immersione è stato dunque frutto di un percorso ponderato dettato da valutazioni di carattere ambientale, geolitologico e nautico.

Infatti, l'area portuale di Trapani si trova in un contesto marittimo e naturale particolarmente complesso caratterizzato da particolarissime condizioni geomorfologiche che hanno permesso la creazione di un'area naturalmente vocata alla realizzazione di un porto che si trova nella zona meridionale della punta occidentale della Sicilia, in fronte all'arcipelago delle isole Egadi.

Ciò premesso, per la necessità di scegliere un sito di deposizione principale dei materiali provenienti dall'escavo dei fondali portuali è stato

eseguito lo “*Studio delle caratteristiche dei fondali marini dell'area portuale di Trapani e delle zone costiere limitrofe finalizzato allo sviluppo e alla verifica di criteri innovativi di caratterizzazione e valutazione ambientale*” redatto nel 2012 ed integrato nel 2014 dall’Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).

Il sito veniva individuato a Sud dell’isola di Favignana, oltre la batimetrica -200 m, in prossimità della costa del Comune di Petrosino (TP).



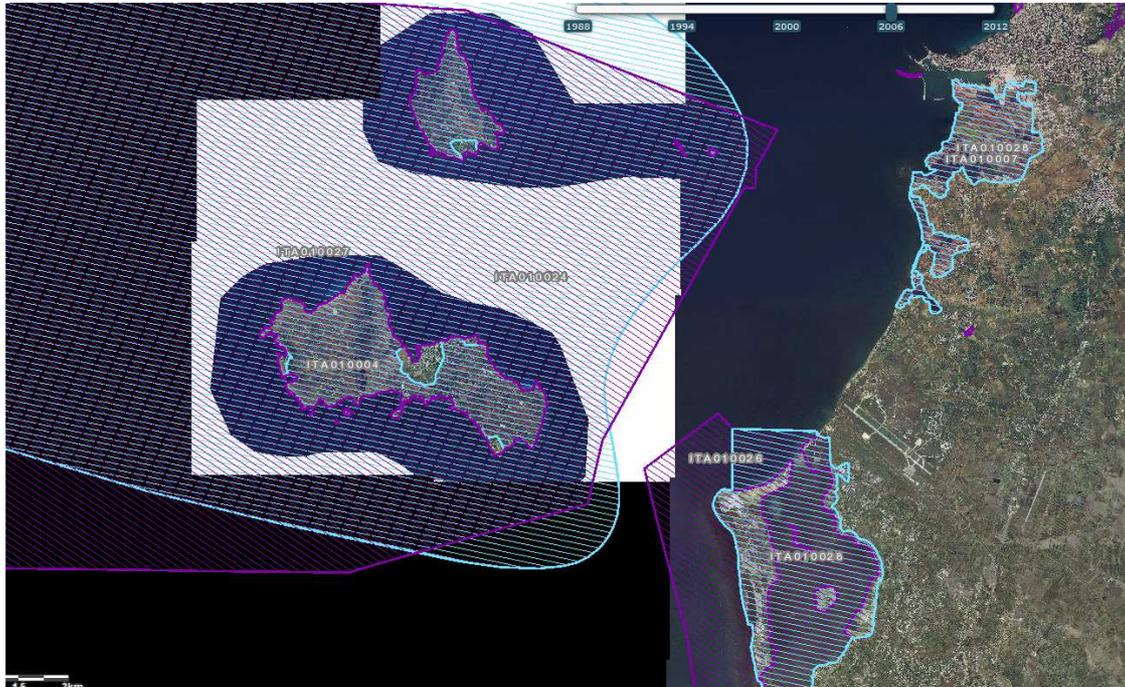
La scelta di individuare un secondo sito, rispetto a quanto individuato nello studio su citato, è stata dettata dalle particolari condizioni naturalistiche e nautiche prossime al sito individuato.

Infatti, dal punto di vista ambientale il sito preliminarmente si trova in una posizione decisamente peggiore rispetto al sito scelto poiché in prossimità delle vaste e rinomate perimetrazioni:

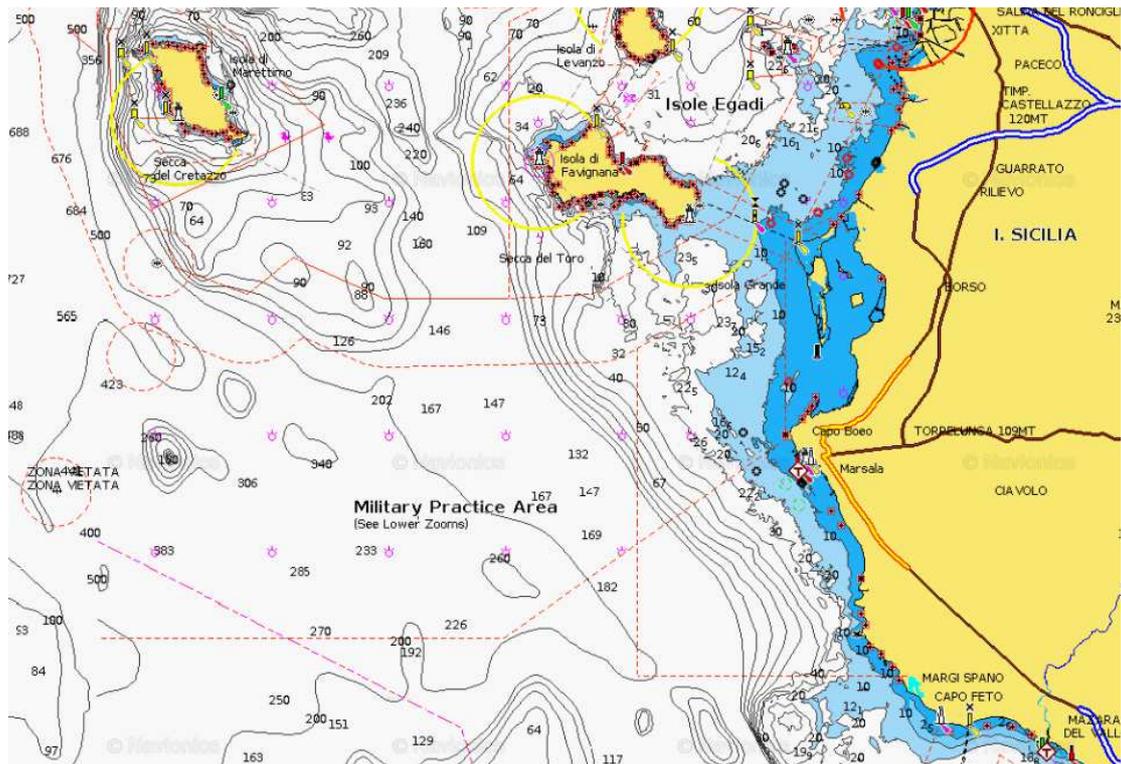
- ⇒ ZPS ITA010027 “Arcipelago delle Egadi – Area marina e terrestre e
- ⇒ ZSC ITA010024 “Fondali dell’ Arcipelago delle Isole Egadi”,

⇒ ZSC ITA010026 “Fondali dell’isola dello Stagnone di Marsala”

⇒ ZPS “ITA010028 “Stagnone di Marsala e Saline di Trapani – area marina e terrestre”.

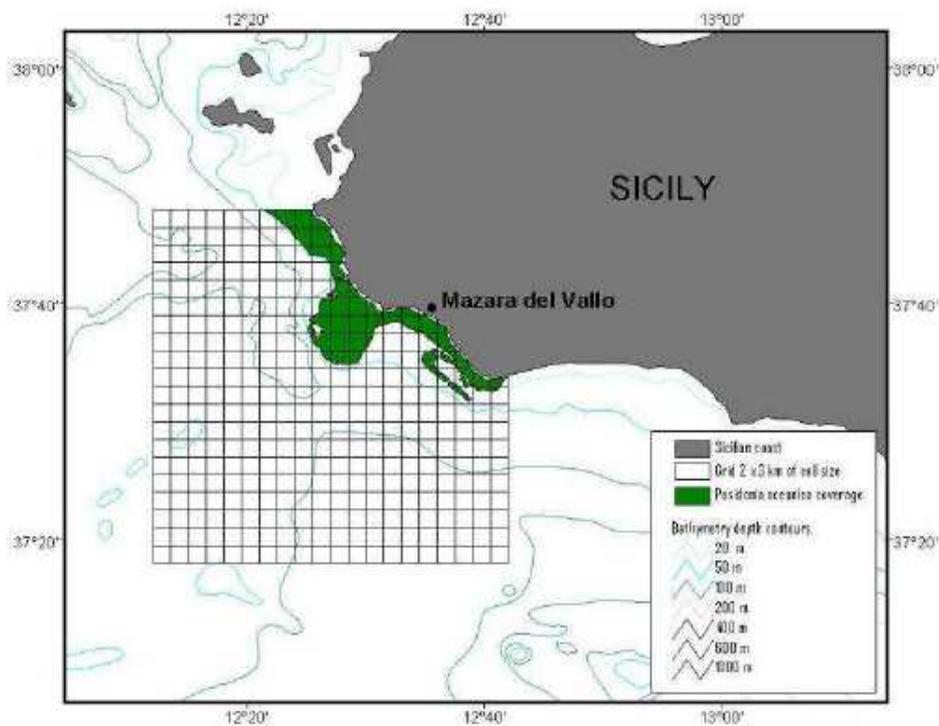


Inoltre, l’area ipotizzata per la deposizione dei sedimenti provenienti dalle attività di escavo ricadeva all’interno dell’area marittima ad accesso regolamentato in quanto Area di Pratica Militare.



Altro elemento che ha portato a scartare tale sito ed all'individuazione di un secondo sito in prossimità della costa settentrionale del trapanese è stata la forte estensione delle praterie a Posidonia oceanica che si sviluppano su tutta la costa siciliana ed in particolare nelle zone costiere tra Marsala e Mazara del Vallo, in cui le condizioni morfobatimetriche favoriscono l'ampia espansione delle stesse.

Tale estensione, si ben denota nello studio del 2010 *“Multicriteria analysis to evaluate wave energy converters based on their environmental impact: an Italian case study”* (Azzellino et Al.)



Alla luce delle considerazioni di natura ambientale e nautica, la scelta di individuare un secondo sito posto nell'area settentrionale della costa trapanese si è ritenuta necessaria e vincolata (al netto delle dovute considerazioni costi/benefici).

In tal senso si evidenzia che il sito individuato in progetto, seppur prossimo alla ZSC ITA010025 non incide in alcun modo sulle specie, habitat ed habitat di specie tutelate dall'area protetta e non presenta rilevanti criticità nel poter eseguire le attività di trasporto e deposizione dei sedimenti escavati.

Vale la pena sottolineare, come l'E.G. sa bene, che il sito individuato in progetto e caratterizzato ai sensi del D.M. 173/2016, seppur con le dovute prescrizioni, è stato già autorizzato ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs 152/2006.

Inoltre, in fase autorizzativa, l'attività di immersioni dei sedimenti è stata oggetto di VINCA dalla Regione Sicilia, conclusa con esito positivo in data 25/03/2022 (Decreto Assessorato Territorio e Ambiente n. 63/GAB).

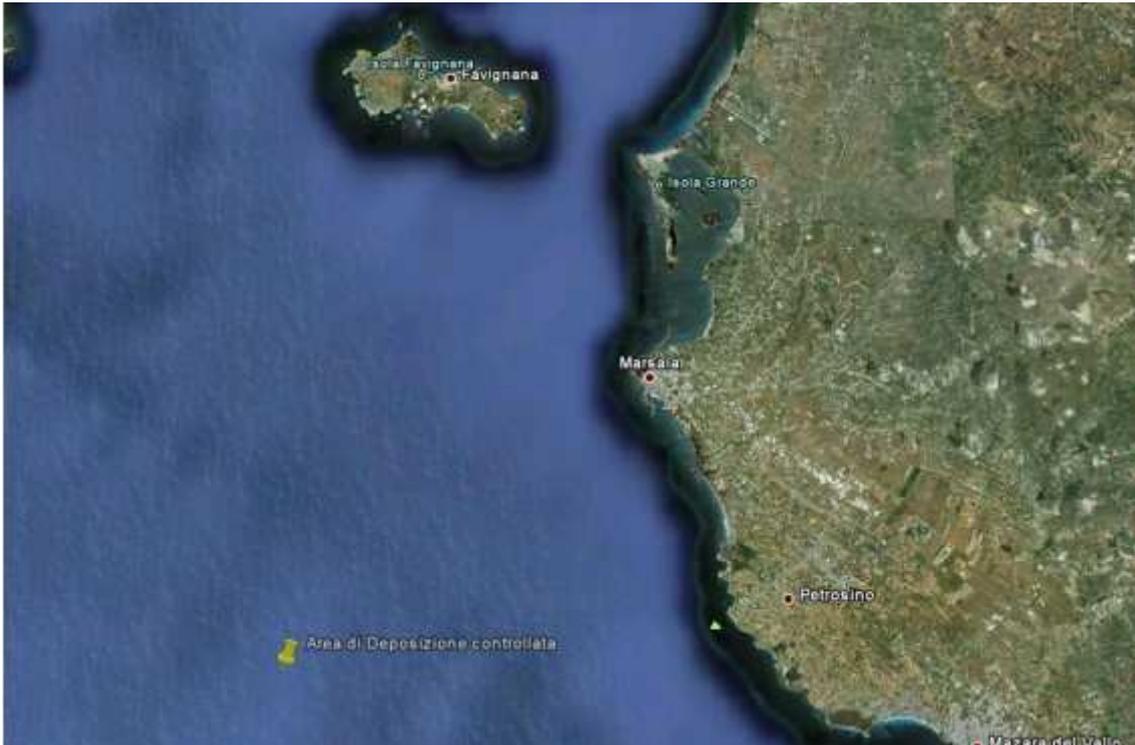
Ad ogni buon fine si rileva il peso della osservazione che è stata

formulata, poiché da un lato la scelta alternativa di un sito di conferimento in discarica presenta indubbi impatti ambientali per nulla comparabili con lo sversamento a mare proposto e dall'altro eventuale ulteriore studio di un altro sito alternativo oltre quello già scartato, deve essere effettuato sulla base di indagini in loco, analisi, rilievi, valutazioni, etc..., procedure queste lunghe e molto costose per l'erario e dal risultato estremamente incerto, considerato che dalle già effettuate valutazioni non risultano ulteriori idonee aree.

Si ricorda comunque che la scelta del sito di immersione è stata individuata sulla scorta degli studi ed indagini che sono stati eseguiti dal dipartimento dell'Ambiente dell'Università Kore di Enna, e qualora detta commissione non la dovesse ritenere valida si procederà alle conseguenziali rivalse.

In quest'ultimo caso ulteriore azione immediata è la previsione progettuale di portare tutti i sedimenti dragati a discarica, con notevole impatto sia dal punto di vista economico che ambientale.

Certamente non mancherebbe la distanza da parte dei progettisti da tale scelta, poiché scaturirebbe esclusivamente dalle osservazioni della commissione.



Appare utile evidenziare che la compatibilità dell'immissione dei sedimenti, sottoposti a trattamento, che giova ricordare è considerato uno dei metodi più efficaci per la decontaminazione dagli specifici inquinanti (cfr ISPRA), è stata ampiamente dimostrata nella VIInCA, anche se la scelta progettuale è stata quella di non sversare a mare i sedimenti trattati con soil washing.

Sostanzialmente, in disparte le alternative di localizzazione già esposte dal Proponente, si ritiene necessario che sia approfondito maggiormente il tema degli impatti, sia positivi sia negativi, che deriverebbero dalla scelta di non realizzare l'intervento (alternativa zero), mentre occorre considerare alternative progettuali attualizzate nel contesto territoriale di riferimento, fornendo il quadro di confronto degli impatti ambientali che ha portato, oltre gli aspetti tecnici ed economici considerati, alla scelta della soluzione di progetto.

Risposta: In relazione all'alternativa 0 vedi risposta data ai punti precedenti.

Il previsto parziale salpamento della diga Ronciglio consentirà di migliorare le condizioni di sicurezza alla navigazione per l'accesso in porto delle imbarcazioni.

Inoltre l'utilizzo della adiacente banchina, già realizzata e di cui si chiede l'esercizio, consentirà di ottimizzare gli spazi all'interno del porto di Trapani, consentendo così una più efficiente gestione dello scalo Trapanese riducendo così i costi di gestione ed aumentando la sicurezza alla navigazione all'interno del porto senza che sia previsto alcun aumento del traffico portuale.

Non è infatti previsto un aumento del numero complessivo di unità navali e di traffico portuale in quanto l'eventuale domanda di traffico non dipende dall'utilizzo di detta banchina ma da considerazioni di natura logistica e situazioni di macro economia, dipendenti dalla mancanza di ulteriori spazi a terra da sfruttare a tale scopo.

L'intervento comporta sostanzialmente dei benefici in termini di riduzione:

- 1) del tempo per l'accesso in porto,
- 2) del numero di manovre che devono effettuare le imbarcazioni per accedere in porto
- 3) della necessità di ricorrere a rimorchiatori.

Peraltro l'aumento della sicurezza alla navigazione comporterà una diminuzione del rischio di incidenti e dunque di eventuali sversamenti accidentali.

Nel complesso, si può quindi affermare che il quadro di confronto degli impatti ambientali sia assolutamente a vantaggio della esecuzione dell'intervento in quanto l'opzione zero comporta maggiore inquinamento

effettivo (emissioni delle imbarcazioni per maggiori tempi di manovra) e potenziale (minore sicurezza alla navigazione) rispetto alla soluzione progettuale scelta.

2. Soil washing

In disparte quanto sopra già rappresentato, si evidenzia nuovamente che, sia nello SIA sia nella VINCA, il Proponente prospetta, per il trattamento dei sedimenti di dragaggio, il Soil Washing come unica metodologia adottabile. Tuttavia, tale metodologia non appare necessariamente efficace su sedimenti marini (essendo stato il soil washing utilizzato per i terreni) e non garantisce la possibilità di abbattere i contaminanti entro le soglie previste dalla legge. Il materiale fornito appare incompleto da un punto di vista tecnico-progettuale e sul piano dell'analisi e delle valutazioni degli effetti ambientali. Manca una chiara definizione delle tempistiche.

Risposta: Come specificato sopra, la differenza semantica tra “soil” e “sediment” washing non si traduce in una differenza di trattamento che da un punto di vista metodologico è analogo ***e si ribadisce essere una tecnologia che da decenni viene utilizzata con successo in contesti portuali come quelli di Trapani.***

Non appare, quindi, comprensibile né condivisibile l'affermazione della CTVIA che *tale metodologia non appare necessariamente efficace su sedimenti marini (essendo stato il soil washing utilizzato per i terreni) e non garantisce la possibilità di abbattere i contaminanti entro le soglie previste dalla legge, anzi è vero l'esatto opposto, viste le numerose esperienze positive in contesti simili.*

Appare utile evidenziare, inoltre, che la compatibilità dell'immissione dei sedimenti, sottoposti a trattamento, è considerato uno dei metodi più efficaci per la decontaminazione dagli specifici inquinanti (cfr ISPRA), è stata ampiamente dimostrata nella VInCA, anche se la scelta progettuale è stata quella di non sversare a mare i sedimenti trattati con

soil washing.

Per di più, lo studio in laboratorio, realizzato dalla ditta specializzata “Ecotec Gestione Impianti Srl”, è stato effettuato su sedimenti prelevati dal fondale del porto di Trapani.

Ne consegue che la metodologia scelta è senza dubbio ottimizzata per il sito di intervento ed ha dimostrato di essere efficace al di là del suo nome.

Ciò è evidente proprio dai risultati delle analisi sui parametri di riferimento ambientali effettuate a seguito del trattamento simulato dalla stessa Ecotec e riportati nella Relazione a corredo del progetto.

La stessa Relazione riporta gli elementi costitutivi dell’impianto, l’ingombro ed i tempi di trattamento che per chiarezza vengono qui ribaditi in 25 tonnellate di sedimenti trattati all’ora.

La richiesta sopra indicata, inoltre, non specifica perché i risultati così ottenuti non vengono ritenuti sufficienti, poiché al contrario è notorio che, in fase progettuale e di VIA, le simulazioni in laboratorio sono l’unica soluzione possibile ed affidabile per le valutazioni ambientali anche in considerazione del fatto che vengono eseguite certamente su scale ridotte ma su campioni significativi ed al riguardo il campione prelevato, come certificato dai progettisti e dall’Università Kore, è stato ritenuto significativo.

Il Proponente dovrà quindi offrire elementi di certezza circa la metodologia proposta o individuare soluzioni alternative prive di impatto.

Risposta: Come specificato sopra, la soluzione proposta è stata ottimizzata per il sito di intervento ed ha dimostrato di essere efficace a scala di laboratorio *e non vi sono soluzioni alternative che garantiscano minori impatti.*

In relazione alla individuazione di soluzioni alternative, si ribadisce di

seguito il percorso logico che ha portato alla scelta progettuale, come specificato più ampiamente nel piano di gestione dei sedimenti redatto dalla Università Kore di Enna ed allegato al progetto.

Il Piano Regolatore del Porto di Trapani non prevede la realizzazione di nuovi piazzali o banchine portuali.

Per tale ragione non sono disponibili zone portuali da conterminare in cui collocare i sedimenti provenienti dall'escavo che ricadono nelle classi C e D del DM 173/2016.

Le uniche alternative percorribili per la gestione di tali sedimenti sono dunque il trattamento e il conferimento a discarica.

Nello specifico, il trattamento di soil/sediment washing consente di ridurre i quantitativi di sedimenti in classi C e D da conferire a discarica in quanto oltre ad estrarre sedimenti puliti, ne riduce la quantità di acqua. Per tale ragione la soluzione progettuale scelta comporta un evidente miglioramento della compatibilità ambientale rispetto al conferimento a discarica dei sedimenti tal quali.

La soluzione del Soil Washing è certamente quella migliore da un punto di vista ambientale ma se la CTVIA riterrà di imporre la soluzione dell'invio a discarica di tutti i sedimenti afferenti alle classi C e D l'AdSP non potrà che prenderne atto ma si confida nel fatto che la CTVIA non prenderà una decisione che riteniamo ambientalmente decisamente peggiorativa e contrario con il già citato principio comunitario dell'End of Waste.

Il Proponente dichiara che il Soil washing sarebbe effettuato in prossimità dell'isola della Colombaia (ZSC) presso cui è presente un altro importante posidonieto, senza indicare i possibili effetti anche a distanza da essa e il posidonieto presente lungo la costa e a ridosso del molo Ronciglio.

Il “Soil whasing” presso l’Isola della Colombaia (stessa collocazione prevista per il progetto in oggetto) per declassificarli in A e B, prevedeva il trasferimento al sito di immersione dei sedimenti A e B compresi quelli declassificati da C e D (lo stesso individuato per il progetto in oggetto) e per i sedimenti non declassabili, la trasferta via mare presso siti di deposito individuati nell’agrigentino.

Risposta: L’impianto è previsto in una zona portuale dove non sono presenti Posidonieti.

Peraltro, lo stesso impianto non causa intorbidimento delle acque e dunque si può escludere un impatto sulla Posidonia presente nell’avamposto.

Il Piano di Monitoraggio prevede il tracciamento dei parametri ambientali delle acque e dello stato della Posidonia.

In caso di eventuale variazione dei parametri e conseguente rischio per la Posidonia, l’intervento verrà interrotto fino al ripristino dei parametri entro valori compatibili con la vita della Posidonia.

Lo stesso vale per la zona di immersione dei sedimenti.

Per quanto riguarda il sito di immersione deliberata in mare, a parziale rettifica di quanto previsto inizialmente in progetto si specifica qui che l’immersione è prevista solo per i sedimenti ricadenti nelle classi A e B del DM 173/2016.

Si specifica infatti che i sedimenti originariamente nelle classi C e D e ripuliti dall’impianto di trattamento di soil/sediment washing verranno conferiti a impianto di recupero di inerti (previa caratterizzazione degli stessi) e non verranno pertanto immersi in mare ancorché assimilabili alle classi A e B del DM 173/2016.

Inoltre, il sito prescelto per lo scarico dei fanghi contaminati e “lavati” non sarebbe posto a 2,5 miglia marina dalla costa ma più vicino (circa 1 miglio marino), e quindi sostanzialmente contiguo, al limite della ZSC ITA010025 “Fondali del Golfo di Custonaci”.

Risposta: Come specificato sopra, a parziale rettifica di quanto espresso inizialmente nel progetto, l’immersione deliberata in mare verrà effettuata solo per i sedimenti che ricadono tal quale nelle classi A e B, come desumibile dai risultati della caratterizzazione.

Viene quindi esclusa la possibilità di immersione dei sedimenti “lavati”.

Si ribadisce inoltre che il sito di immersione scelto è a 2,5 MN e non ad 1 MN dalla costa ed ha una profondità maggiore di 200 m, come previsto dall’Allegato Tecnico al DM 173/2016.

Al fine di chiarire tale aspetto viene riportata di seguito la planimetria con carta nautica che riporta le aree a vario titolo protette localizzate presenti per un raggio di almeno 10 MN.

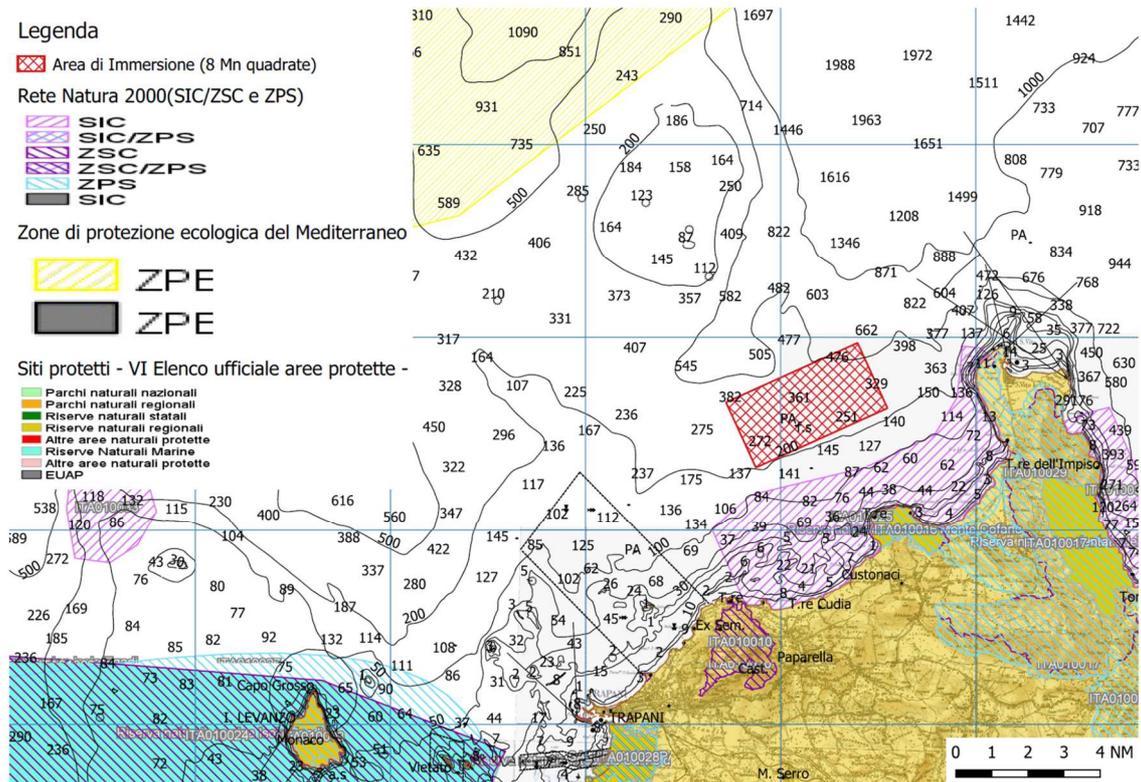
Da tale planimetria, che viene allegata alla presente relazione, si evince che il sito di immersione è a 1 MN (ossia a 1.852 m) dal limite della ZSC ITA010025 “Fondali del Golfo di Custonaci” e non dalla costa.

Si dimostra, quindi, che il sito di immersione non è contiguo al sito ZSC.

Si specifica inoltre che la simulazione delle attività di immersione effettuate nell’ambito dello Studio Idraulico Marittimo mediante un modello idrodinamico 3D, tenendo conto delle correnti effettivamente presenti nella costa in esame, ha dimostrato che al di fuori del sito di immersione la concentrazione dei solidi sospesi si mantiene sempre più bassa di 1,5 mg/l negli strati intermedi della colonna d’acqua, riducendosi ulteriormente verso il fondo in cui si ha una concentrazione di solidi

sospesi minore di 1 mg/l.

Ne deriva che non è ipotizzabile alcuna incidenza con la specie e l'habitat relativo da parte delle attività previste, come peraltro confermato dallo S.Inc.A.



Carta nautica del tratto di mare antistante Custonaci - Monte Cofano (TP), con indicazione dei vincoli ambientali presenti e della prevista area di immersione dei sedimenti che ricadono nelle classi A e B del D.M. 173/2016.

Inoltre, al fine di:

- ⇒ verificare l'efficacia dell'immersione ed il contenimento del sedimento all'interno dell'area di deposizione,
- ⇒ valutare le interferenze delle attività nei periodi riproduttivi di *Caretta caretta* e *Posidonia oceanica*,

il monitoraggio è stato implementato nel modo seguente:

- ❖ sistemi di monitoraggio Early warning, onde valutare il contenimento dei sedimenti nelle aree di deposito e non inficiare con le biocenosi a Posidonia oceanica. In particolare, il sistema Early warning permette di valutare per tempo che il sedimento, durante le attività di immersione, rimanga contenuto nell'intorno dell'area di deposizione, senza compromette gli habitat di pregio posti a chilometri di distanza. Naturalmente qualora si dovessero registrare letture critiche si procederà a programmare/sospendere i versamenti nel rispetto delle prescrizioni;
- ❖ sistema di monitoraggio Line transect Distance sampling e Distance Sampling finalizzato alla mitigazione delle interferenze con Caretta caretta. Il monitoraggio attivo tipo Line transect permette di rilevare in tempo reale eventuali avvistamenti nelle aree di deposizione, in modo da attuare immediate azioni di mitigazioni; questo consente di non dover interrompere le attività di deposizione del materiale durante il periodo di riproduzione della Caretta caretta.

La prateria a Posidonia oceanica sarà altresì monitorata attraverso l'analisi lepidologica cronologica, che è estesa agli aspetti funzionali, per poter verificare l'assenza di ogni interferenza.

Appare impossibile, sulla base delle informazioni presentate, escludere un impatto significativo e negativo sui posidonieti presenti nell'area di intervento e appare indispensabile identificare:

Risposta: *L'osservazione della CTVIA Appare impossibile, sulla base delle informazioni presentate, escludere un impatto significativo e negativo sui posidonieti presenti nell'area di intervento appare apodittica e non supportata e ci permettiamo sommessamente di evidenziare che non appare congruente con una richiesta di integrazione in quanto anticipa una*

valutazione, peraltro non condivisibile, soprattutto in relazione al fatto che la stessa CTVIA chiede una lunga serie di chiarimenti/approfondimenti per essere messa in condizione di valutare con scienza e coscienza.

Inoltre, bisogna evidenziare che tale affermazione non indica quali siano le carenze rilevate che impedirebbero di escludere un impatto significativo e negativo.

a) soluzioni alternative di trattamento;

Risposta: Il trattamento è stato ottimizzato per il sito specifico, come mostrato nella relazione conclusiva dello studio di fattibilità dell'impianto allegato, al progetto.

Non essendo inoltre disponibili siti per la conterminazione dei sedimenti, l'unica alternativa al trattamento è il conferimento a discarica del materiale tal quale.

Tale attività ha un evidente maggiore impatto sull'ambiente nel suo complesso in quanto aumenta ingiustificatamente i quantitativi di materiale da conferire a discarica.

La soluzione del Soil Washing è certamente quella migliore da un punto di vista ambientale ma se la CTVIA riterrà di imporre la soluzione dell'invio a discarica di tutti i sedimenti l'AdSP non potrà che prenderne atto ma si confida nel fatto che la CTVIA non prenderà una decisione che riteniamo ambientalmente decisamente peggiorativa e contraria con il principio comunitario dell'End of Waste.

La soluzione di escludere l'immersione a mare nel sito individuato sarà adottata solo se, a seguito delle osservazioni presentate oggi a codesta Spett/le Commissione, questa sarà l'unica perseguibile, anche se non si condivide tale soluzione sotto il profilo del rispetto dell'ambiente e dei costi erariali.

b) soluzioni alternative di scarico;

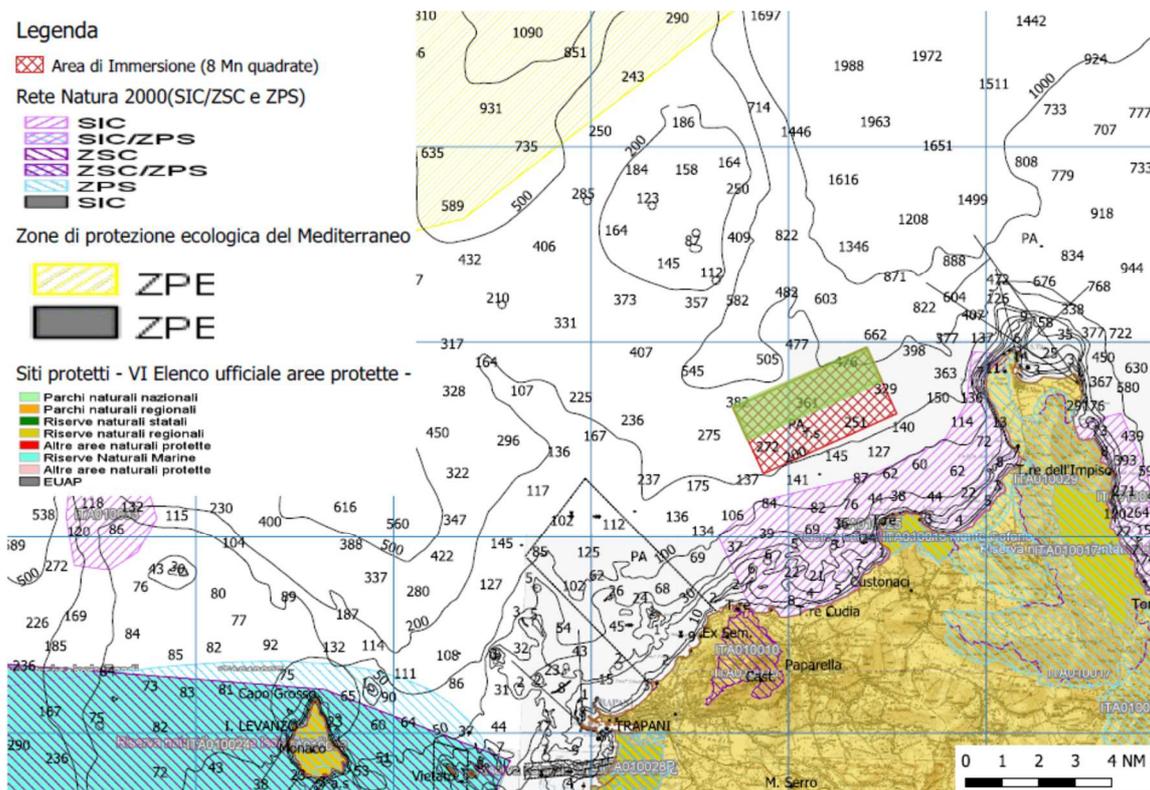
Risposta: A seguito delle perplessità evidenziate in fase di valutazione ambientale, al fine di fornire delle alternative alle modalità di scarico che consentano una ulteriore limitazione degli effetti, oltre ai sistemi di controllo e monitoraggio in corso d'opera, si attiverà una procedura integrata con le previsioni meteorologiche tale per cui quando il vento proverrà dai settori settentrionali (Nord, Nord-Est e Nord-Ovest), il rilascio di materiale avverrà nella metà settentrionale del sito di immersione (Area in verde in **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**)

Ciò consentirà di ottenere un'ulteriore contenimento del materiale in sospensione rispetto alle previsioni di progetto definitivo in quanto il materiale rilasciato sarà più distante dalla costa ed avrà quindi una minore incidenza sulla stessa.

Tali conclusioni sono supportate da specifiche verifiche idrodinamiche integrative che si allegano alla presente.

La valutazione degli eventuali impatti dovuti alla deposizione dei materiali nel sito di immersione è stata elaborata secondo le Linee Guida 169/2017 redatte dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale "La Modellistica matematica nella valutazione degli aspetti fisici legati alla movimentazione dei sedimenti in aree marino costiere". N. 169/2017.

Le risultanze ottenute hanno evidenziato come le attività di rilascio dei sedimenti, in relazione alle condizioni idrodinamiche e morfobatimetriche delle aree, non impattino sulle biocenosi presenti.



Carta nautica del tratto di mare antistante Custonaci - Monte Cofano (TP), con indicazione dei vincoli ambientali presenti e della prevista area di immersione dei sedimenti che ricadono nelle classi A e B del D.M. 173/2016. In verde è inoltre indicata la parte settentrionale dell'area di immersione, atta ad accogliere i sedimenti nel caso di vento proveniente da Nord, Nord-Est e Nord-Ovest.

c) fornire garanzie circa la non pericolosità e impatto del trattamento dei fanghi previsto.

Risposta: L'impianto di Soil Washing di progetto è stato oggetto di studio, redatto dal Centro Ricerche della Ecotec s.r.l. nell'ambito del "Servizio di analisi e prove di laboratorio per la valutazione di fattibilità di un sistema di trattamento di sedimenti marini, per declassamento materiali dalle Classi C e D alla Classe A e B, ai sensi del D.M. 173/2016."

Dai dati raccolti su scala di laboratorio e sulla base dell'esperienza pluriennale di Ecotec nel settore del trattamento, finalizzato al recupero, di suoli e sedimenti contaminanti, al termine dello studio sono state raccolte le

informazioni per poter fornire delle indicazioni preliminari sui seguenti argomenti:

- a. Quantità di sedimenti recuperabili in classe A o B (D.M. 173/2016);
- b. Percentuali medie di recupero, in funzione della frazione pelitica;
- c. Necessità di un eventuale pre-disidratazione del materiale in ingresso;
- d. Ipotesi del flusso di trattamento;
- e. Flusso di gestione degli scarti di processo (torbida);
- f. Eventuali agenti chimici necessari;
- g. Ipotetiche portate di impianto (o range di applicabilità);
- h. Eventuale costo indicativo per euro/mc o euro/t;

Infine, si sottolinea che, in un impianto industriale è pratica normale e necessaria monitorare i prodotti del processo mediante analisi chimiche, prima di svincolare il materiale per il successivo destino.

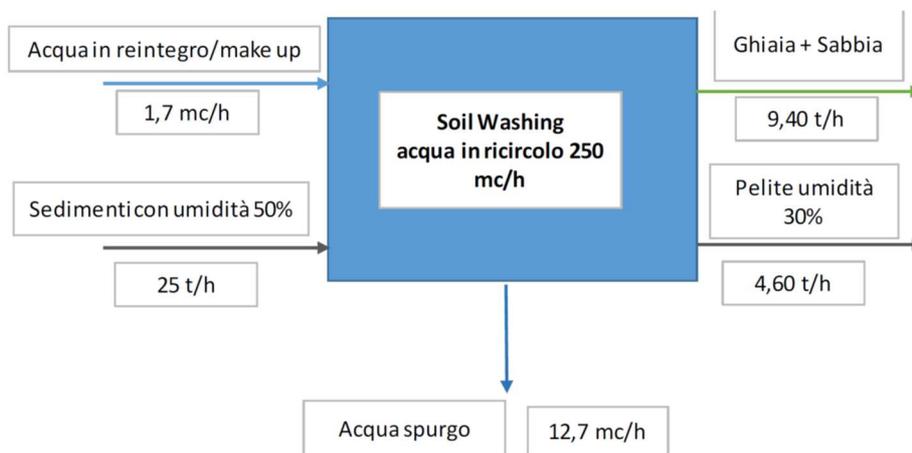
Verrà utilizzato idoneo impianto mobile modulare, autorizzato ai sensi dell'articolo 208 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii., con una capacità produttiva autorizzata complessiva non inferiore a 25 tonnellate/ora.

Come descritto negli elaborati di progetto, l'impianto di trattamento di soil/sediment washing sarà composto dalle seguenti apparecchiature principali:

- ⇒ Tramoggia di carico;
- ⇒ Sfangatrice a palette o sfangatrice a botte, per materiali ad alto contenuto di finissimi;
- ⇒ Unità di lavaggio della Ghiaia;
- ⇒ Celle di attrizione;

- ⇒ Idrociclone e classificatore per la separazione delle sabbie dalla pelite;
- ⇒ Decantatore;
- ⇒ Filtropressa per la disidratazione della frazione pelite;
- ⇒ Nastri di scarico delle frazioni ghiaia, sabbia e pelite;
- ⇒ Impianto di trattamento acque (serbatoi di servizio, filtro a sabbia, filtro a carbone attivo);

Si specifica che il trattamento di depurazione dell'acqua di processo e dell'acqua in eccesso verrà eseguito mediante idonea unità di filtrazione al fine di potere rispettare i limiti normativi previsti dal D.Lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii., Parte Terza, Allegato 5, prima di potere essere scaricata nel corpo idrico recettore. Si specifica al riguardo che la quantità massima stimata di acqua in uscita dall'impianto è pari a 12,7 mc/h, come da schema che si riporta di seguito:



a

Il processo di “soil washing” può essere suddiviso in tre aree funzionali:

1. lavaggio e classificazione della matrice contaminata;
2. trattamento delle acque;
3. disidratazione meccanica dei fanghi prodotti.

1. Lavaggio e classificazione della matrice contaminata

Nella prima fase di lavaggio e classificazione, il materiale dragato viene avviato alla tramoggia di alimentazione con tappeto metallico estrattore adatta al ricevimento e trasporto di sedimenti anche a contenuto di argilla medio alto equipaggiato con nastro trasportatore gommato per recupero della frazione fine e pulverulenta sottostante, il nastro elevatore pesatore alimenta il vaglio di lavaggio primario. Il nastro dovrà essere provvisto di sistema di pesatura per un controllo indicativo della quantità di materiale alimentato all'impianto.

Vaglio lavatore primario.

La matrice proveniente dalle vasche di disidratazione sedimenti dragati viene sottoposta ad una prima fase di lavaggio con acqua in pressione e classificazione in modo da rimuovere fin dalle prime fasi del trattamento le frazioni sabbiose, limose ed argillose.

Nastro trasportatore materiale sopravaglio.

Il materiale grossolano che rimane sopra alle reti del vaglio lavatore primario alimenta il disaggregatore a palette tramite il nastro trasportatore elevatore. Posizionato sopra al nastro trasportatore materiale sopravaglio, un deferrizzatore magnetico rimuove i corpi metallici prima dell'ingresso nel disaggregatore, scaricandoli a terra.

Il Disaggregatore a palette riceve il materiale prevagliato, già privato di una consistente parte della frazione fine e prelavato ad opera del vaglio lavatore primario; viene aggiunta progressivamente acqua e si realizza una miscelazione continua ed estremamente energica del materiale contaminato.

La configurazione a doppio albero congiuntamente alla particolare sagomatura ed inclinazione delle palette, obbliga il materiale inerte a

realizzare un percorso zigzagante aumentandone il tempo di trattamento all'interno della macchina e realizzando una forte azione di sfregamento - rimescolamento dei solidi che porta ad una totale frantumazione delle particelle di argilla e alla loro separazione dalla superficie del materiale roccioso.

Il disaggregatore inoltre permette la flottazione e separazione delle parti leggere che vengono convogliate al gruppo drenaggio frazioni leggere. A seconda dello stato fisico della matrice, compattezza, concentrazione di argilla, ecc. potrà variare la capacità di trattamento del disaggregatore a palette e conseguentemente sarà variata l'alimentazione che è regolabile e gestibile tramite la tramoggia di carico e il sistema di controllo generale.

La matrice trattata presenta sempre una quantità variabile di materiale leggero come frammenti di legno, pezzi di plastica leggera, ecc. che contribuiscono a contaminare l'inerte bonificato e creano potenziali problemi nel circuito di trattamento e riciclo dell'acqua di lavaggio. Il volume di acqua utilizzato nel disaggregatore viene convogliato a un vaglio di drenaggio del materiale flottato con sistema di risciacquo e vibroasciugatura.

Le ghiaie lavate in uscita dal disaggregatore a palette vengono scaricate su apposito vaglio di lavaggio e drenaggio e poi su un nastro elevatore per essere trasportate al cumulo di stoccaggio.

La frazione contenente sabbia + limo + argilla + contaminanti + acqua proveniente dal disaggregatore a palette attraverso il vaglio drenaggio frazioni leggere, dal vaglio lavatore primario, e dal vaglio lavatore ghiaie, viene raccolta in una vasca di contenimento e pompata all'idroseparatoro per la separazione della frazione sabbiosa. La sabbia in uscita finisce nelle celle di attrizione e avviata al gruppo trattamento sabbie secondario.

Una coppia di celle di attrizione che lavorano in parallelo con la funzione di una approfondita pulizia superficiale della sabbia, per mezzo di

una forte azione di smerigliatura superficiale, facilitano il distacco degli inquinanti filmati sulle sabbie e la disaggregazione del materiale fine aggregato, sia esso di natura organica sia inorganica.

Le sabbie provenienti dal trattamento primario sabbie e passate attraverso le celle di attrizione, vengono avviate al secondo idroseparatoro per la rimozione dei fini e poi inviate al vaglio lavatore drenante.

Le sabbie in uscita dal gruppo recupero e lavaggio secondario vengono ulteriormente lavate, vibro asciugate e convogliate al nastro elevatore per essere trasportate alla zona di accumulo temporaneo di stoccaggio.

2. *Trattamento delle acque*

In questa fase viene trattata tutta l'acqua che è stata utilizzata per il lavaggio della matrice contaminata e vengono eventualmente recuperati e raccolti in un contenitore pallettizzato una parte degli oli, degli idrocarburi e il materiale flottante.

La sezione della tubazione di trasferimento torbida in cui convergono le acque della linea lavaggio e classificazione per essere addizionate con i chemicals eventualmente richiesti per la successiva fase di trattamento. Il chiarificatore decantatore posizionato all'aperto così come tutte le apparecchiature accessorie presenta una configurazione circolare a ponte raschiante fuori terra con relativi accessori, per trattare tutto il volume di acqua proveniente dalla linea lavaggio e classificazione. E' previsto un apparato per il recupero e raccolta degli oli, idrocarburi e materiali flottati, la pompa estrazione fanghi ed un dispositivo di misura del ispessimento dei fanghi.

Il PLC (Programmable Logic Control) di primaria marca abbinato al software di ultima generazione direttamente predisposto dai programmatori specializzati, permette un fattivo controllo dell'automazione per l'intero

impianto e un ottimale controllo gestionale. Sistema di Supervisione Controllo e Videosorveglianza. Una serie di telecamere ad alta definizione, controllate da software dedicato, consente di gestire l'impianto in totale sicurezza con ridotta presenza di operatori e con una sorveglianza da remoto in tempo reale.

3. Disidratazione meccanica dei fanghi prodotti

Dal fondo del decantatore a ponte raschiante, una pompa monovite estrae il fango quando questo ha raggiunto la densità desiderata e lo invia ai silos di stoccaggio fanghi della capacità indicativa cadauna di 60 mc. Il fango mantenuto in agitazione da una pompa di ricircolo antiusura dedicata e condizionato con opportuni coadiuvanti di filtrazione quando necessario, viene pompato all'impianto di disidratazione fanghi con doppia Filtropressa a Piastre.

4. Tipologia dei materiali in uscita dal trattamento

Le linee di uscita dell'impianto saranno:

Ghiaia: Tale frazione (molto ridotta quantitativamente) risulterà completamente pulita (concentrazioni inferiori alle CSC, colonna A del D.Lgs 152/06 e inferiori anche al LCB – Livello Chimico di Base secondo le disposizioni de “Manuale per la Movimentazione di Sedimenti Marini” redatto dall'ISPRA) e pertanto classificabile come **materia prima secondaria e riutilizzabile come materiale inerte in applicazioni di ingegneria civile;**

Sabbia: tale frazione risulterà anch'essa completamente pulita e decontaminata (concentrazioni inferiori alle CSC, colonna A del D.Lgs 152/06 e inferiori anche al LCB – Livello Chimico di Base secondo le disposizioni de “Manuale per la Movimentazione di Sedimenti Marini”

redatto dall'ISPRA) e sarà pertanto classificabile come **materia prima secondaria e riutilizzabile come materiale inerte in applicazioni di ingegneria civile.**

Fango Pressato: tale materiale sarà costituito dalle frazioni limose e argillose separate e disidratate fino a raggiungere un contenuto d'acqua intorno all'25%. Il tenore di sostanze contaminanti dipenderà dall'efficacia del processo di lavaggio, ovvero nella capacità di trasferimento degli inquinanti alla fase acquosa. In ogni caso, in base ai calcoli effettuati, il materiale sarà, nella peggiore delle ipotesi, idoneo ad **essere smaltito in discarica per rifiuti speciali non pericolosi, e/o conferito presso idoneo impianto fisso di recupero rifiuti.**

Acqua Trattata: tutta l'acqua di processo utilizzata nell'impianto (proveniente dal contenuto d'acqua del sedimento sommata a quella prelevata ed utilizzata per il lavaggio) verrà ricircolata all'interno del processo e poi, quella in eccesso verrà depurata mediante apposito impianto di trattamento acque, prima di essere reimpressa in darsena; il trattamento di depurazione applicato, costituito da filtrazione su sabbia in pressione e filtrazione su carboni attivi, sarà in grado di ridurre il quantitativo di contaminanti in modo **da rispettare i limiti normativi per lo scarico di acque in corpi idrici superficiali (D. Lgs 152/06, Parte III, Tab.3).**

Come specificato in progetto (e riportato sopra), si prevede uno scarico massimo di reflui nel corpo recettore, previo trattamento, di circa 12,7mc/h, pari a 3,5 l/s. Per tale scarico la ditta esecutrice chiederà, prima della messa in esercizio dell'impianto, l'autorizzazione allo scarico ai sensi dell'art. 124 del D.lgs 152/06 all'interno dell'istanza A.U.A. per il cantiere. Il livello qualitativo delle diverse frazioni di sedimento in uscita dall'impianto verrà controllato mediante campionamenti ed analisi di laboratorio effettuati, nel più breve tempo possibile, da un laboratorio altamente qualificato.

Si segnala infine che al termine dell'intero intervento di trattamento, i filtri a Carboni Attivi eventualmente utilizzati dall'impianto di depurazione per la filtrazione delle acque, i quali potranno contenere le sostanze contaminati che sono state trasferite dal sedimento all'acqua durante la fase di lavaggio, saranno classificati come rifiuti con Codice CER 190904 – Carbone Attivo Esaurito e verranno pertanto smaltiti in idonea discarica autorizzata

Per quanto concerne la presenza di polveri disperse, tale problematica è assolutamente da escludere dal momento che si maneggerà solamente materiale con elevato contenuto di umidità, quindi bagnato e non polverulento. *L'impianto in questione non presenta alcun tipo di emissione gassosa in atmosfera*, essendo basato su principi di funzionamento di tipo fisico, operati in presenza di acqua (che viene utilizzata anche come fluido di trasferimento del materiale).

Le uniche emissioni in atmosfera saranno quelle odorigene derivanti dallo stoccaggio dei fanghi e dalla loro filtro-pressatura. Per ovviare a tale possibilità si prevede l'installazione di nebulizzatori di sostanze deodorizzanti.

In particolare, in relazione ai livelli di emissione del rumore, si precisa che nell'impianto non sono presenti parti meccaniche e/o motori a scoppio tali da produrre un significativo livello di rumorosità. Tutti i motori sono elettrici e quindi il livello equivalente di pressione sonora è sensibilmente inferiore a quello normalmente rilevabile in aree portuali.

Alla luce di quanto esposto si può affermare che l'impianto di soil/sediment washing non è pericoloso per l'ambiente.

Si specifica comunque che verrà eseguita una apposita campagna di monitoraggio ambientale che controllerà lo stato dell'ambiente (atmosfera e idrico), con particolare riguardo alle biocenosi di pregio presenti

nell'avamposto (Posidonia Oceanica). Ove fossero presenti segnali di possibile riduzione della qualità ambientale, si provvederà ad interrompere immediatamente le attività di cantiere.

Per ulteriori dettagli sul piano di monitoraggio di rimanda agli elaborati di progetto.

3. Effetti cumulativi

Il Proponente deve illustrare le iniziative in corso o che possano essere realizzate contemporaneamente ai lavori del progetto

Risposta: Tutte le iniziative previste di competenza della AdSP previste a partire dal 2022 e non ancora avviate sono riportate nel vigente Piano Triennale Opere Pubbliche 2022-2024, approvato con Delibera del Comitato di Gestione N.6 del 27.10.2021.

In relazione agli impatti cumulativi in fase di cantiere la chiave di lettura deve essere ascritta esclusivamente alle previsioni dell'anno 2022 poiché quelle relative agli altri anni al momento non sono finanziate o sono in attesa di finanziamento.

Pertanto, allo stato la contemporaneità della esecuzione delle opere dipende dai tempi necessari alla acquisizione dei previsti pareri/autorizzazioni, dall'assentito finanziamento, dalle procedure di gara, etc, quindi, ***oggi le previsioni di contemporaneità di esecuzione dei lavori non sussistono e comunque la stessa può essere programmata al fine di evitare che sussista.***

Sono, quindi, esclusi impatti cumulativi in fase di cantiere!

In relazione agli impatti cumulativi in fase di esercizio si premette che non ci sono progetti che saranno realizzati tra quelli previsti nel Piano Triennale e che se qualcuno di questi otterrà nel futuro il relativo finanziamento sarà onere di quella progettazione verificare eventuali impatti cumulativi.

In ogni caso, pur non ritenendo che tale verifica sia da porre in essere in questa procedura, in risposta alla richiesta della CTVIA si analizzano i progetti previsti nel Piano triennale che, nel dettaglio, oltre al salpamento del molo Ronciglio ed escavo dei fondali sottostanti, sono previsti entro l'anno 2024 i seguenti interventi nell'intero porto (con i relativi importi previsti), di

cui si riporta per ciascuno una breve descrizione:

1) Lavori di dragaggio del Porto (€ 67.500.000) (*lavori già considerati come impatti cumulativi nell'ambito dello SIA e dello S.Inc.A.*);

Intervento di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello Sporgente Ronciglio. Il quantitativo totale di sedimenti da rimuovere dal fondale del porto è stimato in 415.169 mc, di cui 233.252mc ricadono nelle classi A e B e 181.917 mc nelle classi C e D. La destinazione dei sedimenti dragati dal porto è diversificata in base alla relativa classificazione ai sensi dell'Allegato tecnico al DM 173/2016 ed in particolare:

- i sedimenti nelle classi A e B dato il prevalente contenuto in pelite, saranno dragati ed immersi deliberatamente in mare, in un'area idonea per profondità dei fondali ed a distanza di oltre 2,5 miglia nautiche, eseguendo un monitoraggio ambientale dei principali contaminanti riscontrati in fase di caratterizzazione;
- i sedimenti nelle classi C e D saranno interessati da azioni intese alla riduzione dei volumi da conferire in discarica.

Con Decreto dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente della Regione Siciliana n. 54 /GAB del 14.03.2022, è stata rilasciata l'autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Con Decreto n. 63/GAB l'Assessorato al Territorio e Ambiente della Regione Sicilia ha concluso con esito positivo procedimento di V.Inc.A.

I lavori sono finanziati nell'ambito del Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR e verranno dunque avviati a seguito dell'ottenimento dell'ottemperanza alle prescrizioni ambientali. La gestione dei sedimenti di tale intervento è analoga a quella prevista per l'intervento di salpamento del molo Ronciglio ed escavo dei fondali

antistanti, oggetto della presente procedura di valutazione ambientale. L'estensione e le caratteristiche del sito di immersione, come desumibile dal piano di gestione, consentono di immergere in tale area anche i sedimenti provenienti da tale intervento.

Si specifica comunque, che l'intervento di dragaggio finanziato dal PNRR verrà eseguito prima di quello di salpamento del molo Ronciglio ed escavo antistante in quanto le attività incidono sulle stesse aree. Ciò sia per non sovraccaricare le componenti ambientali, sia per assenza di finanziamento, sia per garantire la funzionalità del porto.

2) Lavori manutenzione Porto (€300.000)(*lavori che non hanno impatti cumulativi con il nostro progetto*):

Interventi vari di manutenzione delle infrastrutture esistenti.

3) Lavori rifacimento linee distribuzione elettrica e ripristino funzionalità impianti illuminazione (€ 100.000) (*lavori che non hanno impatti cumulativi con il nostro progetto*):

Interventi vari sulla rete elettrica;

4) Rimozione relitti (€ 1.000.000) (*lavori che non hanno impatti cumulativi con il nostro progetto*):

Attività di rimozione dei relitti presenti all'interno del porto di Trapani. L'attività avrà breve durata temporale e tutte le varie fasi attuative saranno preventivamente autorizzate al fine di evitare incidenti e rischi ambientali.

5) Lavori di completamento ed adeguamento delle banchine settentrionali (€ 1.480.000)(*lavori che non hanno impatti cumulativi con il nostro progetto*):

Messa in sicurezza della banchina portuale antistante la caserma dei Vigili del fuoco mediante completamento dei lavori precedentemente sospesi a causa di contenzioso con impresa esecutrice. Risulta già

completato il fronte banchina, realizzato con pali accostati. L'intervento di completamento consiste nella realizzazione della trave di coronamento e nella sistemazione del piazzale retrostante.

6) Rigenerazione del waterfront storico del porto (€ 54.960.000) (*lavori che non hanno impatti cumulativi con il nostro progetto*):

Insieme di interventi, oggetto di Concorso Internazionale di Idee, finalizzati a:

- definire l'assetto del Molo a "T" mediante la collocazione di un nuovo Terminal Passeggeri che aumenta la permeabilità tra spazi urbani e portuali coerentemente alle esigenze di safety and security delle funzioni portuali;
- integrare la qualità di spazi pubblici e servizi a supporto della nautica da diporto e pescherecci e un sistema di spazi aperti e di connessione tra edifici coerente e funzionale;
- definire una passeggiata ciclo-pedonale che colleghi con continuità gli spazi e le funzioni dell'area: un sistema di camminamenti e spazi pubblici progettati con lo scopo di ospitare funzioni di interesse pubblico ma soprattutto di generare percorsi continui e a tratti ombreggiati che colleghino in maniera osmotica l'intero sistema;
- creare un parco con forte valenza paesaggistica e monumentale nell'area che include le emergenze architettoniche del Lazzaretto, di Villino Nasi e della Colombaia.

A seguito dell'avvenuto espletamento del concorso di idee, è stato individuato il gruppo di progettazione vincitore del concorso, a cui è stata affidata la progettazione di fattibilità tecnico-economica e contestuale variante al Piano Regolatore Portuale, ivi compresi gli aspetti di studi strategici ed ambientali, attualmente in corso di

redazione.

Ad oggi i lavori non sono stati finanziati, quindi non si prevede il loro avvio nel breve periodo.

- 7) Consolidamento ed adeguamento antisismico del vecchio molo Ronciglio e della banchina di Riva (€ 22.000.000) *(lavori che non hanno impatti cumulativi con il nostro progetto):*

Intervento, in corso di progettazione, localizzato sul filo delle banchine esistenti che non comporta variazioni plani-volumetriche.

Ad oggi i lavori non sono stati finanziati, quindi non si prevede il loro avvio nel breve periodo.

- 8) Realizzazione del nuovo ponte di collegamento con le banchine Ronciglio del porto (€ 8.070.000) *(lavori che non hanno impatti cumulativi con il nostro progetto):*

Il ponte adiacente le banchine Ronciglio è attualmente realizzato in calcestruzzo armato precompresso. Tale tecnologia a livello nazionale ha mostrato i suoi limiti (basti pensare al Ponte Morandi di Genova); è pertanto intenzione della AdSP sostituirlo con uno di dimensioni analoghe e caratteristiche migliori di affidabilità strutturale nel lungo periodo.

L'intervento, ancorché previsto nel Piano delle opere pubbliche, non è stato ad oggi progettato e non è neppure oggetto di finanziamento quindi non si prevede la sua esecuzione nel breve periodo.

- 9) Intervento green port - Cold ironing (€ 6.000.000) *(lavori che non hanno impatti cumulativi con il nostro progetto):*

Lavori da eseguire sulle banchine esistenti del porto di Trapani per la realizzazione di un apposito impianto elettrico per fornire energia alle navi ormeggiate presso il porto di Trapani. L'intervento non comporta modifiche strutturali alle banchine e consentirà di annullare le emissioni

di gas di scarico delle imbarcazioni ormeggiate in porto.

L'intervento è finanziato nell'ambito del Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al PNRR ed attualmente in fase di progettazione.

10) Realizzazione di un sistema di monitoraggio degli accessi attraverso varchi integrati nelle aree portuali (€ 1.452.000)(*lavori che non hanno impatti cumulativi con il nostro progetto*):

Intervento che non comporta la realizzazione di nuove strutture.

11) Lavori di realizzazione di barriere di protezione alle banchine Marinella ed Ex Sommergibili, nonché rifacimento ed integrazione dei parabordi alla banchina Ronciglio (€ 500.000) (*lavori che non hanno impatti cumulativi con il nostro progetto*):

Intervento che non comporta la realizzazione di nuove strutture

Oltre agli interventi descritti sopra, di futura possibile esecuzione, sono stati recentemente appaltati i “Lavori di consolidamento ed adeguamento sismico della banchina di levante e della testata del molo Sanità”.

L'intervento, che sta per essere avviato, è localizzato sul filo delle banchine esistenti, non comporta variazioni plani-volumetriche *non ha impatti cumulativi con il nostro progetto sia per la funzione delle opere che resteranno quelle attuali, sia perché realizzate in tempi diversi senza che vi siano sovrapposizioni di alcun tipo.*

e valutare il cumulo degli effetti sulle componenti ambientali in corso d'opera e in fase di esercizio.

Risposta: Vale quanto sopra osservato, la programmazione eviterà la contemporaneità dei lavori escludendo impatti cumulativi di qualunque tipo.

Tutti gli interventi sopra descritti, infatti, non avranno alcuna

interferenza temporale e spaziale con i lavori oggetto della presente valutazione ambientale e dunque non comportano cumulo degli effetti in fase in corso d'opera.

Peraltro, gli interventi sopra descritti mirano esclusivamente a migliorare l'efficienza riducendo le attuali emissioni delle imbarcazioni ormeggiate in porto, ma non comportano un aumento della capacità operativa e dunque dei traffici portuali.

Da evidenziare, comunque, che la tematica oggetto di richiesta di integrazione è stata affrontata all'interno del paragrafo 3.4 “Analisi degli effetti cumulativi con altri progetti” di seguito riportato.

La metodologia utilizzata per far sì che la valutazione degli effetti ambientali determinati dall'opera in progetto non sia limitata solo agli effetti prodotti dalla stessa, quanto anche tenga conto di quelli generati dalle possibili interazioni con altri progetti ha visto l'identificazione di un “ambito di interazione”, intendendo con ciò il campo all'interno del quale sono compresenti quegli specifici effetti ambientali potenzialmente determinati dall'Opera in progetto e dalle Altre opere in progetto, per i quali è possibile determinarsi una loro sovrapposizione.

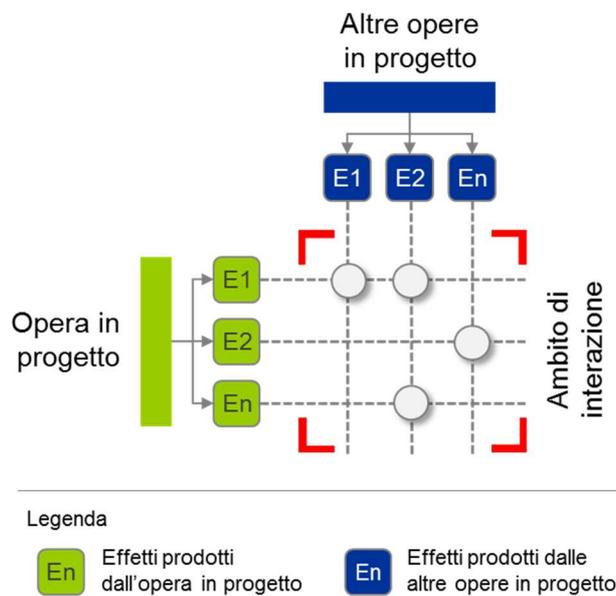


Figura 0-1 Ambito di interazione degli effetti

La definizione dell'ambito di interazione degli effetti costituisce un'operazione processuale, ossia un'attività di progressiva delimitazione del campo, che, nel caso in specie, è stata articolata rispetto a tre criteri di perimetrazione, teorica ed operativa. Nello specifico, muovendo dalla considerazione che le altre opere in progetto a cui riferirsi sono quelle assoggettate a procedure di valutazione ambientale di livello nazionale e regionale, i criteri adottati ai fini della delimitazione dell'ambito di interazione sono i seguenti:

- 1) Delimitazione spaziale, concernente l'ambito territoriale all'interno del quale sviluppare l'analisi e, operativamente, entro il quale operare la selezione delle Altre opere in progetto;
- 2) Delimitazione temporale, riguardante il lasso temporale all'interno del quale estendere la ricerca e la selezione delle Altre opere in progetto;

3) Delimitazione fenomenologica, afferente cioè ai modi in cui si realizzano i rapporti tra le opere e tra gli effetti ambientali da queste determinati.

Il primo criterio di delimitazione dell'ambito di interazione, ossia quello spaziale, risulta quello più intuitivo e di più semplice applicazione.

Al fine di rispondere alla domanda relativa al dove delimitare l'analisi, nel caso in specie si è assunto quale criterio quello di individuare l'ambito spaziale di ricognizione nel territorio comunale interessato dall'Opera in progetto (Comune di Trapani).

Tale criterio, operativamente declinato in relazione alle funzionalità rese possibili dai diversi strumenti di ricerca disponibili, risulta estremamente cautelativo in quanto sottende un'estensione spaziale notevolmente ampia.

Il secondo criterio di delimitazione dell'ambito di interazione, come detto, corrisponde alla necessità di fissare un limite temporale entro il quale circoscrivere la ricerca.

Il criterio in tale ottica adottato è stato quello di riconoscere detto requisito in tutte quelle opere che sono state sottoposte a procedure di valutazione ambientale nell'arco degli ultimi cinque anni, escludendo così le opere già esistenti o in corso di realizzazione, le quali saranno considerate eventualmente nello scenario di base, essendo parte dello stato attuale.

Il terzo criterio di delimitazione dell'ambito di interazione, come premesso, attiene ai modi con i quali le opere in progetto e gli effetti da queste determinati entrano in relazione.

All'interno di tale prospettiva di analisi, appare evidente come detti modi siano strettamente connessi alle Azioni di progetto proprie del complesso di opere in progetto considerate ed ai relativi Fattori causali.

A tal riguardo si anticipa che, secondo l'approccio metodologico assunto alla base del presente studio, con Azione di progetto si è inteso definire

un'attività o un elemento fisico dell'opera che presenta una potenziale rilevanza ai fini ambientali, mentre con Fattori causali si è indicato l'aspetto dell'Azione di progetto che rappresenta il determinante di potenziali effetti sull'ambiente.

Sempre con riferimento alla metodologia di lavoro adottata per la valutazione degli impatti potenziali, le Azioni di progetto sono state articolate con riferimento alle tre distinte "opere" che è possibile riconoscere nell'opera in progetto in ragione delle altrettanti dimensioni di analisi, con ciò distinguendo tra "Opera come realizzazione", "Opera come manufatto" ed "Opera come esercizio". Alla luce di tale articolazione, lo schema concettuale prima delineato si articola esso stesso in tre ambiti di interazione specifici, ciascuno dei quali relativo ad una delle tre dimensioni dell'opera, denominati pertanto "Ambito di interazione costruttiva", "Ambito di interazione fisica" ed "Ambito di interazione operativa".

Entrando nel merito dei singoli ambiti, per quanto riguarda l'Ambito di interazione costruttiva, questo considera la somma degli effetti prodotti nel corso della fase realizzativa dall'opera in progetto e dalle Altre opere in progetto.

Se dal punto di vista temporale appare ovvia la condizione di temporaneità intercorrente tra le fasi realizzative dell'opera in progetto e delle Altre opere in progetto, per quanto concerne gli aspetti spaziali occorre considerare che, a prescindere da situazioni molto particolari e precise, gli effetti che possono derivare sui fattori ambientali sono per la totalità di essi di scala locale, circostanza quest'ultima che impone una prossimità tra le aree di cantiere di entrambe le opere.

Operativamente, ai fini delle analisi di cui ai successivi paragrafi, si è fatto riferimento alle condizioni riportate nella seguente Tabella 0-1, precisando che queste sono da intendersi come concomitanti dovendo

verificarsi entrambe.

Fattori discriminanti	Condizioni	Specifiche
Tempo	Contemporaneità	In termini cautelativi sono stati presi in considerazione tutti i progetti con datazione posteriore al 2015 (a partire dal 2016), analizzando quindi un periodo di 5 anni, corrispondente al periodo massimo di validità del provvedimento di VIA.
Spazio	Prossimità	In considerazione delle principali tipologie di effetti ambientali determinati dalla realizzazione di un'opera, per prossimità si è intesa una distanza intercorrente tra opera in progetto ed altre opere in progetto pari a 500 metri.

Tabella 0-1 Ambito di interazione costruttiva: Fattori discriminanti e condizioni di interazione

Relativamente all'Ambito di interazione fisica, sempre con riferimento all'approccio metodologico prima descritto, posto che in ragione della dimensione di analisi alla quale si fa riferimento la totalità degli effetti ambientali che possono determinarsi sono ascrivibili alla presenza delle opere in progetto, data la natura stessa degli interventi essi possono ritenersi trascurabili.

Per quanto in ultimo riguarda l'Ambito di interazione operativa, in tal caso l'individuazione degli effetti ambientali che possono cumularsi è strettamente legata a quelli generati dall'opera in progetto.

Fattori discriminanti	Condizioni	Specifiche
Tempo	Contemporaneità	In termini cautelativi sono stati presi in

Fattori discriminanti	Condizioni	Specifiche
		considerazione tutti i progetti con datazione posteriore al 2015 (a partire dal 2016), analizzando quindi un periodo di 5 anni, corrispondente al periodo massimo di validità del provvedimento di VIA.
Spazio	Prossimità	Nel caso in specie di un'infrastruttura viaria, risulta evidente come gli effetti ambientali da questa prodotti in fase di esercizio interessano principalmente la tematica riguardante le emissioni atmosferiche ed acustiche. A tal fine, nell'individuazione dei progetti di altre opere andranno esaminati quelli che, in funzione della loro posizione, potrebbero contribuire alla sovrapposizione degli effetti riferiti a queste due tematiche. In merito alle altre tematiche ambientali, infatti l'esercizio di una strada non comporta significativi impatti tali da essere tenuti in considerazione nelle seguenti analisi sugli effetti cumulati.

Tabella 0-2 Ambito di interazione operativa: Fattori discriminanti e condizioni di interazione

Sulla base dell'impostazione metodologica sin qui descritta, sotto il profilo operativo l'analisi è stata condotta secondo la seguente sequenza di attività, di seguito descritte, con riferimento alle finalità ed alle modalità di lavoro specifiche:

A. Disamina delle Altre opere in progetto

Obiettivo di detta prima fase di lavoro risiede nel ricostruire il quadro delle Altre opere in progetto i cui effetti possono cumularsi a quelli potenzialmente indotti dall'Opera in progetto, in ragione del duplice requisito di essere localizzate nel medesimo contesto territoriale di riferimento (delimitazione spaziale) e dell'essere state sottoposte a

procedure di valutazione ambientale nell'arco degli ultimi cinque anni (delimitazione temporale).

Il quadro della progettualità così ricostruito è rappresentativo dell'“Ambito di interazione teorico” in quanto formato dell'insieme delle Altre opere in progetto che, per il solo fatto di avere in comune con l'Opera in progetto i due suddetti requisiti, possono dare luogo, per l'appunto teoricamente, al cumulo degli effetti.

Operativamente, ai fini della ricostruzione del quadro della progettualità si è fatto riferimento ai portali web delle Autorità competenti alle valutazioni ambientali di livello nazionale e regionale, considerando così tutte le diverse categorie e scale dimensionali di opere.

B. Analisi preliminare delle Altre opere in progetto

Una volta aver individuato le Altre opere in progetto secondo la delimitazione spaziale e temporale, si passa a verificare la sussistenza delle condizioni di interazione prima enunciate, ossia ad operare una preventiva delimitazione dell'ambito di interazione sulla base dei modi in cui entrano in relazione le diverse opere in progetto (delimitazione fenomenologica).

L'esito di questa verifica risiede nella costruzione della lista di progetti rispetto ai quali si ritiene possibile che possano determinarsi condizioni di cumulo degli effetti con quelli potenzialmente determinati dall'Opera in progetto e che, in quanto tali, definiscono l'“Ambito di interazione effettivo”.

C. Analisi degli effetti cumulati

Tale ultima fase è dedicata alla verifica di effetti cumulati su un determinato fattore ambientale, come somma di quelli generati dall'Opera in progetto e dalle Altre opere in progetto desunte in esito alle analisi di cui al

punto precedente.

La stima degli effetti cumulati è condotta sulla base delle analisi effettuate nel presente studio e con riferimento alle informazioni contenute negli Studi ambientali relativi alle altre opere in progetto.

Disamina delle altre opere in progetto

La disamina del complesso delle opere in progetto presenti all'interno del contesto di localizzazione dell'opera in esame è stata condotta con riferimento ai siti web istituzionali delle Autorità competenti alla procedura VIA e, nello specifico, rispetto al portale del Ministero della Transizione Ecologica dedicato alle Valutazioni ambientali VIA-VAS (<https://va.minambiente.it>), per quanto attiene al livello nazionale, ed a quello di Regione Sicilia (<https://si-vvi.regione.sicilia.it/viavas/index.php/it/>) per quello regionale.

Entrando nel merito dell'analisi, considerato che l'opera in progetto, intesa nella sua complessiva articolazione, ricade nella Provincia di Trapani ed interessa il territorio comunale di Trapani, attraverso l'apposito strumento presente sul sito del MITE è stata selezionata l'area corrispondente a detto Comune.



Figura 0-2 Ambito territoriale assunto per la disamina delle Altre opere in progetto (Fonte: <https://va.minambiente.it>)

Dall'interrogazione condotta è emerso che all'interno di detto ambito, un unico progetto sottoposto a valutazione ambientale di livello nazionale.

Nello specifico si tratta del progetto denominato approdo turistico denominato "Marina di San Francesco" – Porto di Trapani.

Per quanto riguarda la verifica condotta sul sito della Regione Sicilia, in merito ai progetti sottoposti a VIA, si è espressamente fatto riferimento alla ricerca territoriale per la quale è stato selezionato il comune di Trapani interessato dal progetto in esame.

Dalle verifiche condotte è emerso che all'interno di detto ambito, non sono presenti progetti sottoposti a valutazione ambientale di livello regionale.

Analisi preliminare delle altre opere in progetto

Secondo la metodologia assunta alla base della presente analisi, l'analisi preliminare delle Altre opere in progetto individuate sulla base della ricostruzione del quadro delle opere in progetto, è rivolta alla verifica della sussistenza delle condizioni per le quali dette opere possano essere all'origine di effetti ambientali, ai quali si possano sommare quelli potenzialmente determinati dall'opera in progetto.

Entrando nel merito delle Altre opere in progetto come è emerso dal precedente paragrafo, dalla consultazione del sito del MITE è emersa la presenza di un progetto nel Comune di Trapani le cui principali informazioni sulle procedure, sono riportate nella Tabella 0-3, in cui viene anche indicato il livello di interferenza dei singoli progetti con l'opera in esame.

Al fine di facilitarne la lettura e anticipare le risultanze dell'analisi degli effetti cumulati, l'ultima colonna della tabella riporta il livello di interferenza del singolo progetto con l'opera in esame, secondo tre distinti livelli:

	Non interferente
	Parzialmente interferente
	Interferente

Altra opera in progetto		Specifiche	Livello di interferenza
1	<i>Opera in progetto</i>	<i>Il progetto prevede l'installazione di elementi galleggianti frangiflutti per uno sviluppo complessivo di 144,40m, di due tratti di pontile di riva in elementi galleggianti per uno sviluppo complessivo di 149,4m, di elementi galleggianti d'ormeggio per uno sviluppo complessivo di 161,80m e l'esecuzione dei lavori di approfondimento fino alle quote di -3.00 e di -4,00m dei fondali dello specchio acqueo interessato dalla collocazione degli elementi galleggianti d'ormeggio. È prevista inoltre la riqualificazione ed il recupero di edifici esistenti per fornire i servizi necessari all'utenza dell'approdo.</i>	
	<i>Procedura attivata</i>	Verifica di Assoggettabilità a VIA	
	<i>Stato procedura</i>	Conclusa con Det. N. DVA-2014-0036684 del 10/11/2014	
	<i>Esito procedura</i>	Escluso dalla VIA con prescrizioni	

Tabella 0-3 Altre opere in progetto soggette a valutazione ambientale di livello regionale: Scheda iter procedurale

Per quanto riguarda la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa alle Altre opere in progetto individuate, queste risalgono a più di cinque anni, e pertanto, a fronte dei criteri di lavoro adottati, a prescindere dal puntuale riscontro dello stato di sua effettiva attuazione, detta opera può essere considerata come già realizzata e, conseguentemente, non sia più annoverabile tra i progetti esistenti/approvati espressamente indicati dalla norma ai fini della stima del cumulo degli effetti.

Concludendo, stante quanto sopra analizzato in merito ai progetti soggetti a valutazione ambientale di livello nazionale e regionale e considerata la distanza delle Altre opere in progetto presenti nel comune di Trapani, si sottolinea come non ricorrono le condizioni affinché dette opere possano rientrare nell'ambito di interazione effettiva con l'opera in progetto.

In merito a tutti gli interventi di competenza AdSP descritti alla precedente risposta non avranno alcuna interferenza temporale e spaziale con i lavori oggetto della presente valutazione ambientale e dunque non comportano cumulo degli effetti in fase in corso d'opera.

Peraltro, gli interventi sopra descritti mirano esclusivamente a migliorare l'efficienza riducendo le attuali emissioni delle imbarcazioni ormeggiate in porto, ma non comportano un aumento della capacità operativa e dunque dei traffici portuali.

Appare chiaro dalla semplice lettura del precedente elenco che non sono possibili impatti cumulativi di alcun tipo.

Appare chiaro dalla semplice lettura del precedente elenco che non sono possibili impatti cumulativi di alcun tipo.

In particolare si richiede altresì di chiarire le interferenze con un altro progetto previsto in ambito portuale per la realizzazione di un'attività per la movimentazione di massi di cava in adiacenza al Canale di Mezzo (zona A della Riserva).

Risposta: È presente una iniziativa da parte di un privato per l'utilizzo di un'area demaniale scoperta in località Ronciglio, adiacente allo sbocco sul porto del Canale di Mezzo e di uno specchio acqueo antistante, allo scopo di stoccare e caricare su un pontone degli scogli naturali provenienti dalle Cave di Custonaci.

L'attività di che trattasi era già esistente e precedentemente localizzata presso il molo Isolella e verrà eseguita in modo analogo, senza alcun aumento complessivo di traffico Navale e gommato.

L'area oggetto della suddetta iniziativa privata è fuori dal sito della Riserva e dalla zona SIC-ZPS e non comporta la perdita o frammentazione di aree di Habitat di cui alla scheda Natura 2000 del sito, come dimostrato dal fatto che la procedura di VINCA espletata ha fornito esito positivo.

In particolare, dai risultati della Valutazione di Incidenza specificatamente esperita ed approvata dall'Autorità Competente è emerso che l'iniziativa:

- ✓ non comporterà alcuna eliminazione di specie vegetali;
- ✓ non si ha sottrazione di habitat in termini di superficie;
- ✓ non comporterà alterazioni della vegetazione presente nella vicina zona SIC/ZPS;
- ✓ nella zona in oggetto non si rilevano evidenze geomorfologiche particolari e non verranno eseguite modifiche del reticolo di drenaggio superficiale.

In considerazione di ciò, l'Autorità competente per le valutazioni di incidenza ha rilasciato Nulla Osta alla suddetta iniziativa con Determina-

zione N.01/2022 del 29.04.2022.

Considerato inoltre che il sito oggetto di iniziativa privata è distante circa 800 m della diga Ronciglio da Salpare e 500 m dalla nuova banchina Ronciglio di cui si chiede l'esercizio, si ritiene che tale iniziativa non abbia interferenze con le attività oggetto della presente valutazione ambientale anche in relazione al fatto che l'A.C. ha acclarato che tale attività non comporta incidenze sulle specie, habitat ed habitat di specie tutelate in quanto si tratta solo di movimentare all'interno dell'area portuale massi di cava, **attività che non interferisce con l'esercizio della banchina Ronciglio e che nulla ha a che fare con i potenziali impatti legati al progetto in oggetto.**

Il Proponente dovrà inoltre integrare le informazioni relative alle interferenze del progetto con il PRP del 1962 per il quale ad avviso dell'Ente gestore della Riserva Naturale Orientata "Saline di Trapani e Paceco, e condiviso dalla scrivente Commissione, si configura a tutti gli effetti come variante stralcio ai sensi del vigente art. 5, comma 4-bis della legge n. 84/1994, così come novellato dall'art. 1 del D.lgs. n. 232 del 13 dicembre 2017. In particolare, appare indispensabile dimostrare che non sia modificata in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali.

Risposta: L'intervento di salpamento della diga Ronciglio e fondali antistanti si configura come Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al PRP ai sensi del art. 5 comma5 della legge n. 84/1994 e s.m.i. in quanto "modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali".

Nell'ambito della suddetta procedura di ATF, la configurazione di progetto è stata approvata dal Comune di Trapani in data 27.03.2019, dalla Capitaneria di Porto in data 18.04.2019 e dalla competente Soprintendenza BBCCAA in data 30.05.2019, come si evince dai pareri che si allegano alla presente.

Inoltre il Comitato di Gestione, nella seduta del 20.06.2019 ha adottato il suddetto ATF.

4. Elementi progettuali

Nella documentazione il Proponente fa riferimento alla “nave di progetto” ma non fornisce sufficienti indicazioni sulle caratteristiche né è riportato alcun dato sugli incidenti occorsi che ne motiverebbero l'intervento.

Risposta: La relazione generale riporta un'ampia analisi dell'evoluzione delle caratteristiche delle navi crocieristiche nell'omonimo paragrafo (dal numero A-4) alla fine del quale sono indicate le caratteristiche della nave di progetto (pag. 19)!

Per quanto altro è solo il caso notare che la sicurezza della navigazione è intesa a prevenire eventuali incidenti ed è efficace se questi non si verificano e gli interventi progettati servono proprio a rendere più sicura tutta l'attività portuale ed a ridurre qualunque rischio di incidenti.

Chiaramente la Capitaneria di Porto non può ammettere alla navigazione navi non compatibili con la sicurezza!

Dunque non esiste alcuna cronistoria di incidenti occorsi.

Esiste una difficoltà di navigazione testimoniata dal corpo piloti nell'ormeggio delle navi più lunghe oggi in scalo, un parere della Capitaneria di Porto sulla necessità di adeguamento della sicurezza generale dell'imboccatura del porto interno, delimitata dal molo Ronciglio vecchio faro, ed è stata prodotta un'ampia analisi dei criteri di sicurezza raccomandati dal PIANC-AIPCN (World Association for Waterborne Transport Infrastructure) all'interno della relazione generale (cap. C-3, pag. 36).

Il Piano Operativo Triennale 2020-2022 dell'AdSP afferma che l'obiettivo degli interventi nel porto di Trapani è quello di garantire accessibilità a navi da crociera di ultima e ultimissima generazione.

L'impatto delle attività e del nuovo flusso dovrebbe essere tenuto in debita considerazione e identificate le misure mitigative e/o compensative necessarie a contrastare gli impatti previsti.

Risposta: *Detta osservazione appare ambientalmente non condivisibile poiché è appena il caso rilevare come il garantire l'accesso a navi di nuova o nuovissima generazione sia di per sé un fatto positivo per le ovvie ragioni che più nuova è la nave meno inquina, senza tenere in considerazione il fatto che garantire navi di ultima generazione risulta necessario dalla semplice considerazione che navi di vecchia generazione, oltre ad essere decisamente più inquinanti, possibilmente non saranno in esercizio nell'arco di pochi anni.*

In ogni caso vale la pena evidenziare che il garantire l'accesso alle navi di nuova o nuovissima generazione non significa per nulla un aumento del traffico perchè **non è previsto un aumento dell'operatività portuale ma solo un miglioramento nella gestione della stessa.**

La nuova banchina del Ronciglio (di cui si richiede l'esercizio) non verrà utilizzata per l'ormeggio delle navi da crociera, come già avviene oggi, continueranno ad essere ormeggiate lungo le banchine settentrionali del porto di Trapani, ciò anche perché tali banchine sono le più prossime all'abitato di Trapani.

5. Rumore, vibrazioni e campi elettromagnetici

Si chiede una più esaustiva descrizione della fase di cantierizzazione e dei relativi possibili impatti con particolare riguardo alle attività di trasporto e stoccaggio di materiali.

Risposta:

Criteri e modalità di esecuzione delle opere in progetto

Il progetto di demolizione dello sporgente Ronciglio “vecchio faro”, propedeutico al dragaggio dei fondali circostanti, prevede le seguenti fasi operative:

- a) apertura di un varco dalla nuova darsena Ronciglio in corrispondenza della radice dello sporgente e realizzazione di una pista carrabile di raccordo tra piazzale e sporgente;
- b) lo smontaggio del fanale verde esistente e dei relativi impianti;
- c) la demolizione delle strutture in c.a. (180 m³) e della pavimentazione stradale (290 m³) con il successivo trasporto a discarica (effettuata mediante complessivi 76 corse di camion da 10 ton lungo la radice dello sporgente e la nuova darsena Ronciglio e la discarica di destinazione). ***Come è comprensibile un numero di transiti del tutto irrilevanti in ambito portuale!***
- d) il salpamento dei massi parallelepipedi in c.a. (circa 50), effettuata da mare con pontone e gru e bettoline d'appoggio e la loro ricollocazione in area portuale lungo la testata esterna della scogliera della Colombaia, effettuata sempre da mare sempre con pontone e gru;
- e) il salpamento degli scogli di I, II e III categoria costituenti la mantellata e il nucleo, effettuata da mare con pontone e gru e bettoline d'appoggio e contemporanea ricollocazione del

materiale lapideo, sempre in area portuale, sulla testata del molo a T nell'avamposto, effettuata da mare con altro pontone e gru e bettoline d'appoggio. Solo una modesta frazione dei 18.000 m³ circa di materiale salpato sarà temporaneamente stoccato in cumuli sul piazzale della nuova darsena Roncigli (circa 590 m³), (effettuata mediante trasporto alla nuova darsena Ronciglio a mezzo bettolina), in attesa di essere riposizionato a costituzione delle nuove mantellate della testata risagomata;

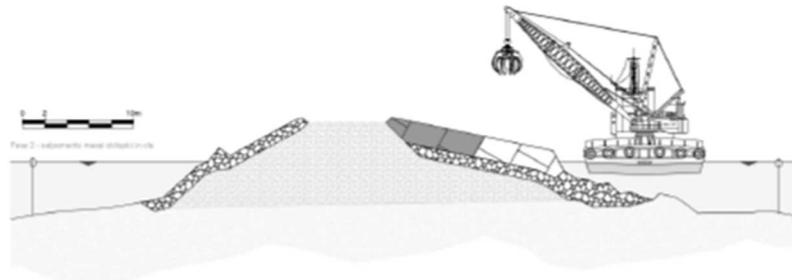
- f) la ricollocazione degli scogli di II e III categoria salpati, per la risagomatura della diga, mediante pontone e gru e bettolina di appoggio.

Di seguito è riportato l'elenco delle macchine operatrici e delle attrezzature impiegate nella realizzazione del salpamento del molo sottoflutto:

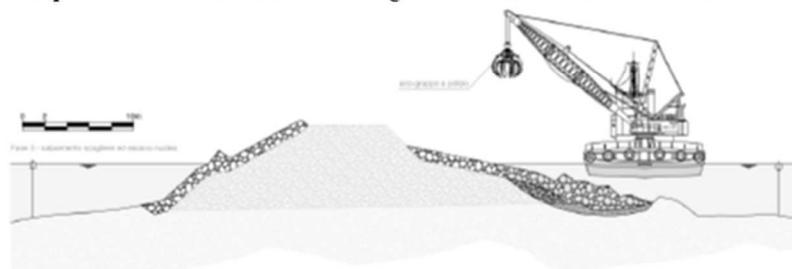
- ❖ due pontoni galleggianti con gru a grappo per il salpamento del materiale lapideo;
- ❖ due bettoline di appoggio per lo stoccaggio temporaneo e il trasporto ai siti di destinazione del materiale da ricollocare;
- ❖ un escavatore cingolato;
- ❖ una pala gommata;
- ❖ una motobarca a motore di servizio.

Nella figura seguente si riporta uno schematico delle fasi previste per la demolizione del molo.

Rimozione dei massi ciclopici



Salpamento dei massi di II e III categoria e messa a nudo del nucleo



Rimozione del nucleo e dello strato di compenetrazione della scogliera con le matrici sabbio-limose



Sequenza delle lavorazioni di salpamento della testata dello sporgente Ronciglio

Per quanto concerne invece le attività di dragaggio dei fondali limitrofi allo sporgente Ronciglio “vecchio faro”, prima dell'inizio dei lavori è prevista la realizzazione della bonifica dei fondali interessati dal dragaggio per rintracciare eventuali ordigni bellici ed esplosivi di qualsiasi specie, in modo che sia assicurata l'incolumità degli operai addetti al lavoro medesimo.

In secondo luogo, si procederà al salpamento di pietrisco (es. residui dello scanno di imbasamento a ciglio banchina), massi artificiali o naturali, rottami ed altri manufatti o elementi lapidei di qualsiasi forma che possano costituire ostacolo per la navigazione o arrecare danni alla draga, fino alla profondità di progetto.

Gli eventuali massi, ritenuti riutilizzabili dalla Direzione dei Lavori, saranno collocati in opera, sempre in area portuale, a rifiorimento delle

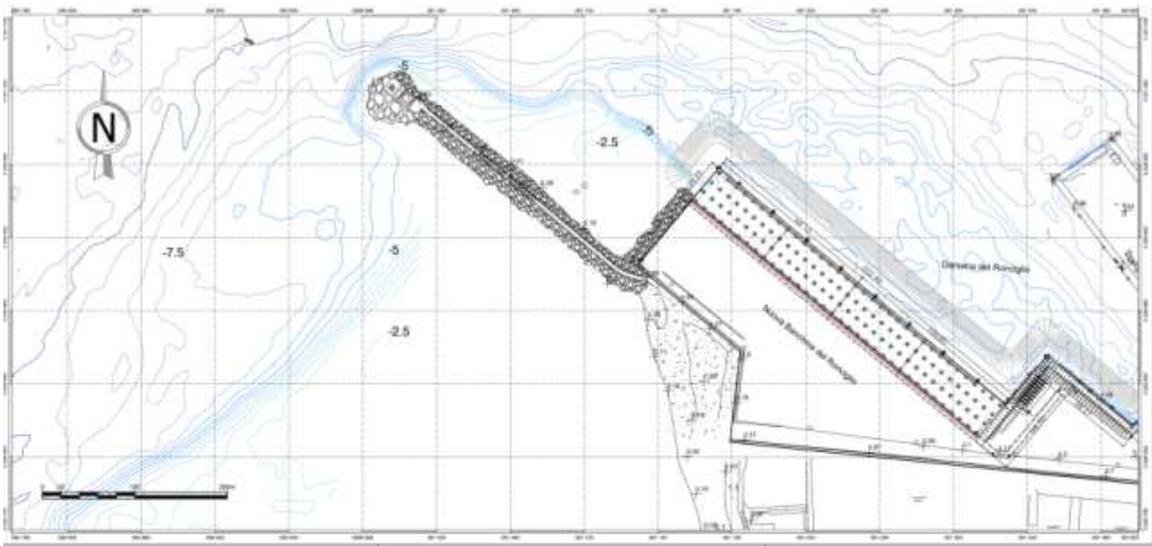
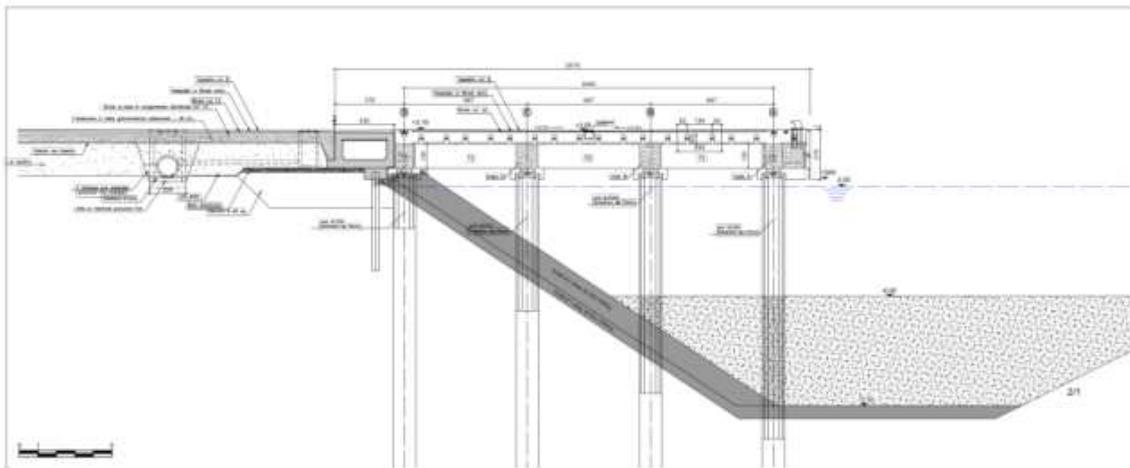
infrastrutture portuali a gettata sopra descritte (diga della Colombaia e molo a T).

I materiali salpati non riutilizzabili (massi artificiali o naturali, rottami ed altri manufatti o elementi lapidei) di qualsiasi forma e dimensione saranno trasportati a rifiuto in discarica terrestre autorizzata mediante camion.

Dato lo stato dei fondali oggi constatabile a vista e alle risultanze delle indagini svolte per il campionamento degli stessi, si stima una bassissima incidenza di relitti da conferire a discarica e *si stima quindi che i trasporti non consteranno in più di due corse.*

Per quanto riguarda i dragaggi della banchina della nuova darsena del Ronciglio, quelle dello sporgente settentrionale sono state realizzate in pile di massi artificiali su fondali di $(-9,00) \div (-12,00)$.

Le sezioni tipo delle banchine, ricostruite sulla base dei rilievi topobatimetrici del 2018, sono illustrate nella figura seguente.



Sezione tipo Nuova Banchina Roncigli, a giorno su pali

L'attività sarà eseguita con l'impiego di moto-pontone munito di gru attrezzata con benna a grappo ecologica e di operatori subacquei regolarmente abilitati.

Per l'esecuzione delle attività di dragaggio saranno utilizzati i mezzi d'opera più idonei alla riduzione dell'impatto ambientale, anche al fine della riduzione dei tempi necessari per l'esecuzione dei lavori.

In particolare, le lavorazioni saranno svolte sempre in ambiente confinato, per prevenire dispersioni di acque intorbide dalle lavorazioni.

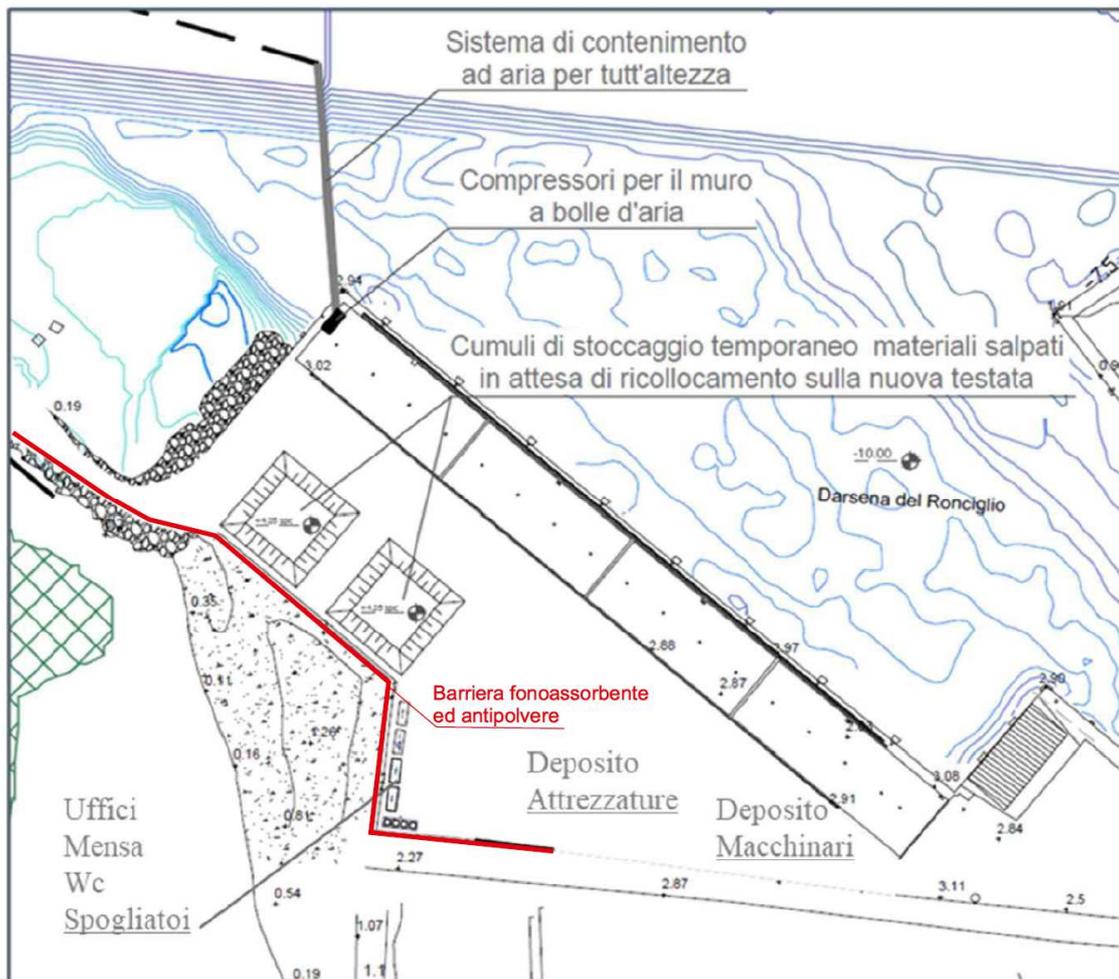
Le aree per la cantierizzazione

Come ampiamente descritto i lavori di salpamento avverranno da mare e oltre gli spazi acquei per l'ormeggio temporaneo di chiatte, pontoni, moto bette e qualsiasi altro mezzo marittimo si disporrà di un'area a terra presso la nuova banchina Ronciglio dove sarà impiantato il cantiere.

Nello specifico il cantiere a terra, posto sul piazzale della nuova darsena Ronciglio, sarà organizzato come segue:

- ✓ area deposito macchinari;
- ✓ area deposito attrezzature;
- ✓ aree di stoccaggio in cumuli per il deposito temporaneo di parte dei materiali salpati (590 m³) in attesa di ricollocamento per la nuova testata;

Per quanto concerne i cumuli per lo stoccaggio temporaneo dei materiali salpati, avranno un'altezza massima di 4.25 m s.p.c. e dimensioni pari a circa 30 x 30 metri (cfr. figura seguente).



Localizzazione aree di cantiere a terra

Il bilancio dei materiali lapidei movimentati

Si riportano qui di seguito le tabelle relative al bilancio dei materiali, distinguendo i materiali di scavo prodotti e potenzialmente riutilizzabili nell'ambito dello stesso progetto da quelli in esubero.

Le valutazioni eseguite riguardano quindi:

- produzione totale dei materiali provenienti dal salpamento della ex diga Ronciglio;
- riutilizzo dei materiali provenienti dal salpamento per le opere in radice e rifiorimento della mantellata;
- materiali provenienti dalle demolizioni e destinati a discarica.

I volumi e le modalità di gestione dei materiali di scavo che concorrono al bilancio materie sono sinteticamente descritti di seguito e riportati nella seguente Tabella.

Produzioni da salpamento [mc]	Riutilizzi da salpamento[mc]		Rifiuti da demolizione [mc]
	In opera alla radice	Rifiorimento della mantellata	
18.060,00	4.500,00	13.500,00	470,00

Bilancio Materie

Le attività di cantiere e i tempi di realizzazione

Le attività di cantiere si svolgeranno in sei differenti fasi di seguito esplicitate:

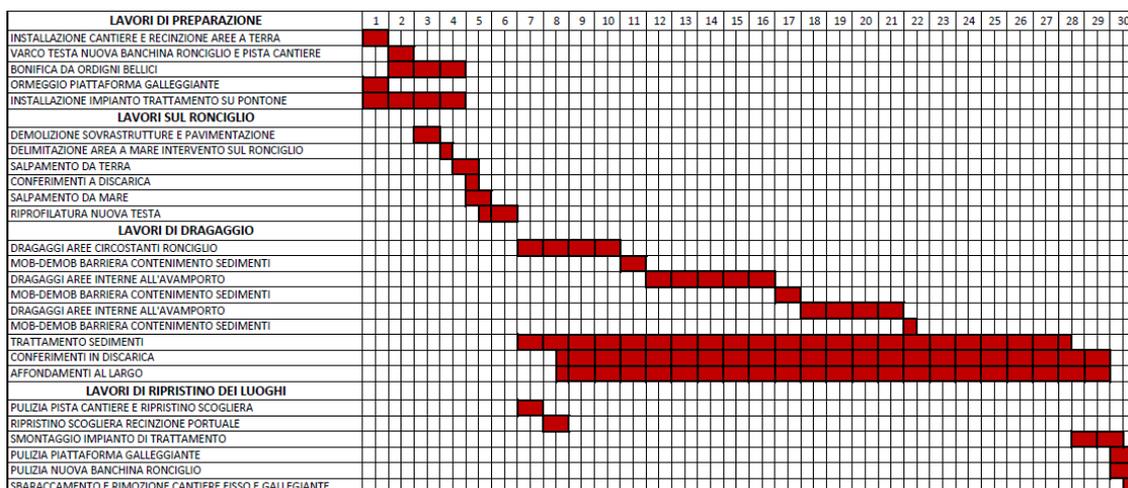
- ⇒ Prima fase - impianto cantiere e posa sistema di contenimento ad aria;
- ⇒ Seconda fase - consegna prima area d'intervento - demolizioni faro e pavimentazioni, spostamento colonna mariana e salpamenti massi cls con ricollocazione sulla testata della diga della Colombaia;
- ⇒ Terza fase - salpamento da mare delle scogliere del molo Ronciglio, con riposizionamento dei massi sulla testata del molo a T e stoccaggio temporaneo di una minima frazione dei massi in Banchina, in attesa di ricollocazione sulla nuova testata. Dragaggio dei fondali circostanti, con conferimento dei sedimenti inquinati all'impianto di trattamento e il trasporto ai Siti di affondamento di quelli compatibili;
- ⇒ Quarta fase - consegna seconda area per il dragaggio dei fondali ai margini del bacino interno, con conferimento dei sedimenti

inquinati all'impianto di trattamento e il trasporto ai Siti di affondamento di quelli compatibili;

⇒ Quinta fase - consegna terza area per il dragaggio dei fondali nella nuova darsena ronciglio, con conferimento dei sedimenti inquinati all'impianto di trattamento e il trasporto ai Siti di affondamento di quelli compatibili;

⇒ Sesta fase - fine lavori - pulizia superfici e smobilitazione cantiere.

I lavori avranno una durata complessiva pari a 30 mensilità e di seguito si riporta il cronoprogramma delle lavorazioni:



Cronoprogramma delle lavorazioni

Stima degli impatti

Le vibrazioni e i campi elettromagnetici generati dai macchinari da cantiere sono limitati e possono avere un impatto potenziale solo sui lavoratori, per i quali il Piano di Sicurezza e Coordinamento prevede una idonea formazione e informazione sui rischi specifici dei macchinari.

L'impatto delle vibrazioni e dei campi magnetici è pertanto assente sulle aree protette (Riserva e siti Natura 2000) in quanto esterne alle aree

di cantiere.

Per quanto riguarda il rumore, si precisa che tutti i macchinari utilizzati saranno conformi alla vigente Direttiva Europea 2000/14/CE sull'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto.

Il valore puntuale delle emissioni è in tutte le lavorazioni previste complessivamente inferiore a 100 dB.

Si specifica però che le lavorazioni sono esterne alle aree protette e localizzate a mare o sulla zona di banchina prossima al mare, con una distanza minima di 100 m tra le aree protette e le potenziali zone di emissioni del rumore.

Per stimare il rumore massimo nelle aree protette nell'ipotesi di campo aperto è possibile applicare la seguente formulazione valida per la propagazione in campo libero:

$$L_I = L_W - 20 \log r - 11 + 10 \log Q$$

dove L_W è il livello di potenza sonora della sorgente (assunto al più pari a 100 dB), r è la distanza dalla sorgente e Q è il fattore di direttività che nel caso in esame di sorgente posta su un piano perfettamente riflettente è pari a 2.

Applicando tale formulazione si ottiene un valore massimo di rumore sul limite delle aree protette di 52 dB.

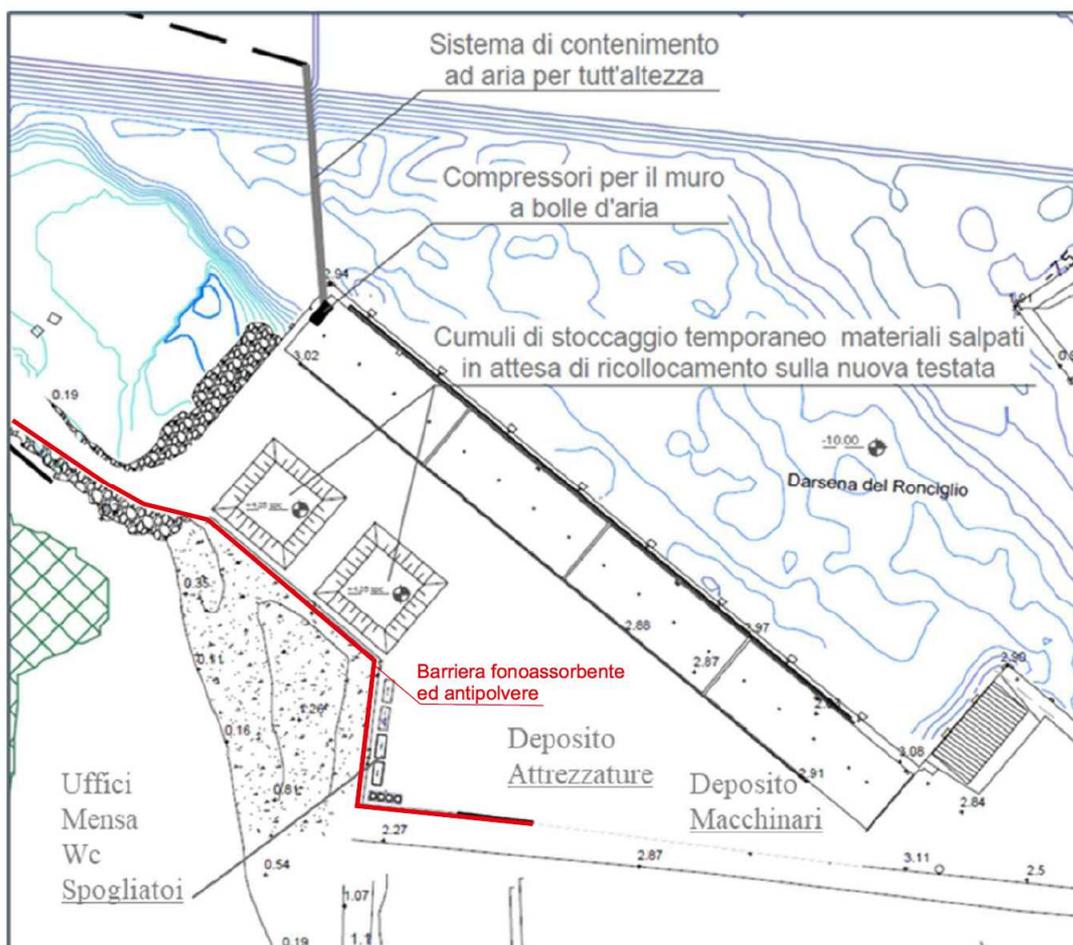
Tenendo conto dell'attenuazione di 10 dB dovuta alla barriera fono assorbente, il valore massimo di rumore che raggiunge le aree protette (Riserva e Natura 2000) è pari a 42 dB.

Tale valore, già di per sé basso raggiunto al limite della Riserva, si riduce a 30 dB a distanza di 500 m dall'emissione sonora (400 m all'interno della riserva), valore corrispondente a quello di un sospiro e dunque privo di impatto, che comunque è di carattere transitorio e di

durata estremamente limitata.

Ai fini del confronto con i limiti di immissione acustica, i livelli di rumorosità del cantiere dovranno essere sommati ai livelli di rumore residuo attualmente registrato. Occorre individuare altresì azioni di mitigazione degli impatti in fase di realizzazione.

Risposta: Le azioni di mitigazione in fase di cantiere consistono nella collocazione di barriera fonoassorbente e antipolvere lungo il confine delle aree di cantiere previste sulla banchina Ronciglio, come mostrato nella Relazione generale del progetto e nella figura precedente della presente relazione, che ad ogni buon fine si riporta di seguito.



Localizzazione aree di cantiere a terra – in rosso è indicata la barriera fono assorbente e antipolvere.

Al fine di verificare le condizioni di esposizione al rumore indotto dalle opere in progetto sul territorio è stato definito un ambito di studio sufficientemente esteso per la valutazione delle potenziali interferenze sui ricettori a carattere residenziale.

Come si evince dalla Figura 0-1, i ricettori residenziali più vicini all'area del molo Ronciglio sono posti ad una distanza superiore ai 400 metri e pertanto per le analisi svolte sono state effettuate considerazioni riferite ai ricettori più esposti e denominati R1, R2, R3, R4, R5 e R6.



Figura 0-3 Individuazione ricettori

Per caratterizzare lo stato dei luoghi è stata effettuata una campagna fonometrica costituita da una serie di indagini acustiche distinte in funzione della finalità. Queste sono codificate secondo lo schema di seguito riportato in funzione della finalità della misura (Tabella 0-1 e Figura 0-2).

Cod. misura	Finalità	N° Misure
PRx	Indagini di tipo settimanale in continuo per il rilievo del rumore da traffico stradale (durata pari a 1 settimana).	3
PAX	Indagini di tipo spot al fine di infittire la maglia dei rilievi (durata pari a 30 minuti).	9
PCx	Misure fonometriche di caratterizzazione delle principali sorgenti operanti nel porto	3

Tabella 0-4 Articolazione delle indagini fonometriche

Le misure fonometriche hanno avuto due scopi:

- ❖ Caratterizzare il clima acustico esistente determinato dallo stato attuale dell'opera;
- ❖ Caratterizzare le emissioni acustiche di alcune tipologie di sorgente.



- Misure per il rilievo del rumore da traffico stradale (cod. PRx)
- Misure spot per l'infittimento della maglia dei rilievi (cod. PRx)

Figura 0-4 Localizzazione dei punti di misura

Per la fase di esercizio la metodologia di lavoro ha previsto la valutazione delle potenziali interferenze sul clima acustico indotte dall'esercizio della nuova banchina, sia in termini di manovra stazionamento dei natanti che in termini di traffico veicolare indotto a terra.

Entrando nello specifico della modellazione acustica sono stati analizzati due differenti scenari:

- ❖ un primo relativo al periodo invernale caratterizzato da un modello di esercizio più contenuto;
- ❖ un secondo relativo al periodo estivo caratterizzato da un carico di traffico navale e veicolare maggiore.

A partire quindi dal modello di esercizio, definito per i due scenari di riferimento, attraverso il modello di simulazione sono stati calcolati i livelli acustici in termini di $Leq(A)$ indotti dal traffico veicolare e dall'esercizio del

molo Ronciglio nei diversi scenari considerati.

La verifica delle potenziali interferenze acustiche prodotte dal traffico indotto è stata valutata separatamente nei periodi di riferimento diurno e notturno per gli scenari invernale ed estivo attraverso il modello di simulazione.

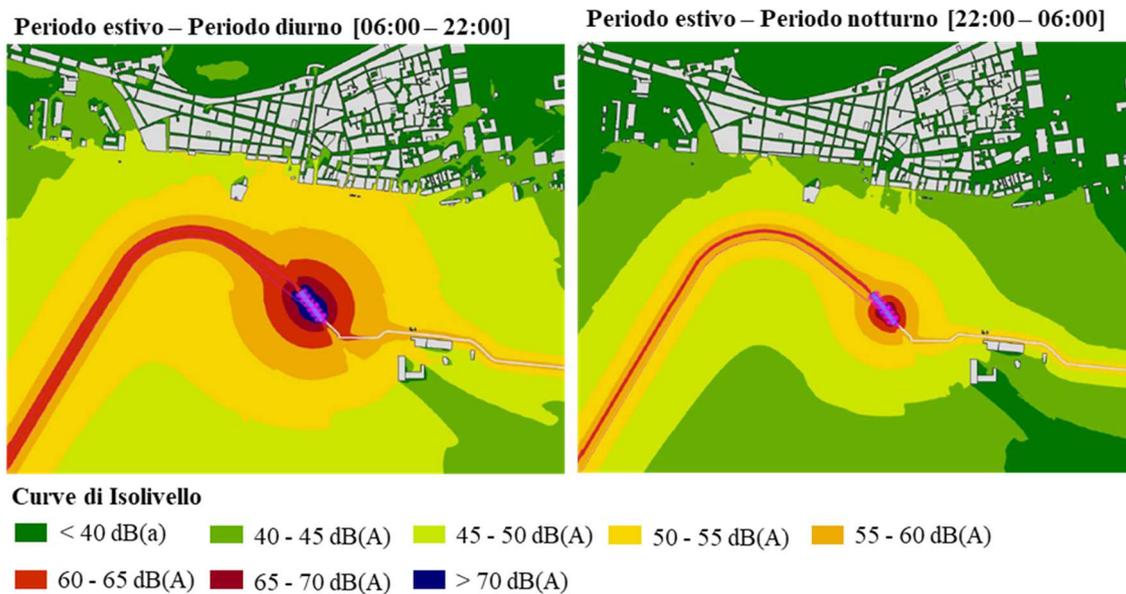
I risultati della modellazione acustica sono stati confrontati con quelli di n°3 misure fonometriche di durata settimanale finalizzati alla caratterizzazione del traffico stradale eseguite nel mese di settembre 2021 rappresentative della situazione di ante-operam e riportati nella successiva tabella.

Ricevitore	ESTATE									
	Livelli ante-operam (a)		Impatto traffico indotto (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno	Notturmo
PR1	58.4	53.9	40.6	39.8	58.5	54.1	70.0	60.0	SI	SI
PR2	69.5	61.8	48.9	47.3	69.5	62.0	70.0	60.0	SI	SI
PR3	57.5	50.0	55.4	53.2	59.6	54.9	70.0	60.0	SI	SI

Ricevitore	INVERNO									
	Livelli ante-operam (a)		Impatto traffico indotto (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno	Notturmo
PR1	58.4	53.9	39.1	39.8	58.5	54.1	70.0	60.0	SI	SI
PR2	69.5	61.8	47.4	47.3	69.5	62.0	70.0	60.0	SI	SI
PR3	57.5	50	53.8	53.2	59.0	54.9	70.0	60.0	SI	SI

A livello grafico le risultanze delle simulazioni acustiche sono riportate in termini sia di mappatura acustica calcolata a 4 metri di altezza dal suolo.

Di seguito si riporta uno stralcio della mappatura acustica del periodo estivo caratterizzato da un maggior carico di flussi navali.



Si evidenzia che i risultati della modellazione tengono conto sia del contributo acustico indotto dalle navi in stazionamento presso la nuova banchina che del traffico veicolare indotto dall'esercizio della banchina.

A partire dunque dai dati frutto della campagna fonometrica è stato sommato il contributo acustico previsto dal traffico indotto e successivamente i valori così ottenuti sono stati confrontati con i limiti normativi di zona definiti dal DPCM del 1° marzo 1991.

Si tiene a specificare come si può dedurre dalla tabella precedente e con particolar riferimento al punto PR01 posizionato al confine con il sito protetto come le attuali condizioni del clima acustico rimangano sostanzialmente invariate.

In riferimento invece, alla verifica delle potenziali interferenze acustica nella fase di esercizio della nuova banchina sono stati valutati i livelli acustici in corrispondenza dei ricettori più vicini.

Ricevitore*	ESTATE					
	Livelli post-operam		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Periodo Diurno	Periodo Notturno
R1	49.7	45.2	60.0	50.0	SI	SI
R2	50.0	45.5	60.0	50.0	SI	SI
R3	50.6	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R4	52.6	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R5	52.5	45.8	60.0	50.0	SI	SI
R6	52.3	45.3	60.0	50.0	SI	SI

Ricevitore*	INVERNO					
	Livelli post-operam		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Periodo Diurno	Periodo Notturno
R1	48.2	45.2	60.0	50.0	SI	SI
R2	48.4	45.5	60.0	50.0	SI	SI
R3	49.2	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R4	51.9	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R5	51.9	45.8	60.0	50.0	SI	SI
R6	51.8	45.3	60.0	50.0	SI	SI

* si riporta il valore più alto fra quello calcolato sui diversi piani dei ricevitori individuati

Al fine di fornire un quadro complessivo delle potenziali interferenze acustiche indotte dall'esercizio del molo Ronciglio, come quanto fatto per la valutazione del traffico indotto, i risultati della modellazione acustica sono stati confrontati con quelli di n°3 misure fonometriche finalizzati alla caratterizzazione del clima acustico attuale e riportati nella successiva tabella.

Ricevitore	ESTATE									
	Livelli ante-operam (a)		Livelli esterni (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno	Notturno
PA1	57,1	49,7	57,8	50	60,5	53,6	70,0	60,0	SI	SI
PA2	69	68,9	46,2	39,6	69,0	68,9	70,0	60,0	SI	SI
PA3	67,6	64,8	51,6	44,8	67,7	64,8	70,0	60,0	SI	SI
Ricevitore	INVERNO									
	Livelli ante-operam (a)		Livelli esterni (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno	Notturno
PA1	57,1	49,7	57,6	50	60,4	52,9	70,0	60,0	SI	SI
PA2	69	68,9	45,7	39,2	69,0	68,9	70,0	60,0	SI	SI
PA3	67,6	64,8	50,9	44,8	67,7	64,8	70,0	60,0	SI	SI

A partire dunque dai dati frutto della campagna fonometrica è stato sommato il contributo acustico previsto dall'esercizio del molo Ronciglio e successivamente i valori così ottenuti sono stati confrontati con i limiti normativi di zona definiti dal DPCM del 1° marzo 1991.

Si tiene a specificare come si può dedurre dalla tabella precedente e con particolar riferimento al punto PA01 posizionato al confine con il sito protetto come le attuali condizioni del clima acustico rimangano sostanzialmente invariate.

Per quanto concerne il rumore indotto dalle lavorazioni previste, la metodologia applicata ha visto l'identificazione dello scenario più critico e relativo alle attività di demolizione dello Sporgente Ronciglio e dalle attività di movimentazione materiali presso le aree di stoccaggio a terra.

Nella tabella seguente sono riportati in forma sintetica i dati di emissione acustica utilizzati per la valutazione delle immissioni acustiche

causate dalla fase di cantiere. Tutte le sorgenti sono state caratterizzate utilizzando spettri in bande di ottava o terze d'ottava.

Apparecchiatura	% impiego	Lw dB(A)
Gruppo elettrogeno nave in stazionamento	100	107,3
Gru pesante in nave demolizione	50	100,0
Pala gommata (a terra)	20	105,0
Escavatore (a terra)	20	103,0
Autocarro (a terra)	20	100

Tabella 0-5 Caratterizzazione acustica delle sorgenti di rumore considerate nella valutazione dell'impatto acustico della fase di cantiere

Anche per la fase di cantierizzazione per la verifica delle potenziali interferenze acustiche sono stati valutati i livelli acustici in corrispondenza dei ricettori più vicini.

Ricevitore *	Livelli fase di cantiere		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno	Notturmo
R1	48.6	-	60.0	50.0	SI	SI
R2	48.9	-	60.0	50.0	SI	SI
R3	49.3	-	60.0	50.0	SI	SI
R4	48.6	-	60.0	50.0	SI	SI
R5	48.3	-	60.0	50.0	SI	SI
R6	47.5	-	60.0	50.0	SI	SI

* si riporta il valore più alto fra quello calcolato sui diversi piani dei ricevitori individuati

Come richiesto, al fine di fornire un quadro complessivo delle potenziali interferenze acustiche indotte dalle attività di cantiere, i risultati della modellazione acustica sono stati confrontati con quelli di n°3 misure fonometriche finalizzati alla caratterizzazione del clima acustico attuale e

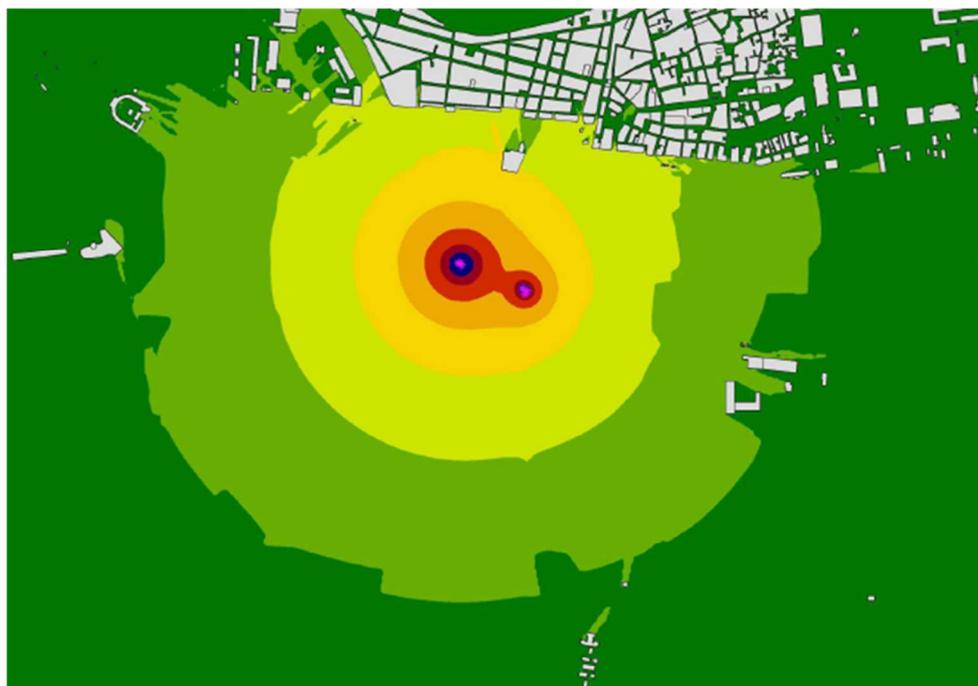
riportati nella successiva tabella.

Ricevitore	Cantiere									
	Livelli ante-operam (a)		Livelli esterni (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno	Notturno
PA1	57,1	-	51,5	-	58,2	-	70.0	-	SI	-
PA2	69	-	48,3	-	69,0	-	70.0	-	SI	-
PA3	67,6	-	40,1	-	67,6	-	70.0	-	SI	-

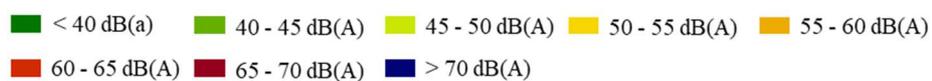
A livello grafico le risultanze delle simulazioni acustiche sono riportate in termini di mappatura acustica calcolata a 4 metri di altezza dal suolo.

Di seguito si riporta uno stralcio della mappatura acustica della fase di cantiere.

Mappatura acustica fase di cantiere periodo diurno [06:00 – 22:00]



Curve di Isolivello



A partire dunque dai dati frutto della campagna fonometrica è stato sommato il contributo acustico indotto dalle attività di cantiere e successivamente i valori così ottenuti sono stati confrontati con i limiti normativi di zona definiti dal DPCM del 1° marzo 1991.

Come si evince dai risultati ottenuti il rumore indotto dalle lavorazioni rimane circoscritto alle aree di cantiere e clima acustico nella fase di cantiere generale rimane pressoché invariato rispetto al clima acustico attuale non comportando criticità né ai ricettori più vicini né alla limitrofa area protetta.

In ultimo per quel che concerne le azioni di mitigazione degli impatti relativi alla componente Rumore in fase di realizzazione, si riporta di seguito quanto articolato al paragrafo 3.3 dello SIA *“Le azioni di prevenzione e mitigazione in fase di cantiere”*.

In particolare, in termini di prevenzione, si è posta grande attenzione alla gestione della cantierizzazione principalmente orientata all’occupazione di aree interessate dalla realizzazione degli interventi in progetto e al riutilizzo del materiale prodotto. Infatti, l’individuazione delle aree sulle quali installare i cantieri a terra è stata effettuata tenendo conto di una serie di requisiti quali dimensioni, accessibilità, distanza da ricettori sensibili e/o zone residenziali significative, vincoli e/o prescrizioni limitative all’uso del territorio, morfologia e valenza ambientale dello stesso, distanza dai siti di approvvigionamento e conferimento, etc.

Sono state quindi individuate aree prossime all’intervento e vicine alla viabilità locale esistente, in modo da interessare il più possibile superfici che verranno utilizzate in fase di esercizio per la realizzazione di opere a verde.

In relazione alle azioni di mitigazione, allo scopo di limitare la rumorosità delle macchine e dei cicli di lavorazione, nella fase di realizzazione delle opere di progetto verranno adottati i seguenti accorgimenti:

1. Corretta scelta delle macchine e delle attrezzature da utilizzare, attraverso:
 - ✓ la selezione di macchinari omologati, in conformità alle direttive comunitarie e nazionali;
 - ✓ l'impiego di macchine per il movimento di terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate;
 - ✓ l'installazione di silenziatori sugli scarichi;
 - ✓ l'utilizzo di impianti fissi schermati;
 - ✓ l'uso di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati di recente fabbricazione.
 - ✓ Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, nell'ambito delle quali provvedere:
 - ✓ all'eliminazione degli attriti, attraverso operazioni di lubrificazione;
 - ✓ alla sostituzione dei pezzi usurati;
 - ✓ al controllo e al serraggio delle giunzioni, ecc.
 - ✓ Corrette modalità operative e di predisposizione del cantiere, quali ad esempio:
 - ✓ l'orientamento degli impianti che hanno un'emissione direzionale (quali i ventilatori) in posizione di minima interferenza;
 - ✓ la localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici;
 - ✓ l'utilizzo di basamenti antivibranti per limitare la trasmissione delle vibrazioni;
 - ✓ l'imposizione all'operatore di evitare comportamenti inutilmente rumorosi e l'uso eccessivo degli avvisatori acustici, sostituendoli ove possibile con quelli luminosi;

- ✓ l'obbligo, ai conducenti, di spegnere i mezzi nei periodi di mancato utilizzo degli stessi;
- ✓ la limitazione, allo stretto necessario, delle attività più rumorose nelle prime/ultime ore del periodo di riferimento diurno indicato dalla normativa (vale a dire tra le ore 6 e le ore 8 del mattino e tra le 20 e le 22).

Per la fase di esercizio la valutazione di impatto è stata eseguita prendendo a riferimento valori limite in assenza di classificazione acustica comunale. Ai fini cautelativi si chiede di prendere in considerazione una previsione di classificazione acustica del territorio (in funzione delle attuali destinazioni d'uso) ed eseguire il confronto con i limiti di immissione ed emissione futuri, ossia in presenza di classificazione acustica.

Risposta: Si rimanda alla risposta precedente ed in particolare alla seguente tabella:

Ricevitore*	ESTATE					
	Livelli post-operam		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Periodo Diurno	Periodo Notturno
R1	49.7	45.2	60.0	50.0	SI	SI
R2	50.0	45.5	60.0	50.0	SI	SI
R3	50.6	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R4	52.6	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R5	52.5	45.8	60.0	50.0	SI	SI
R6	52.3	45.3	60.0	50.0	SI	SI

Ricevitore*	INVERNO					
	Livelli post-operam		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Periodo Diurno	Periodo Notturno
R1	48.2	45.2	60.0	50.0	SI	SI
R2	48.4	45.5	60.0	50.0	SI	SI
R3	49.2	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R4	51.9	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R5	51.9	45.8	60.0	50.0	SI	SI
R6	51.8	45.3	60.0	50.0	SI	SI

* si riporta il valore più alto fra quello calcolato sui diversi piani dei ricevitori individuati

Dalla tabella risulta evidente che per la verifica dei livelli acustici ai ricettori per la fase di esercizio è stato utilizzato, in linea con quanto previsto dal D.P.C.M. 14/11/1997 per territori sprovvisti di PCCA, il limite più basso fra quelli definiti dall'art. 6, comma 1, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 1991 (cfr. tabella seguente).

Tipo area	Limite diurno dB(A)	Limite notturno dB(A)
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (Decreto Ministeriale 1444/1968)	65	55
Zona B (Decreto Ministeriale 1444/1968)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

Limiti da considerare per i territori sprovvisti di Piani Comunali di Classificazione Acustica

In riferimento alla stima dell'impatto dell'opera in fase di esercizio sono state analizzate solamente le sorgenti connesse con l'esercizio del Molo Ronciglio e il traffico indotto da esso generato. In merito alla fase di esercizio non è stato presentato lo scenario di impatto sull'inquinamento acustico determinato dagli effetti causati dal potenziamento del traffico complessivo, con particolare riferimento all'aumento del rumore causato dal potenziale aumento del traffico marittimo, traffico veicolare indotto e dallo stazionamento delle navi in porto. Si richiede pertanto un ampliamento dello Studio Acustico, contenente un approfondimento sullo scenario dei limiti da rispettare per la tutela della popolazione esposta, considerando tutte le sorgenti acustiche connesse potenzialmente con la realizzazione dell'opera, ossia anche il potenziale aumento del traffico marittimo e del traffico veicolare indotto.

Risposta: Come specificato sopra, non è previsto un aumento dell'operatività portuale e quindi del traffico marittimo ma solo un miglioramento nella gestione del traffico attuale.

Si rimanda alla risposta precedente ed in particolare alla seguente tabella:

Ricevitore	ESTATE									
	Livelli ante-operam (a)		Impatto traffico indotto (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno	Notturno
PR1	58.4	53.9	40.6	39.8	58.5	54.1	70.0	60.0	SI	SI
PR2	69.5	61.8	48.9	47.3	69.5	62.0	70.0	60.0	SI	SI
PR3	57.5	50.0	55.4	53.2	59.6	54.9	70.0	60.0	SI	SI

Ricevitore	INVERNO									
	Livelli ante-operam (a)		Impatto traffico indotto (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno	Notturno
PR1	58.4	53.9	39.1	39.8	58.5	54.1	70.0	60.0	SI	SI
PR2	69.5	61.8	47.4	47.3	69.5	62.0	70.0	60.0	SI	SI
PR3	57.5	50	53.8	53.2	59.0	54.9	70.0	60.0	SI	SI

Si specifica che per il progetto in esame non è previsto un aumento del traffico navale e pertanto la configurazione funzionale attuale dell'intero ambito portuale rimane invariata.

In tal senso come riportato in tabella, al fine di verificare le potenziali interferenze nella configurazione di esercizio, i risultati output del modello di simulazione che tengono conto sia del traffico navale che del traffico da esso indotto, sono stati sommati al valore di fondo registrato in fase di campagna fonometrica nei punti PR1, PR2 e PR3.

I risultati così ottenuti evidenziano come l'attuale clima acustico rimane sostanzialmente invariato.

Si ritiene pertanto che le analisi ambientali condotte siano esaustive e ad ogni modo tengano conto della mobilità dell'intero ambito portuale.

È necessario individuare altresì specifici interventi di mitigazione in fase di esercizio al fine di minimizzare l'inquinamento acustico nell'area portuale.

Risposta: Non essendo previsto un aumento del traffico marittimo complessivo portuale rispetto allo stato attuale, non si rileva la necessità di interventi atti a ridurre l'inquinamento acustico in fase di esercizio che sarà del tutto identico alla situazione attuale.

Come evidenziato nella precedente risposta allo stato di progetto il clima acustico nell'area portuale non subirà variazioni tali da dover prevedere opere di mitigazione acustica.

Un approfondimento dovrà essere attuato per le vibrazioni, per le quali lo studio effettuato non offre alcuna indicazione. Lo studio dovrà essere sviluppato prevalentemente per la fase di cantiere, che, vista la tipologia di opere da realizzare, risulta essere la più critica dal punto di vista degli impatti sulle persone e sull'ambiente terrestre e marino; le valutazioni relative alle vibrazioni dovranno essere svolte in relazione alla normativa tecnica più aggiornata.

Risposta: In relazione all'attività principale dei lavori, consistente nel salpamento ed escavo da realizzare con mezzi galleggianti, la propagazione del rumore in questo caso può avvenire solo attraverso l'acqua ed è pertanto trascurabile.

Per quanto riguarda invece l'effetto della movimentazione dei materiali salpati eseguita con mezzi terrestri, si specifica che la normativa tecnica di settore indica che ad una distanza maggiore di 50 m tali vibrazioni non hanno effetto su eventuali ricettori sensibili.

Nel caso in esame dunque l'unico effetto possibile è quello sugli operai che sono presenti in cantiere.

Per tale ragione il Piano di Sicurezza e Coordinamento allegato al progetto prevede che gli operai utilizzino idonei dispositivi di protezione individuale (DPI) sia per il sistema mano-braccio, sia per l'intero corpo, in relazione ai macchinari da utilizzare.

Gli stessi operai saranno inoltre formati ed informati sull'uso corretto e sicuro delle attrezzature di lavoro e dei DPI, in modo da ridurre al minimo la loro esposizione.

Per quanto riguarda il tema delle vibrazioni si può concludere che le potenziali interferenze possono essere associate alla dimensione costruttiva; tuttavia, anche durante le attività di esecuzione dei lavori le vibrazioni prodotte dalle lavorazioni saranno contenute nei limiti di normali lavori e dovute prevalentemente alle attività connesse al salpamento della diga Ronciglio.

Saranno comunque interventi quantitativamente contenuti e con parametri qualitativi non pregiudizievoli né per le strutture circostanti né per insediamenti abitativi posti a notevole distanza dalle lavorazioni.

Inoltre, il potenziale disturbo vibrazionale prodotto sulla fauna locale risulta essere ugualmente trascurabile sia in virtù della distanza dalle aree di cantiere che dall'abitudine consolidata delle specie animali presenti nelle aree prospicienti l'area portuale alla presenza di attività umana.

Si tiene comunque ad evidenziare come le attività maggiormente impattanti in termini di emissioni vibrazionali avranno tempi limitati, corrispondenti alla durata della fase di lavorazione, e saranno di natura intermittente durante l'arco temporale giornaliero.

Stante quanto detto, la componente risulta essere poco significativa e pertanto in fase di S.Inc.A è stata valutata trascurabile.

Relativamente sempre al rumore, appare necessario un approfondimento teso a non sottovalutare gli effetti, diretti e indiretti, dell'impatto acustico arrecato, in disparte ai residenti, alla fauna, oltre al rischio di incidenti derivanti dall'aumentato traffico marittimo. Lo studio dovrà anche dare piena evidenza dell'impatto residuo dell'aumentato traffico navale sulle ZPS, ZSC, RAMSAR, IBA e Riserva a oggi non percorsi, anche in orari notturni, con obbligatorietà di illuminazione ulteriore, anche a ridosso della zona A e del litorale in cui è presente la Calendula maritima e – contrariamente a quanto affermato nello SIA – area di intensi flussi migratori anche notturni. Per l'Ente gestore, tutto ciò “non solo non è oggetto di valutazione di incidenza (e di SIA), ma è anche in palese contrasto con il Piano di Gestione del Sito Natura 2000”.

Risposta: Si ribadisce ancora una volta che non è previsto un aumento del traffico marittimo complessivo portuale, anche in relazione al traffico notturno, rispetto allo stato attuale ***per cui sono esclusi impatti aggiuntivi rispetto alla condizione attuale dove l'esperienza ha dimostrato la perfetta coesistenza del porto e della riserva.***

In ogni caso la VInCA ha tenuto conto e valutato i possibili impatti dovuti al rumore del cantiere e del traffico.

Come evidenziato nelle riposte precedenti allo stato di progetto il clima acustico rimane sostanziale invariato rispetto la configurazione attuale dell'area portuale.

Tuttavia, come richiesto, al fine di fornire una più esaustiva valutazione sulle potenziali interferenze indotte sulla limitrofa area protetta, le analisi sono state implementate effettuando una valutazione puntuale rispetto al punto di controllo PA01 posizionato al confine con l'area protetta.

Tale approfondimento delle analisi è stato effettuato sia per lo scenario di progetto che per lo scenario di corso d'opera.

Ricevitor e	ESTATE									
	Livelli ante-operam (a)		Livelli esterni (b)		Livelli post- operam		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno	Notturmo
PA1	57,1	49,7	57,8	50	60,5	53,6	70,0	60,0	SI	SI
PA2	69	68,9	46,2	39,6	69,0	68,9	70,0	60,0	SI	SI
PA3	67,6	64,8	51,6	44,8	67,7	64,8	70,0	60,0	SI	SI
Ricevitor e	INVERNO									
	Livelli ante-operam (a)		Livelli esterni (b)		Livelli post- operam		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno	Notturmo
PA1	57,1	49,7	57,6	50	60,4	52,9	70,0	60,0	SI	SI
PA2	69	68,9	45,7	39,2	69,0	68,9	70,0	60,0	SI	SI
PA3	67,6	64,8	50,9	44,8	67,7	64,8	70,0	60,0	SI	SI
Ricevitor e	CANTIERE									
	Livelli ante-operam (a)		Livelli esterni (b)		Livelli post- operam		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno	Notturmo
PA1	57,1	-	51,5	-	58,2	-	70,0	-	SI	-
PA2	69	-	48,3	-	69,0	-	70,0	-	SI	-
PA3	67,6	-	40,1	-	67,6	-	70,0	-	SI	-

Come si può dedurre dalla tabella precedente in riferimento al punto PA01 posizionato al confine con il sito protetto, sia nella fase di esercizio della nuova banchina che nella fase di cantierizzazione, le attuali condizioni del clima acustico rimangano sostanzialmente invariate.

6. Aria

Si chiede una più esaustiva descrizione della fase di cantierizzazione, monitoraggio sulle emissioni e relativi possibili impatti con particolare riguardo alle attività di trasporto e stoccaggio di materiali. Occorre individuare altresì le azioni di mitigazione degli impatti più specifiche per le emissioni non solo di particolato, ma anche dei composti gassosi.

Risposta: Non essendo previsto un aumento del traffico marittimo complessivo portuale rispetto allo stato attuale, non si rileva la necessità di interventi atti a ridurre le emissioni di particolato in fase di esercizio che saranno del tutto identiche alla situazione attuale.

Come evidenziato nella precedente risposta allo stato di progetto la qualità dell'aria nell'area portuale non subirà variazioni tali da dover prevedere opere di mitigazione.

In riferimento alla stima dell'impatto sulla qualità dell'aria derivante dalle opere di cantiere e di esercizio si evidenzia che, ancorché lo studio condotto dal Proponente indichi il rispetto dei limiti delle concentrazioni per i parametri considerati, non è stato adeguatamente analizzato il rispetto dei limiti di breve periodo (limite giornaliero per il PM10 e SO2, limite orario dell'NO2 e SO2), visto che il contributo massimo emissivo è stato sommato al fondo medio annuo e non ai valori peggiori orari registrati dalle centraline di qualità dell'aria. Si chiede pertanto una trattazione più approfondita sugli scenari di inquinamento sulle 24 h e/o orari prendendo a riferimento come valori di fondo le concentrazioni massime di breve periodo.

Risposta: Premesso che la somma del valore massimo rilevato dalla centralina con la somma del valore massimo di concentrazione rappresenta

uno scenario oltremodo cautelativo. Questo in quanto appare molto complesso – o poco significativo - stimare con certezza statistica il giorno o l'ora in cui si ha il valore massimo di concentrazione non derivante da sorgenti portuali (intervengono infatti una serie di fattori non controllabili a livello previsionale quali: sorgenti di traffico territoriali, sorgenti puntuali territoriali come funzionamento di impianti industriali, abitazioni civili, ecc. nonché condizioni meteo climatiche di dettaglio) e che questo si venga a verificare nel giorno di massimo funzionamento delle sorgenti portuali. Al fine di tararsi su di uno standard più realistico (comunque cautelativo stante le ipotesi cautelative fatte nel modello previsionale del porto) ci si era tarati nello SIA prendendo il valore di una giornata o ora media registrato dalla centralina.

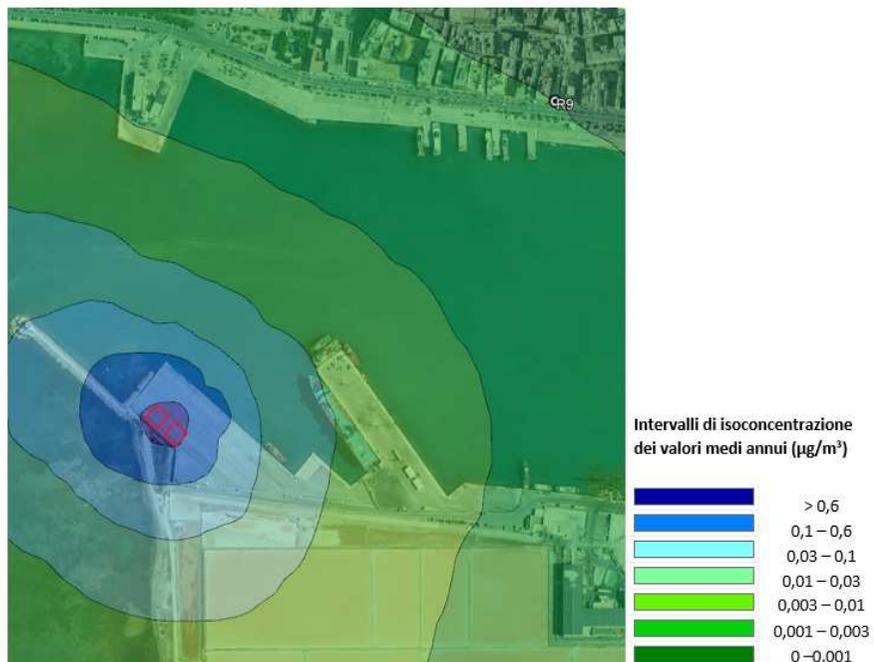
Ad ogni modo, al fine di valutare anche questo scenario è stato effettuato comunque un approfondimento considerando i valori orari e giornalieri massimi registrati dalla centralina.

In merito a tale ultimo aspetto, stante la possibilità di prevedere superamenti dalla normativa sui limiti giornalieri ed orari è stato valutato il valore relativo al percentile limite previsto dalla norma, come riportato nella tabella sottostante.

Inquinante	SO₂	PM₁₀	NO₂
Limite giornaliero	125 µg/m ³ da non superare per più di 3 giorni all'anno	50 µg/m ³ da non superarsi per più di 35 giorni all'anno	-
Valore di fondo media giornaliera	9,0 (99,2° percentile)	31,3 (90,5° percentile)	-
Limite orario	350 µg/m ³ da non superare più di 24 volte all'anno	-	200 µg/m ³ media oraria da non superare per più di 18 volte all'anno
Valore di fondo media oraria	15,6 (99,7° percentile)	-	57,4 (99°,8 percentile)

Fissati i valori di fondo calcolati sulla base dei dati riportati dalla centralina ARPA di riferimento, allo scopo di mostrare che le concentrazioni stimate dalle simulazioni effettuate per gli inquinanti analizzati in fase di cantiere e in fase di esercizio (NO₂, PM10, e SO₂) risultano essere al di sotto dei limiti normativi, di seguito si riportano le figure relative agli output ottenuti, presenti come allegato nello SIA.

PM10 – Concentrazione media annua – Corso d'opera



PM10 – Concentrazione massima giornaliera – Corso d'opera

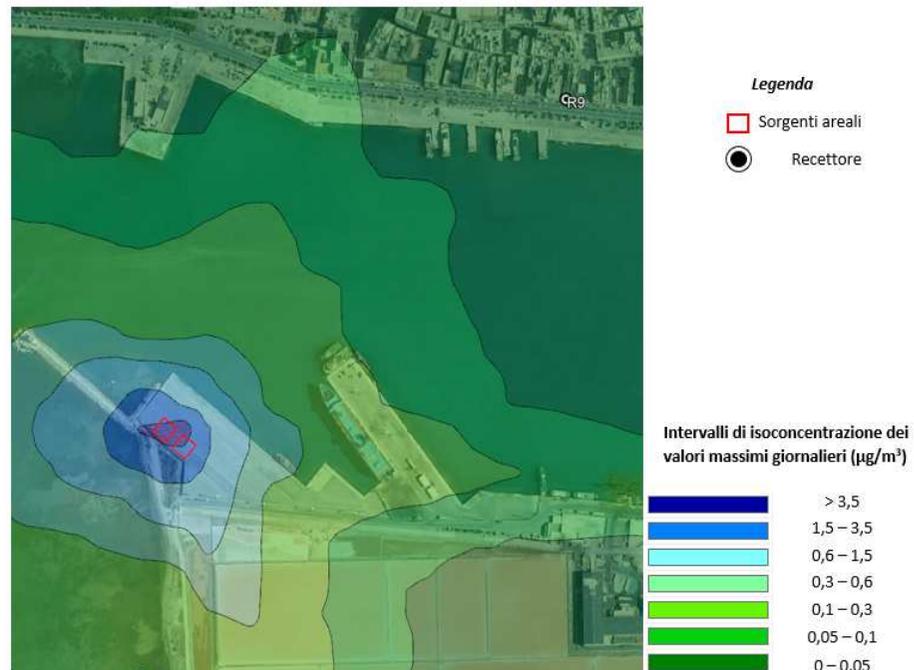


Figura 0-5 Mappe di isoconcentrazione relative al PM10 – Fase di cantiere

PM2,5 – Concentrazione media annua – Corso d'opera

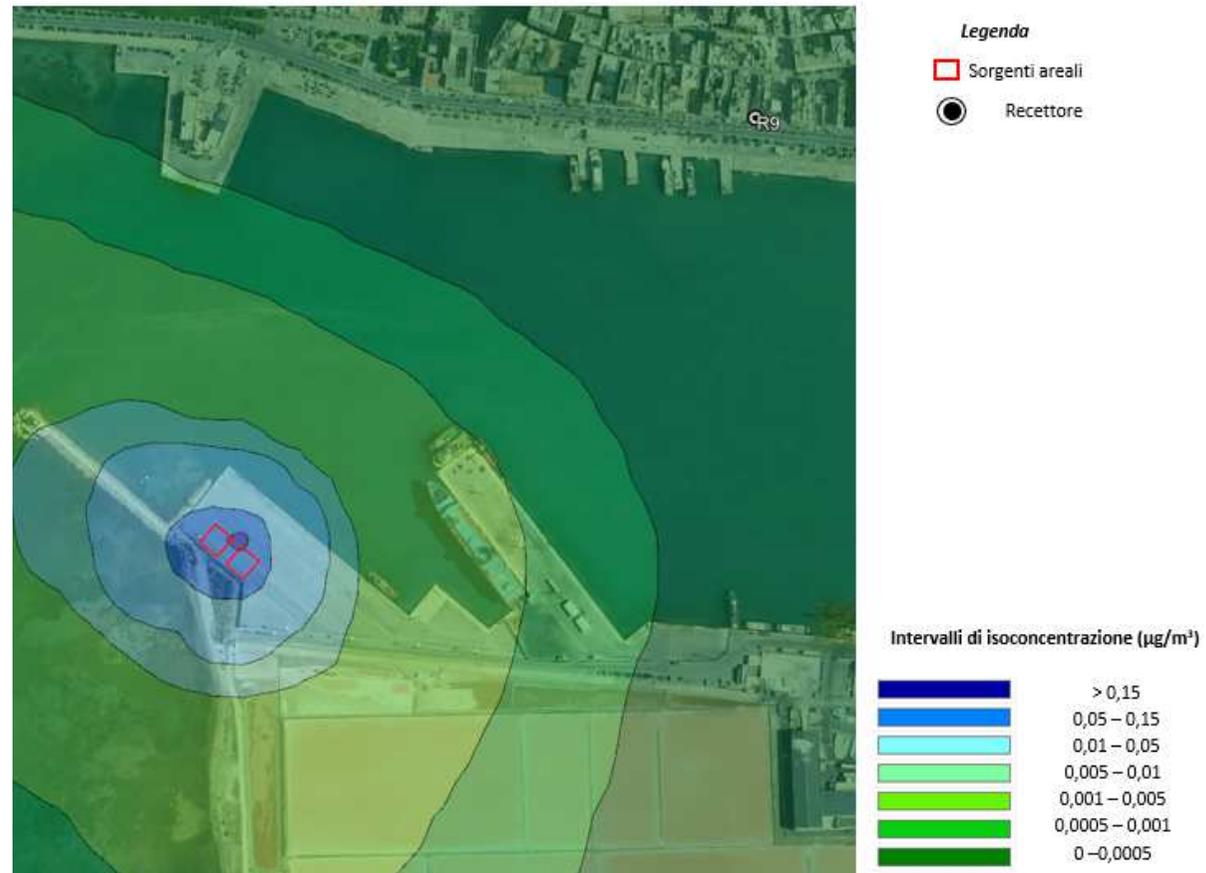


Figura 0-6 Mappe di isoconcentrazione relative al PM2,5 – Fase di cantiere

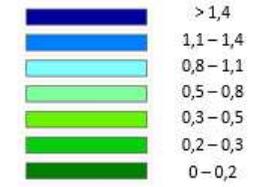
NO₂ – Concentrazione media annua - Post Operam



Legenda

- Sorgenti puntuali
- Sorgente lineare
- Recettori

Intervalli di isoconcentrazione (µg/m³)



NO₂ – Concentrazione massima oraria - Post Operam



Intervalli di isoconcentrazione (µg/m³)

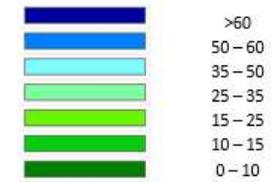


Figura 0-7 Mappe di isoconcentrazione relative all'NO₂ – Fase di esercizio

PM10 – Concentrazione media annua - Post Operam

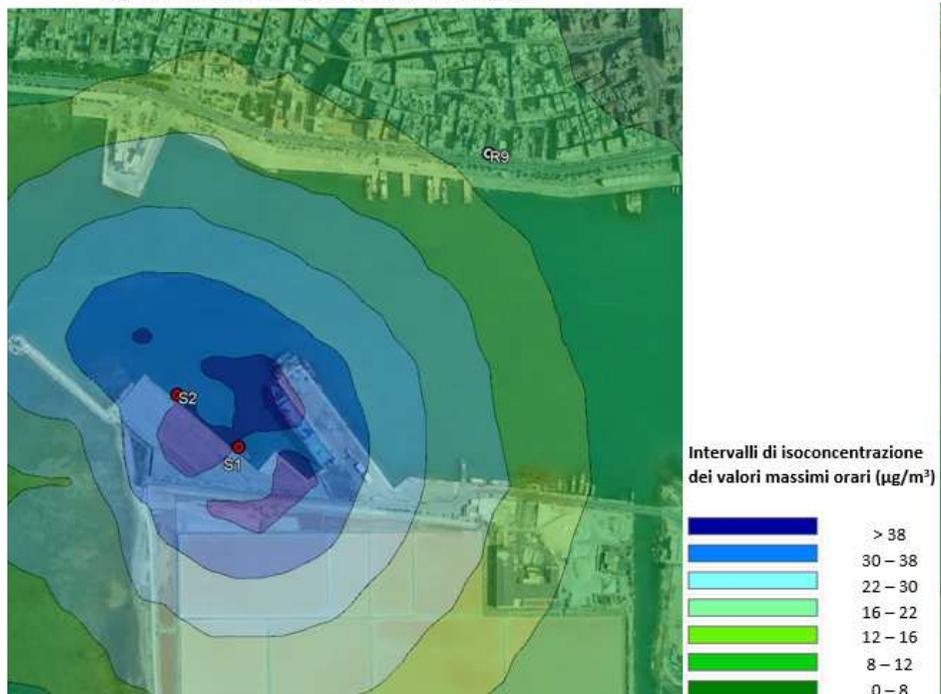


PM10 – Concentrazione massima giornaliera - Post Operam



Figura 0-8 Mappe di isoconcentrazione relative al PM10 – Fase di esercizio

SO₂ – Concentrazione massima oraria - Post Operam



SO₂ – Concentrazione massima giornaliera - Post Operam

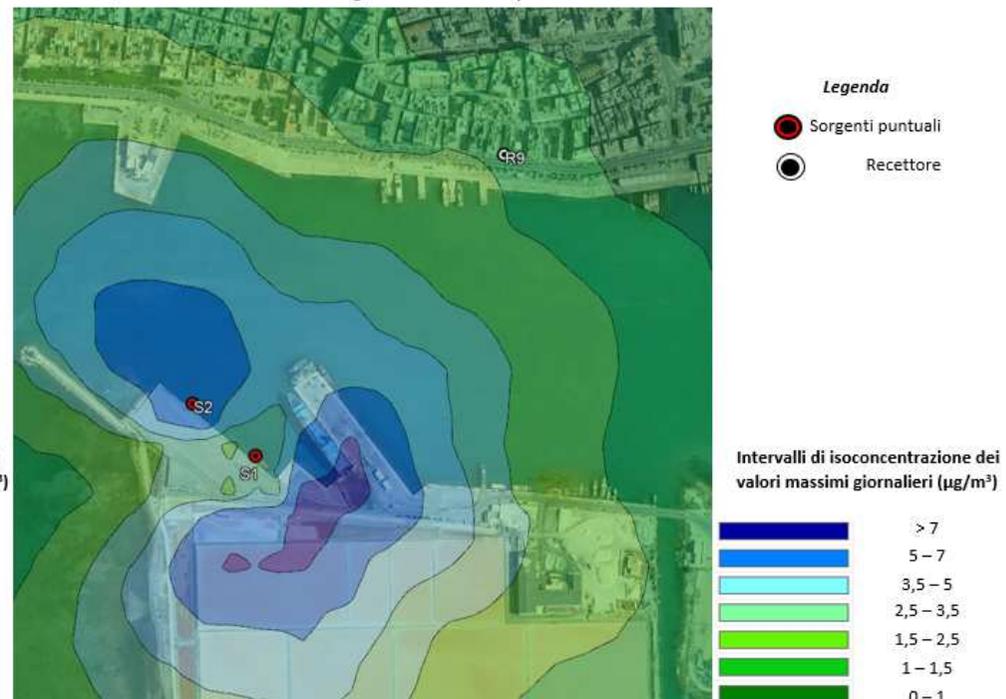


Figura 0-9 Mappe di isoconcentrazione relative all'SO₂ – Fase di esercizio

Come osservabile dalle figure precedenti, si può affermare che i valori di concentrazione che sono stati stimati nell'area di interesse risultano essere ampiamente al di sotto dei limiti normativi per tutti gli inquinanti analizzati, anche in considerazione dei valori di fondo rilevati dalla centralina di Trapani nel 2019, mostrati alla tabella precedente.

In riferimento alla stima dell'impatto dell'opera in fase di esercizio sono state analizzate solamente le sorgenti connesse con l'esercizio del Molo Ronciglio e con il traffico indotto da esso generato. In merito alla fase di esercizio non è stato presentato lo scenario di impatto sulla qualità dell'aria determinato dagli effetti causati dal potenziamento del traffico complessivo in fase di esercizio, con particolare riferimento all'aumento delle emissioni di NO_x, SO_x e particolato (PM₁₀ e PM_{2.5}) causato dal potenziale aumento traffico marittimo, traffico veicolare indotto e dallo stazionamento delle navi in porto; se ne richiede pertanto una valutazione dettagliata (considerando anche i livelli di fondo degli inquinanti) con calcoli previsionali dei livelli di concentrazione degli inquinanti presso i recettori residenziali più critici e relativo confronto con i limiti normativi.

Risposta: Si ribadisce ancora una volta che non è previsto un aumento del traffico marittimo complessivo portuale rispetto allo stato attuale ***per cui sono esclusi impatti aggiuntivi rispetto alla condizione attuale dove l'esperienza ha dimostrato la perfetta coesistenza del porto e della riserva.***

Si ritiene pertanto che le analisi ambientali condotte siano esaustive e ad ogni modo tengano conto della mobilità dell'intero ambito portuale.

Per la fase di esercizio è necessario individuare le azioni di mitigazione al fine di contenere al massimo l'impatto in atmosfera.

Risposta: Si ribadisce ancora una volta che non è previsto un aumento

del traffico marittimo complessivo portuale rispetto allo stato attuale *per cui sono esclusi impatti aggiuntivi rispetto alla condizione attuale dove l'esperienza ha dimostrato la perfetta coesistenza del porto e della riserva.*

Come evidenziato nelle precedenti risposte, dalle risultanze delle apposite simulazioni modellistiche condotte a cui è stata sommata la qualità dell'aria locale, è emerso il pieno rispetto dei limiti normativi

In tal senso risulta non essere necessario prevedere azioni di mitigazione per contenere le emissioni di inquinanti in atmosfera.

7. Campi elettromagnetici

Nello SIA non sono state riportate considerazioni in merito agli impatti dei campi elettromagnetici relativi alle componenti di impianto previste: è pertanto necessario procedere a un'analisi tecnica che consenta di poter escludere impatti relativi a campi elettrici e magnetici sulle popolazioni e su aree potenzialmente occupate da persone per più di quattro ore giornaliere.

Risposta: Si ribadisce ancora una volta che non è previsto un aumento del traffico marittimo complessivo portuale rispetto allo stato attuale ***per cui sono esclusi impatti aggiuntivi rispetto alla condizione attuale dove l'esperienza ha dimostrato la perfetta coesistenza del porto e della riserva.***

In merito all'agente fisico delle radiazioni ionizzanti e non ionizzanti (campi elettromagnetici), si evidenzia come l'intervento in progetto non prevede la creazione di sorgenti che possano generare campi elettromagnetici.

Stante quanto detto, la componente risulta essere poco significativa e pertanto è stata valutata trascurabile.

8. Acque sotterranee

Si richiede di approfondire:

- a) *la presenza, profondità e tipologia di una falda superficiale;*
- b) *in caso positivo, i possibili impatti sull'assetto idrogeologico e sulla qualità di tale falda acquifera;*
- c) *gli eventuali accorgimenti da adottare per evitare o ridurre tali impatti.*

Risposta: Le attività di progetto non prevedono opere che possono influenzare eventuali falde superficiali sia perchè sono tutte ubicate in

ambito marino dove non è ovviamente possibile la presenza di alcuna falda superficiale sia per la tipologia delle opere e per le attività in fase di esercizio che non comportano interferenze di nessun tipo con eventuali falde in area terrestre.

9. Cantierizzazione e approvvigionamento di materiali

È necessario approfondire le modalità di trasporto e di movimentazione dei materiali sul sito dell'intervento, con riguardo ai possibili effetti sul traffico a breve e lunga distanza, anche in termini di localizzazione e di gestione dei depositi temporanei.

Risposta: Come detto in precedenza, solo 588,07 m³ dei circa 18.000m³ di materiale salpato (di scogli di I e II categoria) saranno temporaneamente stoccati sulla banchina per una durata presumibile di meno di due mesi.

La restante volumetria sarà destinata ai siti interni al porto di Trapani e trasportati con mezzi marittimi, senza alcuna ricaduta sul traffico veicolare a breve e lunga distanza.

In particolare, dei circa 17.400 m³ di materiale NON stoccato in banchina, 627,22 m³ di materiale salpato di I categoria, ossia pietrame in scampoli effettivamente presenti all'interno dei filtri e del nucleo dell'attuale diga Ronciglio "vecchio fanale", saranno utilizzati per la realizzazione del nucleo e dei filtri della nuova testata, mentre la restante parte del volume sarà conferita, sempre con mediante mezzi marittimi e sempre in area portuale, sul molo a T nell'avamposto e solo i massi ciclopici (circa 50 unità) saranno posti a rifiorimento della cresta della mantellata della Colombaia sempre in area portuale.

Inoltre, per quanto concerne l'utilizzo di risorse idriche, l'impiego di 130.463 tonnellate di acqua derivanti da procedimento di depurazione appare particolarmente impattante anche in termini di consumo di risorse che stanno diventando sempre più scarse. Si ritiene quindi indispensabile la formulazione di alternative progettuali che abbiano una minore impronta ecologica.

Risposta: Non si comprende l'osservazione perché non è previsto alcun consumo di risorsa idrica ed il peso di 130.463 ton non è il peso dell'acqua derivante dal processo di depurazione ma è il peso dei sedimenti in ingresso all'impianto di trattamento, di cui si stima un contenuto d'acqua marina residua al momento dell'immissione nel ciclo di trattamento pari al 50%.

I circa 43.000 m³ di acqua marina introdotti nell'impianto di trattamento saranno anch'essi oggetto di trattamento e di scarico nello specchio portuale dopo la verifica dei requisiti normativi vigenti.

Si ribadisce che sia in fase di cantiere che in fase di esercizio non è previsto alcun consumo di risorsa idrica.

10. Gestione dei materiali e dei sedimenti dragati

Nel caso che parte del materiale del salpamento non possa essere riutilizzato il Proponente deve, indicare l'ubicazione delle discariche per il conferimento dei materiali, nonché le viabilità impegnate e gli impatti previsti.

Risposta: Tutto il materiale lapideo salpato verrà disposto a rifiorimento delle scogliere esistenti nel porto e non sarà inviato a discarica.

È necessario approfondire il quadro degli impatti ambientali per effetto delle diverse attività di dragaggio e gestione dei sedimenti dragati, sia di quelle in sito di dragaggio, deposito temporaneo e trattamento di “soil washing”, incluso lo scarico a mare, previa depurazione, delle acque di lavaggio, sia delle attività in area vasta connesse alla movimentazione e destinazione finale dei sedimenti nei siti individuati, con riferimento sia all’immersione in mare dei sedimenti di classe A e B, sia al conferimento in discarica di quelli fini di classe C e D.

Risposta: La risposta a tale richiesta è fornita in più punti del presente documento ed in particolare al punto 2. della richiesta di integrazioni “Soil Washing” pagg. 31-49.

*Inoltre, il Proponente dichiara che la quasi totalità del materiale lapideo rimosso per il “salpamento” (circa 18.000 m³ di massi ciclopici di I, II e III categoria) sarebbe collocato, fino a riutilizzo, sul nuovo molo Ronciglio in ZPS e ZSC e in adiacenza con habitat, habitat di specie e habitat prioritari nonché aree di produzione di sale anche per uso alimentare oltre che unica stazione della *Calendula maritima* Guss. Sebbene si tratti di massi*

è impossibile non prevedere la produzione di polveri diffuse e frammenti oltre al rischio di schiacciamento di habitat collocati in Sito Natura 2000 e a ridosso di aree di elevatissimo valore conservazionistico.

Nell'integrazione, il Proponente dovrà dettagliare le modalità operative, quantità, tipologia ed esatta collocazione del materiale tali da escludere ogni forma di impatto, incluso quello veicolare dovuto ai mezzi che opereranno in zona. Il documento dovrà prevedere anche un dettagliato piano di censimento fotografico del materiale e di monitoraggio dello stesso in fase di prelievo, cantiere e messa in sito.

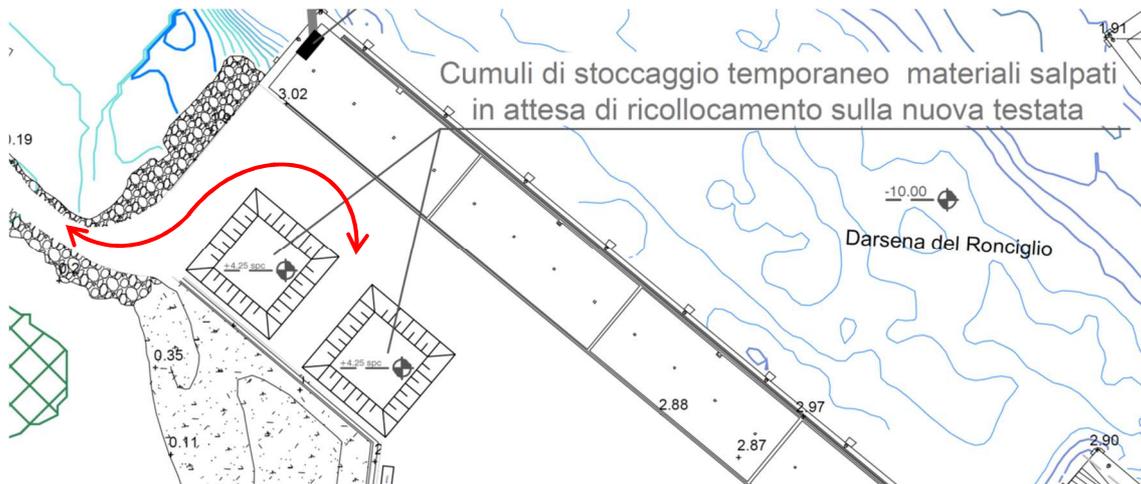
Risposta: Le attività previste non causeranno alcun traffico veicolare esterno al cantiere e alla scogliera.

I mezzi che trasporteranno gli scogli dalla scogliera alla banchina e viceversa percorreranno una pista di cantiere appositamente realizzata al di sopra della scogliera esistente, previa parziale demolizione della recinzione perimetrale che attualmente divide la banchina dalla scogliera.

Tale recinzione verrà ripristinata alla fine dell'intervento.

Si evidenzia che stiamo parlando di una durata di circa 15 giorni lavorativi per la fase di salpamento ed altri 15 giorni per la fase di risagomatura della nuova testa della scogliera, si prevede una lunghezza di percorso è mediamente di soli 120 m in fase di salpamento e di 60 m in fase di risagomatura della nuova testata (vedi planimetria allegata di seguito).

Come comprensibile, viste la lunghezza del tragitto del tutto irrisoria ed il tempo complessivo – 30 giorni – gli impatti sono del tutto trascurabili.



Piano del traffico veicolare all'interno del cantiere: la doppia freccia rossa indica il percorso dei mezzi che trasporteranno gli scogli dalla scogliera alla banchina e viceversa.

In ogni caso vale la pena evidenziare che se da un lato è vero che questa porzione di area portuale è all'interno della ZSC-ZPS, dall'altro appare del tutto evidente che è un'area completamente cementificata dove, come è ovvio, non è e non può essere presente alcuna specie, habitat o habitat di specie tutelata (è certamente una porzione di ZPS/ZSC che dovrebbe essere espunta dall'area protetta in quanto è assente qualunque elemento di naturalità).

Da quanto sopra detto si evince con assoluta chiarezza che non è ipotizzabile alcuno "schacciamento" perché evidentemente i massi non saranno collocati su habitat Natura 2000.

Quanto alle polveri sospese (non diffuse) l'effetto è minimo e irrilevante, tuttavia può essere annullato con le opportune misure di mitigazione, quale la bagnatura dei materiali, che saranno adottate.

In particolare, il salpamento e la collocazione dei massi nell'attuale banchina Ronciglio già realizzata su specifico Decreto VIA positivo, si evidenzia che:

- ✓ non comporterà alcuna eliminazione di specie vegetali;

- ✓ non si ha sottrazione di habitat in termini di superficie;
- ✓ non comporterà alterazioni della vegetazione presente nella vicina zona SIC/ZPS;
- ✓ nella zona in oggetto non si rilevano evidenze geomorfologiche particolari e non verranno eseguite modifiche del reticolo di drenaggio superficiale.

Si evidenzia che il materiale di demolizione, stoccato temporaneamente nella banchina già realizzata, *è costituito da massi ciclopici e blocchi in grosse dimensioni di calcestruzzo che per propria natura non possono essere considerati materiale pulverulento.*

Non si produrrà, quindi, alcuna polvere per il temporaneo stoccaggio di questo tipo di materiale e l'opera di mitigazione proposta di tenerlo sempre umido è solo una precauzione che va a vantaggio della sicurezza che **ANNULLA** qualunque sia pur minima ed improbabile produzione di polveri.

In ogni caso si ricorda che:

- si tratta solo acqua nebulizzata che serve a tenere umido il materiale salpato che evaporerà naturalmente,
- non ci saranno scorrimenti superficiali né di acqua dolce né di acqua marina.

11.Ecosistemi

Lo studio relativo alle componenti biotiche terrestri e marine appare insufficiente e approssimativo e deve essere approfondito e sviluppato adeguatamente anche per altre biocenosi di pregio, oltre a quelle di Posidonia oceanica. È necessario altresì un consistente approfondimento delle misure di mitigazione e compensazione delle opere a terra e a mare che, allo stato dei fatti, non risultano definite.

Risposta: *Appare ingiustificato ed errato il giudizio che Lo studio relativo alle componenti biotiche terrestri e marine appare insufficiente e approssimativo e deve essere approfondito e sviluppato adeguatamente anche per altre biocenosi di pregio, oltre a quelle di Posidonia oceanica.*

Infatti, le componenti biotiche marine sono state studiate recentemente dalla Biosurvey, Spin off dell'Università di Palermo società di grande esperienza in materia che ha fornito un quadro esaustivo delle componenti biotiche marine e che ha prodotto uno studio scientificamente inattaccabile.

La componente Biodiversità (non solo ecosistemi come erroneamente riportato, evidentemente riferendosi alle vecchie Linee Guida per la VIA) è stata estesamente e esaustivamente affrontata nel SIA, in oltre 70 pagine di studio.

Per quanto riguarda le componenti biotiche terrestri si evidenzia che tutte le lavorazioni verranno eseguite a mare a distanza dalla costa tale che tutti gli studi eseguiti dimostrano in maniera chiara che non ci sono impatti in ambito terrestre o in area portuale.

In questo ultimo caso si evidenzia che il porto è delimitato in ambito terrestre da due lati dal centro abitato di Trapani, per cui non avrebbe senso studiare, oltre quanto già fatto, le componenti biotiche e da un lato dall'area

protetta le cui componenti biotiche sono state approfonditamente studiate sia nello SIA che nello S.Inc.A..

Pertanto, si richiede al Proponente di svolgere:

- *una più puntuale e comprensiva caratterizzazione dello stato della biodiversità dell'area vasta finalizzata alla definizione di uno Scenario di Base, secondo le modalità previste dalle Linee Guida della Commissione Europea "Environmental Impact Assessments of Projects - Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU");*

Risposta: Cfr quanto sopra, la componente è stata studiata, secondo le Linee Guida citate e secondo un'estensione che è funzione del tipo e della magnitudo degli impatti ipotizzabili.

Restando sempre a disposizione per ogni eventuale ulteriore approfondimento, si evidenzia che un'affermazione così generica e soprattutto che non tiene conto del fatto che tutto lo Studio è perfettamente conforme a tali Linee Guida, non consente di individuare quali elementi la CTVIA ritiene meritevoli di ulteriore approfondimento

- *in funzione dei fattori diretti e indiretti di pressione in fase ante operam, di realizzazione dell'opera e post-operam, un'analisi più accurata e comprensiva dei potenziali impatti, temporanei o permanenti, singolarmente o in combinazione con altri piani o progetti (in termini di perturbazione alle specie (per esempio: collisioni, catture accidentali, turbativa e stress, inquinamento acustico e vibrazioni) e degradazione e frammentazione degli habitat, sia terrestri sia marini, legati all'inserimento dell'opera.*

Detti impatti dovranno essere valutati sulla base di criteri oggettivi e quantificabili.

Risposta: Cfr. quanto sopra, si consideri anche quanto valutato nella VIncA.

Al Proponente si richiede di formulare le opportune misure di mitigazione e compensazione di tali impatti, nella fase di costruzione e di esercizio (ed eventualmente di decommissioning), anche integrando le più recenti indicazioni fornite dalla comunità scientifica e attraverso il coinvolgimento degli enti di gestione delle aree protette.

Risposta: *Sulla base di quanto sopra esposto, l'intervento non causerà perdita di habitat nè in fase di cantiere nè in fase di esercizio, non essendo previsto alcun aumento del traffico portuale a causa delle attività in progetto.*

Non si ritengono quindi necessarie misure di mitigazione oltre quelle già ampiamente descritte nel progetto, nello SIA e nello S.Inc.A.

Più specificatamente si ritiene necessario:

- a) *precisare quali misure siano state previste per mitigare il potenziale aumento delle minacce, dirette e indirette, alle specie marine, vegetali e animali, con particolare riferimento:*
 - *al rumore e alle vibrazioni conseguenti alle attività previste dall'inserimento dell'opera;*

Risposta: *Come già illustrato alle risposte precedenti per il progetto in esame non è previsto un aumento del traffico navale e pertanto la configurazione le potenziali interferenze acustiche e vibrazionali alle specie marine vegetali e animali risultano rimanere invariate rispetto lo stato attuale dell'area di intervento.*

Stante quanto esposto le potenziali interferenze alle specie marine indotte dall'esercizio dell'opera risultano essere trascurabili.

- *all'aumento di pressioni sulle specie e sugli habitat legati all'aumento del rumore e delle vibrazioni e, all'occorrenza, di maggior rischio di collisione delle imbarcazioni e le misure prese per mitigare detto rischio, anche nell'area vasta di avvicinamento al porto e alla luce degli obiettivi di conservazione dei siti della rete Natura 2000 che ricadono all'interno dell'Area di Influenza del progetto in esame;*

Risposta: Premesso che tali impatti sono stati già valutati nel SIA e nella VInCA, per quanto riguarda ***il paventato aumento del rumore e delle vibrazioni e del maggior rischio di collisione delle imbarcazioni, si specifica che l'intervento non comporterà un aumento del traffico ma consentirà una migliore e più sicura gestione del traffico attuale, dunque non si avrà un aumento del rumore e vibrazioni e al contrario si ridurrà il rischio di collisioni.***

Non sono dunque previste misure al riguardo.

- b) *eseguire l'analisi ecologica sullo stato di salute dell'ecosistema marino (ex ante, in fieri e post operam) che faccia riferimento completo a tutti i descrittori della Strategia Marina (MSFD); tali analisi devono essere esaustivamente (in termini sia spaziali sia temporali) incluse nel PMA;*

Risposta: Durante le attività di monitoraggio ambientale dell'area marina del sito di immersione, sarà eseguita l'analisi ecologica sullo stato di salute dell'ecosistema marino (ex ante, in fieri e post operam) facendo riferimento completo a tutti i descrittori della Strategia Marina (MSFD).

Si specifica che il sito di immersione dei sedimenti dragati è già autorizzato ai sensi dell'art. 109 con Decreto dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente della Regione Siciliana. n. 54/GAB del 14.03.2022, relativamente al Progetto dei "Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio".

Nell'ambito di tale progetto già autorizzato è estato aggiornato il Piano di Monitoraggio Ambientale (elaborato 3.5.5), che si allega alla presente relazione, regolarmente approvato da ARPA e che verrà utilizzato nel presente progetto.

- c) *fornire cartografia relativa alla presenza di fanerogame e macrofite nell'area dei lavori e nelle aree prospicienti;*

Risposta: La cartografia richiesta è già stata fornita nel progetto, nello SIA e nello S.Inc.A. per cui tale richiesta è forse frutto di un refuso.

- d) *integrare lo studio con la previsione di misure di torbidità e ossigeno delle acque marine in continuo durante la fase di cantiere con definizione di criteri e soglie di feedback monitoring per la sospensione delle attività di cantiere in caso di criticità;*

Risposta: durante le attività di monitoraggio ambientale dell'area marina del sito di immersione, sarà eseguito un monitoraggio tipo Early warning.

Il monitoraggio andrà condotto tramite impiego di idoneo mezzo navale e prevederà la misura in continuo del parametro torbidità lungo il profilo batimetrico.

Tale attività, da eseguirsi durante lo sversamento dei sedimenti, sarà condotta ad una distanza di 1 Miglio nautico dal mezzo di deposizione navale e posizionandosi a valle della corrente marina predetta per la giornata di

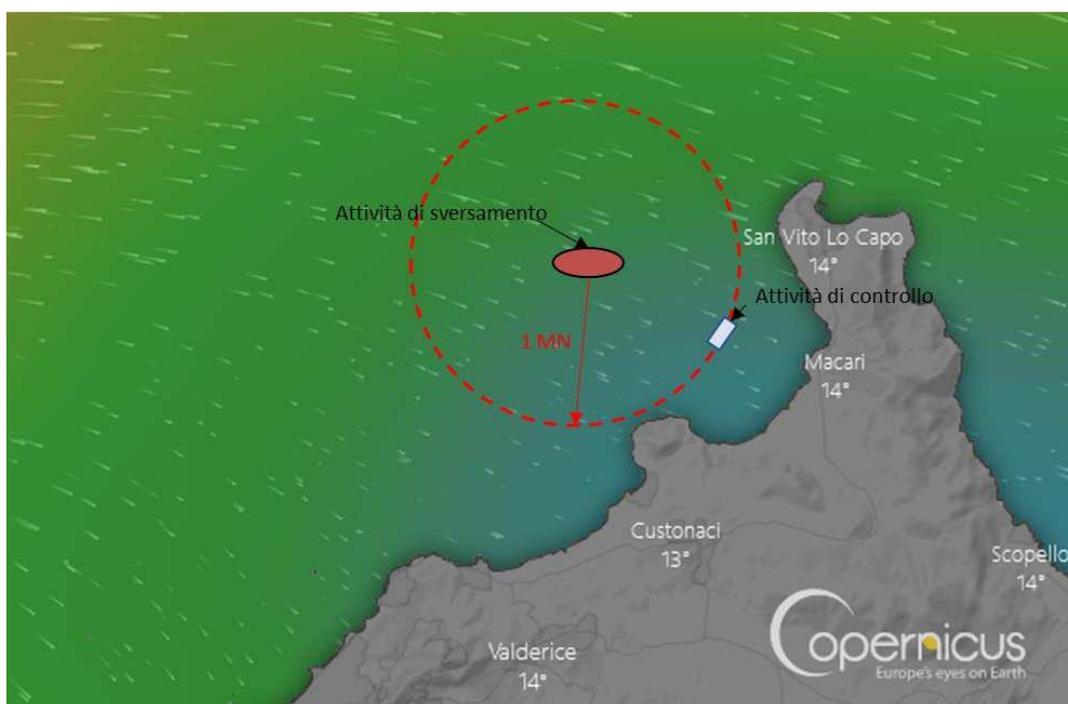
lavoro (fonte dati ufficiale ECMWF Copernicus).

L'attività di monitoraggio dovrà cominciare prima delle operazioni di sversamento e qualora il parametro torbidità, lungo la colonna d'acqua, dovesse subire un significativo scostamento andranno interrotte le attività fino al ristabilirsi dei valori di fondo naturali.

A titolo di esempio, si riporta esempio dello schema di monitoraggio.

Lo stesso tipo di monitoraggio si propone sia in corrispondenza delle aree portuali interessate dai lavori che nel sito di immersione dei sedimenti.

Si ribadisce che tale PMA è stato approvato da ARPA.



- e) *definire un programma dettagliato di interventi di mitigazione e/o compensazione (relativamente a specie e habitat esterni ai siti della rete Natura 2000) per danni eventuali o residuali a biocenosi marine;*

Risposta: Come specificato sopra, non si ritiene necessario predisporre interventi di mitigazione/compensazione per i nuovi interventi previsti in

progetto, oltre quelli già approfonditamente descritti nel progetto, nello SIA e nello S.Inc.A.

Per quanto riguarda invece le compensazioni degli interventi già eseguiti prima del 2018 (anno di insediamento di questa AdSP a Trapani) e non completate dal Provveditorato OOPP a causa delle criticità da loro evidenziate (e riportate nella presente relazione), si rimane a disposizione per eseguire eventuali ulteriori attività volte a superare tali criticità, secondo le indicazioni che vorranno fornire l'Ente Gestore e il MiTE.

- f) *nel caso in cui dalla VInCA (si veda il punto seguente) emerga la necessità di proporre misure di mitigazione (incluso il monitoraggio) per evitare, prevenire o, comunque, contenere al di sotto della soglia di significatività gli effetti ambientali negativi individuati, queste dovranno essere consistenti e sinergiche con quello proposte al punto e).*

Risposta: il monitoraggio della componente è già previsto.

Durante le attività di monitoraggio ambientale dell'area marina del sito di immersione vi è un percorso di gestione delle difformità che già prevede come comportarsi in caso di eventuali difformità atte a prevenire qualsivoglia impatto.

Tuttavia, qualora in fase di monitoraggio delle aree marine, dovessero rilevarsi impatti, gli stessi saranno oggetto di puntuale e sito specifico intervento di ripristino e/o compensazione.

È essenziale che la valutazione di impatto ambientale in questione si basi su informazioni e dati di buona qualità, oggettivi e affidabili, utilizzando una metodologia scientifica appropriata e solida: si richiama a tale proposito la necessità di avvalersi di biologi e naturalisti esperti per tali

studi.

Risposta: In merito alla professionalità dei redattori dello Studio di Incidenza si rileva che la Società ha incaricato professionisti di alta qualità ed esperienza in materia.

Si riportano solo alcuni elementi utili per comprendere il grado di esperienza e professionalità maturata dai redattori lo S.Inc.A.

Il Prof. Vittorio Amadio Guidi è:

- ⇒ docente all'Università di Reggio Calabria di Analisi e Valutazione Ambientale, Ecologia ed Ecologia del Paesaggio;
- ⇒ membro della Commissione di Studio del CNR per il Programma Internazionale Geosfera-Biosfera;
- ⇒ membro del Comitato Tecnico-Scientifico del Segretariato Italiano della Convenzione Internazionale Ramsar;
- ⇒ delegato presso le Nazioni Unite per il negoziato di una Convenzione Internazionale per la lotta alla desertificazione;
- ⇒ delegato italiano presso la Conferenza delle Parti della Convenzione Internazionale per la Diversità Biologica;
- ⇒ membro dal 1997 ad oggi della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale CTVIA presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Dal 2013 al 2020 è stato membro del Comitato di Coordinamento della stessa Commissione.

Il Dr. Bellomo Gualtierio è un esperto in Aree Protette e Valutazioni Ambientali ed in particolare è stato:

- componente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS nei periodi 2001-2002, 2007- 2013. Dal 2007 al 2013 è stato membro del Comitato di Coordinamento della

stessa CTVIA;

- componente, dal Gennaio 2003 al Dicembre 2006, della Commissione Tecnico Scientifica presso il Ministero dell'Ambiente.
Nell'ambito di questo incarico ha dato il suo contributo tecnico alla redazione della parte II del D.Lgs 152/2006 ed ha fatto parte del gruppo tecnico che esaminava e valutava i progetti Life per conto del Ministero e della C.E. negli anni 2002, 2003, 2004, 2005, 2006;
- nominato nel 2006 componente della Commissione Istruttoria AIA presso il Ministero dell'Ambiente; con lo stesso decreto è stato nominato nel ristretto Nucleo di Coordinamento;
- componente dal 2011 del Gruppo di lavoro presso il Mattm per le “Problematiche connesse alla salvaguardia della Laguna di Venezia”;
- componente del Comitato Tecnico Scientifico presso il Mattm per le nuove Linee Guida per la Redazione degli Studi di Impatto Ambientale dal 2011;
- componente dal 2012 del Comitato Tecnico Scientifico presso il Mattm per la redazione delle nuove Linee Guida per il Monitoraggio Ambientale delle opere assoggettate a V.I.A.;
- componente dal 2012 del Gruppo di lavoro presso il Mattm sulle “Norme Tecniche SIA Rete di Trasmissione Nazionale”;
- membro dal 2001 al 2002 del gruppo di lavoro del Mattm “DECOMMISSIONING IMPIANTI NUCLEARI”;
- membro del Comitato Regionale Protezione Patrimonio Naturale (C.R.P.P.N.) della Sicilia dal 06/07/98 al 01/12/2005 durante il quale ha partecipato all'istituzione di numerose aree protette;
- nominato membro esperto nel 1995 del Comitato Regionale Tutela ed Ambiente (C.R.T.A.) dall'Assessore Pro Tempore.

La Dr.ssa Marino Maria Antonietta, laureata in Scienze Biologiche, ha un'enorme esperienza in Valutazioni Ambientali, soprattutto relative alla componente "Biodiversità" essendo dal 2001 il Direttore Tecnico della Vamirgeoind srl, società tra le realtà più significative nell'ambito del panorama italiano nel campo delle Valutazioni Ambientali (VIA, V.Inc.A., VAS) avendo partecipato alla redazione di SIA, S.Inc.A. e Rapporti Ambientali per una notevole quantità di progetti sottoposti ed approvati alle procedure ambientali di competenza nazionale e regionale.

Infine, si invita il Proponente a sviluppare dette richieste di integrazioni seguendo le già citate Linee Guida della Commissione europea "Environmental Impact Assessments of Projects - Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU" (di cui è disponibile la versione in tradotte in Italiano "Linee guida per la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (Direttiva 2011/92/UE, come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE"), disponibile al sito <https://va.minambiente.it/File/DocumentoCondivisione/3f17f45a-ba15-4677-82e8-db05f16b8d3c>.

Risposta: Lo Studio è già conforme a tali Linee Guida. Restando sempre a disposizione per ogni eventuale ulteriore approfondimento, si evidenzia che un'affermazione così generica e soprattutto che non tiene conto del fatto che tutto lo Studio è perfettamente conforme a tali Linee Guida non consente di individuare quali elementi la CTVIA ritiene meritevoli di ulteriore approfondimento

Si evidenzia fra l'altro che le mappe specifiche relative alla presenza e distribuzione delle biocenosi mostrano la presenza dell'habitat 1120 Praterie di Posidonia (Posidonion oceanicae) anche in prossimità del sito*

del progetto, mentre il Proponente dichiara di non essere presente tra le fitocenosi (a cui Posidonia oceanica evidentemente appartiene). Appare pertanto indispensabile una nuova mappatura completa su tutte le biocenosi presenti (Praterie di Posidonia (Posidonion oceanicae) e degli altri tipi di habitat di interesse conservazionistico, riconosciuti dalla Direttiva Habitat 92/43/EEC e presenti nell'Allegato I della stessa) all'interno dell'«Area di Influenza», ossia l'area all'esterno della quale il Proponente ritiene che possa esaurirsi ogni potenziale impatto negativo del progetto che, nel caso specifico, non potrà essere inferiore a un'area di raggio inferiore a 5 km, che includa oltre ai rilevamenti in remoto (Side-scan sonar) anche immagini HD ROV georeferenziate e valutazioni sul loro stato di salute e conservazione.

Risposta: si evidenzia che l'affermazione seguente fatta dalla CTVIA “*le mappe specifiche relative alla presenza e distribuzione delle biocenosi mostrano la presenza dell'habitat 1120* Praterie di Posidonia (Posidonion oceanicae) anche in prossimità del sito del progetto, mentre il Proponente dichiara di non essere presente tra le fitocenosi (a cui Posidonia oceanica evidentemente appartiene).*” certamente per un mero refuso, non corrisponde al vero perché da un lato sia nello SIA che nello S.Inc.A. si dichiara espressamente che nell'area limitrofa a quella di progetto è presente una Prateria di Posidonia (*Posidonion oceanicae*) ma dall'altro si fa notare che la prateria è esterna all'area protetta per cui parlare di habitat 1120* non è corretto.

In ogni caso nello SIA e nello S.Inc.A. la presenza della prateria di Posidonia è stata oggetto di notevole attenzione ed approfondimenti (vedi carta allegata ai suddetti studi eseguita da una società tra le più specializzate presenti in Italia), sono stati valutati gli eventuali impatti derivanti dai lavori e sono state progettate le necessarie opere di mitigazione che annullano

qualunque impatto sulla prateria.

Si ribadisce che le attività del Ronciglio non interessano direttamente l'habitat Preterie di fanerogame marine, la cui presenza e estensione è nota e riportata nello studio, come per altro riconosciuto nel parere.

Il riferimento alla resilienza dell'ecosistema della Prateria nelle condizioni mesologiche date è supportato da una vastissima letteratura.

Si cita a supporto di quanto sostenuto nello S.Inc.A. relativamente all'assenza di incidenza: *ISPRA 2014 e le considerazioni sulla resilienza da parte dei rizomi ortotropi della Prateria di Posidonia alla temporanea presenza di limitate quantità di sedimento, quali quelle che potrebbero interessarla da un'eventuale perdita incidentale durante la demolizione del Ronciglio, che si ricorda ancora non interessa la Prateria.*

Riguardo alla mancanza di studi recenti sulla *Posidonia oceanica*, si ricorda *che è stato eseguito un rilievo specifico originale*, i cui risultati sono stati alla base della VinCA.

In relazione all'habitat 1120 si fa presente che non è presente nella ZSC ITA010007, vedi il Formulario Standard dell'area Natura 2000, mentre è presente nella ZPS ma molto distante dall'area di progetto e tale da non poter subire alcuna incidenza negativa.

In ogni caso è stato progettato anche un approfondito PMA per verificare l'effettivo funzionamento delle opere di mitigazione.

Il Piano di monitoraggio dell'ecosistema marino del Sito di Immersione è stato redatto ai sensi del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 15 luglio 2016, n. 173 “Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini” (GU n. 208 del 06/09/2016 – Suppl. Ordinario n. 40).

Lo stesso prevede indagini geofisiche, chimico-fisiche, ecotossico-

locighe, microbiologiche, indagini delle comunità bentoniche e valutazioni ecologiche. Ad integrazione, durante le attività di monitoraggio ambientale dell'area marina del sito di immersione, sarà eseguita l'analisi ecologica sullo stato di salute dell'ecosistema marino (ex ante, in fieri e posto operam) facendo riferimento completo a tutti i descrittori della Strategia Marina (MSFD).

12. Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA)

In termini generali, si rileva che, secondo il Proponente, in conclusione dallo Studio di Incidenza Ambientale sia possibile osservare che:

- gli interventi legati alle attività programmate non comporteranno una trasformazione dell'area protetta;*
- non si avranno interferenze dovute a sottrazione di habitat, diminuzione del livello di naturalità della vegetazione, alterazione della struttura e della funzionalità delle fitocenosi, frammentazione di habitat e fenomeni di inquinamento;*
- non si avranno interferenze dovute a mortalità diretta di specie faunistiche, alterazione o perdita di ecosistemi, con particolare riferimento alle aree a elevata idoneità faunistica, interruzione delle connessioni ecologiche, rumore;*
- le interferenze dovute all'intorbidamento delle acque e all'aumento della sedimentazione saranno temporanee, limitate allo svolgimento dell'attività di sversamento e reversibili.*

Purtuttavia, considerate la natura, la dimensione e le caratteristiche dell'opera in questione, il tipo di attività e le modalità previste per la realizzazione del progetto in questione, è necessario che il Proponente predisponga uno studio di VInCA, secondo quanto richiesto dall'Articolo 6,

comma 3, della Direttiva Habitat 92/43/EEC, per valutare eventuali interferenze dell'opera in esame sia con il sito predetto sia con eventuali altri siti della rete Natura, i quali, ancorché esterni all'Area di sito del progetto, possono essere situati all'interno della suddetta Area di Influenza del progetto stesso.

Risposta: Ci scusiamo anticipatamente ma anche in questo caso ci corre l'obbligo evidenziare che lo S.Inc.A. è conforme all'art. 6, comma 3 della Direttiva Habitat 92/43/EEC ed è stato esteso ai siti effettivamente impattabili dal progetto, in considerazione del tipo di attività previste, le dimensioni spazio-temporali, l'intensità delle pressioni esercitate.

Restando sempre a disposizione per ogni eventuale ulteriore approfondimento, si evidenzia che un'affermazione così generica e soprattutto che non tiene conto del fatto che tutto lo Studio è perfettamente conforme a suddetto articolo della Direttiva Habitat 92/43/EEC, non consente di individuare quali elementi la CTVIA ritiene meritevoli di ulteriore approfondimento, oltre quelli affrontati nel presente documento.

L'Area di Influenza del progetto sui siti della rete Natura 2000 dovrà essere definita dal Proponente in base (i) alle caratteristiche del progetto e (ii) alla distanza alla quale si possono prevedere gli effetti delle varie attività svolte per la realizzazione e l'esercizio del progetto.

Risposta: Lo S.Inc.A. è stato esteso ai siti effettivamente impattabili dal progetto, in considerazione del tipo di attività previste, delle caratteristiche del progetto, delle dimensioni spazio-temporali e dell'intensità delle pressioni esercitate. Anche in questo caso spiace evidenziare che in assenza di una richiesta specifica di estensione dei siti studiati e del perché quelli studiati non siano sufficienti, qualunque estensione dell'area sarebbe arbitraria e destinata ad essere contestata in assenza di elementi scientifici

che inducano ad estendere l'area di studio oltre quella già ritenuta più che esaustiva dai redattori dello S.Inc.A. e dello SIA.

Nel caso specifico, le attività del progetto in esame possono determinare, inter alia, un effetto barriera al foraggiamento o alla migrazione della fauna e, in particolare, dell'avifauna oggetto di conservazione dei siti della rete Natura 2000 o impedire le connessioni ecologiche.

Risposta: Tale affermazione non appare legata al nostro progetto ed è probabilmente un refuso in quanto non si capisce quali possono essere i riferimenti scientifici che la supportano.

Come è abbastanza chiaro non è possibile, infatti, che il progetto di demolizione del molo e di trattamento e sversamento dei sedimenti possa determinare un effetto barriera alla migrazione dell'avifauna o anche effetto barriera al foraggiamento.

Anche l'esercizio della banchina con l'attracco degli aliscafi e delle navi per le isole non può, nella maniera più assoluta, determinare un effetto barriera alla migrazione dell'avifauna o anche effetto barriera al foraggiamento.

Tale studio è necessario al fine di poter escludere probabili incidenze significative (in fase di screening) o effetti negativi sull'integrità di un sito Natura 2000 (quindi in fase di valutazione appropriata). Il Proponente dovrà esaminare tutti gli aspetti del progetto che potrebbero avere incidenze, temporanee o prolungate nel tempo, dirette e indirette, singolarmente o in combinazione con altri progetti o piani, sui siti della rete Natura 2000, tenendo conto:

- *delle caratteristiche delle specie e dei tipi di habitat per i quali i siti*

della rete Natura 2000 sono stati designati;

- *degli obiettivi di conservazione degli stessi siti della rete Natura presenti all'interno dell'Area di Influenza.*

Si ricorda che, se si ritiene improbabile che il progetto possa avere effetti significativi e che, quindi, non sia necessario un rinvio alle fasi successive di cui all'articolo 6, paragrafo 3 della Direttiva Habitat, occorrerà fornire a questa Commissione evidenze documentali che possano giustificare e registrare le ragioni per giungere a tale conclusione.

Diversamente, ovvero qualora emerga che sia probabile che il progetto abbia un effetto significativo su un sito, sarà necessario effettuare una valutazione appropriata. In caso di dubbio, ovvero se non si possa escludere, sulla base di informazioni oggettive, che un progetto o piano possa avere un effetto significativo su uno o più siti della rete Natura 2000, singolarmente o in combinazione con altri piani o progetti, il piano o il progetto deve essere oggetto, comunque, di un'appropriata valutazione.

Risposta: Anche tale affermazione non appare legata al nostro progetto ed è probabilmente un refuso, infatti la fase di screening, invocata nella richiesta, è stata fatta e superata dallo stesso proponente che ha ritenuto di eseguire la V.Inc.A. approfondita fino al livello di valutazione appropriata, che oggi, forse per un mero errore, la CTVIA sta chiedendo.

Lo scopo della valutazione appropriata è determinare le implicazioni del piano o progetto, singolarmente o in combinazione con altri eventuali piani o progetti, rispetto agli obiettivi di conservazione dei siti della rete Natura 2000 presenti nell'Area di Influenza. Le conclusioni dovranno consentire alle autorità competenti di accertare se il progetto pregiudicherà l'integrità del sito interessato. L'obiettivo della valutazione appropriata è quindi specificamente sulle specie e/o sugli habitat per i quali è designato il

sito Natura 2000.

La valutazione appropriata può essere coordinata o integrata nella valutazione di impatto ambientale.

Risposta: Vedi risposta al punto precedente evidenziando che la valutazione appropriata ha escluso implicazioni del progetto, singolarmente ed in combinazione con altri progetti, rispetto agli obiettivi di conservazione dei siti della rete Natura 2000 presenti nell'Area di Influenza.

Le conclusioni sono certamente approfondite da consentire all'Autorità Competenti di accertare che il progetto non pregiudica in alcun modo l'integrità del sito interessato.

L'obiettivo della valutazione appropriata è stato specificamente sulle specie e/o sugli habitat per i quali è designato il sito Natura 2000.

La valutazione appropriata è coordinata o integrata nella valutazione di impatto ambientale.

Si ricorda, infine, che nel caso in cui la valutazione appropriata individui potenziali effetti negativi, o non possa escluderli, si potranno proporre misure di mitigazione (incluso il monitoraggio) per attenuare gli effetti individuati.

Risposta: Lo S.Inc.A. esteso a livello di valutazione appropriata ha escluso effetti negativi sulle specie, habitat ed habitat di specie tutelati ma a maggiore cautela è stato previsto un approfondito monitoraggio per la verifica delle valutazioni fatte.

Evidentemente se il monitoraggio dovesse evidenziare impatti oggi decisamente esclusi, il proponente presenterà alla valutazione del MiTE tutte le necessarie misure e modifiche progettuali per risolvere inconvenienti oggi non ipotizzabili.

Infine, nella redazione della VInCA, si invita il Proponente a conformarsi alle linee Guida nazionali e comunitarie, riportate di seguito:

- *Commissione europea, 2019. Comunicazione della Commissione, "Gestione dei siti Natura 2000 - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE" (2019/C 33/01), disponibile all'indirizzo:[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1555085968125&uri=CELEX:52019XC0125\(07\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1555085968125&uri=CELEX:52019XC0125(07));*
- *Commissione europea, 2021. Comunicazione della Commissione, "Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000 – Guida metodologica all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva Habitat 92/43/CEE (Bruxelles, 28.9.2021 C(2021) 6913 final), disponibile al sito https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/pdf/methodological-guidance_2021-10/IT.pdf;*
- *le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA) – Direttiva 92/43/CEE art. 6, paragrafi 3 e 4" (pubblicate su Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. 303 del 28 dicembre 2019).*

*Più specificamente con riferimento al progetto presentato, la VInCA dovrà essere definita, sempre secondo quanto richiesto dalle **nuove Linee Guida VInCA Nazionali**, congiuntamente con tutti gli interventi proposti e programmati sia dall'AdSP sia, sul restante territorio, da altri soggetti pubblici e privati, tenendo conto anche degli obiettivi di conservazione del Piano di Gestione del contiguo Sito Natura 2000 delle Saline di Trapani.*

Risposta: Lo Studio di Incidenza Ambientale è stato redatto in conformità alle suddette Linee Guida Nazionali e Comunitarie e, come già evidenziato nel capitolo 3 pagg. 50-70, tiene conto dei progetti che possono avere effetti cumulativi con il progetto in esame.

Gli interventi previsti dalla AdSP e nell'ambito del Programma Triennale dei Lavori Pubblici nonché dai privati (come sopra descritti), non hanno alcuna interferenza temporale e spaziale con i lavori oggetto della presente valutazione ambientale e dunque non comportano cumulo degli effetti in corso d'opera.

Per quanto riguarda il cumulo degli effetti durante l'esercizio, si ribadisce che tutti gli interventi previsti mirano esclusivamente a migliorare l'efficienza delle operazioni portuali, aumentandone la sicurezza e riducendo peraltro sia il rischio di incidenti sia le attuali emissioni delle imbarcazioni ormeggiate in porto.

Non comportano pertanto un aumento della capacità operativa e dunque dei traffici portuali.

Per quanto riguarda la localizzazione dell'intervento, il sistema portuale è limitrofo alla Riserva Naturale Orientata "Saline di Trapani e Paceco", sito protetto dalla convenzione Ramsar e Sito della rete Natura 2000 (ZPS e ZSC). Parte dell'area di cantiere ricade nel sito stesso. Pertanto è necessario un approfondimento della VInCA che tenga in debita considerazione gli impatti cumulativi su questi habitat.

Risposta: Vedi quanto già risposto al punto precedente e nel capitolo 3 pagg. 50-70.

L'area protetta attigua all'area di intervento vede la presenza sia di un canale demaniale (denominato Canale di Mezzo) afferente al bacino del porto, sia, come già illustrato, la presenza della Calendula maritima Guss, specie endemica e protetta ai sensi del D.P. 13/09/2019, pubblicato sulla G.U.R.S. n. 46 del 11/10/2019. Pertanto è necessario un approfondimento che permetta di escludere ogni forma di impatto su questa specie.

Risposta: In relazione alla presenza della *Calendula maritima* Guss si evidenzia che gli studi eseguiti dal progettista esclude qualunque possibile arretramento della linea di costa ma anzi le attività previste hanno l'effetto benefico di consolidare l'attuale linea di costa, garantendo la tutela della suddetta specie endemica per cui ***i lavori previsti avranno un impatto positivo.***

Per il sito pluri-protetto Canale di Mezzo (che è nel sito protetto oltre che zona A della Riserva), la qualità della componente marina assume un ruolo fondamentale poiché rifornisce le saline nelle quali si svolge anche la produzione di sale ai fini alimentari mediante evaporazione dell'acqua di mare che entra nella salina per tramite dei canali. Se l'acqua marina è inquinata, questo determina un inquinamento del sale prodotto. Pertanto è necessario un approfondimento che permetta di escludere ogni forma di contaminazione delle acque utilizzate per la produzione di sale a uso alimentare, cosa che, allo stato attuale, non può essere esclusa sia per l'intenzione di ri-depositare fanghi portuali (l'area prevista per il collocamento del pontone per il trattamento di Soil washing) a mare sia per la possibilità di determinare la risospensione di solidi e materiali nello svolgimento delle opere.

Risposta: Tutte le attività di escavo avverranno mediante l'utilizzo di panne e di sistemi equivalenti (muro a bolle d'aria) che delimiteranno l'area di intervento, escludendo così la possibilità di propagazione dei sedimenti eventualmente messi in sospensione al di fuori della cella di escavo.

Con riguardo all'impianto di trattamento di Soil Washing, si specifica che lo stesso non comporterà alcun rideposito dei fanghi.

Dopo il trattamento infatti tutto il fango trattato verrà allontanato dal

sito di trattamento e conferito a centro di recupero, previa analisi in ottemperanza alla normativa vigente e, quindi, non è proprio possibile ipotizzare qualunque tipo di contaminazione delle acque marine in connessione con le saline.

Anche la possibilità di determinare la risospensione di solidi e materiali nello svolgimento delle opere in fase di dragaggio è esclusa dalla previsione delle opere di mitigazione previste in progetto che rendono del tutto impossibile tale inconveniente.

In ogni caso è previsto un dettagliato monitoraggio di tali attività per la conferma di quanto precedentemente detto.

Infine appare del tutto incomprensibile come un'eventuale e del tutto improbabile ricaduta di polveri in acque portuali, che certamente non godono di una qualità eccelsa, possano turbare la produttività delle saline il cui prodotto è destinato al consumo umano e si spera che la chiusa presente alla fine del Canale di Mezzo sia funzionante per evitare che le acque del porto entrino nelle saline la cui produzione si spera non sia legata alle acque portuali che certamente sono cariche di sostanze inquinanti, queste si deleterie per la salute umana, a prescindere dall'inesistenza di inquinamenti prodotti dal nostro progetto.

*La Banchina Ronciglio fu realizzata in via temporanea **a scapito di habitat del Sito Natura 2000** e parte del materiale derivante dalla sua escavazione/realizzazione ha colmato 4 ettari di habitat prioritario, in ZPS, ZSC, RAMSAR e IBA, a oggi non oggetto di compensazioni, né di quelle previste all'epoca né di quelle proposte dall'Ente Gestore negli anni. Pertanto appare necessario prevedere un approfondimento che permetta di escludere ulteriori perdite di habitat nonché eventi di rinaturazione e restituzione degli habitat già andati persi.*

Risposta: Si premette che la banchina Ronciglio non è stata realizzata provvisoriamente e non si comprende su quali basi si fondi tale affermazione perché il Decreto VIA non parla in nessun punto di demolire la banchina una volta completata la Vuitton Cup ma ha semplicemente rimandato ad altra procedura la valutazione sull'esercizio della stessa in mancanza di studi specifici che potessero mettere la Commissione in grado di valutare quali azioni prescrivere per la gestione ambientalmente corretta della banchina Ronciglio.

Studi che oggi si pongono alla valutazione della CTVIA.

Si premette inoltre che il porto di Trapani è transitato alle competenze di questa Autorità di Sistema Portuale (AdSP) in forza del D.lgs. n. 169/2016 e che l'effettivo insediamento risale al 01.01.2018, a seguito dell'insediamento del Comitato di Gestione.

Fino a tale data i lavori da eseguire nel porto di Trapani erano gestiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -- Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Sicilia-Calabria.

Il Provveditorato, a seguito di specifica richiesta di informazioni da parte di questa AdSP ha trasmesso Nota esplicativa contenente informazioni sullo stato di attuazione degli interventi di compensazione da loro progettati e/o eseguiti.

Al fine di inquadrare meglio lo stato di fatto, di seguito si riporta un estratto della suddetta Nota esplicativa del Provveditorato:

A seguito delle prescrizioni presenti nel parere VIA n.963 del 13.12.2010 di approvazione dell'intervento di realizzazione della nuova banchina Ronciglio, nel 2011 è stata predisposta la perizia di variante dei lavori in argomento che includeva anche l'esecuzione dei seguenti interventi:

1. Dismissione della strada temporanea di collegamento verso l'Ospizio

Pepoli;

- 2. Opere di mitigazione e riqualificazione da eseguire nell'area di bordo della banchina Ronciglio verso la ZPS;*
- 3. Pulizia e riqualificazione del Canale di Mezzo.*

Di seguito si riporta una descrizione di tali interventi.

1. Dismissione della strada temporanea di collegamento verso l'Ospizio Pepoli

Il progetto per la realizzazione delle banchine a Ponente dello Sporgente Ronciglio ha previsto che la viabilità di accesso all'Ospizio Marino Pepoli fosse spostata dalla vecchia sede, al realizzando piazzale di banchina.

Al momento dell'avvio dei lavori si rilevarono, però, evidenti problemi di sicurezza derivanti dalla deviazione temporanea del traffico da e per l'ospizio in aree di cantiere; infatti, le interferenze fra attività lavorative e veicoli diretti all'Ospizio Marino Pepoli sarebbero state tali da comportare elevati rischi per l'incolumità degli utenti della strada. Pertanto, fu necessario individuare un percorso alternativo.

A seguito di richiesta formulata all'Ente Gestore della Riserva Naturale Orientata "Saline di Trapani e Paceco", lo stesso in data 16.02.2005 rilasciava il Nulla Osta per la realizzazione delle opere di accantieramento e sistemazione dei piazzali e per consentire agli enti preposti la deviazione, in aree tutelata dalla Riserva, della strada di accesso all'Ospizio Marino "Pepoli" all'esterno del cantiere per la realizzazione delle banchine a ponente dello sporgente Ronciglio."

In virtù di tali autorizzazioni fu dato avvio alla realizzazione della pista temporanea di cantiere, che consentiva l'unica possibilità di accesso all'Ospizio Marino Pepoli, in attesa della conclusione dei lavori relativi alla

realizzazione delle banchine a ponente dello sporgente Ronciglio e della sistemazione definitiva della viabilità.



Figura 1: Interventi di riqualificazione ambientale - Planimetria viabilità da dismettere

Il corpo della nuova sede stradale, riportato in Figura 2, fu realizzato, come richiesto nel nulla osta della RNO, con uno strato di idoneo materiale di salina, stabilizzato nella parte superficiale da uno strato di misto granulometrico.

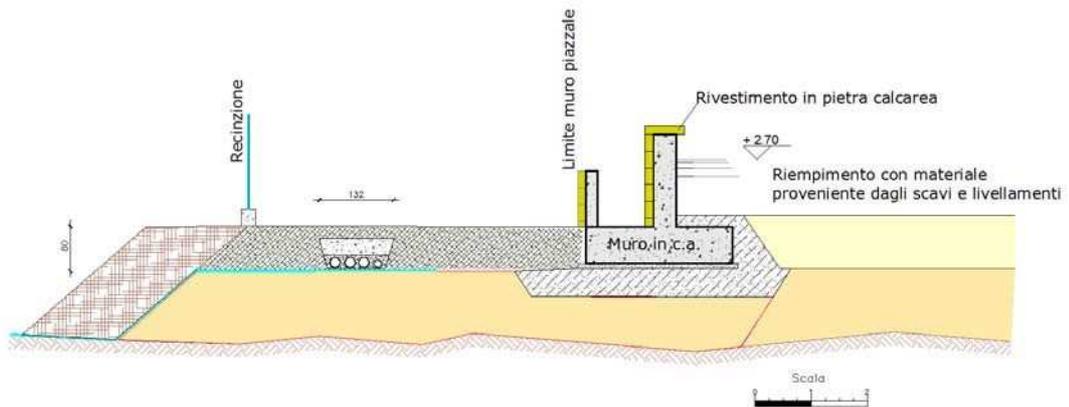


Figura 2: Interventi di riqualificazione ambientale – Sezione tipo della viabilità da dismettere

La scarpata lato saline del rilevato stradale è stata rivestita di geotessuto al fine di dare protezione nei confronti di eventuali moti di

filtrazione delle particelle fini.

Successivamente sono stati posti in opera i conci di tufo a costituzione di uno strato impermeabile di schermatura per l'ulteriore protezione della scarpata. A tutela della RNO è stata realizzata una recinzione di separazione fra la sede stradale e la salina. Infine, la sede stradale è stata resa carrabile mediante l'apporto di uno strato di misto granulometrico di cava compattato mediante vibrorullatura, sul quale è stato steso uno strato temporaneo di conglomerato bituminoso tipo binder. Nella Figura 3 sono riportate alcune fasi esecutive della viabilità provvisoria.



Figura 3: Interventi di riqualificazione ambientale – Particolari fasi esecutive della viabilità da dismettere

Ai fini della sistemazione definitiva, come previsto in progetto, il tracciato planimetrico del realizzato collegamento all'ospizio Pepoli attraversa il piazzale di banchina in aderenza al muro di contenimento del

piazzale (vedi Figura 4).

L'innesto con la viabilità di monte e di valle avviene mediante due innesti al piazzale di banchina, una a Est ed una a Ovest. Il primo in corrispondenza della parte iniziale della banchina, e consente di passare dal piano stradale al piano di piazzale, l'altro è stato eseguito al vertice occidentale del muro di contenimento ed è collegato alla preesistente strada costiera.

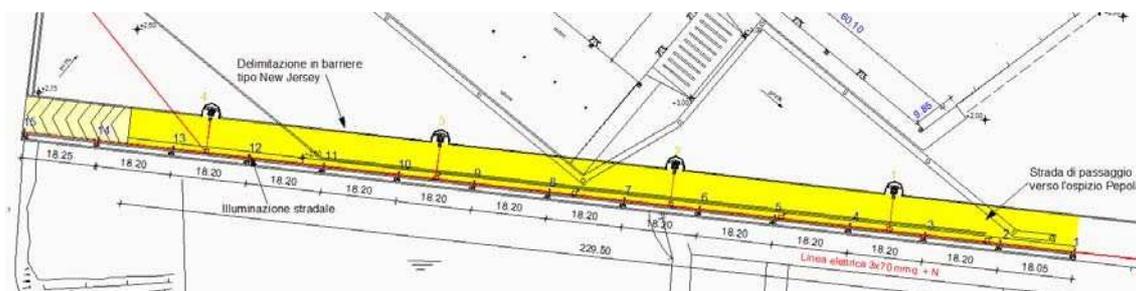


Figura 4: Planimetria della viabilità definitiva verso l'Ospizio Pepoli

Contestualmente alla messa in esercizio della nuova viabilità di accesso alla RNO ed all'Ospizio Pepoli, si è provveduto alla dismissione della pista temporanea di cantiere.

Di fatto la sede stradale della pista di cantiere è stata dismessa per creare una fascia di servizio, dedicata alle attività di salicoltura.

L'intervento ha comportato la scarifica del bitume e l'allontanamento a discarica autorizzata del materiale di risulta, lo spostamento delle reti di sottoservizi nei cavidotti definitivi di piazzale, la rimozione di tutti i pozzetti di ispezione e della recinzione lato saline, la posa di uno strato di geotessuto in aderenza all'argine in conci di tufo e risagomatura del rilevato, la stesa di strato di misto granulometrico di cava per stabilizzazione fascia di servizio salicoltura, la stesa di biostuoia biodegradabile ed apporto di terreno, la piantumazione di arbusti di provenienza locale appartenenti a

specie autoctone, il riempimento della fioriera muro di piazzale con terreno e piantumazione specie vegetali autoctone e il rivestimento muro di contenimento piazzale con conci squadrate di pietra arenaria (tipo tufo di Favignana).

Stato di attuazione e dell'intervento n.1

L'intervento risulta interamente eseguito, secondo anche la rimodulazione richiesta dall'Ente Gestore e tenendo anche conto delle esigenze rappresentate dalla Sosalt che hanno comportato l'ampliamento della viabilità di servizio della salicoltura a 4,5 m e la riduzione dell'intervento di rinaturazione a 1,5 m.

Non si è potuta eseguire la realizzazione del piccolo muro di salina in conci di tufo previsto ai margini della pista di servizio Sosalt, in quanto la predetta Società non ha allontanato il materiale versato nei bordi delle vasche, e lo stesso sarebbe comunque risultato poco funzionale per l'utilizzo della pista.

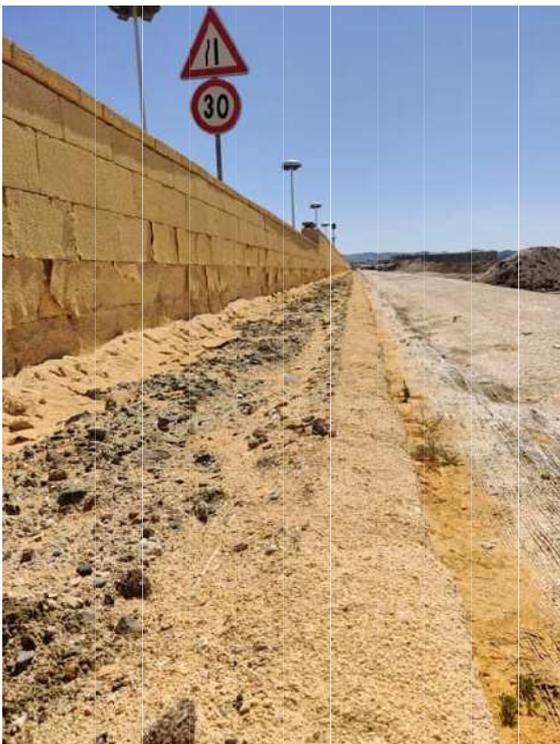
Tenuto poi sempre conto delle indicazioni fornite dalla RNO non è stato immesso terreno vegetale, ma, per consentire un adeguato substrato di impianto di tipo organico, in aggiunta al terreno di salina sono stati collocati residui di Posidonia spiaggiati.

Con la supervisione della RNO sono poi stati raccolti semi di diverse specie di provenienza locale e dal CNR di Palermo sono state acquisite piantine di Calendula Maritima.

Tali specie sono state quindi collocate a dimora.

L'andamento siccitoso delle stagioni di messa a dimora e l'elevata salinità del substrato hanno determinato una certa moria; inoltre per la parte a margine della pista di servizio l'attecchimento è stato reso problematico per il formarsi di eccessivi accumuli di sali derivanti dal

dilavamento dei cumuli di terreno posti ai bordi delle vicine vasche, o da riempimenti delle buche venutesi a creare dal passaggio di mezzi pesanti che trasportano sale.



(n.d.r. L'AdSp resta a disposizione a ritentare l'intervento a condizione che la RNO fornisca dettagli tecnici tali da evitare un secondo fallimento a causa delle non appropriate tecniche imposte).

2. Opere di mitigazione e riqualificazione da eseguire nell'area di

bordo della banchina Ronciglio verso la ZPS

Il parere n. 728 del 15.09.2006 della Commissione VIA al punto e), ha richiesto la Sistemazione dell'area di bordo della banchina Ronciglio verso la ZPS con riqualificazione di idonea porzione della salina Ronciglio per la schermatura e la riqualificazione.

L'area in questione è situata a nord della salina Ronciglio, al confine, da un lato con il cantiere in oggetto e, dall'altro, con le banchine meridionali del Porto di Trapani (vedi Figura 6).



Figura 6: Interventi di riqualificazione ambientale – area di bordo della banchina Ronciglio verso la ZPS

L'area di bordo presentava un avanzato degrado ed abbandono. Era infatti oggetto di deposito di cumuli di rifiuti leggeri e pesanti (pneumatici, lamiera di acciaio, rifiuti solidi urbani, ecc), dovuti, sostanzialmente, alla vicinanza ai luoghi di espletamento delle funzioni commerciali del porto di Trapani ed all'assenza di una adeguata recinzione di separazione dalle aree portuali.

Pertanto dopo la opportuna pulizia delle aree, per evitare che l'area fra la RNO delle saline di Trapani e Paceco ed il Porto stesso di Trapani sia soggetta nuovamente a degrado, si è previsto di realizzare una recinzione

del tipo naturale in corrispondenza del confine tra riserva e Porto.

La recinzione di progetto realizzata è costituita da pali in castagno infissi nel terreno su cui è fissata una rete metallica zincata elettrosaldata di altezza 150 cm per uno sviluppo di circa 200 metri. In adiacenza alla stessa, previa stesa di biostuoia biodegradabile ed apporto di terreno, si è provveduto alla piantumazione di specie vegetali autoctone.

Stato di attuazione e dell'intervento n.2

E' stata realizzata la prevista recinzione.

Anche in quest'area non è stato immesso terreno vegetale, e per le piante collocate a dimora. l'andamento siccitoso delle stagioni e l'elevata salinità del substrato hanno determinato una elevata moria.



3. Pulizia e riqualificazione del Canale di Mezzo

Il canale detto “di mezzo”, interessato anche dalla realizzazione della vasca per il contenimento del materiale proveniente dagli escavi, è uno dei canali significativi, in termini di estensione e portata, fra quelli presenti nell’area settentrionale della RNO delle saline di Trapani e Paceco.

Il canale “di mezzo”, collegando il bacino portuale con la zona sud della RNO, separa la salina Brignano da quella Ronciglio, lambisce la salina Sanova e sfocia nel torrente Baiata.

Il canale presentava in diversi tratti accumuli di rifiuti e argini venuti a mancare a seguito di cedimenti e dissesti, ed in progetto ne era prevista la pulizia degli argini, unitamente a quelle delle aree interessata dalla realizzazione della vasca di colmata, e per i tratti interessati la ricostruzione secondo tecniche tradizionali.

Stato di attuazione e dell’intervento n.3

Sono state eseguite tutte le attività previste di pulizia e rimozione dei rifiuti.

Non è stato invece possibile avviare la ricostruzione degli argini in quanto, in seguito a segnalazione di questo Ufficio e successiva ricognizione, personale della Soprintendenza del Mare ha rilevato la presenza di almeno 5 relitti, di cui alcuni ancora sommersi, altri riemersi, in corrispondenza del lato esterno dell’argine ovest della colmata ex salina Brignano.

Successivamente l’Ente Gestore della Riserva Naturale Orientale “Saline di Trapani e Paceco” in virtù della nuova perimetrazione della R.N.O. Saline di Trapani e Paceco ha comunicato che una parte dei lavori in corso di esecuzione nella ex salina Brignano ricadevano in zona “A” di riserva, e che vigevano fin da subito le norme di tutela relative all’area protetta.

4. Ulteriori opere di compensazione e interventi richiesti dall'Ente Gestore

Secondo quanto programmato, tra le somme a disposizione dell'Amministrazione si era previsto la manutenzione straordinaria del Centro di Educazione Ambientale, la riqualificazione di un'area della salina Bella e del locale mulino, ed il ripristino argini canale Reda e di mezzo.

Con nota n.58/17 del 12.04.2017 l'Ente Gestore della Riserva Naturale Orientata SALINE di TRAPANI e PACECO nel riscontrare la nota n.6860 del 03.04.2017 di questo Ufficio, rilevava inoltre che la rimodulazione del progetto di riqualificazione ambientale previsto con la dismissione della strada e realizzazione di pista per la salicoltura, evidenziava una contrazione degli interventi di rinaturazione, che dovevano essere invece compensati in altro modo, quali il rifacimento degli argini della Salina Maria Stella ed altre opere.

Stato di attuazione

Sulla base delle richieste formulate si è provveduto a redigere dei progetti preliminari relativi a:

- 1) Recupero di parte degli argini della Salina Maria Stella di Trapani;*
- 2) Riattamento strutturale ed estetico del Mulino a servizio della salina Isola Bella;*
- 3) Recinzioni aree di riserva;*
- 4) Barriera accesso strada che conduce all'ex Ospizio Marino Pepoli.*

Il progetto dell'intervento n.2 è stato trasmesso alla Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali di Trapani che ha rilasciato parere favorevole.

Per gli interventi nn.1, 2 e 3 non si sono sviluppati i successivi livelli di

progettazione in quanto si trattava di interventi che non riguardavano aree o beni demaniali.

L'intervento n.4 è stato realizzato.



Fatta questo rapido excursus dello stato dell'arte relativo alla realizzazione delle opere di compensazione previste nel decreto VIA, si fa presente che l'intervento, come illustrato in questa nota integrativa oltre che nel progetto, non interviene direttamente nelle aree protette (Riserva o Natura 2000) e le attività da eseguire durante i lavori e nella fase di esercizio non si prevede che abbiano effetti sugli habitat ivi presenti.

Ciononostante, durante la fase di esecuzione degli interventi l'attività di monitoraggio prevista consentirà di valutare lo stato di salute degli habitat in tempo reale ed in caso si dovessero presentare condizioni critiche per i suddetti habitat, si procederà alla immediata sospensione delle attività in corso.

Per quanto riguarda la rinaturalizzazione e restituzione degli habitat già andati persi, viste le difficoltà che ha avuto il Provveditorato ad ottemperare

alle prescrizioni, anche in relazione alle richieste dell'E.G. che ha proposto interventi non realizzabili o realizzati secondo le loro direttive ma non andate a buon fine per le modalità non idonee imposte, ***questa AdSP prende atto dell'impossibilità di adempiere alle sopra citate prescrizioni, restando in attesa che siano comunque fornite direttive su ciò che si può attuare, direttive che comunque rientrano nelle competenze dell' Ente gestore.***

Comunque questa AdSP è disponibile a partecipare a riunioni intese a individuare insieme con il MiTE e con l'Ente Gestore della Riserva e del Sito Natura 2000 eventuali azioni volte a superare le criticità descritte sopra, che non hanno consentito la completa esecuzione degli interventi previsti all'epoca della realizzazione della nuova banchina Ronciglio, né di quelli proposti dall'Ente Gestore negli anni.

La distanza dell'area A dalla Riserva appare essere ben inferiore a quella indicata dal Proponente. Inoltre, l'intera area di cantiere e di esercizio confina con la zona B della Riserva e ricade in ZPS e ZSC, IBA e RAMSAR". Pertanto appaiono necessari una revisione e un approfondimento delle effettive distanze delle aree protette dall'area dei lavori.

*Il Proponente nello Studio di VINCA non fa alcun riferimento a progetti in capo alla medesima AdSP o a procedure concluse e programmate e non effettua la **valutazione degli impatti cumulativi** degli stessi anche nelle successive fasi a regime. Pertanto appare necessaria una integrazione del progetto con valutazione degli impatti cumulativi da opere pubbliche e private.*

Infine, la VINCA non riporta in modo sufficientemente dettagliato la presenza di habitat di pregio nell'area, a partire dalla Posidonia oceanica pur presente e pur indicata come specie nel formulario Natura 2000 della ZSC e come Habitat nel formulario Natura 2000 della ZPS; il Proponente

non ha inserito l'habitat prioritario cod. 1120 né ha riportato un'analisi dello status attuale rispetto all'istituzione del Sito Natura 2000. La mappa delle Biocenosi non riporta la Posidonia oceanica. L'affermazione che "l'eventuale sottrazione di piccoli lembi isolati o periferici può considerarsi un impatto reversibile: molto probabilmente, infatti, al termine dei lavori si potrà avere, nel tempo, il ritorno della prateria, in quanto le condizioni mesologiche saranno favorevoli a una ricolonizzazione spontanea del fondale" è totalmente infondata e appare contraddire quanto noto e consolidato in termini scientifici da molto tempo. A tale riguardo, pur prevedendo quindi una perdita di habitat, il Proponente non prevede misure mitigative e compensative.*

Risposta: *Affermazione ripetitiva, vedi risposte precedenti.*

Per quanto riguarda l'habitat 1120* Praterie di Posidonia oceanica si evidenzia che non è presente nella ZSC Saline di Trapani, per questo motivo, come è ovvio, non è stato correttamente inserito come habitat nella VInCA.

La sporadica presenza della specie è stata oggetto di valutazione e le conclusioni sono legate alla resilienza della specie nel proprio habitat, come confermato da un'ampia letteratura scientifica; si cita a esempio lo specifico testo ISPRA 2014.

Si ribadisce che le attività del Ronciglio non interessano direttamente l'habitat Praterie di fanerogame marine, la cui presenza e estensione è nota e riportata nello studio, come per altro riconosciuto nel parere ed il riferimento alla resilienza dell'ecosistema della Prateria nelle condizioni mesologiche date è supportato da una vastissima letteratura,.

Si cita a supporto di quanto sostenuto nello S.Inc.A. relativamente all'assenza di incidenza: ISPRA 2014 e le considerazioni sulla resilienza da parte dei rizomi ortotropi della Prateria di Posidonia alla temporanea

presenza di limitate quantità di sedimento, quali quelle che potrebbero interessarla da un'eventuale perdita incidentale durante la demolizione del Ronciglio, che si ricorda ancora non interessa la Prateria.

Riguardo alla mancanza di studi recenti sulla *Posidonia oceanica*, si ricorda *che è stato eseguito un rilievo specifico originale*, i cui risultati sono stati alla base della VinCA.

In relazione all'habitat 1120 si fa presente che non è presente nella ZSC ITA010007, l'autrice del parere ignora evidentemente anche il Formulario Standard dell'area Natura 2000, mentre è presente nella ZPS ma molto distante dall'area di progetto e tale da non poter subire alcuna incidenza negativa.

13. Salute umana

Nello SIA è presente soltanto la descrizione socio-demografica della popolazione di Trapani.

È comunque necessario che il Proponente produca dati epidemiologici della città di Trapani confrontati con i dati della Regione Sicilia e, in particolare: i tassi di mortalità standardizzati per tutte le cause, per malattie cardiovascolari e respiratorie; i tassi di ricovero ospedaliero per tutte le cause, per malattie cardiovascolari, per malattie respiratorie e per asma bronchiale.

Risposta: In merito alla presente osservazione, anche se non esplicitato nello SIA, in data 25/06/2021 è stata effettuata apposita richiesta all'azienda Azienda Sanitaria Provinciale di Trapani per l'acquisizione delle informazioni necessarie ai fini degli studi epidemiologici.

Di seguito si riporta la richiesta ufficiale presentata da ASdP Azienda Sanitaria Provinciale di Trapani.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

Oggetto: Porto di Trapani – Lavori di dragaggio del porto di Trapani. Lavori di costruzione delle banchine a ponente dello sporgente Ronciglio. Lavori di demolizione del molo Ronciglio e dragaggio delle aree di pertinenza. CUP: I94D19000000005.
- Presentazione al Ministero dell'Ambiente e all'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente delle istanze di compatibilità ambientali.

Spett.le Azienda Sanitaria Provinciale di Trapani
- pec: direzione.generale@pec.asptrapani.it

- Dipartimento di Prevenzione –
Via Ammiraglio Staiti, Trapani
pec: registro.tumori@pec.asptrapani.it

Per la procedura in oggetto si rende necessario acquisire delle informazioni da rendere a base dello studio da effettuare e pertanto nello spirito della collaborazione tra Amministrazioni si chiede di fornire i dati appresso indicati.

Il riferimento alla localizzazione è il centro abitato di Trapani, il periodo resta riferito agli ultimi venti anni o comunque quello a disposizione.

1. Tutti i tumori maligni
2. Tumori maligni apparato respiratorio e organi intratoracici
3. Tumori trachea, bronchi e polmoni
4. Disturbi psichici
5. Malattie del sistema nervoso
6. Malattie del sistema circolatorio
7. Malattie ischemiche del cuore
8. Malattie cerebrovascolari
9. Tutte le malattie respiratorie
10. BPCO

Si ringrazia per la collaborazione.

Il Dirigente Coordinatore
Ing. Sergio La Barbera

Firmato digitalmente da
SERGIO LA BARBERA
C = IT
Data e ora della firma: 25/06/2021 10:24:07

Via Piano dell'Uccardone, 4
90139 Palermo
T +39 0916277111 • F +39 0916374291
Info@pec.portpalermo.it

Non avendo avuto seguito a tale richiesta le analisi sono state effettuate sulla base dei dati disponibili, ovvero i dati epidemiologici relativi alla provincia di Trapani, ritenendoli comunque rappresentativi dell'area di intervento.

14. Monitoraggio ambientale

Non è stato prodotto un congruo P.M.A. rispetto alla tipologia di opera soggetta a valutazione: nella predisposizione dello stesso, oltre a quanto già richiesto ai punti 11 (Ecosistemi) e 12 (Valutazione di Incidenza Ambientale), il Proponente deve in particolare:

- relativamente agli ecosistemi, dettagliare le fasi ex ante, in fieri ed ex post e tenere conto di tutti i descrittori della MSFD e non limitarsi a torbidità;*
- approfondire il Piano di Monitoraggio Acustico per lo sversamento a mare in cui dovranno essere indicati, in coerenza anche con le linee guida dell'ISPRA, la localizzazione delle postazioni di rilievo, i periodi e le durate delle misure fonometriche, la modalità di esecuzione dei monitoraggi, i possibili effetti sulla fauna marina e le verifiche da effettuare, nonché le azioni di natura organizzativa dei cantieri o di interventi di mitigazione, da porre in essere.*

Il P.M.A. dovrà essere redatto secondo le Linee Guida Nazionali (ISPRA e Ministero della Transizione Ecologica).

Risposta: Il Piano di monitoraggio dell'ecosistema marino del Sito di Immersione, è stato redatto ai sensi del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 15 luglio 2016, n. 173 “Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini” (GU n. 208 del 06/09/2016 – Suppl. Ordinario n. 40).

Lo stesso prevede indagini geofisiche, chimico-fisiche, ecotossicologiche, microbiologiche, indagini delle comunità bentoniche e valutazioni ecologiche.

Ad integrazione, durante le attività di monitoraggio ambientale

dell'area marina del sito di immersione, sarà eseguita l'analisi ecologica sullo stato di salute dell'ecosistema marino (ex ante, in fieri e post operam) facendo riferimento completo a tutti i descrittori della Strategia Marina (MSFD)

Si fa presente che nella documentazione presentata all'interno del Piano di Monitoraggio Ambientale (redatto secondo le linee guida dell'ISPRA e del Ministero della Transizione Ecologica) sono state fornite tutte le informazioni necessarie per il monitoraggio dell'agente fisico del rumore.

Nello specifico è stata definita sia la localizzazione delle postazioni di rilievo che i periodi e le durate delle misure fonometriche e la modalità di esecuzione dei monitoraggi.

Non si esclude in ogni caso qualora si ritenga necessario in fase di esecuzione delle lavorazioni più onerose dal punto di vista acustico intensificare il monitoraggio dei parametri acustici al fine di individuare gli accorgimenti necessari alla tutela della salute umana e a limitare i possibili effetti sulla fauna marina.

In ogni caso questa AdSP è assolutamente disponibile ad eseguire tutte le attività di monitoraggio che la CTVIA riterrà necessario aggiungere a quelle, considerate del tutto esaustive, contenute nei PMA presentati.

15. Controdeduzioni

Il Proponente dovrà controdedurre in maniera esaustiva a tutte le osservazioni contenute nei pareri, che si allegano alla presente richiesta:

- *Parere dell'Ente gestore della Riserva Naturale Orientata "Saline di Trapani e Paceco" (WWF) con nota prot. n. 94/22 del 5/07/2022, acquisita al prot. n. 4547/CTVA del 6/07/2022;*
- *Osservazioni dell'Associazione Legambiente Sicilia, con nota trasmessa via pec del 5/07/2022, acquisita al prot. n. 4587/CTVA del 7/07/2022.*

Si sottolinea che Il Proponente non sembra aver tenuto in debito conto le criticità individuate nella relazione del Piano di Gestione del Sito Natura 2000 e il Porto di Trapani. Il Proponente dovrà quindi integrare le informazioni relative alle interferenze del progetto con il Gestione del Sito Natura 2000 e il Porto di Trapani.

Risposta: Vedi capitoli seguenti

2) PARERE DELL'ENTE GESTORE DELLA RISERVA "SALINE DI TRAPANI E PACECO"

L'Ente Gestore ha espresso **parere preliminare negativo**.

In tal senso non si comprende il significato dell'espressione di un parere preliminare negativo, tra l'altro non previsto dalla normativa vigente, poiché essendo preliminare, evidentemente, presuppone l'esigenza di approfondimenti, necessari per una valutazione con scienza e coscienza.

Detto parere è comunque immotivato e assolutamente carente da un punto di vista delle motivazioni.

In particolare:

L'Ente Gestore chiede in particolare che l'intervento attualmente in procedura VIA – VINCA venga analizzato secondo quanto espressamente richiesto dalle nuove Linee Guida VINCA Nazionali congiuntamente sia con tutti gli interventi proposti e programmati dall'AdSP che sul restante territorio da altri soggetti pubblici e privati, tenendo conto anche degli obiettivi di conservazione del Piano di Gestione del contiguo Sito Natura 2000 delle Saline di Trapani.

All'Ente Gestore preme evidenziare che la sottovalutazione dei possibili effetti diretti ed indiretti sia dei singoli progetti che in generale della strategia di sviluppo del porto di Trapani, non aiuta al raggiungimento degli obiettivi di conservazione del sito pluri protetto, contribuendo ad incrementare le minacce già riportate nel PdG del sito Natura 2000, peraltro datate rispetto all'evoluzione del territorio.

Risposta: Premesso che, come è noto a tutti ma forse non all'autrice del parere, il Piano Triennale dei LL.PP. non è uno degli strumenti da sottoporre a procedura di VAS, si fa presente che nella documentazione presentata si fanno tutte le necessarie valutazioni ambientali facendo riferimento a tutti i

progetti in procedura VIA Nazionale e Regionale, nell'arco temporale 2015/2021 ed al "Marina di San Francesco".

Inoltre, le opere in fase di progettazione da parte dell'Autorità Portuale (in seguito AdSP) sono quelli già indicati al capitolo 3 pagg. 50-70 per i quali non si individua nessun possibile impatto cumulativo con il nostro progetto sia per le tempistiche di realizzazione non coincidenti con quelle del nostro progetto, sia per l'ubicazione dalla parte opposta del porto, sia per gli obiettivi che ciascun progetto si pone che nulla c'entrano con quelli che si prefigge il nostro progetto, che si ribadisce sono solo quelli di migliorare le condizioni di sicurezza delle manovre all'interno del porto riducendo sensibilmente i rischi di incidenti e quelli di meglio distribuire il traffico all'interno del porto, garantendo una migliore fruibilità dello stesso senza che ciò possa in nessun modo provocare un maggiore traffico nel porto come chiaramente descritto nell'ambito degli elaborati progettuali.

PRESUNTE CRITICITA' RILEVATE DALL'ENTE GESTORE

A) MANCANZA DI VALUTAZIONE CON ALTRI PIANI E PROGETTI – EFFETTO CUMULO - MANCANZA DI RIFERIMENTO ALLE CRITICITÀ INDIVIDUATE DAL PIANO DI GESTIONE

VINCA:

*Nello Studio di Incidenza non si rileva alcun riferimento a progetti, in capo alla medesima AdSP nella qualità di Proponente, sia procedure concluse che programmate; di conseguenza non vi è una valutazione degli impatti cumulativi degli stessi anche nelle successive fasi a regime, come per esempio il progetto “**Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani – CUP I94I000000005**”, di cui si dirà in seguito.*

Analogamente non si rileva alcuna valutazione relativamente ad altri piani e/o progetti sia di amministrazioni pubbliche che di soggetti privati, pur numerosi sul territorio afferente alla ZSC e ZPS in oggetto.

Tra essi, oltre a quelli il cui proponente è la stessa AdSP e a quelli rilevabili sia presso gli uffici competenti che da verifiche su aerofotogrammetria modalità cronologia, vi sono attività e progetti noti all'AdSP, tutti gravanti sul medesimo bacino portuale.

Diverse istanze pervenute nel 2021 di Ditte per movimentazione merci sulla Banchina Isolella, sono state oggetto di procedura Vinca con parere negativo da parte di questo Ente Gestore con richiesta di nuovo Studio di Incidenza correttamente redatto. Da allora nulla è pervenuto mentre le Ditte risulterebbero in attività.

Risposta: Premesso che tutte le valutazioni e le modellazioni presenti negli elaborati progettuali, nello SIA e nello S.Inc.A. tengono conto degli effetti cumulativi con i Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani – CUP I94I00000 0005 (vedi studi fatti per la verifica dell'erosione costiera “PE-2021-SIM” e gli elaborati progettuali che studiano sia gli effetti del progetto sulle dinamiche portuali–assenza di aumento di traffico navale, nessuna modifica alla taglia delle navi che possono entrare nel porto, ect - “PE-2021-ZA22F7CBE0-EDF-SF-6” - “PE-2021-ZA22F7CBE0-EDF-SF-7”)

In relazione agli impatti cumulativi vedi risposta a pagg. 50-70.

Non vi è inoltre alcun riferimento a diversi Piani territoriali, alcuni dei quali non hanno ad oggi espletato la procedura VINCA (PUDM, ZES) né a Piani già operativi, privi di VINCA (area ex ASI ora IRSAP, PRG comune di Paceco).

Risposta: Tale affermazione appare del tutto incomprensibile, si pretenderebbe che in fase di procedura di V.I.A. per il progetto di salpamento di un molo e per la messa in esercizio di una banchina già realizzata con regolare decreto VIA, si attivasse anche la procedura di V.Inc.A. per piani e programmi non solo non ancora non definiti (PUDM, ZES) ma di competenza di altri Enti e di cui non si conoscono gli obiettivi, le misure economiche da attivare.

Questi Piani hanno l'obbligo di attivare la procedura di VAS ed eventualmente di VIncA ma tale procedura che non attiene all'AdSP e non incide, comunque in nessun modo con il nostro progetto, essendo piani che attengono ad attività che esulano dall'attività portuale e non possono avere impatti cumulativi di nessun tipo.

Ovviamente nell'ambito dello SIA è stata valutata la coerenza del

progetto con tutta la pianificazione/programmazione regionale e locale di interesse del progetto, ma questo l'autrice del parere si guarda bene dall'evidenziarlo.

In ogni caso non è previsto un aumento del traffico portuale ma solo una sua ottimizzazione, quindi l'intervento non ha influenza sui piani anzidetti (PUDM, ZES) nè questi hanno alcuna refluenza sull'esercizio della banchina Ronciglio.

Vi è poi come è noto un altro progetto in ambito portuale per la realizzazione di un intervento finalizzato all'insediamento di un'attività per la movimentazione di massi di cava in adiacenza al Canale di Mezzo (zona A della Riserva) che è stato oggetto di parere negativo motivato da parte dello scrivente E.G. (prot. 25/22 del 23/02/2022); ciò nonostante l'attività ha avuto dal Comune di Trapani parere favorevole senza motivazioni a supporto della diversità di conclusione del procedimento rispetto al parere negativo motivato, come invece espressamente richiesto dalle norme.

Nella VINCA è completamente assente qualsiasi valutazione sulla sommatoria degli effetti dei progetti e Piani congiuntamente a quello proposto.

Risposta: In prima battuta si evidenzia come l'Ente Gestore (più avanti E.G.) appare inconsapevole di quella che è la minima educazione istituzionale, quando critica, in maniera poco consona ad un'istituzione di grande importanza come l'E.G. di un'area protetta, una legittima e ponderata decisione dell'Autorità Competente (di seguito A.C.), nel caso specifico il Comune di Trapani, solo perché ha ritenuto immotivato il parere negativo dell'E.G. sul progetto citato che, tra l'altro, nulla ha a che fare con il nostro né in termini di interferenza dei lavori né in termini di ipotetiche incidenze sulle specie, habitat ed habitat di specie tutelate dall'area protetta, come

ampiamente dimostrato a pagg. 68-70.

Si ricorda, nello specifico, agli estensori del parere che la V.Inc.A. – così come la Valutazione di Impatto Ambientale (di seguito VIA) - non è la pedissequa compilazione di una lista di punti ma una procedura contestualizzata e specifica per ogni progetto, in relazione al contesto ambientale e territoriale.

Pertanto nel caso specifico gli estensori del parere avrebbero dovuto non solo elencare una serie di progetti e piani ma soprattutto spiegare quali interferenze quei progetti o quei piani potrebbero avere ed indicare quali studi non sono stati approfonditi.

Nello specifico gli impatti cumulativi sono stati studiati per quegli interventi ritenuti interferenti con il nostro progetto ed i progetti/piani citati nelle osservazioni, sono spazialmente e temporalmente lontani dal molo Ronciglio, da non lasciare ipotizzare alcun effetto sinergico o cumulativo, che possa incrementare la magnitudo degli effetti/impatti già previsti nello Studio di Impatto Ambientale e nello S.Inc.A. (vedi pagg. 50-70)

Inoltre, non si è tenuto conto delle criticità individuate nella relazione del Piano di Gestione del Sito Natura 2000 e tra queste, il Porto di Trapani; infatti, nel Piano (ancorchè datato, ultimo aggiornamento 2010) approvato definitivamente con D.D.G. del 17/05/2016 (GURS n. 44/16) vi è esplicito riferimento al porto di Trapani quale fattore negativo (vedasi a seguire) e non erano ancora stati previsti diversi interventi, ivi incluso quello in oggetto della presente nota.

Il PdG è stato in ogni caso consultato per la VINCA esso è citato in bibliografia e riportato per parti, non virgolettate.

Risposta: Nel merito si precisa che il riferimento al porto di Trapani nel PdG quale fattore negativo è inteso quale elemento di attenzione ma

certamente non di inibizione assoluta come pretenderebbe l'Ente Gestore.

Di fatto il porto esiste, è una realtà della città così come è realtà l'esistenza delle Saline e la coesistenza è da un lato necessaria perché entrambe entità di notevole importanza per l'economia e lo sviluppo sostenibile del territorio e dall'altro possibile con reciproca attenzione, concordando tutte le azioni necessarie per garantire la totale assenza di incidenze negative sulle specie, habitat ed habitat di specie tutelati dalla rete natura 2.000.

Purtroppo tali azioni necessarie a rendere compatibile lo sviluppo del porto, la corretta gestione della riserva e la tutela delle specie, habitat ed habitat di specie protetti non sono mai state avanzate dall'ente gestore che si è limitato ad esprimere solo pareri negativi; appare solo il caso rilevare che il buon amministrare non consiste in una cieca opposizione, ma in una intelligente analisi.

Inoltre, si informa chi evidentemente è poco uso a frequentare testi scientifici, ma anche tecnico scientifici, che il riferimento a dati pubblicati, non richiede virgolette – semmai il corsivo – ma la citazione in bibliografia, che permette facilmente di risalire alla fonte primaria.

Ne è riprova il fatto che l'autrice del parere vi sia riuscita, nonostante dalla sua prosa farraginoso ed incerta e dal modesto livello scientifico delle osservazioni, nonché della sua mediocre capacità di approfondimento analitico.

Nel merito si precisa che il riferimento al porto di Trapani nel PdG quale fattore negativo è generale, legato alle attività portuali ma certamente non applicabile alla specifica attività di salpamento del Ronciglio oggetto della V.Inc.A., ed alla messa in esercizio di una banchina che ha già ricevuto un decreto di compatibilità ambientale per la sua realizzazione i cui potenziali effetti sulle aree Natura 2000 sono stati diffusamente analizzati ed in

conclusione esclusi.

Ci si permetterà di evidenziare che la messa in esercizio della banchina già realizzata non è legata ad un aumento del traffico portuale ma ad una sua migliore e sicura gestione come si evince dagli elaborati progettuali.

SIA

Nello SIA, relativamente alla possibile sommatoria di impatti con altri piani e/o progetti, si fa riferimento ai soli progetti verificati in procedura VIA nazionale e regionale, nell'arco temporale 2015/2021.

Si cita infine un solo progetto, il “Marina di San Francesco” (pag. 280) nel porto (2014) cui segue una tabella (pag. 282) per la quale l'opera è “non interferente”.

Il capitolo relativo all'analisi delle possibili interferenze/sommatorie afferma che “Concludendo, stante quanto sopra analizzato in merito ai progetti soggetti a valutazione ambientale di livello nazionale e regionale e considerata la distanza delle altre opere in progetto presenti nel comune di Trapani, si sottolinea come non ricorrono le condizioni affinché dette opere possano rientrare nell'ambito di interazione effettiva con l'opera in progetto.” (pag. 283).

Non si riscontra nessun riferimento ai progetti presentati dalla stessa AdSP né ad altri sia nello stesso ambito che nell'area vasta.

Vi è solo un cenno al progetto di dragaggio nel medesimo ambito portuale, riferendosi però all'uguale sito di immersione (pag. 237, pag. 296). Nei contenuti dello SIA devono essere presenti valutazioni sull'effetto cumulo

Risposta Vedi risposta ai punti precedenti ed in particolare alle pagg. 50-70.

**B) NESSUNA INFORMAZIONE SULLA TEMPORALITÀ
DEGLI INTERVENTI PROGRAMMATI DALL'AdSP E
ASSENZA DI VALUTAZIONE EVENTUALE SOMMA-
TORIA**

Il Proponente ha sottoposto a procedura VINCA regionale il progetto definitivo “Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani – CUP I94I000000005” – cod. procedura 1262.

Risulta inoltre nel Piano Operativo Triennale 2020 - 2022 approvato (Delibera n. 17/2019 del 18/12/2019) che sia previsto il “nuovo terminal multipurpose al Molo T”, “rettifica banchina Garibaldi”, tutti in ambito portuale connesso al Sito Natura 2000 (vedasi anche video <https://www.trapanisi.it/autorita-di-sistema-portuale-il-video-su-come-sta-cambiando-il-porto-di-trapani/>).

Rimanendo sul progetto definitivo “Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani – CUP I94I000000005” – cod. procedura 1262, nel parere n. 46/22 della CTS regionale, a pag. 35 in merito al Soil washing si legge:

*“Considerato e Valutato che alcune delle questioni sollevate dal WWF Italia e indicate nelle osservazioni della Legambiente Sicilia e del Comune di San Vito (possibile intorbidamento delle acque nelle zone di escavo e nell'avamposto, tutela dei posidonieti presenti in prossimità delle aree di dragaggio, scarico in mare delle acque di processo derivanti dal “soil washing”, pericolo di diffusione dell'alga *Caulerpa taxifolia*) sono meritevoli di condivisione e, pertanto, sono stato oggetto di specifiche prescrizioni ambientali riportate di seguito;”*

La Regione Sicilia ha reso parere favorevole (n.46/2022) con diverse prescrizioni e non ha autorizzato la parte relativa al “Soil washing” di cui

si dirà.

Il progetto sopraccitato prevede un intervento della durata di 19 mesi (13 di dragaggio più 6) con trattamento dei sedimenti classificati C e D con il metodo sperimentale del “Soil wasing” presso l’Isola della Colombaia (stessa collocazione prevista per il progetto in oggetto) per declassificarli in A e B, trasferimento al sito di immersione dei sedimenti A e B compresi quelli declassificati da C e D (lo stesso individuato per il progetto in oggetto) e per i sedimenti non declassabili, trasferta via mare presso siti di deposito individuati nell’agrigentino.

Risposta: Si premette che non si comprende quale sia il nesso tra il progetto nostro ed un progetto diverso che ha seguito una procedura diversa che è stato approvato, le prescrizioni imposte al progetto definitivo sono state dichiarate ottemperate, è stato appaltato ed in fase di cantierizzazione, e si evidenzia che l’affermazione “La Regione Sicilia ha reso parere favorevole (n.46/2022) con diverse prescrizioni e non ha autorizzato la parte relativa al “Soil washing” di cui si dirà” è FALSA.

Infatti, non corrisponde al vero che la Regione non ha approvato l’attività di soil washing ma nell’approvare il progetto nella sua interezza ha emanato alcune prescrizioni che l’AdSP vigilerà che siano ottemperate sia in fase di progettazione esecutiva che di realizzazione delle opere.

Si sottolinea, inoltre, come la Regione Siciliana abbia dato parere positivo allo sversamento a mare dei sedimenti dragati di categoria A e B e nello stesso punto in cui si ritiene di sversare a mare i materiali proveniente dal dragaggio di questo progetto (volumi di gran lunga inferiori)!!!

Si evidenzia, inoltre, che il decreto di approvazione della Regione prevede prescrizioni per nulla pesanti ma assolutamente logiche e fattibili.

Si ritiene, quindi, che anche per questo progetto non ci saranno problemi ad approvare un sito di sversamento che ha già ricevuto un così

importante ed autorevole parere positivo.

In relazione alla tecnologia del Soil Washing l'E.G. sa bene (o dovrebbe sapere) che il decreto di V.Inc.A. ha approvato il progetto nella sua interezza ed ha, giustamente, rinviato ad altra procedura l'autorizzazione alla campagna dell'impianto mobile che sarà utilizzato dall'Impresa aggiudicatrice (solo oggi conosciuta a conclusione della gara di appalto) che evidentemente avrà le sue caratteristiche, utilizzerà una specifica tecnologia e, quindi, dovrà obbligatoriamente essere oggetto di specifica procedura.

Né tanto meno oggi è possibile indicare in progetto uno specifico mezzo mobile perché questa indicazione potrebbe essere individuata come un'alterazione alla normale e trasparente procedura di gara in quanto obbligherebbe le imprese che utilizzano un'altra tecnologia a non partecipare, individuandosi, quindi, come una turbativa d'asta.

Da quanto detto si evince che è inaccettabile che l'EG faccia passare il messaggio che il soil washing sia stato bocciato dalla Regione quando il parere da Essa rilasciato è chiarissimo sul punto ed ha approvato il progetto nella sua interezza, rinviando l'approvazione della campagna del mezzo mobile di soil washing quando, aggiudicata la gara, l'Impresa aggiudicatrice dovrà, secondo la norma vigente (evidentemente non conosciuta dall'autrice del parere), presentare tutte le specifiche tecniche del mezzo utilizzato, l'efficacia della tecnologia e le emissioni da esso causate.

In merito agli interventi previsti da questa AdSP presso il molo a T e la banchina Garibaldi, si specifica che gli stessi sono inseriti nel Piano Triennale dei Lavori Pubblici dell'ente ma non sono oggetto di alcun finanziamento ed infatti non sono compresi tra le previsioni per l'anno 2022.

Come infatti specificato sopra, la chiave di lettura del suddetto Piano Triennale dei Lavori Pubblici deve essere ascritta esclusivamente alle previsioni dell'anno 2022 poiché quelle relative agli altri anni al momento

non sono finanziate o sono in attesa di finanziamento.

Si specifica comunque che nel caso in cui l'AdSP volesse effettivamente procedere alla loro esecuzione avvierà specifiche procedure di VIA-VAS e contestuale Vinc.A, come previsto dalla vigente normativa ambientale, in cui terrà in conto della loro influenza cumulata con i rimanenti interventi, ivi compreso quello in oggetto.

In ogni caso dalla disamina eseguita a pagg. 50-70 non vi sono impatti cumulativi con gli altri progetti presenti nel Piano Triennale

Tra le altre, in una nota precedente si era evidenziato che dalle mappe del progetto risultava che il transito dei mezzi navali per Agrigento ricadeva in prossimità delle Isole Egadi (AMP, ZPS, ZSC), pertanto andava valutato anche tale aspetto stante il rischio incidenti.

Risposta: Anche in questo caso l'affermazione dell'E.G. non corrisponde al vero in quanto sa bene che:

- ⇒ la nota a cui si riferisce non è attinente all'iter autorizzativo del nostro progetto ma a quello di dragaggio di competenza regionale,
- ⇒ **la Regione, nell'ambito di quella procedura, letta la suddetta nota, ha ritenuto la stessa completamente errata nei contenuti,**
- ⇒ **la Regione ha approvato il progetto a fronte di un parere negativo dell'E.G., purtroppo assolutamente immotivato ed erroneo.**

VINCA

Il progetto “Dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani” non è citato né a seguire è indicata (e valutata) la sommatoria con le attività previste nel progetto in oggetto, né si fornisce l'informazione se esse siano contemporanee o consecutive. Anche la durata di interventi diversi (o loro sovrapposizione)

incide sulle componenti ambientali e capacità di carico dell'ambiente.

Solo nella VINCA relativa al sito di immersione (elaborato SNC-PU-AMB-RE-01-01_B-signed-signed Studio di incidenza ambientale sversamento a mare) vi è un cenno a questa parte del progetto e solo relativamente all'autorizzazione dell'Ente Gestore del sito Natura 2000 ottenuta per l'intervento presso il sito di immersione (pag. 1) "Si premette che il sito di immersione è lo stesso che è stato scelto per un altro progetto dell'Autorità Portuale e che ha avuto, nell'ambito della procedura di incidenza ambientale, parere positivo dell'Ente Gestore, che si allega."

*In assenza di alcuna informazione sui due progetti nell'ambito del medesimo territorio, non è dato sapere se i mesi previsti per il progetto parzialmente approvato dalla Regione in procedura VINCA n. 1262 – ovvero 19 mesi – sia contestuale o consecutivo a quello in oggetto per il quale il cronoprogramma riportato a pag. 52 della VINCA e pag. 262 dello SIA prevede **30 mesi** di lavorazione **o 15 mesi** come da elaborato PE-2021-CPL-signed-signed CronoProgramma lavori (e pag. 138 della Relazione Tecnica Generale).*

*Le voci indicate nei cronoprogrammi riportati negli elaborati sopraccitati sono uguali, **cambiano i mesi che raddoppiano nella VINCA e nello SIA (30 anziché 15).***

Nessun cenno né valutazione a seguire, per gli altri progetti programmati dalla stessa AdSP, "nuovo terminal multipurpose al Molo T", "rettifica banchina Garibaldi", entrambi in ambito portuale afferente al sito Natura 2000 (Canale di Mezzo).

Risposta: Tutti gli studi eseguiti a supporto del presente progetto hanno tenuto in conto del sopraccitato "Progetto di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani" in quanto tale intervento è stato autorizzato per gli aspetti ambientali e finanziato

nell'ambito del PNRR e dunque verrà realizzato.

Al contrario, gli interventi di rettifica della Banchina Garibaldi e del nuovo terminal presso il molo a T non sono finanziati ed in ogni caso non creano impatti cumulativi con il nostro progetto.

Ulteriori motivazioni al riguardo sono state già fornite sopra (pagg. 50-709 e non vengono qui ripetute.

Si formulano affermazioni non vere ed in parte apodittiche.

Infatti, come detto precedentemente, le modellazioni relative all'erosione costiera tengono conto del nuovo fondale che verrà delineato da entrambi i progetti e la V.Inc.A., come riconosciuto dagli stessi estensori del parere, ha tenuto conto del progetto di dragaggio, valutando e escludendo una possibile sinergia tra i due progetti.

Per quanto riguarda i progetti “nuovo terminal multipurpose al Molo T” e “rettifica banchina Garibaldi”, appare del tutto errata l'affermazione che tali opere afferiscono al Canale di Mezzo perchè sono interventi ubicati dalla parte opposta del porto rispetto all'area protetta ed a distanza tale da non poter interferire negativamente con la stessa anche in relazione alla tipologia di lavori progettati.

Comunque, si rileva l'insistenza di riferire su interventi ad oggi solo programmati ed ancora in fase di progettazione e quindi non definiti, azione questa solo intesa a trovare motivazioni inesistenti.

Comunque, il nuovo terminal sarà realizzato nella parte opposta del porto rispetto all'area protetta, in corrispondenza dell'abitato di Trapani ed in un periodo del tutto diverso da quello in cui verrà realizzato l'intervento di demolizione del molo Ronciglio, per ovvi motivi di gestione del porto.

Come detto prima, quindi, non potrà avere alcun impatto cumulativo né in fase di realizzazione, né in fase di esercizio con le opere in procedura.

Lo stesso dicasi per il progetto di rettifica della banchina Garibaldi

anch'esso ubicato nella parte opposta del porto rispetto all'area protetta e che verrà realizzato in tempi diversi rispetto alle opere in procedura.

Anche le finalità dei due progetti non hanno nulla a che fare con quanto in procedura e soprattutto con il Canale di Mezzo che non subirà alcuna interferenza dai lavori citati.

Si ricorda sempre che le acque del porto non dovrebbero già oggi entrare all'interno delle saline proprio perché la loro qualità, a prescindere dai lavori in progetto, non sono idonee alla produzione del sale, per cui tutto questo soffermarsi sul Canale di Mezzo appare solo strumentale per confondere le idee al gruppo referente della CTVIA inserendo elementi di valutazione del tutto errati.

In ogni caso si ribadisce che la qualità delle acque del porto non subiranno nella maniera più assoluta alcuna modifica dal nostro progetto.

Saremmo curiosi di capire sulla base di quali elementi tecnico-scientifici l'E.G. ritiene il contrario.

SIA

Anche nello SIA manca una valutazione congiuntamente al progetto di **“Dragaggio dell’avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio del porto di Trapani”** e ad altri interventi/piani/progetti.

Vi sono solo cenni ad esso e solo e relativamente alla parte progettuale di immersione dei sedimenti:

pag. 237 *“I sedimenti che risulteranno al di sotto dei limiti normativi A e B post trattamento saranno quindi reimpiegati per la immersione in mare nello stesso sito utilizzato per il progetto di dragaggio dell’area portuale, (..)”*; (in originale non in grassetto);

pag. 296: **“4.3.2.4 Gestione dei sedimenti dragati – Immersione a mare** - Come espresso nei capitoli precedenti in merito alla gestione dei sedimenti è prevista il riutilizzo degli stessi per la quota parte di dragaggi i cui risultati analitici (anche a valle di trattamento con soil washing) sarà conforme alle normative vigenti per la immersione a mare.

Il sito di riutilizzo è lo stesso sito utilizzato in occasione del progetto di dragaggio del porto.”).

A questi unici riferimenti al progetto di dragaggio dell’avamposto (e relativi al solo sito di immersione dei sedimenti) non è accompagnata nessuna informazione sulla temporalità dei due interventi nell’ambito portuale né sulla possibile sommatoria degli impatti e/o durata consecutiva (e relative valutazioni sull’ambiente e le attività produttive). Analogamente non si rinviene nulla in merito agli altri progetti programmati *“nuovo terminal multipurpose al Molo T”, “rettifica banchina Garibaldi”*.

Risposta: – L’intervento di dragaggio già approvato e finanziato è stato appaltato e dunque verrà avviato a breve.

L’intervento in oggetto invece verrà avviato dopo quello di dragaggio.

Per tale ragione è esclusa la contemporaneità.

Il piano di gestione dei sedimenti del “Progetto di dragaggio dell’avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio”, approvato dalla Regione Sicilia, è stato predisposto dall’Università KORE di Enna tenendo conto di tutti i sedimenti potenzialmente interessati dai dragaggi nel porto di Trapani, ivi compresi quelli relativi al salpamento del molo Ronciglio.

Per quanto riguarda gli interventi nel molo a T e nella banchina Garibaldi si rimanda a quanto specificato sopra (interventi non finanziati eventualmente oggetto di specifica procedura ambientale).

Si ripetono in maniera del tutto inutile le stesse osservazioni fatte in precedenza, come se il ripeterle le rende più solide scientificamente, senza considerare che se un’affermazione è errata tale resta anche se ripetuta n volte.

Anche in questo caso si fa sempre lo stesso elenco di progetti senza indicare minimamente quali potrebbero essere le interferenze e/o gli impatti cumulativi di opere di tipologia del tutto diversa, situati nella parte opposta del porto, a distanza dalla riserva e dall’area di interesse del presente progetto tali da non potersi minimamente individuare alcun cumulo, anche in relazione alla non contemporaneità, per ovvi motivi di gestione del porto, degli interventi ma l’Ente Gestore in questo come in altri casi non motiva in alcun modo il perché di questa elencazione e quali possono essere anche solo teoricamente le interferenze tra i vari progetti elencati.

C) LA POSIDONIA OCEANICA

Non si fa riferimento approfondito alla Posidonia oceanica pur presente (vedasi a seguire) e pur indicata come specie nel formulario Natura 2000 della ZSC e come Habitat nel formulario Natura 2000 della ZPS.

Nel riporto parziale degli habitat di cui alla ZSC (ma non della ZPS) “Frase diagnostica degli habitat in Italia” da pag. 108 a pag. 112 (non virgolettati seppur estratti integralmente dal “manuale di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CE dell’Università di Perugia, [Habitat: home page \(unipg.it\)](http://www.unipg.it) citato in bibliografia) non è inserito l’habitat prioritario cod. 1120 né si riporta un’analisi dello status attuale rispetto all’istituzione del Sito Natura 2000 pur disponendo dell’analisi effettuata nell’elaborato SIA-AL-AMB-RE-01-05-signed-signed biocenosi, di cui viene riportato il riferimento (Pag.. 127 “Il Committente ha dato specifico incarico alla Società Biosurvey ed alla Società Co.L.Mar srl per eseguire le necessarie indagini sulla biocenosi del fondale da dragare. (..)”) e a seguire si riporta la mappa delle **Fitocenosi** (pag. 128). Si vedrà a seguire che la mappa delle Biocenosi non riporta la Posidonia Oceanica.*

*Si rileva solo a pag. 133, con rassicurazioni su una eventuale successiva ripresa della Posidonia ove fosse interessata dall’intervento “A causa del dragaggio, non ci sarà sottrazione dell’habitat di prateria a Posidonia Oceanica, poiché si trova all’esterno del perimetro dell’area di dragaggio e dell’area protetta. L’eventuale sottrazione di piccoli lembi isolati o periferici può considerarsi un impatto reversibile: **molto probabilmente**, infatti, al termine dei lavori si potrà avere, nel tempo, il ritorno della prateria, in quanto le condizioni mesologiche saranno favorevoli a una ricolonizzazione spontanea del fondale”. (in originale non in grassetto).*

A pag. 23 della VINCA vi è la mappa dell’area di dragaggio, dove è

riportata la Posidonia oceanica:

Non viene fornita alcuna informazione sulle acque derivanti dal trattamento del Soil washing in prossimità dell'isola della Colombaia (ZSC) presso cui è presente un altro importante posidonieto e sui possibili effetti anche a distanza da essa e il posidonieto presente lungo la costa e a ridosso del molo Ronciglio, senza considerare la durata, la frequenza e la circolazione idrica nel bacino portuale, sia del singolo progetto che congiuntamente all'altro.

Pur facendo parte a tutti gli effetti del progetto, nella VINCA, come già riportato a pag. 6 di questa nota, viene escluso tale aspetto progettuale sulla base del ricadere “all'interno del sedime aeroportuale” e “assimilabile agli impianti di pertinenza portuale” nonché potendo in fase di Verifica di Assoggettabilità a VIA regionale, agire con misure di mitigazione/ottimizzazione, laddove la procedura di VAV lo dovesse evidenziare. Si evidenzia che in ogni caso le mitigazioni non elidono gli impatti, semplicemente, ove realmente efficaci lo mitigano.

Al di là di questo, nella VINCA non si considera non solo la sommatoria con l'altro progetto, ma neanche con l'attuale condizione dell'ambito portuale e relative attività (e criticità) ed effetto cumulo.

Non si è tenuto conto che la VINCA deve analizzare tutte le fasi progettuali (e di esercizio) previste nel progetto:

Lo scarico di acque derivanti da depurazione di sedimenti con diverse sostanze inquinanti, non può non essere analizzato “congiuntamente con altri piani e/o progetti”. Durata, frequenza, qualità sono determinanti soprattutto su una fanerogama che ha, tra le cause di rarefazione e scomparsa il degrado della qualità dell'ambiente idrico. Il rispetto dei limiti tabellari non è sinonimo di sopravvivenza certa, limiti calibrati su salute umana e non su specie animali e vegetali che dispongono di diversa capacità

di assimilazione e di resistenza alle sostanze inquinanti.

Trattasi peraltro di ben 87 mila tonnellate per il progetto di “dragaggio dell’avamposto e aree a ponente dello sporgente Ronciglio”, e di 43’463 ton del progetto in oggetto (pag. 119 della Relazione Tecnica Generale elaborato “PE-2021-RG-signed-signed relazione tecnica generale”). Ovvero, circa 130.463 tonnellate di acqua derivanti da procedimento di depurazione.

Altro riferimento alla Posidonia oceanica riportato nella VINCA è alla scelta dell’opzione di progetto che secondo quanto riportato in più elaborati è quella che non interferisce (direttamente) con la Posidonia (pag. 18, pag. 20/21).

La Posidonia oceanica è citata come presente nello SIA (pag. 231, pag. 233/234) e rilevata formalmente nel censimento nazionale del Ministero della Transizione Ecologica (cod. 10 Sicilia [Natura Italia - Cartografia Praterie Posidonia](#); [Natura Italia - Dettaglio Geostazioni-Posizione da Punta Ligny a punta San Teodoro](#)).

Risposta: *Non è chiara l’obiezione relativa alla Posidonia oceanica, si afferma infatti che è considerata nello studio di incidenza ma non si esplicita perché questo non sia sufficiente.*

Intanto appare FALSO il fatto contestato di non avere studiato in maniera approfondita la Posidonia oceanica, che, invece, è stato oggetto, da parte di una società altamente qualificata, di studi, analisi, indagini in situ ed in laboratorio di grande dettaglio che hanno portato alla redazione di una mappa molto precisa della presenza della stessa.

*Andando incontro all’autrice del parere e ai suoi evidenti limiti nella comprensione del testo scritto, **si ribadisce che le attività del Ronciglio non interessano direttamente l’habitat Praterie di fanerogame marine**, la cui presenza e estensione è nota e riportata nello studio, come per altro*

riconosciuto nel parere.

Ci si permette, inoltre, di far sapere all'autrice del parere (evidentemente non esperta nel settore) che *il riferimento alla resilienza dell'ecosistema della Prateria nelle condizioni mesologiche date è supportato da una vastissima letteratura, evidentemente ignorata dalla redattrice del parere.*

Si cita a supporto di quanto sostenuto nello S.Inc.A. relativamente all'assenza di incidenza: *ISPRA 2014 e le considerazioni sulla resilienza da parte dei rizomi ortotropi della Prateria di Posidonia alla temporanea presenza di limitate quantità di sedimento*, quali quelle che potrebbero interessarla da un'eventuale perdita incidentale durante la demolizione del Ronciglio, *che si ricorda ancora non interessa la Prateria.*

Riguardo alla mancanza di studi recenti sulla *Posidonia oceanica*, si ricorda *che è stato eseguito un rilievo specifico originale*, i cui risultati sono stati alla base della VinCA.

In relazione all'habitat 1120 si fa presente che non è presente nella ZSC ITA010007, l'autrice del parere ignora evidentemente anche il Formulario Standard dell'area Natura 2000, mentre è presente nella ZPS ma molto distante dall'area di progetto e tale da non poter subire alcuna incidenza negativa.

Si torna, inoltre, a ribadire, come già avvenuto in altra occasione, che i testi inseriti nello S.Inc.A. sono definizioni ufficiali, quale a esempio la Frase Diagnostica degli habitat, quindi note a tutti e che pertanto non richiedono l'uso del testo tra virgolette ma solo un diverso carattere e la citazione in bibliografia, come dovrebbe essere risaputo, qualora si avesse una pur minima frequentazione della letteratura scientifica.

Inoltre, sul litorale adiacente all'area di intervento è presente la Calendula maritima Guss., protetta anche da Decreto del Presidente della Regione (D.P. 13/09/2019, pubblicato sulla G.U.R.S. n. 46 del 11/10/2019) la cui ecologia risulterebbe strettamente connessa alla presenza di Posidonia spiaggiata.

Non si rileva alcuna valutazione su di essa anche in relazione al cantiere posto in adiacenza e relativa emissione di polveri/inquinanti, rischio incidenti, ma solo come presenza nell'area protetta in area prossima, escludendo senza alcuna analisi e dato (anche sulla stessa popolazione presente), qualsiasi impatto su di essa.

In assenza di valutazione “congiuntamente” con anche solo l'altro progetto presentato dallo stesso Proponente, non è valutato l'effetto sommatorio (o prolungato, ove gli interventi fossero consecutivi e non contestuali) sia dei mezzi in lavorazione per uno e/o entrambi sia congiuntamente con il traffico navale e terrestre “ordinario” oltre che con quello presumibilmente atteso (“messa in esercizio della banchina Ronciglio”), senza considerare quello crocieristico e delle attività private presenti in ambito portuale.

Risposta: Lo studio idraulico marittimo allegato al progetto dimostra la stabilità della linea di costa per effetto a seguito dell'esecuzione dell'intervento.

Di conseguenza, la Calendula marittima presente sulla spiaggia emersa non subirà modifiche a seguito dell'intervento ***ma al contrario un impatto positivo.***

Per quanto riguarda il traffico previsto, si specifica ancora una volta che l'intervento in oggetto non comporta un aumento di traffico ma una ottimizzazione di quello attuale.

La semplice adiacenza del Ronciglio agli habitat in argomento non è sufficiente a definirne l'impatto.

Nello specifico si è tenuto conto nell'analisi dell'incidenza delle attività di cantiere, degli effetti di inquinamento da polveri o scarichi dei mezzi, e ne sono state previste le sufficienti misure atte a garantire l'assenza di incidenze negative.

Sul traffico navale e terrestre si tornerà in seguito.

Non viene considerato il rischio di possibili incidenti, ivi inclusa l'eventuale possibilità di mal funzionamento e/o guasto del sistema per contenere la torbidità durante delle attività di dragaggio, senza considerare altri aspetti che sicuramente si garantirà di evitare, non vi è dubbio, ma come è noto, gli incidenti possono comunque accadere anche con le migliori tecniche e attenzioni poste in essere.

Risposta: I sistemi di contenimento della torbidità sono di tipo fisso (panne) nei pressi della costa e sono invece di tipo a bolle d'aria nell'avamporto e nell'imboccatura portuale.

Entrambi i sistemi saranno periodicamente controllati al fine di garantirne l'efficacia.

Ciononostante, il monitoraggio della torbidità, eseguito in tempo reale, consentirà di evidenziare eventuali criticità che si dovessero presentare ed in tal caso verrà immediatamente interrotta l'attività in corso che ha causato il problema.

Altri elaborati

*In ultimo, pur essendoci mappe specifiche con indicazione della Posidonia oceanica anche in prossimità del sito oggetto di progetto, si rileva che **nell'elaborato SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità** che dovrebbe – appunto – evidenziare la biodiversità, tutta, si riporta solo la mappa delle Biocenosi dalla quale non risulta presente la Posidonia oceanica (pur essendo una biocenosi a tutti gli effetti, pag. 12 del file, TAV 10), non riportando quella sulle Fitocenosi:*

La Posidonia oceanica nell'elaborato che dovrebbe riportare la biodiversità, tutta, viene indicata solo presso il molo Colombaia (lato ovest), TAV 12 (elaborato SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità).

Anche nella mappa più dettagliata dell'area di progetto, non si rinviene la Posidonia oceanica che pure è rappresentata nell'elaborato PE-2021-ZA22F7CBE0-SA-7-signed-signed Fitocenosi dei fondali portuali (non inserita nell'elaborato specifico sulla biodiversità) e dichiarata presente a ridosso del molo nello SIA e nella stessa VINCA oltre che nella Relazione Tecnica Generale:

Risposta: La mappa presente nell'elaborato di progetto “SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed.pdf” fa riferimento ad uno studio morfologico con side-scan sonar eseguito dalla Colmar srl, società esperta in ambito geologico ma non biologico.

Tale studio aveva evidenziato la presenza di vegetazione che la stessa Colmar aveva indicato come Cimodocea.

A seguito del suddetto studio morfologico, questa AdSP ha affidato alla Biosurvey srl (spin-off universitario della facoltà di biologia dell'Università di Palermo) uno specifico studio sulla biocenosi eseguito mediante ispezioni e videotrasetti eseguiti da Biologi marini abilitati. I risultati di quest'ultima

indagine approfondita ha evidenziato la presenza di Caulerpa Taxifolia e Posidonia Oceanica, come mostrato nel documento allegato al progetto “*PE-2021-ZA22F7CBE0-SA-7-signed-signed.pdf*”.

Si specifica dunque che le mappe n. 10 e 12 allegate al documento “*SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed.pdf*” risultano imprecise ai fini biologici in quanto finalizzate esclusivamente alla stima della morfologia del fondale.

Per gli aspetti biologici si deve fare esclusivo riferimento al sopramenzionato studio della biocenosi eseguito dalla Biosurvey srl.

In relazione agli impatti sulla Prateria di Posidonia vale quanto riportato nelle precedenti risposte.

D) SOIL WASHING

VINCA

Sia il progetto del “Dragaggio dell’Avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio” sottoposto a procedura VINCA regionale codice n. 1262 che il progetto in oggetto del “salpamento della Diga Ronciglio e dragaggio dei fondali antistanti” prevedono il trattamento mediante la tecnica sperimentale del “Soil washing” - dei sedimenti classificati come C e D per declassificarli in A e B.

Il trattamento dei sedimenti classificati C e D per declassificarli comporterebbe destinazione finale diversa.

*E’ evidente che sia per il progetto oggetto di procedura VIA presso il MiTE che per quello con procedura VINCA regionale, che non ha autorizzato il “Soil Washing” demandato ad altra procedura, siano essi contestuali o consecutivi **l’aspetto degli effetti derivanti dalla durata, frequenza, periodicità, accumulo dello scarico delle acque nel bacino non è stato oggetto di alcuna valutazione.***

Risulta pertanto assente per entrambi i progetti pur potendo avere effetti diretti e/o indiretti su habitat e specie e pur dovendo nella procedura VINCA includere tutti gli aspetti progettuali, a prescindere dalle procedure autorizzative eventualmente distinte.

Inoltre, non si rileva in tutta la VINCA la quantità di sedimenti di dragaggio da sottoporre a trattamento di Soil washing.

Risposta: Il Piano di Gestione dei sedimenti, redatto dall’Università KORE di Enna nell’ambito del progetto di dragaggio, comprendeva la gestione dei sedimenti portuali relativi all’escavo esteso a tutto il porto di Trapani. Il presente intervento è dunque compreso in tale piano di gestione.

A tal proposito occorre ribadire che l’E.G. omette di informare il MiTE che il progetto di dragaggio, tante volte citato dallo stesso, spesso a

sproposito, ha ottenuto l'autorizzazione da parte dell'Autorità Competente (Regione Siciliana, previo parere della CTS), anche riguardo la procedura di V.Inc.A. tanto da essere stato già appaltato.

Infatti, nel parere della CTS e nel provvedimento di V.Inc.A. con cui si approva il progetto di dragaggio con prescrizioni, oggi ottemperate, la Regione ha ritenuto, evidentemente, non motivata e non giustificata la contrarietà dell'E.G. e ha ribadito la non correttezza delle argomentazioni ai tempi formulate dall'E.G. che, ingiustificatamente, in più punti riporta integralmente anche nel presente parere, ignorando le controdeduzioni che la stessa Regione, per il tramite della propria CTS, aveva fatto alle errate obiezioni dello stesso E.G.

In ogni caso si ribadisce, che al di là del fatto che la norma prevede un'autorizzazione specifica al mezzo mobile che realizzerà il soil washing, a differenza di quanto sostenuto dall'E.G., lo studio di incidenza ambientale e le sue conclusioni anche in relazione a tale tecnologia non sono state una semplice formalità burocratica ma l'esito di una specifica valutazione che ne ha definito i caratteri qualitativi e quantitativi per essere svolta entro tali limiti, senza conseguenze per l'ambiente.

Inoltre, si ricorda all'autrice del parere qualora questo aspetto Le fosse sfuggito che i valori limite dell'Allegato Tecnico al D.M. 173/2016 "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini", entro cui devono ricadere le concentrazioni degli inquinanti, tengono conto della compatibilità con la flora e la fauna marina e quindi il rispetto di tali limiti rende compatibile lo sversamento a mare dei sedimenti dragati senza impatti sull'ecosistema.

SIA

Analoga assenza sia di valutazione congiunta sia singolarmente, si rileva nello SIA anche relativamente agli effetti del trattamento mediante Soil washing sull'ambiente.

Inoltre in entrambi gli elaborati non si tiene conto né si relaziona in merito, che il pontile presso cui sarebbe allocato il pontone per le operazioni di Soil washing, è limitrofo ad una porzione di ZSC e presenta un esteso posidonieto. Non è valutato neanche per esso, l'effetto dello scarico delle acque derivanti dal trattamento, che non possono oggettivamente essere esenti da residui di sostanze inquinanti. Non si mette in dubbio che esse siano entro i limiti di legge e che il monitoraggio previsto attenzioni eventuali sforamenti, ma per gli aspetti prettamente ambientali il rispetto di essi prescinde e deve essere considerata - con obiettività e dati scientifici - la frequenza degli scarichi, la qualità, la durata nel tempo, la circolazione delle acque, la capacità di carico dell'ambiente e delle specie in esso presente. Aspetti dirimenti ad oggi ancora assenti.

Inoltre non si rileva in tutto lo SIA la quantità di sedimenti da sottoporre a trattamento di Soil washing.

Solo dalla Relazione Tecnica Generale (elaborato PE-2021-RG-signed-signed relazione tecnica generale) si apprendono i volumi dei sedimenti da dragare

Anche se “depurata” l'acqua potrebbe contenere elementi non elidibili, di cui non si è valutata la qualità/quantità/frequenza/durata/sommatoria e capacità di tolleranza delle diverse specie e habitat presenti, pur riportando in tabelle (pag. 17, pag. 20 elaborato PE-2021-ISP-4-signed-signed Analisi e prove di laboratorio per la valutazione di fattibilità di un sistema di trattamento di sedimenti marini) gli elementi inquinanti presenti nelle classi C e D ed E (la classe E è specificato che non sarebbe oggetto di

dragaggio).

A parere dello scrivente Ente Gestore a maggior ragione, non fornire alcuna informazione e a seguire, valutazione, su quantità, frequenza, durata, circolazione acque oltre che contestualità e/o consecutività con l'altro progetto, e capacità di carico degli elementi naturali diventa aspetto estremamente critico la cui lacuna deve essere colmata a prescindere dalle procedure separate.

Non è stato considerato, parimenti, il rischio incidenti.

Risposta: *Si specifica ancora una volta che l'impianto non causa intorbidimento delle acque*

In relazione al posidonieto, premesso che i dati richiesti sono presenti nello S.Inc.A, si rimanda alle risposte precedenti sullo stesso argomento, considerato che nulla di significativo viene chiesto di diverso dai punti precedenti essendo questa un'ulteriore affermazione ripetitiva.

E) STOCCAGGIO di 18 MILA MC

Nel computo dei volumi da demolire, movimentare, stoccare in loco e riutilizzare si apprende che la quasi totalità del materiale lapideo rimosso per il “salpamento” verrebbe collocato fino a riutilizzo, sul nuovo molo Ronciglio.

*Si tratterebbe di circa 18.000 mc di massi (ciclopici, I, II, III categoria) che verrebbero stoccati sul nuovo molo Ronciglio (in ZPS e ZSC) e in adiacenza con habitat, habitat di specie e habitat prioritari nonché aree di produzione di sale anche per uso alimentare oltre che unica stazione della *Calendula maritima* Guss.*

Risposta: Forse è sfuggito all'autrice del parere, che non è riuscita evidentemente ad approfondire il progetto, che il materiale di demolizione, stoccato temporaneamente nella banchina già realizzata, ***è costituito da massi ciclopici e blocchi in grosse dimensioni di calcestruzzo che per propria natura non possono essere considerati materiale pulverulento.***

Non si produrrà, quindi, alcuna polvere per il temporaneo stoccaggio di questo tipo di materiale e l'opera di mitigazione proposta di tenerlo sempre umido è solo una precauzione che va a vantaggio della sicurezza che ***ANNULLA*** qualunque sia pur minima ed improbabile produzione di polveri.

In relazione alla produzione del sale si è più volte dimostrato che non può esserci alcuna interferenza con il nostro progetto che non impatta in nessun modo con tale attività produttiva in relazione alla produzione di polveri, del tutto inesistente.

Si ribadisce che la misura mitigativa di tenere i massi sempre umidi è solo una precauzione per evitare anche la sia pur minima produzione di polveri che in ogni caso nessun impatto produce alle saline ed alle specie, habitat ed habitat di specie tutelate anche senza tale misura mitigatrice.

La deduzione effettuata analizzando la voce di computo relativa ai

salpamenti di parte della diga Ronciglio “vecchio faro” non è corretta.

Si è, infatti, specificato, sia nella relazione generale, sia sui disegni di cantierizzazione che le aree destinate a temporaneo stoccaggio di materiali saranno utilizzate come deposito temporaneo degli scogli di II categoria, da ricollocarsi necessariamente dopo la realizzazione del nucleo e degli strati filtro della nuova testata, a costituirne la mantellata.

Il volume di tale materiale, così come specificato nel CME alla voce 13, non per nulla 18.000 mc ma è pari a soli 588,07m³, assolutamente compatibile con lo stoccaggio nelle due aree previste con superficie di 100 m² ciascuna potendosi collocare gli scogli con pendenze di 2 su 3 fino all’altezza massima di 4,5 m s.p.c.

La durata dell’intervento complessivo è prevista in 30 mesi (secondo la VINCA e lo SIA) o 15 mesi (secondo l’elaborato PE-2021-CPL-signed-signed CronoProgramma lavori e Relazione Tecnica Generale).

Risposta: La durata prevista dell’intervento è pari a 30 mesi, valore calcolato sulla base della capacità dell’impianto di soil-washing descritto.

VINCA

A pag. 51 si legge:

Terza fase - salpamento da terra e da mare delle scogliere del molo Ronciglio, con stoccaggio temporaneo dei materiali lapidei in Banchina in attesa di ricollocazione sulla nuova testata.

Nelle fasi successive riportate nella VINCA e tal quali nello SIA, non si evince con chiarezza la fase di cantiere in cui avverrebbe la ricollocazione. Si presume avvenga successivamente al dragaggio.

Risposta: La deduzione effettuata non è corretta.

Infatti le lavorazioni sono perfettamente sovrapponibili riguardando aree di fondale portuale adiacenti ma non intersecanti.

Il ricollocamento dei materiali lapidei avverrà non appena salpati per la maggior parte dei volumi interessati (a rifiorimento della testata della diga della Colombaia e della scogliera di difesa del molo a T), senza essere depositati sulla nuova banchina Ronciglio.

Tale operazione sarebbe, infatti, diseconomica comportando lo scarico ed il successivo ricarico della bettolina per disporre il materiale in un'area già disponibile.

Il volume da stoccare sulla nuova banchina è quello necessario a realizzare la mantellata della nuova testata del Ronciglio (588,07 m³ di scogli di II categoria), non ancora formata al momento del salpamento degli scogli.

Tra le mitigazioni proposte, vi sono diversi interventi di “bagnatura” oltre a “barriere” per ridurre la dispersione delle polveri.

*Si evidenzia che pur nella consapevolezza che **le mitigazioni possono appunto mitigare, ma non elidere**, senza dati oggettivi e senza alcuna certezza scientifica, nella VINCA si riconduce a nulla l'incidenza sul Sito, pur adiacente a sistema ambientale delicatissimo sia per la vegetazione*

(stazione della Calendula maritima Guss) sia per la produzione del sale (vasche di salina produttive adiacenti) senza considerare la ricaduta anche in ambito marino ed effetti a seguire anche su ambito terrestre.

Si tratterebbe di ingenti quantitativi di massi collocati in Sito Natura 2000 e a ridosso di aree di elevatissimo valore conservazionistico oltre che estremamente vulnerabili, con inevitabile diffusione di polveri, senza considerare la movimentazione dei mezzi da e per l'area sia in fase di cantiere che di esercizio.

Risposta: Spiace ripetere che forse è sfuggito all'autrice del parere, che non è riuscita evidentemente ad approfondire il progetto, che il materiale di demolizione, stoccato temporaneamente nella banchina già realizzata, è ***costituito da massi ciclopici e blocchi in grosse dimensioni di calcestruzzo che per propria natura non possono essere considerati materiale pulverulento.***

Non si produrrà, quindi, alcuna polvere per il temporaneo stoccaggio di questo tipo di materiale e l'opera di mitigazione proposta di tenerlo sempre umido è solo una precauzione che va a vantaggio della sicurezza che ***ANNULLA*** qualunque sia pur minima ed improbabile produzione di polveri.

In ogni caso si ribadisce che l'analisi degli impatti legati ai mezzi di cantiere è presente nello SIA ed è particolarmente approfondita, lo stesso dicasi per i mezzi in fase di esercizio ma evidentemente l'autrice del parere non ha avuto la possibilità di farne un'attenta lettura.

Inoltre la bagnatura per le diverse necessità avverrebbe con acqua dolce che può avere effetti anche sulle componenti ambientali.

È risaputo che l'acqua calcare ad esempio, abbatte il ferro.

Risposta: Questa affermazione, oltre che destituita di qualunque fondamento, appare incomprensibile. Perché si dovrebbe utilizzare acqua

dolce e non acqua di mare che si trova a portata di mano?????

In ogni caso si ricorda che:

- si tratta solo acqua nebulizzata che serve a tenere umido il materiale salpato che evaporerà naturalmente,
- non ci saranno fiumi né di acqua dolce né di acqua marina come vorrebbe fare intendere l'autrice del parere;
- non si utilizzerà acqua calcarea.

Non è valutato alcun aspetto dei molteplici effetti che avrebbe lo stoccaggio sia in termini di cumulo, di dispersione delle polveri anche con interventi di mitigazione, sia degli stessi interventi proposti per ridurre l'impatto.

Risposta: Anche in questo caso l'autrice del parere fa affermazioni terroristiche facendo immaginare scenari terrificanti ma non si comprende quali possano essere “*i molteplici effetti che avrebbe lo stoccaggio sia in termini di cumulo, di dispersione delle polveri anche con interventi di mitigazione, sia degli stessi interventi proposti per ridurre l'impatto*”.

Impossibile rispondere a tali affermazioni incredibilmente errate che stravolgono la realtà!!!!!!

Le indicazioni fornite riguardano le best practice per la buona gestione di un cantiere.

I cumuli previsti saranno perlopiù formati da massi di grandi dimensioni che non comportano la dispersione di polveri e saranno accantonati per un lasso di tempo breve, per poi essere trasportati via mare al sito di utilizzo finale.

Le barriere antipolvere proposte sono quindi un'opera di mitigazione preventiva e prevista in via cautelativa per la tutela degli habitat della riserva limitrofa alle aree di cantiere.

In tal senso si tiene a specificare come dalle simulazioni condotte non sono

emerse criticità per la salvaguardia degli habitat e che tali opere di mitigazione sono un ulteriore elemento di tutela.

Per quanto concerne invece, la bagnatura dei cumuli, stante le criticità evidenziate si prevede l'utilizzo di teli mobili antipolvere a copertura dei cumuli.

*Ancorché si rassicuri sull'altezza dei cumuli (pag. 30 della VINCA, uguale a pag. 259 dello SIA “Per quanto concerne i cumuli per lo stoccaggio temporaneo dei materiali salpati, avranno un'altezza massima di 4.25 spc e dimensioni pari a circa 30 x 30 metri”), non si evince come la stessa possa essere rispettata senza valutarne (ed esplicitarne) la tempistica, considerato che **si tratterebbe di ben 18 mila mc di massi** (ciclopici, I, II e III categoria) che dovrebbero accumularsi, pressochè tutti, in piccoli spazi per come indicati nelle mappe di progetto.*

Inoltre, non viene esplicitato quale sarebbe il “recapito finale” delle varie acque di cantiere di cui alla tabella di pag. 58 che riassume i modelli di gestione del trattamento delle acque, né quantitativi in esso.

Risposta: L'osservazione discende da un'assunzione non corretta dedotta dall'analisi del CME, ossia che tutti i materiali salpati debbano essere stoccati temporaneamente sulla nuova banchina del Ronciglio.

Come detto in precedenza, solo 588,07 m³ dei circa 18.000 m³ di materiale salpato saranno temporaneamente stoccati sulla banchina.

I massi ciclopici disposti sull'attuale testata della diga Ronciglio “vecchio faro” saranno posti in sommità alla diga della Colombaia a rifiorimento di quei tratti oggetto di parziale danneggiamento per dislocamento di alcune unità.

Il resto del materiale in eccedenza sarà disposto lungo la scogliera del molo a T secondo le indicazioni della DL

*Lo stesso elenco delle mitigazioni proposte (pag. 54/56), tranne per l'ultima indicazione specifica (inserimento di barriere anti polveri in corrispondenza del lato dei cumuli che si trovano al confine con la riserva) sembrerebbe generico e non specifico del progetto in oggetto (cfr ad esempio "dovrà essere predisposto un Piano di bagnatura dei cumuli qualora questi debbano permanere all'interno delle aree di cantiere **per più di una giornata**"). (in originale non in grassetto).*

Tale aspetto relativo a parte degli interventi di mitigazione ovvero l'acqua, qualità, quantità, destinazione finale è dirimente per dove si intenderebbe collocare l'area di cantiere e la pressochè adiacenza di habitat prioritari protetti nonché produttivi anche per consumo alimentare. Il tutto, con ambienti e specie strettissimamente connesse alla componente idrica. Inoltre l'immissione di acqua dolce potrebbe alterare la circolazione delle acque salate indispensabili sia per gli equilibri ecosistemici che per la stessa attività produttiva, con effetti anche sulle catene trofiche.

Risposta: Affermazioni ripetitive. Vedi risposta ai punti precedenti

Ove tale "recapito finale" fosse oggetto di ulteriore movimentazione di mezzi da e per il cantiere – senza considerare l'approvvigionamento dell'acqua per la "bagnatura" si rileva che essi non sono quantificati nel computo del traffico veicolare al pari degli altri mezzi di cantiere previsti. Vi è un riferimento nello SIA di cui si dirà in seguito.

*Solo per consentire di avere un ordine di grandezza, si evidenzia che **18 mila mc di materiale equivarrebbero a 1200 camion da 15 mc ciascuno (o 1.000 da 18 mc).***

Risposta: Come detto precedentemente, per la bagnatura dei massi si utilizzerà acqua di mare nebulizzata per cui non si comprende tutta questa

enfasi per un'attività del tutto innocua ed in ogni caso l'analisi degli impatti legati ai mezzi di cantiere è presente nello SIA ed è particolarmente approfondita ma l'autrice del parere non ha letto bene il progetto visto che i massi saranno movimentati sempre all'interno del porto e non saranno utilizzati camion.

L'osservazione discende da un'assunzione non corretta dedotta dall'analisi del CME, ossia che tutti i materiali salpati debbano essere stoccati temporaneamente sulla nuova banchina del Ronciglio. Come detto in precedenza, solo 588,07 m³ dei circa 18.000 m³ di materiale salpato saranno temporaneamente stoccati sulla banchina per una durata presumibile di meno di due mesi.

Non si evince corrispondenza tra il cronoprogramma, la rappresentazione grafica del punto di stoccaggio e le misure indicate in relazione al volume atteso.

Risposta: L'osservazione discende da un'assunzione non corretta dedotta dall'analisi del CME, ossia che tutti i materiali salpati debbano essere stoccati temporaneamente sulla nuova banchina del Ronciglio.

Come detto in precedenza, solo 588,07 m³ dei circa 18.000 m³ di materiale salpato saranno temporaneamente stoccati sulla banchina.

Le aree delle piazzole sono perfettamente compatibili con l'altezza indicata e la disposizione degli scogli con pendenze di 2 a 3.

Parimenti risulta non conforme quanto proposto per l'abbattimento delle polveri, ivi compresa la collocazione di "barriere antipolvere" che di fatto potrebbero anch'esse abbattere il moto eolico indispensabile per la produzione del sale.

Risposta: Affermare che barriere antipolvere di modestissima altezza e

lunghezza possano **ABBATTERE IL MOTO EOLICO** in relazione alla notevole ampiezza delle saline *è un'affermazione talmente assurda da non meritare alcuna controdeduzione.*

Rimandando alle risposte precedenti si specifica che l'utilizzo di telo mobili antipolvere a copertura dei cumuli, risulta essere un intervento di mitigazione sostitutivo alle barriere antipolvere. Tale intervento garantirà la stessa funzione delle barriere antipolvere riducendo allo stesso tempo le potenziali interferenze con il moto eolico necessario per la produzione di sale.

Si ribadisce che la mitigazione mitiga, non elide gli effetti dello stoccaggio di ben 18 mila mc di massi a ridosso di saline attive e litorale con presenze botaniche di interesse conservazionistico elevatissimo oltre che protette specificatamente. Senza considerare gli altri aspetti della cantieristica e della fase di esercizio per la quale non si sono valutati diversi aspetti di cui si dirà in seguito.

Risposta: Siamo costretti a ribadire quanto detto prima.

L'autrice del parere evidentemente ritiene che ripetere sino all'infinito le stesse errate affermazioni possa essere utile a nascondere l'inconsistenza delle stesse.

Per fortuna non è così!!!! Un'affermazione errata tale resta anche se ripetuta all'infinito.

Nello specifico si ribadisce che in relazione alle polveri il materiale di demolizione che verrà stoccato temporaneamente nel molo già realizzato è costituito da massi ciclopici e blocchi in grosse dimensioni di calcestruzzo che per propria natura non può essere considerato materiale pulverulento.

Non si produrrà, quindi, alcuna polvere per il temporaneo stoccaggio di questo tipo di materiale e l'opera di mitigazione proposta di tenerlo sempre

umido è solo una precauzione che va a vantaggio della sicurezza che **ANNULLA** qualunque sia pur minima ed improbabile produzione di polveri.

Come già chiarito i cumuli previsti saranno perlopiù formati da massi di grandi dimensioni che non comportano la dispersione di polveri.

Ciononostante, per minimizzare ogni potenziale interferenza tali cumuli saranno coperti da teli mobili antipolvere.

In riferimento allo stoccaggio del materiale da salpamento si tiene a specificare che l'area di deposito prevista è di tipo temporaneo in attesa che il materiale venga trasportato via mare al sito di utilizzo finale.

Si evidenzia dunque che il quantitativo di 18.000 mc di massi è riferito alla totalità del materiale salpato e non sarà depositato tutto nel medesimo intervallo temporale, ma il suo stoccaggio sarà diluito nel tempo.

Nel non comprendere a quale “realizzazione di opere a verde” si faccia riferimento, preme evidenziare che contrariamente a quanto affermato, per la scelta effettuata per l'area di cantiere non risulta valutata, quanto meno non prioritariamente e non correttamente, la distanza da ricettori sensibili né i vincoli e/o prescrizioni limitative all'uso del territorio, morfologia e valenza ambientale dello stesso.

Di fatto la VINCA non analizza gli effetti della cantieristica con l'obiettività dovuta, non tiene conto degli effetti dello stoccaggio di 18 mila mc di massi in adiacenza a sistemi ambientali estremamente vulnerabili, non tiene conto della sommatoria degli effetti di una ricaduta anche in ambiente marino delle polveri (né su vegetazione né vasche di saline attigue) e congiuntamente con il traffico veicolare e altri aspetti della cantieristica. Non fornisce informazioni dettagliate ed esaustive sulle mitigazioni proposte, in primis la “bagnatura”, in termini di frequenza, durata, qualità e quantità dell'acqua né indica la destinazione finale dell'acqua da

utilizzarsi.

Le affermazioni sulla non incidenza non si basano su dati certi e obiettivi.

Risposta: E' un'affermazione apodittica, quale sarebbe stata l'obiettività dovuta? Espressione generica e inadatta all'indagine scientifica.

La bagnatura e le barriere fisiche sono misure sufficienti e più volte sperimentate per mitigare questi impatti in tantissimi cantieri con problematiche ambientali decisamente più importanti di quelle oggetto del presente documento.

Tale fatto è estesamente provato dai monitoraggi dell'aria effettuati nelle aree di cantiere di un'infinità di lavori anche di proporzioni decisamente più significative di quelle del presente progetto.

SIA

Analogamente lo SIA non approfondisce gli aspetti derivanti dalla inevitabile diffusione delle polveri sul sistema ambientale, diffusione che comunque può essere solo mitigata e non elisa.

Le mitigazioni previste (bagnatura e barriere anti polvere) possono mitigare, ma non escludere a priori gli effetti, soprattutto se prolungati.

Analogamente, si pongono gli stessi quesiti per l'acqua che verrebbe utilizzata per la bagnatura, in assenza di alcuna indicazione e valutazione a seguire su provenienza, qualità, quantità, durata, recapito finale, non trattati nello SIA.

Inoltre spicca il riferimento, nello SIA, alle sole componenti umane (salute) e ai sistemi agricoli, indicati in quanto tali– obiettivamente – come distanti dal sito di intervento anche se il riferimento preciso “agroalimentari” avrebbe dovuto indirizzare ad analizzare le attività alimentari pressochè adiacenti come del resto previsto nell'ambito di uno

SIA.

Si omette completamente di valutare gli effetti derivanti dalla fase cantieristica e dalla fase di esercizio, sulla produzione del sale nelle vasche cristallizzanti adiacenti (finalizzato anche al consumo umano) nelle sue diverse componenti, non solo quelle legate all'indispensabile presenza di vento (conditio sine qua non, non potrebbero altrimenti esistere e soprattutto produrre) ma anche in termini di qualità delle acque ove fosse inevitabilmente diffusa polvere di cantiere, sia essa di origine dai cumuli dello stoccaggio di 18 mila mc di massi che dal traffico veicolare o mediante ricaduta in acqua marina.

Risposta: Nel ribadire ulteriormente che gli impatti del traffico veicolare in fase di cantiere e di esercizio sono stati approfonditamente trattati nello SIA appare del tutto incomprensibile come una eventuale e del tutto improbabile ricaduta di polveri in acque portuali, che certamente non godono di una qualità eccelsa, possano turbare la produttività delle saline il cui prodotto è destinato al consumo umano e si spera non sia legato alle acque portuali che certamente sono cariche di sostanze inquinanti, queste si deleterie per la salute umana.

L'affermazione dell'autrice del parere è quanto meno preoccupante se non fosse del tutto errata

Per quanto concerne la fase di cantiere, come già chiarito i cumuli previsti saranno perlopiù formati da massi di grande pezzatura che non comportano la dispersione di polveri e saranno accantonati per un lasso di tempo breve, per poi essere trasportati via mare al sito di utilizzo finale.

Ciononostante, tra le best practice per la gestione del cantiere è previsto l'utilizzo teli antipolvere a copertura dei cumuli che a differenza delle barriere antipolvere andranno a minimizzare le potenziali interferenze con il moto eolico necessario per la produzione di sale.

Inoltre, si specifica come il materiale di risulta verrà movimentato via mare e pertanto il traffico su strada indotto dalle lavorazioni risulta trascurabile rispetto all'attuale uso del porto.

Per quanto concerne le interazioni in fase di esercizio le simulazioni condotte hanno messo in evidenza come l'esercizio del molo Ronciglio non implichi interferenze con la produzione del sale nelle vasche cristallizzanti adiacenti.

Senza considerare l'aspetto prettamente idrico per le misure indicate di "mitigazione" e gli effetti derivanti dall'esercizio, partendo da una situazione di zero presenza di traffico.

Le polveri potrebbero non solo raggiungere la adiacente salina (e oltre) ma anche veicolarsi attraverso la componente marina, sia dal Canale di Mezzo che da altri canali afferenti, depositandosi sia sui suoli che sulla vegetazione.

Risposta: Purtroppo si continuano a ripetere in maniera ossessiva affermazioni del tutto errate, atte solo a costruire scenari apocalittici del tutto inesistenti.

Si vuole far credere che ci sarà una enorme produzione di polveri ma chiunque abbia una minima esperienza nel settore non potrà che rabbrivire di fronte all'assurdità di queste motivazioni.

Per la risposta vedi quanto più volte detto precedentemente.

Lo studio di impatto ambientale deve contenere elementi sugli aspetti anche ambientali, non solo legati alla salute umana, né può delegare alla VINCA tali aspetti.

Gli aspetti ambientali (tutti) devono essere oggetto dello SIA, la VINCA amplia con specifici riferimenti ai motivi istitutivi del Sito Natura

2000, alle specie e habitat per i quali è stato istituito, in riferimento agli obblighi di conservazione, tenuto conto del Piano di Gestione del Sito Natura 2000, con i dettagli e i contenuti di cui all'Allegato G del D.P.R. 357/97 e smi e alle Nuove Linee Guida VInCA.

Risposta: Tale affermazione, oltre che FALSA è pure offensiva per un gruppo di lavoro che ha studiato con cura ed attenzione tutte le componenti ambientali.

Fare passare il messaggio che lo SIA abbia avuto come oggetto solo la componente ambientale “Salute Umana” è un’azione INQUALIFICABILE e denota solo malafede dell’autrice del parere e l’obiettivo di denigrare ingiustificatamente un lavoro, le cui conclusioni possono essere condivise o meno ma che non è consentito a nessuno di denigrare in maniera così grossolana, soprattutto a chi riveste un ruolo delicato (si ricorda l’autrice del parere che è un Pubblico Ufficiale che deve attenersi ai principi di terzietà e le cui false affermazioni, per di più calate in un parere ufficiale, rivestono una gravità decisamente maggiore rispetto a quelle di un privato cittadino).

Infine in merito alla V.Inc.A. l’osservazione si limita a elencare l’oggetto della stessa in modo inutilmente apodittico e banalmente ripetitivo.

Infine, non risulta che la VINCA abbia ottimamente confermato che l’intervento nella sua interezza non crea alcuna incidenza negativa sulla “salicoltura” citata solo come attività (pag. 12, pag. 97, pag. 106, pag. 120).

Risposta: Di nuovo si afferma senza dimostrazione ed appare del tutto incomprensibile come le attività in progetto possano nuocere alla “salicoltura”, fermo restando che, essendo questa l’attività principale che si attua nella Riserva, ***è stata evidentemente oggetto di valutazione.***

Altri elaborati

Nell'elaborato SIA-AL-BIO-CT-01-01-signed-signed componente biodiversità la quasi totalità delle mappe indica quale area di intervento solo la diga Ronciglio e non anche l'area di cantiere e di esercizio, mentre due mappe (TAV 1 e TAV 7, sotto riportate), indicano – senza legenda – un'area cerchiata in azzurro in dislocazione diversa da quella individuata quale area di cantiere. Si riporta a seguire la distanza dalla zona A della Riserva da noi calcolata con Google Earth, ben inferiore a quella indicata nella mappa (TAV 7) sopra riportata, fermo restando che l'intera area di cantiere e di esercizio confina con la zona B della Riserva oltre a ricadere (l'area di cantiere) in ZPS e ZSC, IBA e RAMSAR:

Risposta: *Si integra con gli elaborati grafici in allegato.*

F) DISCRASIE

Relazione Tecnica Generale

La lettura dell'elaborato "PE-2021-RG-signed-signed relazione tecnica generale" evidenzia località diverse per il collocamento dei "massi ciclopici (..), II e III categoria" e area di cantiere diversa in una parte, mentre riporta presumibile analoga destinazione indicata da VINCA e SIA in altra parte.

A pag. 48 si legge:

I lavori di salpamento avverranno esclusivamente da mare. Infatti, ad eccezione di spazi acquei per l'ormeggio temporaneo di chiatte, pontoni, moto bette e qualsiasi altro mezzo marittimo l'impresa vorrà utilizzare per lo svolgimento dei lavori, l'AdSP non dispone di aree a terra dove impiantare il cantiere. Inoltre, anche la via d'accesso allo sporgente risulta inibita al traffico pesante per la presenza dei beni ambientali, tutelati, delle saline e dell'antistante spiaggia. Ancora, altro elemento da evidenziare con chiarezza è la prossimità all'area dei lavori di fondali ricoperti da posidonia oceanica, specie autoctona protetta (cfr. figura 29). Pertanto, ad eccezione della testata, i lavori di salpamento dovranno avvenire, in avanzamento, dal lato sottoflutto dello sporgente Ronciglio. In ogni caso i lavori dovranno avvenire in ambiente confinato mediante barrieramento galleggiante. Dunque, i lavori di salpamento inizieranno dalla testata, con la rimozione dei massi ciclopici in calcestruzzo (cfr. figura 30), dalla cresta verso il piede della scogliera, e la loro ricollocazione all'interno del porto, secondo le direttive della DL. Si assume qui che i massi siano posti a rifiorimento della antistante diga della Colombaia. Successivamente si procederà al salpamento dei massi di II e III categoria costituenti le mantellate. Tali massi saranno poi posti a rifiorimento ed ampliamento di parte della testata del molo a martello della darsena pescatori.

Successivamente, pag. 52, si legge invece:

Le scogliere della testata di nuova realizzazione sono state progettate con le seguenti caratteristiche (cfr. figura 34):

(...)

- strato di fondazione a perdere in scapoli di pietrame fioriti durante le operazioni di salpamento dello sporgente;*
- nucleo eseguito con materiale salpato di I categoria o in scapoli di pietrame;*
- strato di filtro con scogli di I categoria precedentemente salpati;*
- mantellate in doppio strato in scogli di II categoria precedentemente salpati.*

Non si evince con chiarezza se il “materiale salpato di I categoria”, “scogli di I categoria precedentemente salpati”, e “scogli di II categoria precedentemente salpati” si riferisca a tutto il quantitativo rimosso, a parte di esso, o sia di altra provenienza (o entrambe le possibilità) e se in caso sia parte, se rimane confermato il conferimento in altri siti come indicato a pag. 48. Si fa presente che da pag. 48 a pag. 52 non vi è alcuna spiegazione sulla diversità di destinazione rispetto alla prima formulazione di pag. 48.

Risposta: Nei fatti non esiste alcuna discrasia tra quanto affermato a pagina 48 ed a pagina 52 della relazione generale d'intervento.

Come ampiamente specificato in precedenza e come indicato nel CME, solo 588,07 m³ di scogli di I e II categoria (ossia quelli effettivamente presenti sulle mantellate dell'attuale diga Ronciglio “vecchio fanale”, di cui non si dispone una classificazione dettagliata ma solo un'indicazione desumibile dalle fotografie disponibili dei luoghi) saranno impiegati per la realizzazione della mantellata della nuova testata.

A questi si aggiungeranno 627,22 m³ di materiale salpato di I categoria, ossia pietrame in scampoli effettivamente presenti all'interno dei filtri e del

nucleo dell'attuale diga Ronciglio "vecchio fanale") sarà utilizzato per la realizzazione del nucleo e dei filtri della nuova testata. La restante parte dei volumi salpati sarà conferita, mediante mezzi marittimi, per la quasi totalità sul molo a T.

Solo i massi ciclopici (circa 50 unità) saranno posti a rifiorimento della cresta della mantellata della Colombaia.

Lo SIA e la VINCA collocano l'area di cantiere sulla banchina Ronciglio (che ricade in ZPS/ZSC), e il ricollocamento dei massi sul sito oggetto di smantellamento.

In nessuno dei due elaborati si fa cenno al rifiorimento della antistante diga della Colombaia e al rifiorimento ed ampliamento di parte della testata del molo a martello della darsena pescatori".

Si fa presente che il sito della Colombaia è ZSC e pertanto, ove fosse questa l'opzione o una ulteriore opzione del collocamento dei massi rimossi ("salpati"), avrebbe dovuto essere oggetto di VINCA che comprendesse anche questo aspetto progettuale; analogamente, i flussi di traffico navale ulteriore, da e per sia la Colombaia che la darsena dei pescatori.

Si riporta ad ogni buon fine screen shot dell'elaborato PE-2021-ZA22F7CBE0-ECO-2-signed-signed Fasi di cantierizzazione - Fasi di cantiere sulla nuova banchina Ronciglio (esclusa secondo pag. 48 della Relazione tecnica generale) relativo alla terza fase di cantiere e indicazione su collocazione dei "materiali lapidei" ("sulla nuova testata"):

Risposta: Come più volte ripetuto, solo una piccola parte dei materiali salpati sarà stoccata sulla nuova banchina (588,07 m³), per un tempo inferiore ai due mesi come da cronoprogramma, in attesa di ricollocamento lungo la mantellata della nuova testata.

A pagina 48 sono descritti i collocamenti dei materiali eccedenti quelli necessari la realizzazione della nuova testata che, salvi i criteri di economicità della spesa pubblica, devono prevedere il riutilizzo ove possibile dei materiali pienamente recuperabili.

**G) EMISSIONI INQUINANTI IN ATMOSFERA, QUALITA'
DELL'ARIA ED EMISSIONI ACUSTICHE - SOTTOSTIMA
DEI POSSIBILI IMPATTI**

Non si rileva dalla lettura della VINCA e dello SIA che quanto espressamente richiesto dal Decreto del MATTM in merito all'esercizio della banchina Ronciglio sia stato adeguatamente approfondito e fornito per l'analisi del progetto.

INQUINAMENTO ATMOSFERICO

VINCA

Nella Vinca vi sono diverse pagine sull'analisi delle emissioni in atmosfera. Per quelle navali si evidenzia l'emissione in atmosfera di NO_x, PM10 ed SO₂, analogamente per i mezzi terrestri.

Si fa riferimento a 9 recettori ma non si chiarisce dove siano dislocati (né vi è un rimando ad altro elaborato) e con quale metodologia (durata, raccolta dati, ecc) siano stati acquisiti i dati atmosferici. Si rinviene la mappa solo nello SIA, pag. 374:

Risposta: Nella tabella e nella figura seguenti si riporta la localizzazione dei 9 recettori considerati.

Recettore	Coordinata X(m)	Coordinata Y(m)
R1	286396	4209716
R2	285686	4209738
R3	285294	4209842
R4	284773	4209690
R5	284197	4209827
R6	283763	4209221
R7	283426	4209949
R8	282548	4209665
R9	281641	4210263

Tabella 0-1 Coordinate recettori discreti



Figura 0-1 Localizzazione recettori discreti

- ⇒ Per quanto riguarda i dati meteorologici utilizzati, di seguito si sintetizza l'analisi meteoroclimatica effettuata nello SIA per l'area di studio. Tale analisi è strutturata in due fasi consequenziali:
- ⇒ in primo luogo, è stato analizzato dal punto di vista “storico” il contesto di intervento, attraverso l'utilizzo dei dati meteorologici presenti nell'Atlante Climatico dell'Aeronautica Militare che raccoglie i dati relativi ad un arco temporale di un trentennio (1971 -2000), in modo da permettere la ricostruzione in termini medi dell'andamento meteoroclimatico nell'area di interesse. In particolare, è stata scelta la stazione meteo più vicina all'area di intervento e per la quale erano disponibili i dati necessari alle analisi, ossia la stazione di Trapani Birgi, che è stata ritenuta significativa e rappresentativa delle condizioni meteoroclimatiche dell'area in esame, in quanto, come riporta il documento dell'APAT “Dati e informazioni per la caratterizzazione della componente Atmosfera e prassi corrente di utilizzo dei modelli di qualità dell'aria nell'ambito della procedura di V.I.A.”, le osservazioni rilevate dalle stazioni meteo dell'Aeronautica Militare sono rappresentative di un'area di circa 70 chilometri di raggio;
- ⇒ il secondo passo è l'analisi dei dati meteorologici rilevati dalla stazione di riferimento considerata, che coerentemente a quella scelta per l'analisi

storica, è rappresentata dalla stazione di Trapani. Tali dati sono relativi all'anno di riferimento per le simulazioni modellistiche dell'area di intervento, il 2019, e lo scopo dell'analisi è verificare la coerenza dei dati meteorologici di tale anno con quelli storici. In questo modo è stato possibile validare il dato utilizzato e verificare che le simulazioni effettuate non facciano riferimento ad outliers meteorologici che potrebbero inficiare l'intero processo di analisi.

Senza entrare nel dettaglio, si rileva che le concentrazioni degli inquinanti analizzati rispetto a quelli rilevati (vedasi elaborato SIA-AL-AMB-RE-01-03-signed-signed qualità aria) vengono ritenute ammissibili sia in fase di cantiere che di esercizio della banchina poiché sotto i limiti di legge.

Si desidera evidenziare che (pag. 87) per il PM 10 il recettore con il livello più elevato sia di emissione quotidiana che di media è il recettore n. 9, ovvero quello più prossimo all'area portuale e di percorrenza obbligatoria per essa. Analogamente avviene per le Concentrazioni medie annue di PM10 (stessa pagina 87).

Per l'SO₂ viene riportato solo il dato del ricettore 9.

Non si rileva alcun riferimento agli effetti delle emissioni in atmosfera sulle diverse componenti ambientali, limitandosi a rilevare che le concentrazioni degli inquinanti selezionati rispetto a quelli rilevati (vedasi nuovamente elaborato SIA-AL-AMB-RE-01-03-signed-signed qualità aria) sono entro i limiti di legge.

Risposta: Il rimando alle altre componenti es. Biodiversità è contenuto all'interno delle componenti medesime.

Le simulazioni dell'SO₂ sono state effettuate in considerazione delle sole sorgenti puntuali, relative alle navi posizionate in corrispondenza degli

ormeggi, in quanto il traffico veicolare non rappresenta una sorgente significativa per l'inquinante in questione (come affermato nello SIA). Pertanto, i valori di concentrazione ottenuti da tali simulazioni sono stati stimati solamente presso il recettore più vicino alle sorgenti puntuali, R9, rappresentative del traffico navale presso gli ormeggi, senza considerare gli altri recettori in quanto localizzati in modo da essere rappresentativi degli edifici più vicini al percorso stradale simulato per il traffico veicolare.

Allo scopo di mostrare che le concentrazioni stimate dalle simulazioni effettuate per gli inquinanti analizzati in fase di cantiere (PM10 e PM2,5) e in fase di esercizio (NO₂, PM10, e SO₂) risultano essere al di sotto dei limiti normativi, di seguito si riportano le figure relative agli output ottenuti, presenti come allegato nello SIA.

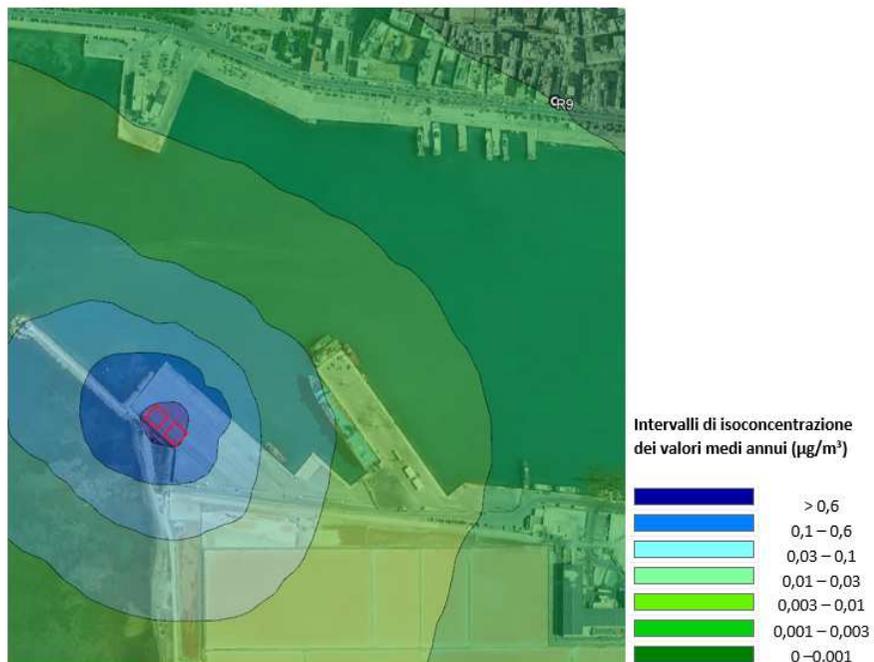
Inoltre, nella Tabella 0-2 sono riportati i limiti normativi relativi agli inquinanti di interesse.

<i>Inquinante</i>	<i>Indicatore normativo</i>	<i>Periodo di mediazione</i>	<i>Valore stabilito</i>	<i>Margine tolleranza</i>	<i>N° superamenti consentiti</i>	<i>Data risp. limite</i>
Biossido di Zolfo SO ₂	Valore limite protezione salute umana	1 ora	350 µg/m ³	-	24	in vigore dal 1° gennaio 2005
	Valore limite protezione salute umana	24 ore	125 µg/m ³	-	3	in vigore dal 1° gennaio 2005
	Soglia di allarme	3 ore consecutive in una stazione con rappresentatività > 100 kmq	500 µg/m ³	-	-	-
	Livelli critici per la vegetazione	anno civile e inverno	20 µg/m ³	-	-	in vigore dal 19 luglio 2001
Biossido di azoto NO ₂	Valore limite protezione salute umana	1 ora	200 µg/m ³	-	18	in vigore dal 1° gennaio 2010
	Valore limite protezione salute umana	anno civile	40 µg/m ³	-	-	in vigore dal 1° gennaio 2010
	Soglia di allarme	3 ore consecutive in una stazione con	400 µg/m ³	-	-	-

<i>Inquinante</i>	<i>Indicatore normativo</i>	<i>Periodo di mediazione</i>	<i>Valore stabilito</i>	<i>Margine tolleranza</i>	<i>N° superamenti consentiti</i>	<i>Data risp. limite</i>
		rappresentatività > 100 kmq				
Ossidi di azoto NO _x	Livelli critici per la vegetazione	anno civile	30 µg/m ³	-	-	in vigore dal 19 luglio 2001
Particolato PM10	Valore limite protezione salute umana	24 ore	50 µg/m ³	-	35	in vigore dal 1° gennaio 2005
	Valore limite protezione salute umana	anno civile	40 µg/m ³	-	-	in vigore dal 1° gennaio 2005
Particolato fine PM2,5	Valore limite protezione salute umana	anno civile	25 µg/m ³	-	-	in vigore dal 1° gennaio 2015

Tabella 0-2 Limiti normativi degli inquinanti analizzati. (Fonte: Allegati XI e XIII D.Lgs. 155/2010)

PM10 – Concentrazione media annua – Corso d'opera



PM10 – Concentrazione massima giornaliera – Corso d'opera

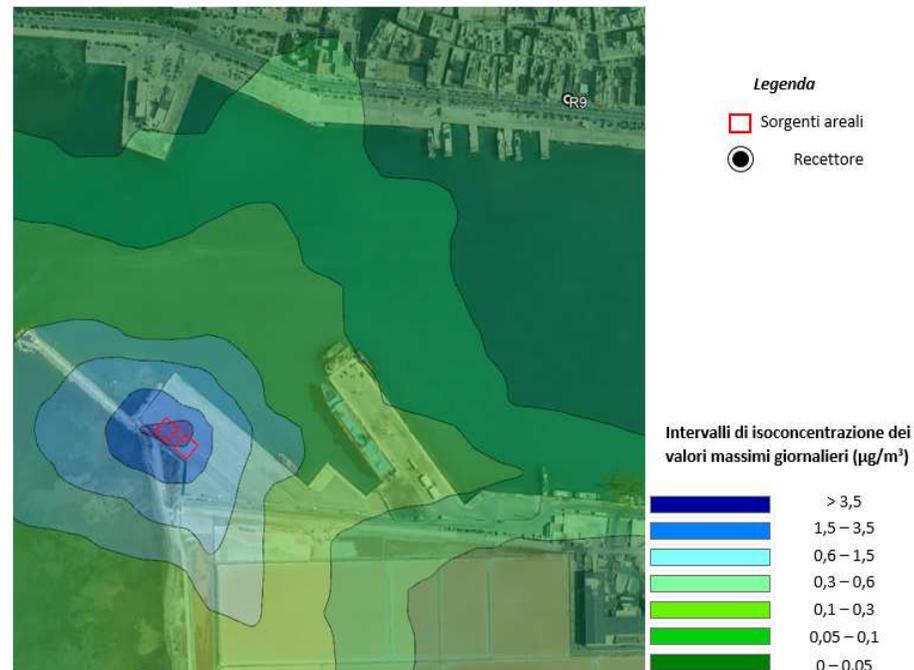


Figura 0-2 Mappe di isoconcentrazione relative al PM10 – Fase di cantiere

PM2,5 – Concentrazione media annua – Corso d'opera

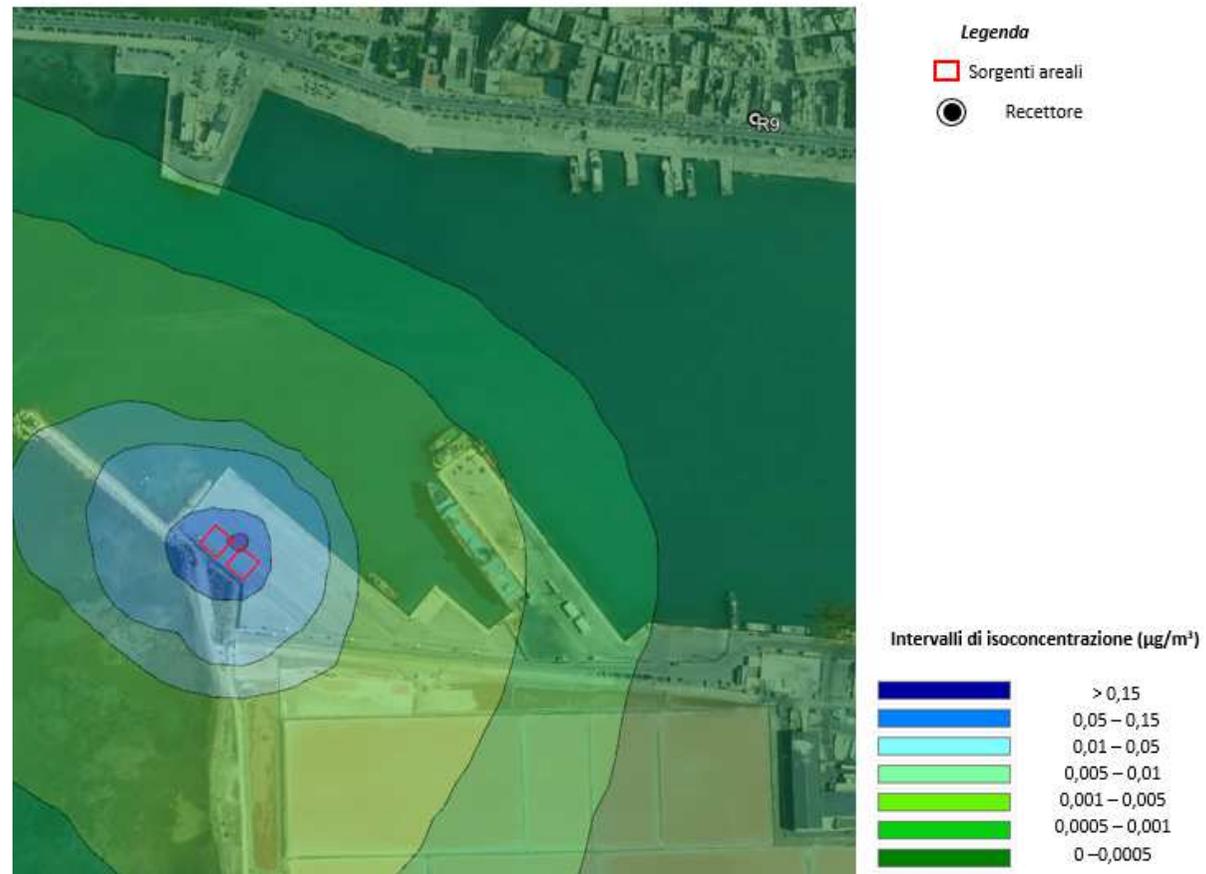


Figura 0-3 Mappe di isoconcentrazione relative al PM2,5 – Fase di cantiere

NO₂ – Concentrazione media annua - Post Operam



Legenda

- Sorgenti puntuali
- Sorgente lineare
- Recettori

Intervalli di isoconcentrazione (µg/m³)



NO₂ – Concentrazione massima oraria - Post Operam



Intervalli di isoconcentrazione (µg/m³)



Figura 0-4 Mappe di isoconcentrazione relative all'NO₂ – Fase di esercizio

PM10 – Concentrazione media annua - Post Operam



PM10 – Concentrazione massima giornaliera - Post Operam



Figura 0-5 Mappe di isoconcentrazione relative al PM10 – Fase di esercizio

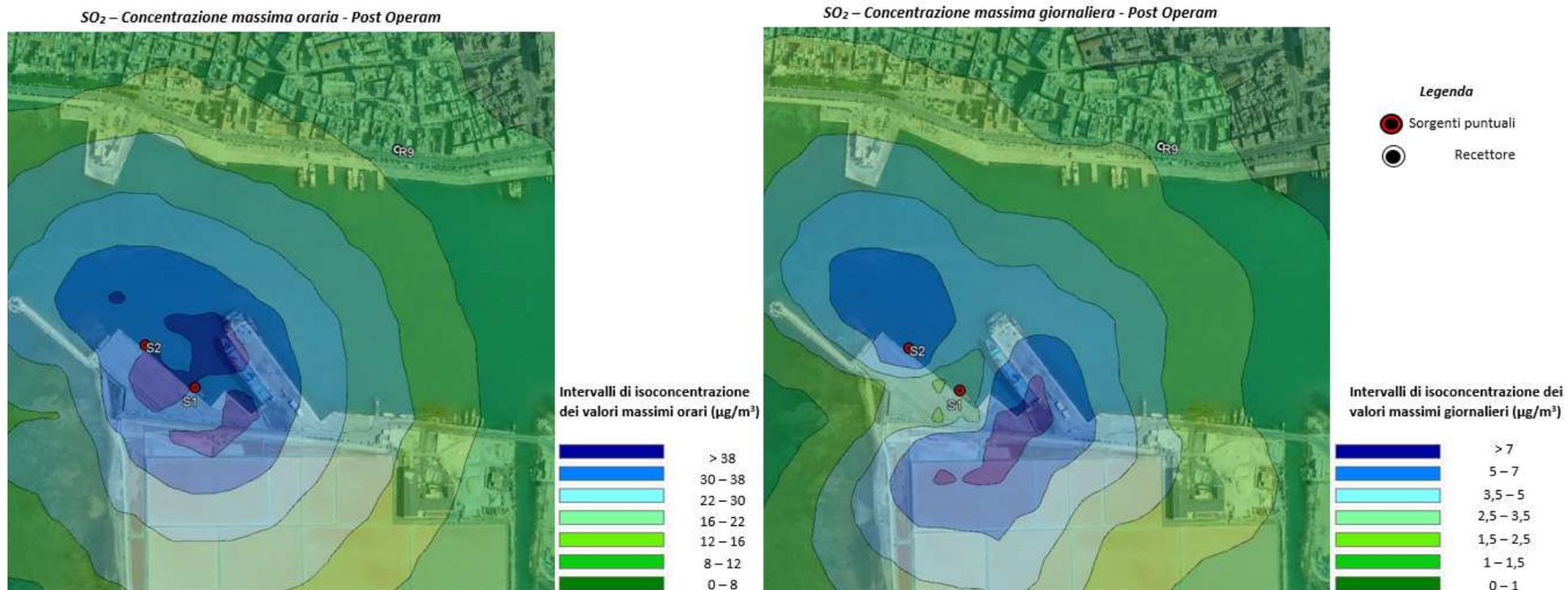


Figura 0-6 Mappe di isoconcentrazione relative all'SO₂ – Fase di esercizio

Come osservabile dalle figure precedenti, si può affermare che i valori di concentrazione che sono stati stimati nell'area di interesse risultano essere ampiamente al di sotto dei limiti normativi per tutti gli inquinanti analizzati, anche in considerazione dei valori di fondo rilevati dalla centralina di Trapani nel 2019, mostrati nella seguente tabella.

Si specifica che, al fine di avere un valore di fondo anche per l'NOx, per cui esiste il limite normativo solo per la protezione della vegetazione, nella seguente tabella è stato aggiunto il valore relativo all'NOx, non presente nello SIA, preso dalla "Relazione annuale sullo stato della qualità dell'aria nella regione siciliana - Anno 2019".

Inquinanti	Fondo di riferimento: concentrazioni medie annue registrate dalla centralina di Trapani di fondo urbana - 2019
PM10	20,65 µg/m ³
PM2,5	12,39 µg/m ³ (*)
NOx	16 µg/m ³
NO ₂	11,88 µg/m ³
SO ₂	1,47 µg/m ³
(*) inquinante non monitorato dalla centralina, quindi si considera pari al 60% del PM10	

Tabella 0-3 Valori di riferimento per il fondo della qualità dell'aria (valori medi annui registrati dalla centralina di Trapani – Anno 2019)

Per la fase di cantiere, non viene considerato il cumulo degli impatti congiuntamente con altri aspetti dell'intervento proposto (movimentazione mezzi marini ed emissioni sia in acqua che in atmosfera).

Risposta: Il cumulo con l'esercizio del porto è considerato sommando i valori di qualità dell'aria Ante Operam con le risultanze delle simulazioni modellistiche, rispetto allo scenario peggiore di cantiere. Assumendo pertanto un buon grado di cautela nelle conclusioni dello studio stesso.

Per la fase di esercizio vengono nuovamente riportati i valori dei tre elementi inquinanti selezionati (NO₂, PM10, SO₂).

Il recettore n. 9 è quello con i valori più alti per le Concentrazioni medie annue di NO₂ (pag. 91), e per l'emissione giornaliera di PM10 (pag. 92).

Per l'SO₂ viene nuovamente riportato solo il dato del recettore n. 9.

La VINCA conclude affermando “Stante le analisi sviluppate nell'ambito della presente relazione specialistica si può concludere che anche in considerazione del contributo della qualità dell'aria locale per gli inquinanti di interesse, le concentrazioni stimate per la fase di esercizio del nuovo progetto risultano sempre al di sotto dei limiti per tutti gli inquinanti analizzati.” (uguale conclusione nello SIA, pag. 385).

Di fatto non vi è verifica dei possibili potenziali effetti nel breve, medio, lungo termine, reversibili e/o irreversibili e sommatoria con altre fonti di emissioni su habitat, habitat di specie, habitat prioritari, specie animali e vegetali.

Risposta: Per l'SO₂ si rimanda a quanto affermato nella risposta precedente, ossia che le simulazioni dell'SO₂ sono state effettuate in considerazione delle sole sorgenti puntuali, relative alle navi posizionate in corrispondenza degli ormeggi. Pertanto, i valori di concentrazione ottenuti da tali simulazioni sono stati stimati solamente presso il recettore più vicino alle sorgenti puntuali, R9.

Al fine di mostrare la veridicità delle conclusioni della VINCA, di seguito si riportano le figure relative agli output ottenuti dalle simulazioni effettuate per gli inquinanti per i quali esiste il limite normativo per la protezione della vegetazione, ossia l'NO_x e l'SO₂ (cfr. Tabella 0-2).

Si specifica che, contrariamente alle figure riportate per la risposta precedente, la Figura 0-7 e la Figura 0-8 non sono incluse nell'allegato dello

SIA, ma sono state realizzate per la presente analisi in modo da chiarire ulteriormente la bontà delle analisi condotte nell'ambito dello SIA.

Inoltre, la mappa di isoconcentrazione relativa alla media annua dell'NO_x, in Figura 0-7, è uguale a quella relativa all'NO₂, in Figura 0-4, in quanto l'NO₂ è stato cautelativamente considerato pari all'NO_x.

NO_x – Concentrazione media annua - Post Operam



Legenda

- Sorgenti puntuali
- Sorgente lineare
- Recettori

Intervalli di isoconcentrazione (µg/m³)

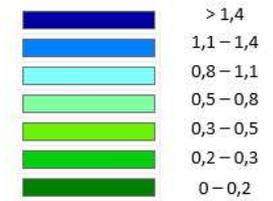
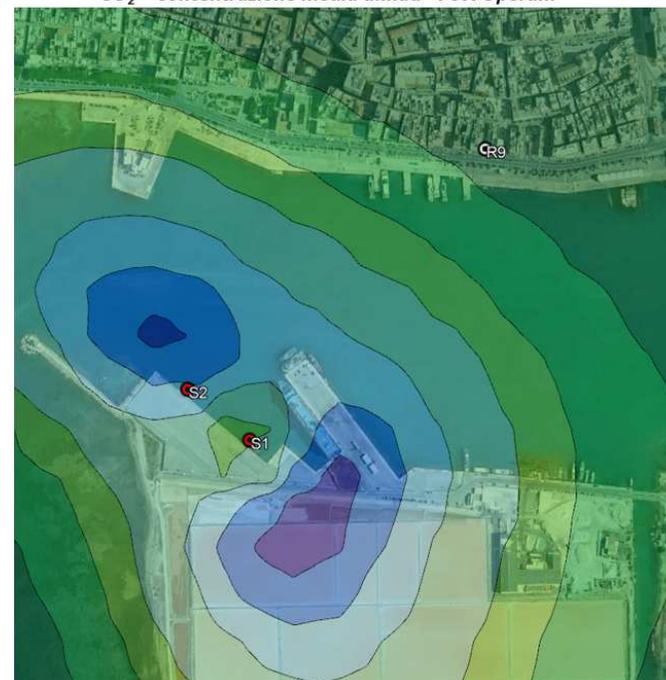


Figura 0-7 Mappa di isoconcentrazione relativa alla media annua di NO_x – Fase di esercizio

SO₂ – Concentrazione media annua - Post Operam



Legenda

- Sorgenti puntuali
- Recettore

Intervalli di isoconcentrazione dei valori medi annui (µg/m³)

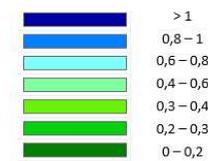


Figura 0-8 Mappa di isoconcentrazione relativa alla media annua di SO₂ – Fase di esercizio

Come osservabile dalle figure precedenti, si può affermare che i valori di concentrazione che sono stati stimati nell'area di interesse risultano essere ampiamente al di sotto dei limiti normativi per entrambi gli inquinanti analizzati, anche in considerazione dei valori di fondo rilevati dalla centralina di Trapani nel 2019 (cfr. Tabella 0-3).

In conseguenza di ciò si può affermare che i connessi potenziali effetti di alterazione degli habitat e delle specie animali e vegetali risultano trascurabili.

La VINCA riporta la tabella dei flussi attesi di navi (in inverno 2 di giorno, 1 di notte; in estate 4 di giorno, 1 di notte, tutte ipotizzate), senza considerare, tra le altre, l'indotto del traffico veicolare che viene riportato con un numero di mezzi estremamente ridotto rispetto alla possibile attesa del medesimo, non solo rispetto alla capacità di carico dei mezzi navali, ma anche per il traffico passeggeri atteso (pag. 68/69).

Input progettuali - Scenario di riferimento

*Di seguito sono descritti i due scenari **ipotizzati**:*

⇒ *Scenario Invernale;*

⇒ *Scenario Estivo.*

In particolare, il traffico navale è così composto:

➤ *Scenario invernale:*

❖ *Diurno: 1 nave per le Egadi e 1 nave per Pantelleria (gli orari di emissione degli inquinanti ipotizzati sono: dalle 7 alle 9 per la prima nave, dalle 13 alle 14 e dalle 20 alle 21 per la seconda nave);*

❖ *Notturmo: 1 nave per le Egadi (gli orari ipotizzati sono dalle 22 alle 24);*

➤ *Scenario estivo:*

- ❖ *Diurno: 3 navi per le Egadi e 1 nave per Pantelleria (orari ipotizzati uguali al periodo invernale);*
- ❖ *Notturmo: 1 nave per le Egadi (orari ipotizzati uguali al periodo invernale).*

Per quanto riguarda invece il traffico veicolare indotto:

- *Scenario invernale:*
 - ✓ *Diurno: circa 30 automobili e 35 mezzi pesanti per giorno,*
 - ✓ *Notturmo: circa 10 automobili e 15 mezzi pesanti per giorno;*
- *Scenario estivo:*
 - ✓ *Diurno: circa 50 automobili e 50 mezzi pesanti per giorno;*
 - ✓ *Notturmo: circa 10 automobili e 15 mezzi pesanti per giorno.*

Si ritiene sottostimato il numero dei mezzi veicolari attesi quale “indotto” che sembrerebbe riferirsi ai soli mezzi che traghetterebbero con le navi (in ogni caso sotto il numero potenziale di carico) e sicuramente privo di traffico veicolare indotto ulteriore.

Tale aspetto è rilevante stante l'assenza allo stato attuale, di utilizzo dell'area da parte di mezzi sia nautici che terrestri a ridosso di area di elevatissima vulnerabilità ambientale.

Risposta: Come già specificato, l'intervento non comporta ulteriore traffico nel porto di Trapani, dunque il previsto traffico (marittimo e terrestre) corrisponde con quello attualmente presente in altre parti del porto, del quale questa AdSP è pienamente al corrente.

Si partirebbe quindi dalle attuali zero e/o minime emissioni di una banchina non in esercizio in prossimità del sito protetto, passando ad un aumento certo delle stesse sia in fase di cantiere che di esercizio, fermo restando che come già detto, i dati sui flussi di mezzi terrestri appaiono sottostimati rispetto al reale flusso prevedibile.

Da anni l'accesso all'area infatti, che conduce al litorale Ronciglio in zona A della Riserva, è stato limitato in accordo con l'Ente Gestore della Riserva e i titolari delle attività produttive da un'ordinanza della Capitaneria di Porto ai mezzi motorizzati mediante sbarra e vi è divieto di transito posto dalla CP nel tratto precedente, nel rispetto degli obiettivi di conservazione sia del Sito Natura 2000 che della Riserva e della Calendula maritima Guss.

Risposta: il transito al litorale Ronciglio continuerà ad essere vietato dopo l'esercizio della banchina, anche in fase di cantiere. Si specifica infatti che l'accesso dei mezzi di cantiere alla diga da salpare avverrà direttamente dalla banchina esistente e non dalla strada retrostante, nè tantomeno dalla spiaggia.

SIA

Oltre ai capitoli già contenuti nella VINCA di cui si è accennato prima, nello SIA si dispone di altri dati derivanti da una centralina collocata in prossimità del sito di intervento con indicazione temporale del rilevamento svolto (14 giorni di rilevamento, 2 – 16 ottobre 2021).

Le risultanze di questa centralina vengono, nelle conclusioni finali, omesse in termini di quantità delle singole emissioni, facendo riferimento come risultanza dei rilevamenti svolti, solo alla centralina dell'ARPA collocata a 3 km di distanza.

Pag. 204:

La centralina è rappresentata dalla stazione di Trapani, distante circa 3 chilometri dal sito di interesse e classificata come centralina di “fondo urbana”. Gli inquinanti monitorati sono: SO₂, CO, NO_X, NO₂, O₃, PM₁₀, C₆H₆.

Gli inquinanti di interesse nel presente studio sono analizzati nel proseguo della trattazione e fanno riferimento alle centraline nell'anno preso come riferimento per

La centralina ARPA non rileva l'intenso traffico portuale né industriale per oggettiva collocazione a distanza dagli assi viari interessati dai flussi da e per i moli attualmente in esercizio.

Per il progetto è stato collocata una centralina:

pag. 213

Monitoraggio della qualità dell'aria eseguita per il presente studio nella zona di stretto interesse del progetto.

Per la caratterizzazione della qualità dell'aria è stata effettuata una campagna di monitoraggio da parte della società CADA, dal 2 al 16 ottobre 2021, in due punti di prelievo:

Il punto di prelievo “PR1”, sito all'interno piazzale SOSALT – Zona

Ronciglio, Trapani; coordinate geografiche: 38°00'33,8''N e 12°30'54,2''E.

Il punto di prelievo “PR3”, sito all’interno piazzale Forese Impianti Sportivi – STR. Mazara Erice 9, Trapani: coordinate geografiche: 38°0'31,07''N e 12°34'8,30''E.

Nonostante vi siano in più giorni dei soli 16 giorni di rilevamento presso il sito di progetto (“punto di prelievo PR1”) valori maggiori di alcuni degli inquinanti selezionati (sono riportate con tabelle solo il PM 10, l’NO₂, l’S₀₂) rispetto a quelli rilevati presso il PR 3 e presso la centralina ARPA, nelle conclusioni si afferma che:

“Dal confronto effettuato nelle precedenti tabelle, si può affermare che i valori rilevati dalla società CADA e dalla centralina ARPA di Trapani sono dello stesso ordine di grandezza, e quindi confrontabili tra loro: In considerazione di ciò, i valori di qualità dell’aria registrati dalla centralina ARPA di Trapani sono ritenuti attendibili e quindi le concentrazioni medie annue rilevate da tale centralina nel 2019 sono state prese come valori di fondo di riferimento per le simulazioni effettuate nel presente studio.” (In originale non in grassetto)

Si riportano a seguire screen shot delle tabelle per singoli inquinanti selezionati (rispetto a quelli rilevati nell’elaborato SIA-AL-AMB-RE-01-03-signed-signed qualità aria), indicando con l’inserimento di una freccia rossa quelli risultati maggiori presso il PR1 (prossimo al sito di progetto) rispetto a PR3 e centralina ARPA, nei soli 14 giorni di rilevamento (2 – 16 ottobre 2021):

Non si ritiene pertanto corretto affermare che quanto rilevato dalla centralina ARPA sia equiparabile alla centralina PR1, tanto da essere assumibile equivalente all’area di progetto per la fase di esercizio.

I rilevamenti effettuati con una centralina in prossimità del sito di

progetto rilevano ben altri valori in diversi giorni peraltro per un arco temporale limitatissimo.

Inoltre, anche ammesso che vi sia un rispetto dei limiti normativi, non è stato considerato il flusso di mezzi sia terrestre che navale diurno e notturno che certamente incrementerebbe i valori (già alti in alcune date) rilevati presso la centralina PR1 a ridosso del sito pluri protetto. Né tantomeno viene evidenziato che presso il nuovo molo Ronciglio si passerebbe da una situazione di emissioni bassissime (provenienti da punti distanti) a emissioni pressochè in loco, notte e giorno.

Risposta: In merito alla discordanza dei dati si ritiene che le differenze seppur presenti siano accettabili in considerazione del limite normativo di riferimento essendo detti valori bel al disotto dello stesso.

Inoltre, in alcuni casi il dato rilevato è superiore a quello della centralina Arpa ma in altri casi avviene l'opposto.

Non avendo altri elementi di confronto ed in considerazione delle ipotesi cautelative assunte per le simulazioni si è ritenuta detta approssimazione accettabile.

In merito all'utilizzo del molo Ronciglio sono state effettuate apposite simulazione modellistiche a cui è stata sommata la qualità dell'aria locale per la verifica del rispetto dei limiti normativi.

Oltre a ciò si ricorda che in natura e per le specie animali e vegetali, i limiti normativi possono anche essere eccessivi rispetto alla capacità di tolleranza degli organismi e degli ambienti e avere, gli inquinanti, anche per effetto dell'accumulo, conseguenze devastanti ben anche al di sotto degli stessi.

Anche questa affermazione oltre che ERRATA è scritta allo scopo di evocare scenari apocalittici inesistenti, che qualunque esperto del settore non può che liquidare con un sorriso amaro.

E' inoltre, inutilmente ripetitiva.

Nessuna valutazione si rileva sugli effetti derivanti da frequenza, durata sulle diverse componenti ambientali, oltre che sulla salicoltura.

Risposta: Oltre che FALSA tale affermazione è ripetitiva per la cui risposta si veda quanto precedentemente contro dedotto.

Nello specifico si ribadisce ulteriormente che gli impatti derivanti dalla produzione delle polveri e dal traffico veicolare in fase di cantiere e di esercizio sono stati approfonditamente trattati nello SIA ed appare del tutto incomprensibile come i lavori in progetto possano turbare la produttività delle saline il cui prodotto è destinato al consumo umano, sperando che questa non sia legata alle acque portuali che certamente sono cariche di sostanze inquinanti, queste si deleterie per la salute umana.

L'affermazione dell'autrice del parere è quanto meno preoccupante se non fosse del tutto errata.

Per l'aspetto delle emissioni in atmosfera e conseguente qualità dell'aria, non si è tenuto conto dell'effetto cumulativo dovuto ai vari interventi e/o attività già presenti o previsti nella medesima area portuale. (vedasi altro progetto in procedura, altro intervento/attività previsto da

realizzare accanto al canale di Mezzo). L'attuazione dei singoli progetti e relative fasi di esercizio delle attività non può certamente non determinare l'accumulo di nuove fonti emissive che si sommano. Le modifiche alla viabilità a seguito dell'esercizio della nuova banchina Ronciglio avranno certamente un incremento dei volumi di traffico sia navale che veicolare a terra che andavano valutati congiuntamente per il corretto e realistico cumulo degli effetti.

Risposta: Si ribadisce ancora una volta che non è previsto un aumento del traffico portuale, ma solo una ottimizzazione dello stesso, a vantaggio della sicurezza alla navigazione.

Non essendoci riferimenti a progetti temporalmente e spazialmente sovrapponibili al progetto in esame non vi è cumulo con altri progetti in aggiunta al cumulo già analizzato sulla base delle caratterizzazioni ante-operam.

Si segnala anche che a pag. 370 dello SIA la tabella del traffico veicolare sia mezzi pesanti che leggeri è relativa alla provincia di Taranto.

Risposta: Le figure (5-5 e 5-6) dello SIA si riferiscono ai dati dei mezzi leggeri e pesanti riportati nelle due tabelle precedenti (5-4 e 5-5), relativi alla provincia di Trapani.

Pertanto, nello SIA, nelle due figure sopracitate è presente un refuso.

Di seguito si riportano quelle corrette.

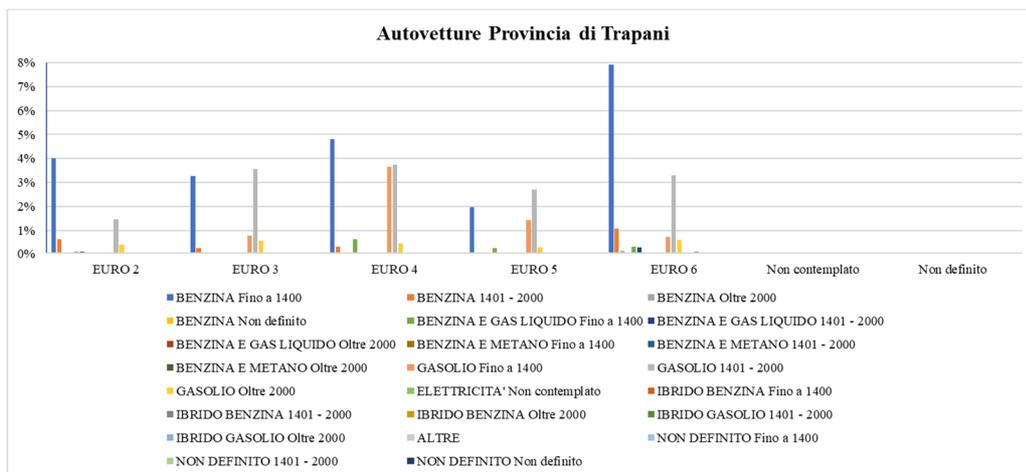


Figura 0-1 Suddivisione percentuale Autovetture, Provincia di Trapani (Fonte: Elaborazione da dati ACI Autoritratto 2019)

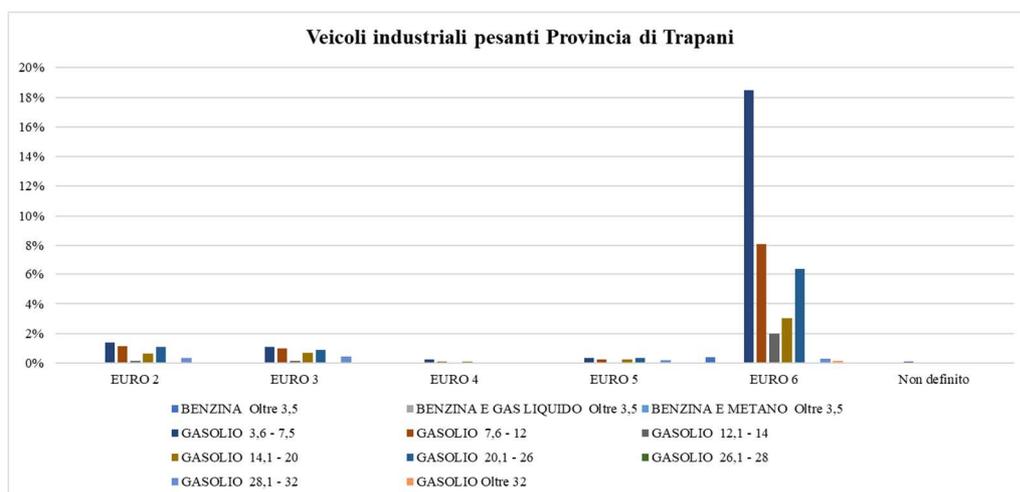


Figura 0-2 Suddivisione percentuale Veicoli industriali pesanti, Provincia di Trapani (Fonte: Elaborazione da dati ACI Autoritratto 2019)

H) INQUINAMENTO ACUSTICO

SIA

Relativamente al rumore, si evidenzia che l'affermazione a pag. 296 dello SIA per quanto si tratti della fase di cantiere è comunque completamente inesatta.

In considerazione del contesto ambientale nel quale si inquadra l'opera, le eventuali specie faunistiche presenti, essendo l'area del porto di Trapani già di per sé sottoposta ad un notevole disturbo antropico dovuto al traffico navale, sarebbero specie sinantropiche o antropofile, già abituate alla presenza dell'uomo.

Il Sito Natura 2000 (che è anche RAMSAR e IBA oltre che Riserva Naturale) è riconosciuto per l'importanza per i flussi migratori e hot spot per la sosta e il recupero delle energie perdute durante il lungo volo dell'avifauna da e per l'Africa, oltre che per la riproduzione di diverse specie in Allegato 1 della Direttiva 2009/147/CE (ex 79/409/CE).

I migratori giungono presso l'area protetta, moltissimi di notte (da qui il problema grave dell'inquinamento luminoso anche per l'avifauna, non solo per chiroterofauna, entomofauna, ittiofauna e vegetazione anche marina) e non possono spesso "scegliere" una rotta piuttosto che un'altra, non solo per le condizioni meteorologiche che influenzano fortemente anche il successo del volo, ma anche per eventuale mancanza di conoscenza delle aree (età, primo transito a prescindere dall'età ecc).

Osservazioni effettuate nell'arco temporale di oltre 25 anni dall'istituzione della Riserva portano ad affermare con assoluta certezza che i migratori sorvolano anche quest'area, al pari di altre aree "urbanizzate" (vedasi lo Stretto di Messina, tra i tanti casi e dati) e lo fanno anche nelle ore notturne.

Quello che cambia è la possibilità di sopravvivenza rispetto ai fattori negativi presenti e tra questi, incidenti con mezzi motorizzati, inquinamento luminoso che provoca o distorsione ottica e perdita di orientamento e caduta in mare (con conseguente decesso) o direttamente collisione con la fonte luminosa, allontanamento per disturbo (rumore) e morte per cachessia ecc.

È evidente che sono state riportate descrizioni sommarie e la sottovalutazione dell'importanza dell'area, tutta, compresa quella prossima al porto e relativi effetti negativi possibili su questo importantissimo flusso migratorio è grave nello SIA e ancor più grave nella VINCA.

La sottovalutazione dei possibili effetti diretti ed indiretti sulle diverse componenti ambientali, in relazione agli interventi e alle attività che si intendono realizzare con i singoli progetti, possono contribuire ad incrementare le minacce già individuate nel PdG del sito Natura 2000, allontanando dagli obiettivi di conservazione previsti per il Sito Natura 2000 e dall'obbligo di risultato previsto dalle norme comunitarie.

***Risposta:** Sugli aspetti ambientali si evidenzia che vengono riportate dall'autrice del parere solo notizie e dati sulle rotte migratorie e sulle criticità presenti nell'area, molto ben conosciute e di pubblico dominio, ampiamente descritte sia nello SIA che nello S.Inc.A, per cui questa lunga trattazione nulla di nuovo aggiunge oltre quello che è stata la base scientifica delle valutazioni fatte.*

*Si ribadisce che l'affermazione che lo SIA e lo S.Inc.A, non abbiano tenuto conto degli effetti sulla fauna e in particolare sui migratori **NON CORRISPONDE AL VERO.***

Per non pensare alla malafede si suggerisce una rilettura del documento, ricercando una migliore comprensione del testo.

VINCA

Nella VINCA si riporta – relativamente al rumore e solo in relazione alla fase di cantiere – solo come riferimento la “la popolazione adiacente” (pag. 54)

*A pag. 64 si ritrova una tabella con indicati punti di “ricevitore” (non viene fornita indicazione sulla localizzazione né vi è rimando ad altro elaborato) **con valori di Ante Operam pari o di pochissimo inferiori a quelli di Post operam.***

Concludendo che (sempre pag. 64) “Le simulazioni eseguite hanno evidenziato come nella fase di esercizio il traffico indotto non sia causa di superamento dei limiti normativi attualmente vigenti nelle condizioni operative considerate.” (del capitolo “Verifica delle potenziali interferenze acustiche indotte dal traffico veicolare nella fase di esercizio”)

A pag. 66 vi è una tabella che presumibilmente riporta i decibel delle navi assunte come base per la valutazione relativa al rumore:

*Per la verifica delle emissioni acustiche delle navi, nelle tabelle successive (pag. 67) non si riporta l’Ante operam **né si evidenzia che si passerebbe da una situazione di non emissioni rumorose a costanti emissioni rumorose in adiacenza al sito pluri protetto.***

Non si rileva alcuna spiegazione tra la tabella di pag. 66 che indicherebbe decibel superiori ai 60 e quelle precedenti e successive.

Anche in questo caso non si fornisce alcuna indicazione sui “ricevitori” e si conclude (pag. 67): “Le simulazioni eseguite hanno evidenziato come nella fase di esercizio non sussistano superamenti dei limiti normativi attualmente vigenti nelle condizioni operative considerate.”

Non sono forniti elementi conoscitivi tali da poter ritenere corretto che navi di una certa stazza adibite anche a trasporto di mezzi pesanti per lunghi percorsi, siano al di sotto di emissioni sonore di 60 decibel (e con

indicazioni di valori superiori nella tabella di pag. 66) – come indicato in tabella a pag 67. Rimane comunque assente ogni valutazione sulla fauna, tutta e relativo disturbo/allontanamento in luogo di approdo di flussi migratori di importanza (e tutela) internazionale.

Risposta: Al fine di verificare le condizioni di esposizione al rumore indotto dalle opere in progetto sul territorio è stato definito un ambito di studio sufficientemente esteso per la valutazione delle potenziali interferenze sui ricettori a carattere residenziale.

Come si evince dalla Figura 0-1, i ricettori residenziali più vicini all'area del molo Ronciglio sono posti ad una distanza superiore ai 400 metri e pertanto per le analisi svolte sono state effettuate considerazioni riferite ai ricettori più esposti e denominati R1, R2, R3, R4, R5 e R6.



Figura 0-1 Individuazione ricettori

Per caratterizzare lo stato dei luoghi è stata effettuata una campagna fonometrica costituita da una serie di indagini acustiche distinte in funzione della finalità. Queste sono codificate secondo lo schema di seguito riportato in funzione della finalità della misura (Tabella 0-1 e Figura 0-2).

Cod. misura	Finalità	N° Misure
PRx	Indagini di tipo settimanale in continuo per il rilievo del rumore da traffico stradale (durata pari a 1 settimana).	3
PAx	Indagini di tipo spot al fine di infittire la maglia dei rilievi (durata pari a 30 minuti).	9
PCx	Misure fonometriche di caratterizzazione delle principali sorgenti operanti nel porto	3

Tabella 0-1 Articolazione delle indagini fonometriche

Le misure fonometriche hanno avuto due scopi:

- ❖ Caratterizzare il clima acustico esistente determinato dallo stato attuale dell'opera;
- ❖ Caratterizzare le emissioni acustiche di alcune tipologie di sorgente.



- Misure per il rilievo del rumore da traffico stradale (cod. PRx)
- Misure spot per l'infittimento della maglia dei rilievi (cod. PAx)

Figura 0-2 Localizzazione dei punti di misura

Per la fase di esercizio la metodologia di lavoro ha previsto la valutazione delle potenziali interferenze sul clima acustico indotte

dall'esercizio della nuova banchina, sia in termini di manovra stazionamento dei natanti che in termini di traffico veicolare indotto a terra.

Entrando nello specifico della modellazione acustica sono stati analizzati due differenti scenari:

- ❖ un primo relativo al periodo invernale caratterizzato da un modello di esercizio più contenuto;
- ❖ un secondo relativo al periodo estivo caratterizzato da un carico di traffico navale e veicolare maggiore.

A partire quindi dal modello di esercizio, definito per i due scenari di riferimento, attraverso il modello di simulazione sono stati calcolati i livelli acustici in termini di $Leq(A)$ indotti dal traffico veicolare e dall'esercizio del molo Ronciglio nei diversi scenari considerati.

La verifica delle potenziali interferenze acustiche prodotte dal traffico indotto è stata valutata separatamente nei periodi di riferimento diurno e notturno per gli scenari invernale ed estivo attraverso il modello di simulazione.

I risultati della modellazione acustica sono stati confrontati con quelli di n°3 misure fonometriche di durata settimanale finalizzati alla caratterizzazione del traffico stradale eseguite nel mese di settembre 2021 rappresentative della situazione di ante-operam e riportati nella successiva tabella.

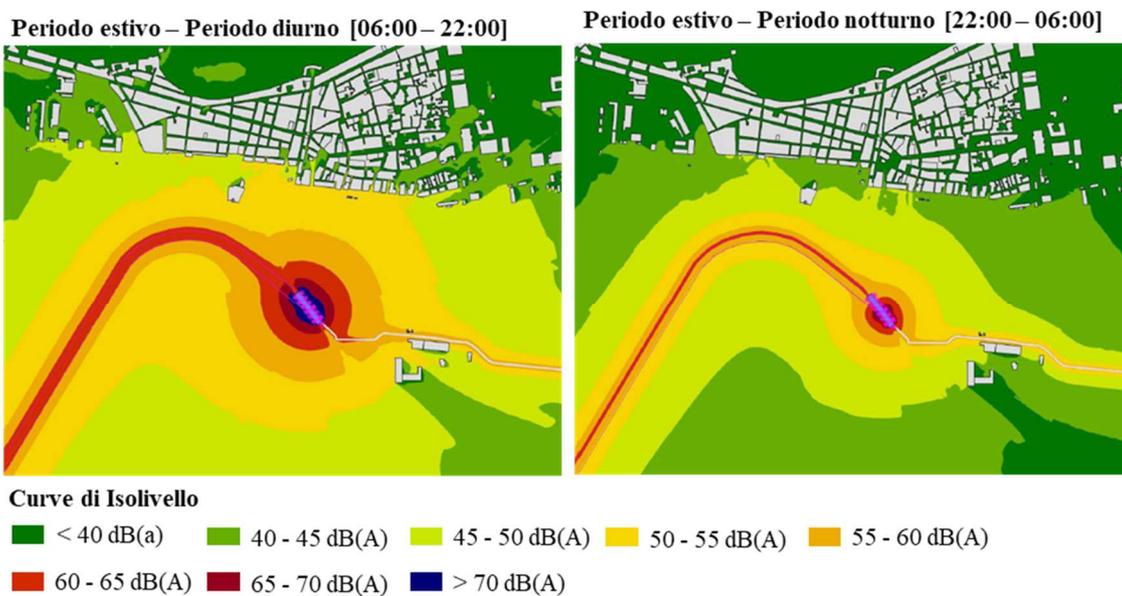
Ricevitore	ESTATE									
	Livelli ante-operam (a)		Impatto traffico indotto (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)

))			
PR1	58.4	53.9	40.6	39.8	58.5	54.1	70.0	60.0	SI	SI
PR2	69.5	61.8	48.9	47.3	69.5	62.0	70.0	60.0	SI	SI
PR3	57.5	50.0	55.4	53.2	59.6	54.9	70.0	60.0	SI	SI

Ricevitori	INVERNO									
	Livelli ante-operam (a)		Impatto traffico indotto (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno	Notturmo
PR1	58.4	53.9	39.1	39.8	58.5	54.1	70.0	60.0	SI	SI
PR2	69.5	61.8	47.4	47.3	69.5	62.0	70.0	60.0	SI	SI
PR3	57.5	50	53.8	53.2	59.0	54.9	70.0	60.0	SI	SI

A livello grafico le risultanze delle simulazioni acustiche sono riportate in termini sia di mappatura acustica calcolata a 4 metri di altezza dal suolo.

Di seguito si riporta uno stralcio della mappatura acustica del periodo estivo caratterizzato da un maggior carico di flussi navali.



Si evidenzia che i risultati della modellazione tengono conto sia del contributo acustico indotto dalle navi in stazionamento presso la nuova

banchina che del traffico veicolare indotto dall'esercizio della banchina.

A partire dunque dai dati frutto della campagna fonometrica è stato sommato il contributo acustico previsto dal traffico indotto e successivamente i valori così ottenuti sono stati confrontati con i limiti normativi di zona definiti dal DPCM del 1° marzo 1991.

Si tiene a specificare come si può dedurre dalla tabella precedente e con particolar riferimento al punto PR01 posizionato al confine con il sito protetto come le attuali condizioni del clima acustico rimangano sostanzialmente invariate.

In riferimento invece, alla verifica delle potenziali interferenze acustica nella fase di esercizio della nuova banchina sono stati valutati i livelli acustici in corrispondenza dei ricettori più vicini.

Ricevitore*	ESTATE					
	Livelli post-operam		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Periodo Diurno	Periodo Notturno
R1	49.7	45.2	60.0	50.0	SI	SI
R2	50.0	45.5	60.0	50.0	SI	SI
R3	50.6	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R4	52.6	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R5	52.5	45.8	60.0	50.0	SI	SI
R6	52.3	45.3	60.0	50.0	SI	SI

Ricevitore*	INVERNO					
	Livelli post-operam		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Periodo Diurno	Periodo Notturno
R1	48.2	45.2	60.0	50.0	SI	SI
R2	48.4	45.5	60.0	50.0	SI	SI
R3	49.2	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R4	51.9	46.0	60.0	50.0	SI	SI
R5	51.9	45.8	60.0	50.0	SI	SI
R6	51.8	45.3	60.0	50.0	SI	SI

* si riporta il valore più alto fra quello calcolato sui diversi piani dei ricettori individuati

Al fine di fornire un quadro complessivo delle potenziali interferenze acustiche indotte dall'esercizio del molo Ronciglio, come quanto fatto per la valutazione del traffico indotto, i risultati della modellazione acustica sono stati confrontati con quelli di n°3 misure fonometriche finalizzati alla caratterizzazione del clima acustico attuale e riportati nella successiva tabella.

Ricevitore	ESTATE									
	Livelli ante-operam (a)		Livelli esterni (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno	Notturno
PA1	57,1	49,7	57,8	50	60,5	53,6	70,0	60,0	SI	SI
PA2	69	68,9	46,2	39,6	69,0	68,9	70,0	60,0	SI	SI
PA3	67,6	64,8	51,6	44,8	67,7	64,8	70,0	60,0	SI	SI
Ricevitore	INVERNO									
	Livelli ante-operam (a)		Livelli esterni (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno	Notturno
PA1	57,1	49,7	57,6	50	60,4	52,9	70,0	60,0	SI	SI
PA2	69	68,9	45,7	39,2	69,0	68,9	70,0	60,0	SI	SI
PA3	67,6	64,8	50,9	44,8	67,7	64,8	70,0	60,0	SI	SI

A partire dunque dai dati frutto della campagna fonometrica è stato sommato il contributo acustico previsto dall'esercizio del molo Ronciglio e

successivamente i valori così ottenuti sono stati confrontati con i limiti normativi di zona definiti dal DPCM del 1° marzo 1991.

Si tiene a specificare come si può dedurre dalla tabella precedente e con particolar riferimento al punto PA01 posizionato al confine con il sito protetto come le attuali condizioni del clima acustico rimangano sostanzialmente invariate.

Per quanto concerne il rumore indotto dalle lavorazioni previste, la metodologia applicata ha visto l'identificazione dello scenario più critico e relativo alle attività di demolizione dello Sporgente Ronciglio e dalle attività di movimentazione materiali presso le aree di stoccaggio a terra.

In Tabella 5 41 sono riportati in forma sintetica i dati di emissione acustica utilizzati per la valutazione delle immissioni acustiche causate dalla fase di cantiere. Tutte le sorgenti sono state caratterizzate utilizzando spettri in bande di ottava o terze d'ottava.

Apparecchiatura	% impiego	Lw dB(A)
Gruppo elettrogeno nave in stazionamento	100	107,3
Gru pesante in nave demolizione	50	100,0
Pala gommata (a terra)	20	105,0
Escavatore (a terra)	20	103,0
Autocarro (a terra)	20	100

Tabella 0-2 Caratterizzazione acustica delle sorgenti di rumore considerate nella valutazione dell'impatto acustico della fase di cantiere

Anche per la fase di cantierizzazione per la verifica delle potenziali interferenze acustiche sono stati valutati i livelli acustici in corrispondenza dei ricettori più vicini.

Ricevitori e*	Livelli fase di cantiere		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Nottur no dB(A)	Diurno dB(A)	Nottur no dB(A)	Diurno	Nottur no
R1	48.6	-	60.0	50.0	SI	SI

R2	48.9	-	60.0	50.0	SI	SI
R3	49.3	-	60.0	50.0	SI	SI
R4	48.6	-	60.0	50.0	SI	SI
R5	48.3	-	60.0	50.0	SI	SI
R6	47.5	-	60.0	50.0	SI	SI
* si riporta il valore più alto fra quello calcolato sui diversi piani dei ricevitori individuati						

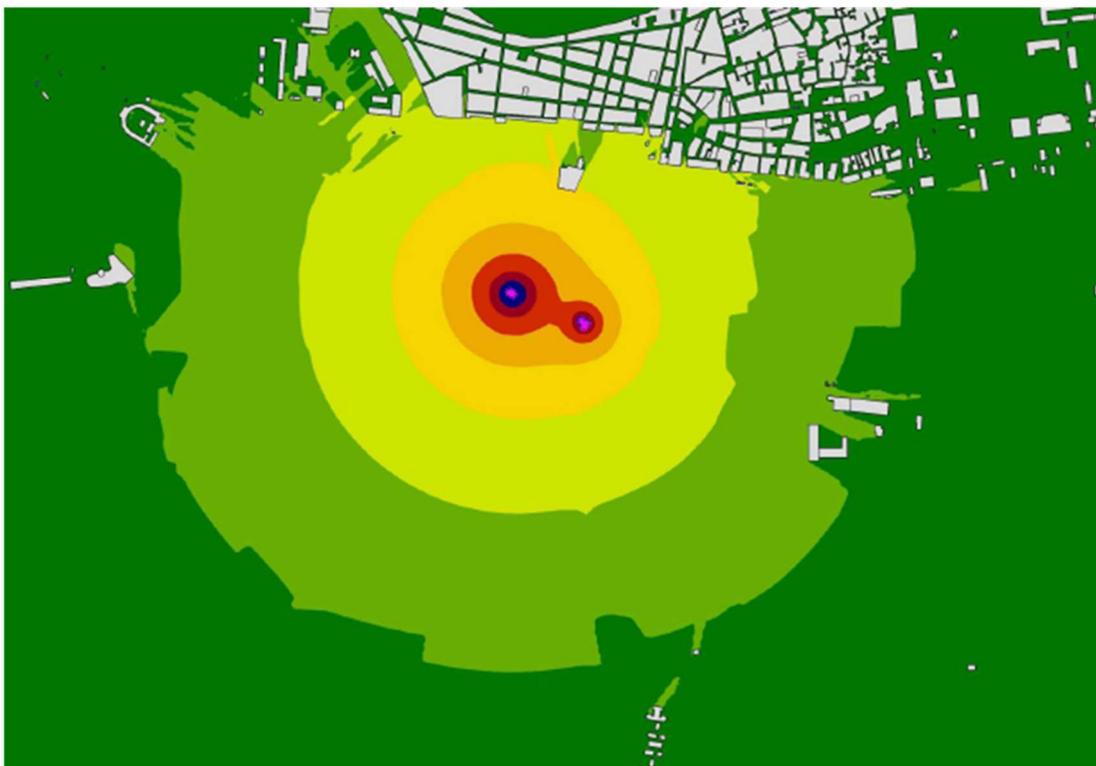
Come richiesto, al fine di fornire un quadro complessivo delle potenziali interferenze acustiche indotte dalle attività di cantiere, i risultati della modellazione acustica sono stati confrontati con quelli di n°3 misure fonometriche finalizzati alla caratterizzazione del clima acustico attuale e riportati nella successiva tabella.

Ricevitore	Cantiere									
	Livelli ante-operam (a)		Livelli esterni (b)		Livelli post-operam (a+b)		Limiti di zona		Rispetto limiti	
	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno	Notturno
PA1	57,1	-	51,5	-	58,2	-	70.0	-	SI	-
PA2	69	-	48,3	-	69,0	-	70.0	-	SI	-
PA3	67,6	-	40,1	-	67,6	-	70.0	-	SI	-

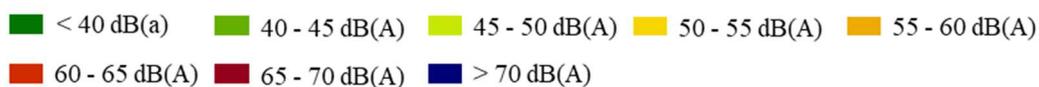
A livello grafico le risultanze delle simulazioni acustiche sono riportate in termini di mappatura acustica calcolata a 4 metri di altezza dal suolo.

Di seguito si riporta uno stralcio della mappatura acustica della fase di cantiere.

Mappatura acustica fase di cantiere periodo diurno [06:00 – 22:00]



Curve di Isolivello



A partire dunque dai dati frutto della campagna fonometrica è stato sommato il contributo acustico indotto dalle attività di cantiere e successivamente i valori così ottenuti sono stati confrontati con i limiti normativi di zona definiti dal DPCM del 1° marzo 1991.

Come si evince dai risultati ottenuti il rumore indotto dalle lavorazioni rimane circoscritto alle aree di cantiere e clima acustico nella fase di cantiere generale rimane pressoché invariato rispetto al clima acustico attuale non comportando criticità né ai ricettori più vicini né alla limitrofa area protetta.

Analogamente a quanto evidenziato per la componente atmosfera, si ritiene che una corretta valutazione degli effetti dell'impatto acustico avrebbe dovuto valutare anche l'effetto cumulo.

Non essendoci riferimenti a progetti temporalmente e spazialmente

sovrapponibili al progetto in esame non vi è cumulo con altri progetti in aggiunta al cumulo già analizzato sulla base delle caratterizzazioni ante-operam.

La lettura dell'elaborato SIA-AL-AMB-RE-01-01-signed-signed report rilievi acustici contiene il REPORT MISURE FONOMETRICHE, risultate effettuate nel periodo 15 – 27 settembre 2021. Relativamente ai mezzi navali (pag. 3) “Per quanto riguarda le misure PCx, ovvero quelle di caratterizzazione delle sorgenti navali, è stato eseguito un campionato a maglia di passo pari a circa 10 metri e di durata pari a circa 30 secondi per ogni punto di misura”.

Senza entrare nel dettaglio (si rimanda alla lettura dell'elaborato), i rilievi sono stati effettuati, per il Traghetto RO-RO Trapani – Pantelleria, a 25 m di distanza, con diverse attività: Configurazione a motori spenti e generatore acceso, Configurazione a motori accesi, Configurazione a motori spenti e generatore accesi – manovra ingresso mezzi pesanti.

Risposta: Come riportato le misure PCx, ovvero quelle di caratterizzazione delle sorgenti navali, è stato eseguito un campionato a maglia di passo pari a circa 10 metri e di durata pari a circa 30 secondi per ogni punto di misura.

Tale approccio di misura ha permesso di effettuare valutazioni sulle potenziali interferenze indotte sul clima acustico nell'intorno del nuovo molo Ronciglio nella configurazione di esercizio ritenuta più critica.

I) VALUTAZIONE DEL TRAFFICO NAVI INCOMPLETA - OMESSA VALUTAZIONE DELL'ILLUMINAZIONE E DEL RISCHIO INCIDENTI

La banchina del molo Ronciglio non è al momento autorizzata all'esercizio, in relazione alla viabilità di accesso ed al sistema di mobilità nel territorio del comune di Trapani, infatti è stata approvata dalla CTVIA per la sola fase dell'America's cup (2005), ma l'esercizio è stato subordinato a nuova procedura VIA nazionale come da Decreto MATTM congiunto MIBAC n. 963 del 13/12/2010, (parte del testo è riportato a seguire).

Allo stato attuale le navi da e per il porto di Trapani attraccano su altri moli

Le navi per la Sardegna, per la Tunisia e per parte delle isole Egadi partono dalla banchina Garibaldi, in ambito urbano.

Le navi per Pantelleria e per Favignana, dalla banchina Ronciglio pre esistente.

Per la fase di esercizio della nuova banchina Ronciglio, attualmente priva di traffico veicolare e navale, si prevede secondo quanto riportato nella VINCA (pag. 62) di spostare le navi per le Isole Egadi e per Pantelleria.

Non si evince dalla documentazione di progetto se a seguito dell'esercizio della nuova banchina Ronciglio si prevede una rimodulazione complessiva degli attracchi. Non è dato conoscere se in vista di ulteriori interventi previsti per esempio presso la banchina Garibaldi, per migliorare l'accosto di navi di grande stazza, vi sarà una rimodulazione dei punti di partenza di tutte le tratte navali attuali (ed eventuali nuove tratte) e se questo potrebbe eventualmente incrementare ulteriormente il traffico navale e terrestre nella parte sud del porto adiacente al sito pluri protetto.

Risposta: Si specifica ancora una volta che non è previsto un aumento

del traffico del porto ma solo una ottimizzazione dello stesso.

Il parere del MATTM DEC VIA n° 963 esplicitamente esprime “giudizio interlocutorio negativo in merito alla coerenza dell’esercizio ordinario delle opere portuali “lavori di completamento delle opere foranee I stralcio e lavori di costruzione delle banchine a ponente dello sporgente Ronciglio” in relazione alla viabilità di accesso ed al sistema di mobilità nel territorio del Comune di Trapani”

I dettagli delle richieste specifiche per lo SIA per l’esercizio presso la nuova banchina Ronciglio sono stati riportati nel capitolo precedente, in ogni caso, è prevedibile, al di là della insufficiente analisi del traffico atteso, indotto incluso, che il traffico nella porzione sud del porto, confinante con l’area pluri protetta, potrebbe incrementare notevolmente anche alla luce degli ulteriori interventi previsti dall’AdSP (adeguamento Banchina Garibaldi) per l’accosto di navi di stazza maggiore e probabile conseguente, necessità di spostare tutto il traffico “ordinario”, con possibilità di gravare maggiormente di flusso navale e terrestre l’area confinante con il sito pluri protetto.

Risposta: Ancora una volta, si specifica l’assenza di ulteriore traffico portuale

VINCA

*Il riporto dei flussi attesi di traffico veicolare di cui a pag. 63 – che si ritiene in ogni caso sottostimato rispetto alla capacità di carico dei mezzi navali - inoltre **non tiene conto dei mezzi pubblici e privati che si recherebbero per portare e/o prendere le persone in viaggio.***

Per chi conosce i flussi turistici vi è piena consapevolezza di quello che sarebbe il flusso extra mezzi/passeggeri indicato nelle tabelle della VINCA. Nella VINCA non si riporta il flusso passeggeri che è invece presente nello SIA, parimenti privo della valutazione dei mezzi pubblici e privati da usarsi per e da il molo attualmente non utilizzato e quindi non soggetto ad alcun traffico.

*Né è ipotizzabile impedire che possa avvenire tale flusso, che richiederebbe supporto anche economico per soluzioni alternative (**navette e parcheggi obbligatori in aree distanti, non realizzabili nella pertinenza del Sito Natura 2000**), che comunque non sono state contemplate (e proposte e analizzate).*

In ogni caso, la valutazione effettuata avrebbe dovuto considerare che si parte da zero navi/macchine/camion per giungere a X/Y/Z navi/macchine/camion.

Nel computo inoltre, non sono stati considerati i mezzi per gli approvvigionamenti dei mezzi navali, dal carburante, al cibo, all'acqua, oltre al trasporto dei rifiuti prodotti durante le navigazioni, quindi ulteriore traffico indotto.

*Mezzi che dovrebbero giungere (percorrendo porzioni confinanti con la ZPS, ZSC, RAMSAR, IBA e Riserva **ad oggi non percorsi**) **anche in orari notturni, con obbligatorietà di illuminazione ulteriore** (vedasi le 6 torri luce collocate senza VINCA di cui si dirà a seguire) più altre sul molo (per motivi di sicurezza sarebbero obbligatorie) più le luci delle navi e dei mezzi da e*

per le stesse letteralmente a ridosso della zona A e del litorale in cui è presente la Calendula marittima e – contrariamente a quanto affermato nello SIA – area di intensi flussi migratori anche notturni.

Risposta: *Dispiace specificare ancora una volta che l'intervento comporterà solo una ottimizzazione e non un aumento del traffico.*

Da una situazione di assenza di attività sia navale che veicolare in prossimità di parti estremamente vulnerabili del sito pluri protetto, si passerebbe ad una situazione quotidiana e anche notturna di possibile elevato traffico navale/veicolare/luci/rischio incidenti/sversamenti a ridosso di esse.

Ciò non solo non è oggetto di valutazione di incidenza (e di SIA) ma è anche in palese contrasto con il Piano di Gestione del Sito Natura 2000.

Risposta: *Non ci sarà aumento del traffico ma solo maggiore sicurezza.*

Si tiene a precisare che le condizioni di rischio rimane invariata rispetto l'assetto attuale delle attività portuali non modificando di fatto il numero di navi/traffico portuale. Il rischio è infatti dato dalla produttoria della probabilità (numero di eventi possibili correlati al traffico) per la gravità dell'evento (tipologia di incidente e conseguenti).

Rimanendo di fatto invariato l'utilizzo del porto, se non in un limitato spostamento localizzativo dato dall'utilizzo del molo in oggetto, si ritiene che il rischio associato rimanga invariato rispetto alla condizione attuale di utilizzo del porto.

SIA

Analoga assenza di valutazione su quanto già riportato per la VINCA, si rileva nello SIA.

In entrambi gli elaborati, relativamente all'incidenza del porto sul sito

Natura 2000, del traffico “da riferirsi all’intero ambito portuale” come richiesto dal Decreto n. 963 sopra richiamato e dell’attivazione da assente attività a ridosso del Sito pluri protetto a Y viaggi nave anche in notturna oltre che traffico terrestre diurno e notturno, non entrano nel conteggio le navi da crociera né i mezzi dei cantieri presenti in ambito portuale, né attuali né futuri. Non si tiene conto di tutto l’indotto derivante dallo spostamento dell’ormeggio di navi da e per le isole sulla nuova banchina, navi ben note per essere per molti mesi l’anno, di grande utilizzo.

Di contro si riporta la tabella viaggiatori, che evidenzia un flusso notevolissimo di passeggeri e tabella mezzi leggeri e mezzi pesanti.

Non viene specificato quanti mezzi pesanti e leggeri prendono le navi che verrebbero dislocate al nuovo molo Ronciglio né si considera la possibilità che quelle che rimarrebbero ancora presso il Molo Garibaldi, verrebbero probabilmente spostate sul molo Ronciglio sia per i lavori previsti che per occupazione di navi di stazza maggiore. In ogni caso è evidente che nessuno dei mezzi, né pesanti né leggeri, prendono navi da crociera.

Risposta: Le analisi di traffico sono state redatte in concerto con l’Area Operativa della AdSP che dirige e supervisiona i traffici marittimi nei porti di Trapani. Dunque tali dati sono da ritenere attendibili dei traffici attuali.

Con l’esercizio della banchina Ronciglio l’AdSP eseguirà solo un’ottimizzazione del traffico portuale, senza dunque ulteriore carico di traffico.

J) OMESSA VALUTAZIONE DELL’ILLUMINAZIONE

Dalle informazioni riportate sono previsti anche viaggi navali notturni, ma né VINCA né SIA hanno analizzato i possibili effetti dell’illuminazione sulla componente ambientale, malgrado le luci siano tra le criticità riportate dal Piano di Gestione del Sito Natura 2000 in merito all’inquinamento luminoso.

Si ipotizza che sarebbe obbligatorio implementare l'illuminazione per obblighi sulla sicurezza, oltre alle luci dei mezzi navali.

Come già evidenziato in questa nota (cfr RUMORE), l'illuminazione ha effetti negativi plurimi su molte componenti ambientali, sia terrestri che marine, aspetto questo è bene ribadirlo completamente omissso.

A tal proposito si evidenzia che a distanza di ben 12 anni dall'evento sportivo autorizzato dal Decreto VIA prot. DEC-2010-0000963 del 13.12.2010, sono state collocate n. 6 torri luce alte 16 metri, oggetto di ripetute diffide al Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche con richiesta di rimozione, collocate nel 2017 in assenza di Procedura di Valutazione di Incidenza in contrasto con il Piano di Gestione del Sito Natura 2000

Le torri luce sono presenti anche se non attivate, permanendo il contrasto palese con le norme vigenti e con il PdG del sito Natura 2000.

Risposta: *La collocazione delle torrifaro è avvenuta, a seguito del Decreto VIA citato dall'EG, secondo le indicazioni dello stesso Decreto. Non si capisce dunque quale ulteriore procedura fosse necessaria.*

*Tra l'altro non è un'opera prevista nel progetto e, quindi, cosa c'entra tale affermazione con la nostra procedura è **INCOMPRESIBILE!***

Si riportano situazioni che esulano dall'oggetto della procedura di VIA attivata, per la quale si evidenzia che tali torri faro, come detto dalla stessa autrice del parere, sono già presenti e, quindi, non previste dal progetto e non oggetto della presente procedura.

Si tende, quindi, ad inserire artatamente, ingiustificatamente ed erroneamente elementi che esulano dalla procedura, evidentemente al solo scopo di alimentare nel lettore una percezione negativa del progetto, falsando la realtà.

K) RISCHIO INCIDENTI

Non sono stati esaminati possibili scenari incidentali associati ai nuovi attracchi e ai nuovi flussi di traffico, derivanti dall'uso della banchina Ronciglio.

*Il rischio incidenti, sversamenti accidentali in acqua sarebbe inoltre prossimo al litorale Ronciglio, una delle poche stazioni al mondo della Calendula marittima Guss, per giunta **senza più la barriera protettiva della diga Ronciglio** che dovrebbe – secondo questo progetto - essere eliminata.*

*Barriera che in caso di sversamenti accidentali, **come accaduto recentissimamente**, impedirebbe il defluire pressochè immediato su un litorale di importanza conservazionistica estremamente elevata: se rimossa, non fungerebbe più da ostacolo a qualsivoglia prodotto si dovesse sversare - accidentale o no che sia - in attesa dei mezzi di disinquinamento.*

*Senza considerare la maggiore prossimità al canale di Mezzo di un numero maggiore di navi rispetto a quelle attuali, **con rischio incidenti/sversamenti/incendi incrementato rispetto alla situazione attuale.***

*Ci sono tempi oggettivi di intervento per contenere la diffusione di eventuali sversamenti: **minore è la distanza a siti vulnerabili, fragili, minore è la tempestività e la funzionalità degli stessi.***

Gli elaborati esaminati non contemplano come possibile impatto, il possibile rischio accidentale di sversamenti in mare di sostanze inquinanti da parte di imbarcazioni, le collisioni, gli incidenti durante le manovre etc. eppure si tratta di aspetti che devono essere oggetto di valutazione. A tal proposito si riporta il link a seguire relativo ad un recente episodio di sversamento di catrame all'interno del porto di Trapani:

<https://www.telesudweb.it/27-05-2022/sversamento-di-catrame-al-porto-di-trapani>

Tali aspetti non sono stati oggetto di alcuna valutazione, pur

dovendo essere ricompresi tra i contenuti di una Valutazione Appropriata.

Risposta: La realizzazione del salpamento del Ronciglio comporterà un miglioramento delle condizioni di navigabilità.

Considerato inoltre che non è previsto un aumento del traffico, si può concludere che il rischio di incidenti sarà minore rispetto a quello attuale.

Da informazioni acquisite da conferenze/stampa e confermate dalla lettura del Piano Triennale (riportato a seguire) n. 17/2019, l'intervento di salpamento della diga Ronciglio è finalizzato a consentire la manovrabilità di navi da crociera di dimensioni maggiori di quelle attualmente in arrivo che sono state, secondo il testo del Piano Operativo triennale, già riportato in stralci in questa nota, n. 60 nel 2019.

Vi è un elaborato che descrive la nuova manovrabilità dopo la rimozione della diga Ronciglio, il file PE-2021-ZA22F7CBE0-EDF-SF-7-signed-signed Possibili evoluzioni per una nave crociere

Tra gli interventi previsti - ma non oggetto ancora di VINCA né di valutazione in questa e nella precedente procedura per il dragaggio dell'Avamposto e aree a ponente, - vi è la realizzazione di un "nuovo terminal multipurpose al Molo T" e l'adeguamento della banchina Garibaldi per consentire l'accosto di navi di stazza maggiore rispetto a quelle attuali.

Nella valutazione del traffico navale in fase di esercizio, nulla è presente sulle navi da crociera che incrementerebbero anche di stazza.

La frase "nave di progetto" rilevata sia nella VINCA (pag. 20, pag. 22) che nello SIA, senza ulteriori dettagli, è descritta nella "Relazione Tecnica Generale" ed è di 300 metri di lunghezza. Si approfondirà tale aspetto nella parte relativa alla mancanza di proposte alternative, inclusa l'opzione zero.

Risposta: Le navi da crociera di lunghezza 300 m già entrano nel porto di Trapani ed ormeggiano alla banchina Garibaldi e continueranno ad ormeggiare alla banchina Garibaldi e non certo in quella Ronciglio per motivi squisitamente tecnici e fisici.

Il presente intervento non cambierà la destinazione delle imbarcazioni ma comporterà un miglioramento delle condizioni di accesso al porto, grazie al salpamento del molo Ronciglio.

Il citato elaborato “*PE-2021-ZA22F7CBE0-EDF-SF-7-signed-signed*” mostra infatti la nave di progetto da crociera di 300 m che accede in porto.

La nave di progetto che ormeggia alla nuova banchina Ronciglio e invece specificata nell’elaborato “*PE-2021-ZA22F7CBE0-EDF-SF-6-signed-signed*” ed è di tipo RO-RO di lunghezza 170 m e dunque analoga a quelle che già ormeggiano all’adiacente sporgente Ronciglio.

**L) ZSC ISOLA DELLA COLOMBAIA NON CONSIDERATA
NEGLI ELABORATI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE**

Nell'ambito dell'area oggetto di intervento vi è anche una porzione di ZSC presso l'Isola della Colombaia, in prossimità della quale è prevista la collocazione del pontone ai fini del trattamento di "Soil washing".

Si riporta a seguire screen shot dal sito ufficiale dell'Unione Europea ([ArcGIS Web Application \(europa.eu\)](https://arcgis.com/webapp/viewer/index.html)):

Risposta: Anche in questo caso si tratta di un'affermazione FALSA dettata o da malafede o da ignoranza delle metodologie di valutazione di una V.Inc.A.

Infatti, l'autrice del parere dovrebbe sapere che lo S.Inc.A., a differenza di quanto da lei affermato, ha tenuto nella debita considerazione l'isola della Colombaia.

A tal fine basta evidenziare che questa si trova entro i confini della ZSC ampiamente descritta ed oggetto di attenta valutazione.

VINCA

Nessun cenno che l'isola della Colombaia sia una porzione di Sito Natura 2000 e a seguire, nessuna valutazione sugli effetti derivanti anche dallo scarico in acqua delle acque di trattamento del Soil Washing (non quantificate). Tale omessa indicazione è stata già rilevata e comunicata per il progetto precedente, nota nostro prot. 31/21. È presente un esteso posidonieto.

Risposta: Oltre che ripetitiva tale affermazione è anche un boomerang per la stessa autrice del parere che fa riferimento ad una nota da lei emessa nel 2021, nell'ambito di altra procedura, i cui contenuti e le cui conclusioni (ndr esattamente uguali a quelle presenti nel parere negativo a questo progetto) sono state ritenute non condivisibili dalla

Regione Sicilia che in contrasto con il parere negativo dell'E.G. ha rilasciato parere positivo nell'ambito delle procedure ambientali ed approvato il progetto.

Non si comprende, quindi, il senso di tale affermazione a meno che non si voglia ipotizzare una volontà di trarre in inganno il gruppo referente della CTVIA ma in questo caso sarebbe un'azione degna di severa reprimenda.

SIA

Nello SIA si ha un riporto in mappa della ZSC isola Colombaia, a pag. 30, ma non si sviluppa alcuna analisi relativamente alle attività previste in sua prossimità e continuità ambientale, anche solo in termini di ambiente marino e relative specie, a prescindere se ricadente in Sito Natura 2000 o se habitat prioritariamente protetto e pertanto da tutelare anche fuori dai Siti Natura 2000.

Nulla sugli effetti possibili, probabili e/o certi derivanti anche dallo scarico in acqua delle acque di trattamento del Soil Washing, quantità, durata, cumulo, veicolazione ecc.

Risposta: Ancora una volta si specifica che tutta l'acqua di processo utilizzata nell'impianto (proveniente dal contenuto d'acqua del sedimento sommata a quella prelevata ed utilizzata per il lavaggio) verrà ricircolata all'interno del processo e poi, quella in eccesso verrà depurata mediante apposito impianto di trattamento acque, prima di essere reimpressa in darsena; il trattamento di depurazione applicato, costituito da filtrazione su sabbia in pressione e filtrazione su carboni attivi, sarà in grado di ridurre il quantitativo di contaminanti in modo **da rispettare i limiti normativi per lo scarico di acque in corpi idrici superficiali (D. Lgs 152/06, Parte III, Tab.3).**

Cfr risposta già data, l'osservazione è ripetitiva.

Altri elaborati

Nella Sintesi non tecnica, non si fa più alcun riferimento alla ZSC dell'Isola della Colombaia.

Risposta: vale quanto detto prima tenendo conto che l'autrice del parere dovrebbe sapere che, per come si esprimono le linee guida sulla redazione della Sintesi Non tecnica, questa deve essere massimo 30 pagine e contenere solo aspetti non tecnici trattati nello SIA o nello SInCA.

L) OMESSA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULLA SALICOLTURA

Nello SIA si fa riferimento alla salicoltura, senza analizzare gli effetti che la fase cantieristica e quella di esercizio (con i limiti di cui si è già scritto al punto E) potrebbero provocare nel breve, medio e lungo termine.

*Come si è già esplicitato, lo SIA deve analizzare tutti gli aspetti, la VINCA deve approfondire con specifici riferimenti del progetto **nella sua interezza** e relativi effetti su specie/habitat/obiettivi di conservazione del Sito.*

Lo SIA del resto conferma che compito della VINCA è approfondire gli aspetti progettuali e relativi effetti sul/sui Sito/Siti Natura 2000 e relative specie ed Habitat, come ricorda a pag. 105:

*Per questo motivo si rende necessario accompagnare questo studio da uno Studio di Incidenza Ambientale a cui si rimanda per tutti i dettagli e la valutazione delle eventuali incidenze negative **sugli habitat e le specie tutelate**.*

Ma a pag. 127 dello SIA si legge quanto segue:

2.3.3 C – Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare

Nell'ambito della presente componente ambientale si riporta l'analisi dell'uso del suolo relativa alle aree circostanti il porto di Trapani.

In merito alla tematica del patrimonio agroalimentare, data la tipologia degli interventi in esame e il contesto ambientale in cui essi si inseriscono, si ritiene di poterla trascurare.

Si evidenzia solo l'importanza della salicoltura, attività caratteristica delle saline, verso la quale il progetto non crea alcuna incidenza negativa, come ottimamente confermato dallo Studio di Incidenza Ambientale (in originale non in grassetto).

La salicoltura è certamente svolta in habitat prioritario (cod. 1150)*

che riveste un'importanza fondamentale per specie animali e vegetali, ma è anche un sito produttivo al pari di ambienti agricoli “di pregio” la cui valutazione degli effetti possibili, probabili e/o certi è stata invece esclusa tout court dallo SIA, demandando alla VINCA che, come si è evidenziato seppur brevemente, ne omette completamente la valutazione, fornendo generiche rassicurazioni sulla non incidenza del progetto sul Sito Natura 2000.

Per quanto riguarda ad esempio la sola cantieristica, adiacente a saline produttive, lo SIA, nonostante sia prevista la movimentazione e lo stoccaggio di ben 18 mila mc di massi a ridosso delle saline, afferma quanto segue:

Traffici di cantiere

Sulla base dei volumi di terreno scavati al giorno in fase di cantiere, sono stati stimati 67 veicoli al giorno, caratterizzati da una capacità di 18 m3.

Considerando 8 ore lavorative giornaliere si possono quindi ipotizzare circa 8 mezzi pesanti orari monodirezionali circolanti sulla viabilità di cantiere utilizzata per il trasporto dei materiali verso i siti di conferimento.

*Stante l'esiguità di tali volumi, i traffici di cantiere possono ritenersi trascurabili ai fini modellistici e pertanto **non sono stati considerati nella simulazione.***

Anche ammettendo che vi siano solo 8 mezzi pesanti da e per la banchina, che costeggerebbero saline al momento non interessate da tali mezzi, non è plausibile immaginare che non vi sia approvvigionamento di cantiere, movimentazione di altro materiale, trasporto di mezzi da terra per le operazioni di rimozione dei massi dal mare alla banchina, ecc.

Senza considerare gli effetti delle polveri che possono si essere

mitigate, ma non elise.

Inoltre non si considera parimenti il rischio incidenti, oltre alla fase di esercizio di cui si è già detto in altro punto di questa nota.

Semplicemente, la salicoltura è omessa nello SIA e nella VINCA è solo citata come caratteristica dell'area.

Nulla, in entrambi gli elaborati, su rischio incidenti, veicolazione di inquinanti nelle diverse componenti (acqua, atmosfera, suolo).

In fase di esercizio analogamente vengono omesse diverse valutazioni, ricondotte a nulle o lievi solo in virtù dell'essere fuori dal Sito.

Risposta: Oltre che FALSA tale affermazione è ripetitiva per la cui risposta si veda quanto precedentemente contro dedotto.

Nello specifico si ribadisce ulteriormente che gli impatti derivanti dalla produzione delle polveri e dal traffico veicolare in fase di cantiere e di esercizio sono stati approfonditamente trattati nello SIA ed appare del tutto incomprensibile come i lavori in progetto possano turbare la produttività delle saline il cui prodotto è destinato al consumo umano, sperando che la stessa non sia legata alle acque portuali che certamente sono cariche di sostanze inquinanti, queste si deleterie per la salute umana.

L'affermazione dell'autrice del parere è quanto meno preoccupante se non fosse del tutto errata.

Si tiene a precisare che le condizioni di rischio rimane invariata rispetto l'assetto attuale delle attività portuali non modificando di fatto il numero di navi/traffico portuale. Il rischio è infatti dato dalla produttoria della probabilità (numero di eventi possibili correlati al traffico) per la gravità dell'evento (tipologia di incidente e conseguenti). Rimanendo di fatto invariato l'utilizzo del porto se non in un limitato spostamento localizzativo dato dall'utilizzo del molo in oggetto si ritiene che il rischio associato rimanga invariato rispetto alla condizione attuale di utilizzo del porto.

M) OMESSA VALUTAZIONE HABITAT

Oltre a quanto riportato fin qui, preme evidenziare che le determinazioni assunte nella VINCA in merito alla presunta assenza di incidenza sul Sito, appaiono prive di obiettività, di dati scientifici, di certezza scientifica e di analisi approfondite.

Si rammenta quanto richiesto dalle Nuove Linee Guida VINCA.

Si riporta la definizione di Valutazione Appropriata (studio di incidenza): Pag. 79

- *Requisiti della Valutazione Appropriata:*
 - 1) *Deve obbligatoriamente prendere in considerazione gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000;*
 - 2) *Deve riportare i risultati e le conclusioni delle analisi svolte sulle specie di Allegato II della Direttiva Habitat, delle specie di Allegato I della Direttiva Uccelli e di tutti gli uccelli migratori che ritornano regolarmente nel sito, nonché di tutti gli habitat di cui all'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE;*
 - 3) *L'analisi deve essere svolta alla luce delle migliori conoscenze scientifiche disponibili;*
 - 4) *Deve essere fornita una approfondita analisi rispetto agli obiettivi di conservazione stabiliti per il sito;*
 - 5) *Deve contenere complete, precise e definitive dichiarazioni e conclusioni sui risultati ottenuti;*
 - 6) *Deve essere interamente documentata;*

Nessuno dei 6 punti è stato ottemperato. Si è assunto che essendo fuori dal Sito, non vi sia incidenza alcuna e ove riconosciuta, sia lieve e/o reversibile.

Risposta: Anche in questo caso si deve evidenziare come l'autrice del parere si lancia in affermazioni non veritiere ed offensive verso un gruppo di

lavoro che ha studiato approfonditamente il contesto ambientale e territoriale, nonché il progetto e le sue eventuali incidenze sull'area pluri protetta.

Si può essere d'accordo sulle valutazioni e sulle conclusioni ma non è consentito a nessuno, tanto meno ad un Pubblico Ufficiale, offendere il lavoro altrui!!!!!!!!!!

Ad aggravare la situazione è del tutto chiaro che si tratta di affermazioni del tutto errate, non supportate da nessuna spiegazione scientifica.

Come si può affermare, se non in mala fede o caratterizzati solo da una preconcetta negatività verso il progetto, che lo S.Inc.A.:

- ✓ non ha preso in considerazione gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000, quando questi sono stati il fulcro di tutto lo studio;
- ✓ non ha riportato i risultati e le conclusioni delle analisi svolte sulle specie di Allegato II della Direttiva Habitat, delle specie di Allegato I della Direttiva Uccelli e di tutti gli uccelli migratori che ritornano regolarmente nel sito, nonché di tutti gli habitat di cui all'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE, quando nello S.Inc.A. si è dato ampio spazio alla indicazione e descrizione di tutte le specie, anche uccelli migratori, presenti e/o frequentanti la riserva, definendone le caratteristiche, le criticità ed eventuali sensibilità rispetto alle attività previste dal progetto;
- ✓ non ha utilizzato le migliori conoscenze scientifiche disponibili (l'autrice del parere evidentemente non ha letto la bibliografia);
- ✓ non ha definito complete, precise e definitive dichiarazioni e conclusioni sui risultati ottenuti quando proprio il parere non fa altro che indicarle sia pure per confutarle;

Per non parlare del sesto punto la cui negazione appare del tutto incomprensibile.

In ogni caso è del tutto inaccettabile che si basi un parere negativo su un progetto di vitale importanza per lo sviluppo del porto di Trapani e che riguarda la messa in esercizio di una banchina già realizzata con fondi pubblici con regolare decreto di VIA Ministeriale, solo sulla base di affermazioni del tutto apodittiche!!!

Ci si chiede cosa significa dichiarare “*Nessuno dei 6 punti è stato ottemperato*” senza neanche avere il buon gusto di accompagnare tale offensiva affermazione con una sia pur minima parvenza di giustificazione, di chiarimento, di indicazione delle attività che dovrebbero essere svolte per superare queste ipotetiche criticità.

Si tratta solo di buttare fango addosso ai redattori dello studio e polvere negli occhi del gruppo istruttore in nome di una preconcetta, ingiustificata ostilità verso tutte le attività proposte non solo dall’AdSP.

Purtroppo l’E.G. della riserva negli ultimi tempi si contraddistingue per una sfilza di pareri negativi puntualmente disattesi dalle A.C. in quanto del tutto illegittimi, ingiustificati e non supportati da alcuna base scientifica e soprattutto troppo spesso basati su affermazioni nella migliore delle ipotesi apodittiche se non proprio FALSE!!!!!!.

Non è così che si fa il bene di una grandissima risorsa ambientale e non è così che si tutela una delle aree naturalistiche più importanti di Europa e forse del mondo che il Dr. Bellomo (uno dei redattori dello SIA e dello S.Inc.A.), nella sua lunga attività presso il CRPPN, ha contribuito a trasformare in riserva per i suoi innegabili altissimi valori paesaggistici, naturalistici ed ambientali che conosce approfonditamente proprio per la sua pregressa attività presso l’Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente.

- *Completezza, esaustività e oggettività delle analisi esperite negli Studi di Incidenza.*

Non è consentito sottostimare alcune tipologie di incidenza, oppure tralasciare taluni approfondimenti su habitat, specie o habitat di specie presenti, potenzialmente interferiti dal P/P/P/I/A poiché ciò potrebbe condurre a raggiungere conclusioni non oggettive dello Studio di Incidenza.

Non si riporta per brevità, quanto ulteriormente richiesto dalle Nuove Linee Guida VInCA per lo Studio di Incidenza – Valutazione Appropriata cui si rimanda.

Nel decreto del MATTM n. 963 del 13/12/2010 tra le altre si chiede di analizzare gli:

- e. effetti indotti che l'esercizio delle opere potrà avere in relazione agli habitat di interesse comunitario segnalati ed in particolare:
- i. Lagune costiere - cod 1150
 - ii. Steppe salate mediterranee (*Limonietaia*) – cod 1510
 - iii. Praterie e fruticeti mediterranei e termo-atlantici (*Sarcocornetea fruticosi*) – cod 1420
 - iv. Vegetazione annua delle lince di deposito marine – cod 1210.

Si rinviene nella VINCA relativamente ad alcuni degli Habitat indicati sopra, il riporto di testo (non virgolettato, fonte citata in bibliografia) del “Manuale di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CE” dell’Università di Perugia, [Habitat: home page \(unipg.it\)](http://unipg.it) (capitolo 7.2 HABITAT PRESENTI NELL’AREA PROTETTA, pag. 108 – 112).

Al di là della mancata analisi come richiesta esplicitamente dal Decreto sopraccitato, nel riporto testuale del capitolo “frase diagnostica dell’habitat in Italia” del “Manuale di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CE” non è presente l’habitat cod.

1510.

Risposta: A di là di affermazioni apodittiche, già ampiamente contestate nei punti precedenti, *a differenza di quanto erroneamente sostenuto dall'autrice del parere, l'habitat 1510 è citato ed è presente nelle considerazioni a pag. 71, a pag. 72, a pag. 74, a pag. 80, a pag. 81, a pag. 82 e a pag. 83, dove il riferimento è significativo ai fini della VInCA.*

Anche in questo caso si consiglia una lettura più attenta della documentazione prima di lanciarsi in affermazioni FALSE!!!!

N) ASSENZA DI SOLUZIONI ALTERNATIVE

Nell'ambito sia della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che di Valutazione Appropriata è prevista la verifica di soluzioni alternative inclusa l'opzione zero (pag. 100 GURI n. 303 del 28/12/2019, Nuove Linee Guida VInCA).

Sia nello SIA che nella VINCA si propongono soluzioni alternative per la metodologia del salpamento della diga Ronciglio e sua sistemazione finale, portando alla scelta di una delle soluzioni proposte.

Risposta: Come già specificato a riscontro della richiesta di integrazioni della CTVIA, lo Studio idraulico marittimo, eseguito con uno dei più evoluti sistemi di modellazione costiera e portuale oggi a disposizione, ha tenuto in conto sia l'alternativa zero (stato attuale) sia una configurazione in cui la diga viene mantenuta e viene invece effettuato il dragaggio in adiacenza.

I risultati hanno ottenuto che entrambe le configurazioni di intervento sono migliorative rispetto allo stato attuale (alternativa zero) in quanto comportano una maggiore stabilità della costa rispetto all'alternativa zero.

Da un punto di vista della ottimizzazione progettuale, la configurazione scelta per la estensione della diga Ronciglio è quella minima che garantisce l'accesso in sicurezza delle imbarcazioni all'interno del porto.

L'opzione 0 non esiste per un duplice motivo:

- a) In relazione all'esercizio della banchina Ronciglio non dare il proprio assenso all'utilizzazione della stessa significa solo dichiarare che il MiTE nell'approvare la sua realizzazione ha consentito uno sperpero di denaro pubblico perché non ha senso permettere la realizzazione di un'opera e poi ipotizzare di non utilizzarla. L'opzione 0 significa solo

prevederne la demolizione, opzione già scartata dal Ministero in sede di procedura VIA. Se si fosse ritenuta inutile o peggio dannosa si doveva imporre la sua demolizione in quella fase non certo oggi, perché non ha senso tenere una banchina senza poterla utilizzare;

- b) In relazione alla demolizione del molo Ronciglio l'opzione 0 significa solo mantenere condizioni di minore sicurezza nelle manovre all'interno del porto e maggiori rischi di incidenti.

Una visione veramente ambientalista non può in nessuno dei due casi ipotizzare come ambientalmente, economicamente e socialmente più compatibile l'opzione 0.

Per il resto il progetto ha studiato le tecnologie più moderne ed efficaci e non ci sono alternative che possano avere lo stesso effetto della soluzione proposta.

Analogamente vengono indicate alternative per il trattamento dei sedimenti di dragaggio, individuando nella tecnica sperimentale del Soil Washing l'unica adottabile.

Risposta: Come già specificato a riscontro della richiesta di integrazioni della CTVIA, nel caso ***le uniche alternative disponibili per la gestione di tali sedimenti sono il trattamento e il conferimento a discarica.***

Nello specifico, il conferimento a discarica per tutti i sedimenti delle classi C e D tal quale è stato analizzato e scartato in sede di redazione dello SIA perché:

- ✓ ambientalmente più impattante,
- ✓ contrario al principio comunitario dell'End of Waste che impone di trovare tutte le forme di trattamento/recupero per evitare l'invio a discarica che deve essere considerato l'ultimo obiettivo quando si sia dimostrato che tutte le altre alternative

sono tecnicamente non perseguibili.

Quindi, la soluzione del soil washing è quella ambientalmente migliore poiché il trattamento di soil/sediment washing consente di ridurre i quantitativi di sedimenti in classi C e D da conferire a discarica visto che consente di estrarre sedimenti puliti e di ridurre la quantità di acqua.

Per tale ragione la soluzione progettuale scelta comporta un evidente miglioramento della compatibilità ambientale rispetto al conferimento a discarica dei sedimenti tal quali.

Anche in questo caso non si comprende la critica!!!!

Si può dare un parere negativo contestando che i progettisti, di fronte alla necessità di smaltire una certa quantità di sedimenti inquinati, si siano posti il doveroso e legittimo scrupolo di verificare quale delle possibili soluzioni (invio a discarica o soil washing) fosse quella ambientalmente più compatibile?????

Tale affermazione è veramente IMBARAZZANTE!!!!!!

Senza contare che già queste polemiche e queste assurde affermazioni sono state fatte dall'E.G. per il progetto di dragaggio dei fondali del porto a supporto di un parere negativo anche per quel progetto ma l'autrice del parere non può dimenticare che queste affermazioni non sono state condivise dall'AC che ha invece approvato il progetto.

Le alternative fornite riguardano solamente il dragaggio (descritte al par.3.1.2 dello SIA).

L'analisi delle alternative e dell'opzione zero relative alla banchina non sono state perseguite in quanto l'opera è già esistente e l'analisi è relativa ad una precedente procedura.

Non si fa cenno alla “nave di progetto” in termini di caratteristiche né viene riportato alcun dato sugli incidenti occorsi che motiverebbero

l'intervento finalizzato ad una maggiore sicurezza per la navigabilità in generale.

Si apprende della “nave di progetto” solo dalla Relazione Tecnica Generale, la cui lunghezza sarebbe di 300 metri.

Non si entra nel merito delle scelte compiute, seppur effettuate prima di valutarne i costi ambientali e la fattibilità sotto il profilo della sostenibilità ambientale, anche con accordi in ambito crocieristico, che portano a porsi a posteriori il problema della navigabilità e dell'adeguamento delle strutture alle nuove esigenze.

Risposta: Fortunatamente non ci sono stati incidenti nel porto di Trapani, ma **la motivazione di eseguire un intervento non può essere soltanto dovuta ad un evento calamitoso.**

Questa AdSP crede invece nell'importanza della prevenzione, per tale motivo è stato eseguito uno studio di navigabilità con le navi di progetto che (si ripete) sono quelle che già entrano in porto.

Permane il fatto che tale scelta, a priori, comporta la necessità di interventi che singoli e congiunti potrebbero avere una possibile incidenza sul Sito, non valutata, né singolarmente né congiuntamente, con i contenuti coerenti, completi ed oggettivi come richiesto dalle norme vigenti.

Inoltre, non si pone l'alternativa al/agli interventi, inclusa l'opzione zero.

Non viene proposta alcuna alternativa all'obiettivo generico presunto della maggiore sicurezza, né alla manovrabilità delle navi da crociera di stazza superiore a quelle che attualmente giungono in porto, ivi inclusa l'opzione zero, né vengono forniti dati sugli incidenti occorsi ad oggi, frequenza, cause.

Diverse opere, alcune realizzate sulla base del PRP del 1962, altre non previste in esso (l'attuale Molo a T), potrebbero essere considerate modificabili e/o eliminabili al fine di ottenere analogo risultato.

Si riporta a seguire screen shot dell'elaborato PE-2021-ZA22F7CBE0-EGP-1-signed-signed PRP ante ATF nel quale si evince che il Molo a T non era nel PRP.

Risposta: Per quanto riguarda le opzioni considerate e l'opzione zero, si rimanda a quanto già specificato sopra e alla risposta alla richiesta di integrazioni della CTVIA.

Si ringrazia l'EG per l'ulteriore proposta di eliminare il molo a T.

Si segnala però che accanto al molo a T è presente il molo Sanità e dunque la rimozione del molo a T non avrebbe effetti sul canale di manovra visto che le imbarcazioni non vanno a zig-zag.

Non è compito dell'Ente Gestore individuare le possibili soluzioni progettuali alternative che pure potrebbero essere ricercate, ma certamente è tra i compiti dello scrivente la tutela di un sito pluri protetto estremamente importante e altrettanto vulnerabile, dove un ulteriore incremento della pressione antropica comporta per l'area sempre maggiori rischi, più di quanti non ve ne siano già, per le scelte del passato ma anche del recente presente non in linea con gli obiettivi di conservazione del Sito.

In natura tutto è connesso e gli studi propedeutici dovrebbero essere con contenuti esaustivi e obiettivi, al fine di consentire di valutare la possibilità (o meno) di incidenze, singole o cumulative che siano. Nel rispetto del principio di precauzione e di prevenzione, in assenza di certezza scientifica basata su dati obiettivi, non si dovrebbe procedere con assensi.

Nel caso specifico, non si dispone né di obiettività né di dati e le determinazioni assunte sono prive di certezza scientifica.

Risposta: Al di là del tono offensivo utilizzato in questa affermazione come in tantissime altre dalla redattrice del parere, vedi risposte date precedentemente.

O) IL PRP DEL 1962 E IL PIANO TRIENNALE 2020 – 2022

*Come si riporta nella Delibera n. 17 del 18 dicembre 2019 di approvazione del Piano Operativo Triennale 2020 – 2022 dell'AdSP, **il PRP del 1962 è di fatto ottemperato.***

Inoltre si apprende dalla lettura del Piano Operativo Triennale, che l'obiettivo degli interventi è garantire accessibilità a navi da crociera di ultima e ultimissima generazione (in grassetto e sottolineato non in originale). In questo capitolo si riportano solo alcuni stralci del Piano Triennale.

Pag 33

Porti di Trapani e Porto Empedocle

Per i porti di Trapani e Porto Empedocle in atto sussistono strumenti programmatori la cui redazione ed approvazione risalgono a diverse decine di anni or sono, disegnati con criteri evidentemente obsoleti che consideravano solo esigenze di natura idraulico/marittima senza considerare i criteri che oggi sono posti a base della redazione dei P.R.P, ovvero con la definizione degli ambiti, sotto ambiti, aree funzionali, edilizia asservente.

*Certamente è scontata la necessità per entrambi i porti di avviare la redazione dei nuovi P.R.P., conformemente a quanto previsto dalle “Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale” (marzo 2017), procedimento questo che richiede un arco temporale pluriennale. Nella consapevolezza di quanto sopra, si valutano le attuali esigenze operative rapportate alle previsioni del vigente P.R.P. e nelle more della redazione ed approvazione del nuovo piano regolatore, procedimento questo che richiede un arco temporale pluriennale, **si attuano le possibili azioni da porre in essere per rendere possibili delle puntuali modifiche avvalendosi di quanto previsto in tema di adeguamento tecnico funzionale***

o di variante puntuale.

In detta ottica sono stati individuate quelle infrastrutture necessarie e la cui realizzazione hanno caratteristiche ascrivibili alle due fattispecie sopra individuate (A.T.F. e variante localizzata) ed in tal senso si vuole operare.

Si procede ad illustrare le azioni intraprese al riguardo, nei tre argomenti sopra delineati, ovvero:

- 1. redazione nuovo P.R.P.,*
- 2. Adeguamenti tecnico funzionale e 3. Varianti localizzate.*

Da segnalare, per il porto di Trapani, le difficoltà in tema di realizzazione di infrastrutture che scaturiscano dalla coesistenza con la limitrofa riserva saline di Trapani e Paceco, con paventati limiti di salvaguardia che secondo intendimenti sarebbero il più delle volte orientati verso opzioni zero.

PAG 35

Porto di Trapani.

Da tempo il Porto di Trapani è inserito nei circuiti croceristici della compagnia di vari armatori (Marella Cruises, premier Cruises, Royal Carribbean, Costa, etc) e sino ad oggi si registrano alla banchina Garibaldi l'ormeggio di navi crociere di lunghezza circa 220,00 mt. ed in casi singoli anche di 280 m., con pescaggio di circa 7,00/8,00 mt.; in particolare, in atto si è registrato una presenza di 48 approdi per l'anno 2018 aumentati a sessanta per l'anno 2019.

*Detta banchina a causa del proprio profilo mistilineo sconta una fronte di 141,00 mt. e ciò comporta che la nave ormeggiata sfonda di 140,00 mt dalla testata della stessa. Per di più **l'ingresso al porto è limitato dalla presenza della Diga Ronciglio**, che limita la larghezza del canale di accesso a meno di 200m.*

Per detto motivo in una prima fase era stata avviata una proposta progettuale relativa ad un adeguamento tecnico-funzionale per la sola rettifica delle banchine settentrionali, titolato “Lavori di rettifica dei profili delle banchine Settentrionali Dogana e Garibaldi e dragaggio specchio acqueo antistante e del canale di accesso”.

Gli elaborati di detta proposta sono stati trasmessi per parere agli enti competenti Comune – Soprintendenza – Capitaneria), al seguito del quale i primi due hanno risposto positivamente. Di contro, , la Capitaneria di Porto di Trapani con nota del 16.01.2019 ha espresso “parere contrario alla conduzione dell’adeguamento tecnico funzionale così come proposto con gli elaborati prodotti da Codesta Autorità di Sistema Portuale. (...) al fine di ottenere maggiori spazi evolutivi per le unità di maggiori dimensioni, appare necessario procedere con il salpamento del cosiddetto <<vecchio fanale verde>>”.

Sostanzialmente ciò che rileva la Capitaneria è che l’attuale criticità all’ormeggio delle navi alla banchina Garibaldi è attribuibile al limitato spazio evolutivo dovuto alla presenza del molo Ronciglio;

*pertanto, si ritiene opportuno procedere alle rettifiche delle banchine Settentrionali in un secondo momento dopo avere eliminato la citata criticità, **dando priorità al salpamento di gran parte della diga Ronciglio in cui è collocato il <<vecchio fanale verde>>, in modo da garantire un canale di accesso al porto di larghezza pari a circa 250 m.***

*In uno a detto interventi si rende anche necessario consentire le manovre di ingresso/uscita dal porto delle grandi imbarcazioni garantendo lo stesso fondale del canale di accesso, e quindi **ampliare l’estensione del dragaggio nella zona dell’avamposto rispetto a quanto previsto nel vigente PRP.***

Per tale motivo si è valutato di anteporre alla citata rettifica della

banchina un nuovo adeguamento tecnico funzionale (ATF) che abbia per oggetto i lavori di dragaggio dei fondali nella parte che si configura quale stensione del P.R.P. e il salpamento della Diga Ronciglio.

Quindi, assentito l'A.T.F. relativo alla demolizione del molo Ronciglio ed avviati i connessi lavori si proporrà l'altra A.T.F. connessa alla rettifica delle banchine settentrionali.

PAG 36/37

2.3. Varianti localizzate.

(...)

Oggi il porto di Trapani non è dotato un terminal adeguato, e l'ormeggio delle navi da crociera avviene presso la banchina Garibaldi, che ha un profilo mistilineo inidoneo, con un fronte di circa 140mt. Per di più, la presenza delle navi da crociera presso la banchina Garibaldi interferisce con il rimanente traffico navale del porto di Trapani.

*Stante quanto sopra, l'intervento di cui si vuole attivare la progettazione ha per oggetto la realizzazione di un nuovo terminal nel Porto di Trapani, a mezzo di un nuovo banchinale sito ove oggi insiste la scogliera denominata molo a "T", che sia completo dei servizi per i passeggeri, sito che risulta di facile accesso alle navi anche da crociera tale non interferire con il rimanente traffico navale del porto. Tale intervento ha inoltre l'obiettivo di **assicurare un adeguato livello di sicurezza durante le manovre di ormeggio delle navi da crociera, sia in entrata che in uscita dal porto.***

(...)

In passato il porto di Trapani è stato interessato da questo tipo di traffico, ma oggi si trova inadeguato per la mancanza i un idoneo termina extra Schenghen.

Per raggiungere tale obiettivo l'Authority si pone, quale prossimo

milestone complementare al resto degli interventi in programmazione e quelli già in esecuzione, la realizzazione non di un limitato terminal crociere, bensì di un terminal multipurpose nel molo a T, che vede la realizzazione di un terminal passeggeri che funga anche da terminal extra Schengen.

In siffatto modo, si consente a questa Autorità e al “sistema porti del network” di aprirsi maggiormente all’area identificata dal corridoio Mediterraneo, facilitando il collegamento con i paesi del Maghreb e sviluppando la tipologia di traffico passeggeri extra Schengen

(...)

Considerazioni conclusive

*Come sopra illustrato **la redazione dei vigenti P.R.P. risale agli anni sessanta per i porti di Trapani e Porto Empedocle e ai primi anni del duemila per quello di Termini Imerese; inoltre, i due P.R.P. stati redatti con i criteri dell’epoca, ovvero con la sola indicazione dello sviluppo di moli e delle banchine e con proiezioni programmatiche intese alle esigenze del momento.***

PAG. 38/39

(...)

Per il porto di Trapani le previsioni del vigente P.R.P. sono sostanzialmente realizzate, e nelle more della redazione del nuovo PRP le ulteriori necessità sono state, e saranno, affrontate con gli strumenti di programmazione sopra illustrati (A.T.F. e variante localizzata).

PAG. 59 – 60

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

(...)

- *lavori di rimozione diga Ronciglio e dragaggio relative aree. Intervento richiesto dagli operatori inteso a migliorare gli spazi di manovra all'ingresso ed uscita del porto. Al fine di attestare la conformità di questa opera al P.R.P. necessita espletare il procedimento di Adeguamento Tecnico Funzionale, per il quale si è attivata la connessa attività progettuale;*
- ***nuovo Terminal purpose molo a T. Opere intesa allo sviluppo del porto in quanto necessaria a consentire ormeggio di navi di recente/ultima generazione. Per detta opera al fine di attestare la conformità al P.R.P. necessita espletare il procedimento di Variante localizzata, per il quale si è finanziata la connessa preliminare attività progettuale necessaria per proporre al Consiglio Superiore LL.PP. l'approvazione di una variante localizzata;***

PAG. 60

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

- **Lavori di dragaggio del Porto.** Esaurite le fasi propedeutiche si prevede l'intervento di dragaggio che computa una spesa complessiva di circa € 35.000.000,00;
- **Lavori di rimozione diga Ronciglio e dragaggio relative aree.** Intervento richiesto dagli operatori inteso a migliorare gli spazi di manovra all'ingresso ed uscita del porto, sopra descritto in termine di atti propedeutici alla esecutiva progettazione, adesso affrontato quale esecuzione dei relativi lavori.

Si prevede un importo di 2.500.000,00.

- **nuovo Terminal purpose molo a T.** Opere intesa allo sviluppo del porto sopra descritto in termine di atti propedeutici alla esecutiva progettazione, adesso affrontato quale esecuzione dei relativi lavori. Si prevede un importo di 25.000.000,00.
- **lavori di rettifica della banchina Garibaldi, opera pensata al fine di rendere il fronte banchina oggi mistilineo con max sviluppo 140,00 mt a rettilineo, con sviluppo di oltre 300,00 mt.**

Si prevede un importo di 25.000.000,00.

- **lavori di completamento ed adeguamento delle banchine settentrionali.** Trattasi di un lavoro avviato anni or sono dal Provveditorato Interregionale OO.PP., ad oggi non ultimato, si prevede il completamento per un importo di circa € 1.500.000,00

Risposta: Come già specificato prima, sono stati considerati nelle valutazioni gli interventi finanziati o con valutazioni ambientali esperite.

Gli altri interventi previsti nel Piano Triennale OOPP che questa AdSP volesse eseguire, saranno oggetto di successiva specifica procedura di VIA-VAS-VincA.

In ogni caso in risposta ad una richiesta di integrazioni formulata dalla CTVIA è stato valutato l'impatto cumulativo con tutti i progetti in programmazione concludendo l'assoluta assenza di impatti cumulativi negativi.

CONCLUSIONI

Non si approfondiscono altri aspetti che pure sono importanti in termini di evidenziazione di carenze di informazioni, discrasie, mancate valutazioni dei diversi impatti prevedibili. Si è rilevata in ogni caso assenza di informazioni sullo status degli habitat, delle specie, sul rischio incidenti, sull'incremento esponenziale di traffico sia navale che di mezzi terrestri e passeggeri a ridosso del Sito pluriprotetto ed i rischi che l'eliminazione di una barriera fisica in ambiente marino pregressa potrebbe comportare sul litorale del Ronciglio.

*Non si è affrontato l'aspetto della dinamica della costa che – contrariamente a quanto affermato nella VINCA, nell'elaborato specifico PE-2021-SIM-signed-signed studio idraulico marittimo **si esplicita che non vi è certezza per le simulazioni effettuate.***

Si riportano ad ogni buon fine due affermazioni importanti dell'elaborato sopraccitato (in originale non in grassetto, non sottolineato):

Pag. 5

***Non essendo al momento disponibili dati relativi alle misurazioni del moto ondoso per il paraggio in esame, l'analisi del clima ondoso caratteristico è stata condotta sulla base dei dati al largo** forniti dal modello dal modello onda metrico del mediterraneo del ECMWF. Questo modello calcola, **a scala globale appunto**, le condizioni del moto ondoso al largo sulla base di dati meteorologici (campi di vento). La localizzazione in coordinate geografiche del punto al largo nel quale è noto il clima ondoso da tale modello è 38°E-12°N.*

Pag. 72:

*A proposito della stima dell'avanzamento/arretramento della linea di costa mostrata sopra **è importante specificare che il modello matematico utilizzato, ancorché evoluto, non riesce a riprodurre l'effettiva sequenza di***

tutti i processi di erosione e sedimentazione che avvengono nella realtà.
L'evoluzione della costa è infatti un processo dinamico e caotico: la costa si modifica localmente, in vicinanza della linea di riva, per effetto di ogni singola mareggiata e tale modifica ha influenza sul modo in cui la costa stessa reagisce alla mareggiata successiva. Il sistema di modellazione utilizzato, tenendo conto soltanto dello stato della costa nell'istante in cui è stato eseguito il rilievo topografico e batimetrico, fornisce risultati che devono essere letti in termini di tendenza potenziale.

*La costa a sud di Ronciglio è in regressione, è sufficiente osservare le immagini tratte da Google Earth in modalità cronologia per rendersene conto: in tale contesto **preme sottolineare che preservare lo stato di salute della prateria di Posidonia oceanica è una priorità di fondamentale importanza.***

Né si approfondisce ulteriormente l'evidente mancata analisi relativamente alla mobilità "da riferirsi all'intero ambito portuale" di cui al Decreto MATTM congiunto con MIBAC n. 963 del 13/12/2010.

Risposta: In merito agli aspetti della affidabilità dello idraulico-marittimo allegato al progetto, si specifica quanto segue:

- ⇒ I dati di moto ondoso utilizzati (modello ECMWF) risultano validati a scala di mediterraneo mediante i dati registrati dalle boe ondametriche. Tale tipo di dati è quindi ritenuto attendibile dalla letteratura scientifica ed è di largo utilizzo nella pratica ingegneristica.
- ⇒ Per la stima dell'evoluzione della linea di costa è stato utilizzato il sistema di modellazione numerica bidimensionale a maglia flessibile del DHI. Questo sistema di modellazione risulta ampiamente verificato e validato su casi concreti in tutto il mondo e (nonostante ipotesi intrinseche di qualsiasi tipo di modellazione) rappresenta quindi uno degli strumenti più evoluti ed attendibili oggi a

disposizione in ambito costiero e portuale

Pertanto non si ritengono fondate le osservazioni dell'EG.

I dati di traffico portuale sono allegati al progetto e corrispondono con quelli attuali, in considerazione che l'intervento non comporta un aumento del traffico portuale ma una ottimizzazione e messa in sicurezza dello stesso.

La tendenza del litorale del Ronciglio, a seguito del salpamento del molo, è all'avanzamento, seppur blando.

Questo dato deriva dalla modellazione eseguita, che si è valsa di dati meteomarini di imput, riferiti al mare aperto, quindi in uno scenario prudenziale rispetto alle condizioni all'interno del porto.

Questo è stato erroneamente considerato un fattore critico, da parte di chi ha steso l'osservazione, per evidente incompetenza.

3) INTEGRAZIONI RICHIESTE DA LEGAMBIENTE

*Occorre subito ricordare, per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico, che il **Piano Regolatore Portuale di Trapani risale al 1962** ed è stato poi aggiornato in data 17/10/2001 ed adottato formalmente ai sensi e per gli effetti della Legge n. 84/1994 dall’Autorità Marittima in data 28/01/2002, mai sottoposto alla procedura di VIA, come attestato dall’Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento Territorio Ambiente – Servizio 2 VAS VIA con nota prot. n. 47341 del 28/7/2005, (allegata alla nota della scrivente Associazione del 2 dicembre 2021 e del 13 dicembre 2021 già trasmessa al MITE- CRESS ed alle altre Autorità in indirizzo).*

Il citato Decreto DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010 prescrive che:

<p>Il Nuovo Piano Regolatore Portuale, secondo al voto dell'assemblea generale del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 07.06.2002, prima di poter essere attuato - anche solo in parte - dovrà essere assoggettato alla procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale</p>

Tale adempimento di assoggettare il PRP alla procedura di VIA non è stato mai curato né tantomeno con la procedura in corso.

Risposta: Il PRP del 2001 è decaduto per cui qualunque riferimento è errato

La procedura in corso è quella di VIA che è quella corretta anche perché in continuazione con il decreto VIA rilasciato dal ministero sulla realizzazione della banchina roncioglio.

Con riferimento a tale grave criticità (progettuale e procedurale) si fa

subito rilevare che il progetto in esame costituisce a tutti gli effetti una variante al PRP del 1962 (pag. 48 dello SIA - elaborato SIA-PU-AMB-RE-01-01 - Studio di impatto ambientale) “Si evidenzia che il presente progetto, in relazione alla sola fase di salpamento del Molo Ronciglio, è in variante al PRP.....”.

*Già in precedenza il **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, con nota AdSP n. 14156 del 3/12/2019 nell’ambito della valutazione dell’A.T.F. relativo al nuovo Terminal passeggeri del Porto di Trapani **ha prescritto la redazione di una variante al P.R.P.** rilevando delle discrasie sulle opere realizzate e su quelle previste:*

“... Considerata la palese inadeguatezza dello strumento di Piano tuttora operante, che come emerso in occasione delle riunioni convocate dalla Commissione relatrice ... risulta disallineato e difforme in relazione agli interventi strutturali ed alle modifiche che negli anni si sono succedute nel porto di Trapani, ivi inclusi quelli relativi all’area interessata dall’intervento in oggetto, si rende necessario che l’AdSP in esame proceda all’aggiornamento del P.R.P. tenendo conto dello stato dei luoghi e delle necessità funzionali attuali e potenziali dell’area interessata...”

*Peraltro, anche tenuto conto delle “Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale” adottate nel marzo 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non può non rilevarsi **l’obbligo di procedere preliminarmente alla variante generale del PRP con conseguente procedura di VAS e VIA complessive** dinanzi alla variazione degli assetti planimetrici e batimetrici del porto ed all’introduzione di modifiche infrastrutturali che implicano variazioni agli obiettivi e alle strategie unitamente all’ovvia considerazione che l’istituto dell’ATF non può essere ripetutamente utilizzato nel medesimo porto per l’effetto “cumulato” di modifiche non sostanziali di distinti ATF che finiscono per determinare una variazione sostanziale nell’assetto generale.*

Tale adempimento è ineludibile anche alla luce dei numerosi interventi

realizzati, in corso e progettati negli ultimi anni nel Porto di Trapani, che avviati come varianti localizzate nell'insieme costituiscono modifica sostanziale, in quanto i carichi tecnici ed ambientali mutano in modo significativo.

Semplicemente dall'esame del **Piano Operativo Triennale 2020-2022 – Revisione annuale 2021** dell'Autorità di Sistema Portuale di Mare della Sicilia Occidentale (adottato con Delibera n. 18 del 17 dicembre 2020) emerge che il progetto in esame si colloca in un più ampio contesto di interventi finalizzati a potenziare le strutture portuali (dragaggio, rimozione diga Ronciglio, nuovo terminal purpose molo a T, rettifica banchina Garibaldi, completamento e adeguamento delle banchine settentrionali, ecc) modificando di fatto l'assetto e le finalità definiti dal vecchio, ma ancora vigente, Piano Regolatore del Porto approvato nel lontano 1962 e mai sottoposto a VIA e VAS, che sono stati realizzati nel tempo lavori non conformi al Piano Regolatore del Porto ed addirittura è stata avviata la procedura di un ATF- Adeguamento Tecnico Funzionale per tali difformità (non sottoposta a verifica ambientale) come da portale dell'AdSP:

Risposta: Per l'intervento in oggetto è stata esperita la procedura di ATF conclusasi con esito positivo.

Per gli altri eventuali interventi si procederà, come è ovvio, con specifiche procedure ambientali VIA-VAS con previsto dalla legge.

Sui limiti del quadro di riferimento programmatico della procedura in esame, si fa rilevare che né il SIA né lo Studio di InCA, fanno riferimento a tale complesso di opere e progetti.

Risposta: Si ricorda ai redattori della nota che con il D.Lgs 104/2017 è stato abrogato il DPR 1988 con la conseguente abrogazione della

suddivisione dello SIA in quadri di riferimento.

Evidentemente i redattori della nota non sono aggiornati sulle normative che stanno alla base della procedura di VIA e che nell'ambito della redazione dello SIA non si redige più il quadro di riferimento programmatico, sic!!!!!!!!!!

In relazione alla presunta sottomissione del piano triennale dei LL.PP. redatto dall'AdSP si ricorda sempre ai redattori della nota che *tale strumento non è soggetto a nessuna procedura ambientale*, mentre lo sono i singoli progetti quando questi sono oggetto di una progettazione di livello almeno di Fattibilità Tecnico-economica.

Se un progetto non viene redatto non può essere sottoposto a nessuna procedura di VIA come richiesto erroneamente da Legambiente.

In relazione al presunto cumulo tra il nostro progetto ed altri progettati si deve dire che:

- ⇒ La messa in esercizio della banchina è solo legata alla naturale conclusione di una procedura già avviata da anni e che ha concluso il primo step e cioè l'approvazione della sua realizzazione. Non vi sono quindi opere da realizzare e non vi sono possibili impatti cumulativi di alcun tipo in quanto le opere sono già esistenti. Come precedentemente dimostrato in più punti l'opzione 0 in questo caso è del tutto impossibile;
- ⇒ Sia lo SIA che S.Inc.A. redatti in relazione alla demolizione del molo Ronciglio, a differenza di quanto sostenuto, tengono in considerazione il cumulo degli impatti tra il presente progetto ed il progetto di dragaggio (unico progetto che potrebbe avere interferenza con il nostro progetto). Tutti gli studi tengono conto degli esiti di entrambi i progetti e spiace che i redattori della nota non abbiano avuto la pazienza o la competenza per

comprendere quanto sopra detto.

Gli altri progetti previsti dal Piano Triennale per tipologia, ubicazione, finalità non possono avere impatti cumulativi con il nostro progetto, né i redattori della nota si preoccupano di indicare anche solo sinteticamente quali eventuali possibili interferenze ci potrebbero essere.

Anche in questo caso si tratta di affermazioni assolutamente apodittiche.

Per tutto il resto vedi risposte scritte in precedenza in merito alle stesse osservazioni ripetute ossessivamente dall'E.G.

*Ne conseguono limiti e incompletezze sul piano delle analisi e delle valutazioni ambientali, in quanto tali interventi, addirittura quelli in attualità di realizzazione, **non sono stati sottoposti a valutazione congiunta per l'evidente effetto cumulo**: e ciò riguarda sia i più generali aspetti di impatto ambientale che quelli specifici sul sito in particolare delle Saline di Trapani, sottoposto a plurimi regimi di tutela internazionale, nazionale e regionale: IBA (1979), ZPS (1998), pSIC (1992), SIC (2006), ZSC (2016), sito RAMSAR (2011) oltre che Riserva Naturale (1995).*

Pertanto l'affermazione contenuta nel SIA a pag. 283 “Concludendo, stante quanto sopra analizzato in merito ai progetti soggetti a valutazione ambientale di livello nazionale e regionale e considerata la distanza delle Altre opere in progetto presenti nel comune di Trapani, si sottolinea come non ricorrono le condizioni affinché dette opere possano rientrare nell'ambito di interazione effettiva con l'opera in progetto.” è da ritenere frase di rito, non rispondete allo stato dei luoghi e dei processi in atto, mentre come è noto nel SIA devono essere presenti valutazioni sull'effetto

cumulo (Linee Guida SPNA 28/2020: Il cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati deve essere valutato tenendo conto di eventuali criticità ambientali esistenti relative all'uso delle risorse naturali e/o ad aree di particolare sensibilità ambientale suscettibili di risentire degli effetti derivanti dal progetto.”).

Risposta: Non si dimostra questa affermazione, apodittica; quali distanze, quali effetti, quali sinergie sono state omesse?

Per una compiuta risposta vedi quanto scritto in precedenza in merito alle stesse osservazioni ripetute ossessivamente dall'E.G.

*Con riferimento al complesso di interventi progettati ed in corso e non sottoposti a valutazione congiunta una **particolare attenzione va posta nei confronti dell'attività di dragaggio e di smaltimento dei sedimenti e dei rifiuti connessi a tale processo.***

*Come è noto al MITE ed alle Autorità in indirizzo, e come riportato molto sinteticamente anche nel progetto in esame, un'ampia porzione del porto di Trapani contigua a quella in esame è oggetto del **distinto progetto di “Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio”**, presentato alla sola Regione Siciliana sempre dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, già sottoposto ai provvedimenti regionali in materia di VInCA (codice procedura 1262 - Decreto Assessore Regionale Territorio Ambiente n. 63 del 25/3/2022 e Parere CTS n. 46 del 16/02/2022) ed autorizzazione all'immersione (codice procedura 1296 - Decreto Assessore Regionale Territorio Ambiente n. 54 del 14/3/2022 e Parere CTS n. 47 del 16/02/2022).*

*E' bene tenere presente che con il citato DA 63/2022 la **Regione non ha autorizzato il trattamento dei sedimenti classi C e D con soil washing***

*(il relativo progetto da sottoporre alla **distinta procedura di verifica di assoggettabilità a VIA** (prevista dagli artt. 6 e 19 e ss. del D. Lgs 152/2006 - lett z**b**) del punto 7 dell'Allegato IV – parte seconda) non risulta neanche presentato.*

Risposta: Al di là di quanto già contro dedotto precedentemente si deve ribadire che la Regione Siciliana ha dato parere positivo al progetto di dragaggio e sversamento a mare nello stesso punto in cui si prevede di sversare a mare i materiali proveniente dal dragaggio di questo progetto (volumi di gran lunga inferiori), con prescrizioni per nulla pesanti ma assolutamente logiche e fattibili.

Si ritiene, quindi, che anche in questo caso non ci saranno problemi ad approvare un sito che ha già ricevuto un così importante ed autorevole parere positivo.

In relazione alla tecnologia del Soil Washing purtroppo si deve evidenziare la malafede che sottende l'affermazione “*La Regione Sicilia non ha autorizzato la parte relativa al “Soil washing”*”.

Legambiente sa bene (o dovrebbe sapere) che il progetto è stato approvato nella sua interezza, compreso il soil washing, e in tal senso è stato appaltato ma dovrà, secondo le normative vigenti, essere sottoposto a diversa procedura la campagna dell'impianto mobile di proprietà dell'Impresa aggiudicatrice (solo oggi conosciuta) che evidentemente avrà le sue caratteristiche, utilizzerà una specifica tecnologia e, quindi, dovrà obbligatoriamente essere oggetto di specifica procedura.

Né tanto meno oggi è possibile indicare in progetto una specifica tecnologia perché questa indicazione potrebbe essere individuata come un'alterazione alla normale e trasparente procedura di gara in quanto obbligherebbe le imprese che utilizzano un'altra tecnologia a non partecipare, individuandosi, quindi, come una turbativa d'asta.

Da quanto detto si evince che è inaccettabile che Legambiente faccia passare il messaggio che tale tecnologia sia stata bocciata dalla Regione quando il parere da Essa rilasciato è chiarissimo ed ha approvato il progetto nella sua interezza con prescrizioni che saranno puntualmente ottemperate, rinviando solo l'approvazione della campagna del mezzo mobile quando, aggiudicata la gara, l'Impresa aggiudicatrice potrà presentare tutte le specifiche tecniche del mezzo utilizzato, l'efficacia della tecnologia e le emissioni da esso causate.

Le connessioni tra il progetto a VIA nazionale in esame e quello già (solo) parzialmente approvato dalla Regione sono molteplici:

- *contiguità delle aree di escavazione all'interno del porto di Trapani ed effetti sulle medesime matrici ambientali e sugli stessi siti sensibili;*
- *previsione del trattamento dei sedimenti di classe C e D con sistema soil washing, già ipotizzato nella VInCA regionale ma non autorizzato dalla Regione e a tutt'oggi indefinito progettualmente;*
- *immissione dei sedimenti di classe A e B e di quelli C e D "ripuliti" attraverso il trattamento di soil washing nello stesso sito del Golfo di Custonaci già individuato nell'ambito della citata procedura regionale.*

Tali profili di interconnessione fanno emergere analoghe ed evidenti criticità sul piano ambientale:

- *mancata definizione progettuale dell'impianto di soil washing e quindi assenza di qualunque credibile elemento per la valutazione dell'impatto e dell'incidenza di tale trattamento dei sedimenti di classe C e D);*
- *mancata analisi dei possibili effetti del soil washing sul Sito Natura*

2000 delle Saline di Trapani e su habitat prioritari anche esterni ad esso ma dirimenti per il suo mantenimento in buone condizioni (habitat cod. 1120);*

- *mancata analisi dell'effetto cumulativo dello scarico delle acque derivanti dai due processi di trattamento di soil washing dei due distinti progetti.*

E' del tutto evidente che dragaggio, soil washing e immersione del progetto "regionale" e del progetto "nazionale" avrebbero dovuto essere sottoposti a procedura e valutazione unitaria; è del tutto evidente che il SIA e lo Studio di VInCA in esame devono prendere in esame tutte le previsioni progettuali, loro effetti possibili, probabili e/o certi, singolarmente e/o congiuntamente con altri piani e/o progetti.

Risposta: Si ribadisce che si tratta di due progetti diversi e per nulla unitari anche perché il nocciolo della presente procedura è la messa in esercizio di una banchina già realizzata.

Per la tecnologia del S.W. come già più volte spiegato sarà necessaria una specifica procedura di VIA della campagna del mezzo mobile che sarà installato dall'impresa aggiudicatrice.

Insistere sul punto non cambia l'erroneità dell'affermazione.

Inoltre in questa sede si ripropongono le osservazioni critiche e l'opposizione alla individuazione del sito nel Golfo di Custonaci per l'immersione dei sedimenti provenienti dal dragaggio (in particolare di quelli di categoria C e D "ripuliti" attraverso il soil washing), quantomeno sul piano dell'opportunità e del rispetto dei criteri di prevenzione e precauzione.

Si tratta di un sito certamente meno idoneo rispetto ad altri in quanto prossimo ad uno dei più estesi sistemi di tutela naturalistica marino-

costieri della Sicilia, rappresentato non solo dalla ZSC marina ITA010025 “Fondali del Golfo di Custonaci” ma anche dalla ZSC ITA010016 “Monte Cofano e Litorale”, dalla Riserva Naturale Monte Cofano, dalla ZSC ITA010017 “Capo S.Vito, Monte Monaco, Zingaro, Faraglioni Scopello, Monte Sparacio”, dal SIC ITA010032 “Fondali dello Zingaro”, dalla Riserva naturale dello Zingaro e dalla ZPS ITA010029 “Monte Cofano, Capo San Vito e Monte Sparacio” nonché dalla futura Area Marina Protetta “Promontorio Monte Cofano - Golfo di Custonaci” prevista dalla L. 394/1991.

Inoltre il sito è stato individuato ad una distanza di 2,5 miglia marina dalla costa mentre al contrario è molto vicino (ca 1 miglio marino), sostanzialmente contiguo, al limite della ZSC ITA010025 “Fondali del Golfo di Custonaci”.

*Poichè l’attuale procedura di VIA nazionale ha una portata più ampia rispetto alla VInCA regionale per la sola immersione, **si chiede di rivalutare anche gli aspetti di impatto sull’area vasta e socio economico (pesca, turismo, ecc) e di non consentire immissioni nel citato sito.***

Risposta: *Legambiente si è opposta alla scelta del sito di immersione nel caso del progetto di dragaggio dei fondali portuali sulla base di affermazioni erranee e soprattutto non condivise dalla Regione Sicilia, previo parere positivo della CTS.*

Come la Spett/le CTVIA potrà facilmente constatare, lo studio per l’individuazione del sito di immersione è stato redatto rispettando pedissequamente la normativa di cui al DM 173/2016, Dlgs 152/2006 e ultime linee guida prodotte da ISPRA affini alla movimentazione dei sedimenti.

Infatti, lo studio finalizzato all’individuazione della zona di immersione è stato sviluppato nei seguenti aspetti:

1. Individuazione preliminare e proposta dell'area di immersione (DESK STUDY): sulla base di analisi bibliografiche, storiche e cartografica, tenendo in considerazione i riferimenti e DM 173/2016, Dlgy 152/2006 e ultime linee guida ICRAM
2. Valutazione della fattibilità: Autorità portuale ha incaricato aziende, esperti e studi professionali per la valutazione diretta dell'area.

In particolare, sono stati dettagliatamente studiati tutti gli aspetti ambientali ed in particolare si sono:

- eseguite analisi ambientali dell'area di immersione, e delle aree di controllo condotte per la valutazione delle praterie di posidonia oceanica e delle biocenosi presenti, per il censimento sulle popolazioni ittiche demersali e delle aree di nursery (condotte da Geonautics srl);
- redatte modellazione idrodinamica tridimensionale dell'area di immersione per la valutazione dell'eventuale impatto durante l'eventuale deposito dei sedimenti nell'area individuata;
- pianificate azioni di monitoraggio *in operam* e *post operam*, concretizzati in piani di monitoraggio (la cui esecuzione è stata affidata a Studi Professionali e professionisti) volte al controllo degli impatti delle attività di immersione dei sedimenti sulle specie ittiche presenti all'interno del sito individuato e a protezione delle stesse durante le operazioni e le variabilità stagionali.

Quest'ultimo aspetto è importante per validare e avvalorare l'approfondimento scientifico completando quello che in modo abbastanza generale viene spesso **riferito alla "certezza scientifica"** (a seguito del monitoraggio, nessun sedimento potrà essere sversato se non idoneo e coerente a quanto il progetto e la normativa stessa definisce palesemente!)

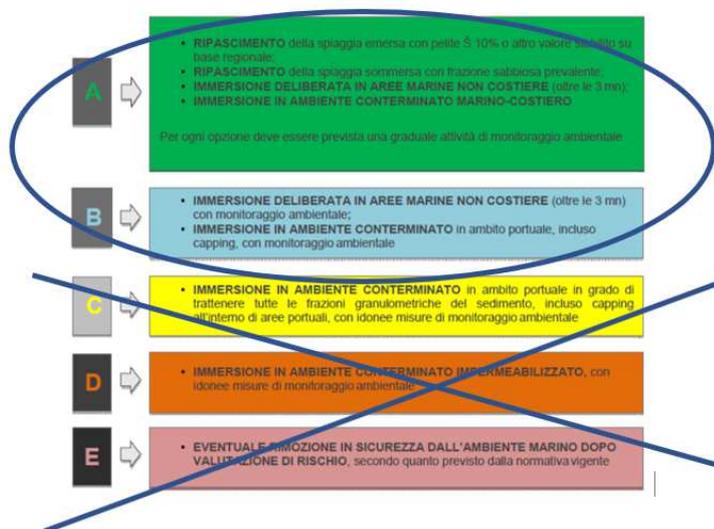
Infine, i risultati ottenuti, che non hanno evidenziato particolari criticità, sono stati integrati nel progetto presentato e contestualizzati nel piano di gestione dei sedimenti (vale la pena ricordare che il punto di sversamento è lo stesso individuato nel progetto di dragaggio dei fondali portuali che è stato assoggettato a verifica, discusso in conferenza dei servizi e con tutti gli enti proposti e le analisi effettuate non hanno mai evidenziato alcuna criticità).

Alla luce di quanto fin qui svolto, l'area di immersione è ritenuta idonea agli obiettivi di processo, sicuramente dal punto di vista tecnico, normativo, analitico e ambientale.

Pleonastico sottolineare che i sedimenti oggetti dello sversamento sono quelli palesemente classificati in classe A e classe B (...definiti non contaminati), che la normativa chiaramente individua come idonei e anzi ne suggerisce la corretta gestione nell'immersione in mare.

Quindi i sedimenti, o le frazioni di esse, in classe C e D non sono oggetto di immersione, e non lo prevede neanche il piano di gestione sedimenti.

Al fine di una corretta valutazione si riporta di seguito un estratto delle opzioni di gestione di cui al DM 173/2016 (il riferimento normativo principale).



Di contro, a seguito dei tavoli tecnici organizzati da Autorità di Sistema Portuale, si è convenuto di portare a discarica speciale i sedimenti residuali (**contaminati e non decontaminabili o declassabili**), coerentemente con le alternative progettuali proposte da ISPRA.

Di contro, la scelta finale delle discariche correlata agli aspetti ambientali e alle attività connesse alla movimentazione via terra (come il numero di viaggi e l'impatto) è stato oggetto di valutazione tecnico-economica, tenendo conto anche dei cosiddetti "costi ambientali" ma soprattutto dell'indirizzo normativo vigente: **la legge chiaramente sconsiglia di "portare tutto a discarica" se questa non risulti realmente l'unica azione di gestione per palesi aspetti ostativi di tipo economico o territoriale.**

Tecnicamente, e alla luce dei risultati di indagine, non è questo il caso dei sedimenti in classe A e B, che risultano idonei all'immersione deliberata in mare e l'area individuata non presenta evidenze oggettive di criticità, in armonia alle prescrizioni normative imposte dal DM 173/2016.

Per inciso si specifica che la scelta di "immergere" piuttosto che "ripascere" è strettamente legata alla granulometria dei sedimenti ed alla compatibilità del sedimento con l'azione di ripascimento, oltre che alla disponibilità di aree idonee al ripascimento.

Per quanto attiene la granulometria si ricorda che la grande parte dei sedimenti da sversare hanno una percentuale pelitica consistente **che non li rende compatibili al ripascimento** e già questo ritiene non ipotizzabile detta previsione progettuale; parimenti nel porto di Trapani non sussistono idonei ambienti conterminati impermeabilizzati onde prevedere allocazione, ne vi sono previsioni in tale senso nel vigente P.R.P.

Di seguito a corredo dell'introduzione generale si riporta un elenco

dettagliato degli step che hanno portato all'individuazione dell'area

⇒ **STEP di individuazione dell'area di immersione (ASPETTI TECNICI):** L'individuazione dell'area di immersione dei sedimenti, **di qualità A e B** ai sensi del DM 173/2016, è stata individuata sulla base di una rigida procedura di valutazione e confronto, sviluppata secondo il seguente percorso:

1. Sulla base degli studi condotti in desk study, è stata individuata l'area in oggetto. Come da documentazione prodotta e allegata al Progetto Definitivo, l'area risulta coerente con gli indirizzi generali del DM 173/2016. L'analisi effettuata sulla base della documentazione ufficiale disponibile e sul desk study progettuale sito specifico non individuava ostacoli di qualsiasi natura. Fra i principali studi valutati in fase preliminare, lo studio ha tenuto conto anche delle attività pescherecce insistenti sulla zona e l'analisi dei documenti pubblicati, tra i quali: (ITA010025) *“Fondali del Golfo di Custonaci”*, redatto dalla Regione Sicilia DDG 584 del 09/07/2019, evidenziava un impatto *“Basso”* delle attività di pesca con sistemi tipo *“fissi”*, *“Reti derivanti”*, *“Palamito di superficie”*, *“Palamito di profondità”*.
2. In questo contesto, l'individuazione preliminare del sito, è stata validata dall'analisi delle zonizzazioni presenti in prossimità dello specchio acqueo esterno al Porto di Trapani. Infatti, tutta l'area costiera è stata esclusa per la fitta presenza di habitat di pregio quali le praterie di *Posidonia oceanica* o *Cymodocea nodosa*. Le aree a sud del porto, non sono state considerate idonee per le limitazioni imposte dalle estese perimetrazioni delle ZPS e ZSC afferenti all'Arcipelago delle Isole Egadi ed i

loro fondali e dello Stagnone di Marsala. Più a largo, ad una distanza dalla costa di circa 15 miglia, vi è la presenza della perimetrazione del Mediterraneo ZPE (Zona di Protezione Ecologica). In tal senso, inoltre, l'area individuata in fase di studio presentava condizioni morfobatimetriche idonee alle attività di immersione dei sedimenti, con costi benefici coerenti derivante dalla movimentazione dei sedimenti stessi.

3. Tale area, individuata sulla scorta dell'analisi preliminare cartografica, è stata quindi sottoposta alla valutazione degli organi competenti, ai sensi del DM 173/2016, per mezzo di comunicazione PEC che Autorità portuale ha prodotto a Marzo 2020. Nessuna valutazione ostantiva è pervenuta in risposta alla richiesta di consultazione.
4. A seguito dell'analisi documentale e all'interno dello Studio Idraulico Marittimo del Progetto Definitivo dei lavori di dragaggio, ai sensi delle recenti linee guida nazionali redatte da ISPRA N.169/2017, è stato condotto uno studio modellistico tridimensionale (areale e lungo la colonna d'acqua) sulle attività di dispersione dei materiali nel sito individuato. Tutti gli scenari investigati (periodo invernale, periodo estivo) hanno riscontrato un impatto nullo o trascurabile delle attività di immersione dei sedimenti.
5. Sulla scorta delle considerazioni precedenti, sia documentali che modellistiche, sviluppate in fase di progettazione ai sensi del D.M. 173/2016, sono state condotte nel settembre 2020 le indagini di caratterizzazione del sito di immersione da parte della ditta Geonautics srl. Lo studio, conformemente a quanto richiesto dalla normativa vigente, ha previsto un censimento

sulle popolazioni ittiche demersali e delle aree di nursery. Lo studio, per le attività pescherecce ha individuato attività prettamente legate alla pesca artigianale prevalentemente in zone a basso fondale ad eccezione delle aree più a nord di Punta Negra, in cui si svolge attività di pesca a strascico a profondità anche superiori a 400 metri. Inoltre, in prossimità del sito di immersione è stata individuata la potenziale presenza di alcune specie stanziali alle batimetriche -200 metri per il Gambero rosa e -300 metri per il Nasello. Tuttavia, dalle indagini dirette eseguite sui fondali del sito di immersione, si evince come la presenza delle specie risulta **altamente impoverita e fortemente influenzata dalle attività di pesca a strascico**, che ne hanno prodotto una condizione di instabilità. Infatti, le uniche specie che si rinvencono nelle aree, sono fortemente resistenti alle condizioni di infangamento ed in grado di riprendersi rapidamente da eventi di disturbo.

6. Fermo restando quanto riportato nello studio di caratterizzazione del sito di immersione, nella progettazione delle attività di dragaggio sono state messe in essere tutte le tecniche e strategie finalizzate al contenimento di potenziale dispersione di sedimenti escavati così come previsto dalla vigente normativa ambientale; tali tecniche, ad oggi, risultano di applicazione comune e di buona pratica in tutte le attività di escavo dei fondali.
7. In seguito alla stesura del Progetto Definitivo e di tutte le caratterizzazioni ed indagini sito specifiche, il punto di sversamento oggi individuato nel presente progetto è stato, nell'ambito del progetto di dragaggio dei fondali portuali,

oggetto di autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. 152 del 2006. In particolar modo, l'istanza ha previsto il coinvolgimento dell'Assessorato Territorio e dell'Ambiente della Regione Sicilia, del Comune di Trapani, della Soprintendenza del Mare, della Commissione Consultiva Regionale della Pesca, dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Sicilia (ARPA) e della Capitaneria di Porto del Circondario Marittimo di Trapani, i quali hanno rilasciato parere positivo.

Risulta del tutto incomprensibile ed immotivato l'accanimento di Legambiente sull'individuazione del punto di sversamento che, al contrario di quanto erroneamente sostenuto, ha tutti i requisiti per lo scopo individuato come dimostrato anche da tutte le relazioni specialistiche ed in particolare dallo S.Inc.A. e soprattutto dal decreto di autorizzazione allo scarico amare rilasciato dall'A.C.

Inoltre, si ravvisa che è stato progettato un piano di monitoraggio ambientale specifico del sito di dragaggio redatto ai sensi del D.M. 173/2016 che prevede anche la gestione di potenziali eventi di difformità; in particolare, all'interno del PMA in questione è stato previsto tra le varie attività di monitoraggio, una sezione per il controllo degli impatti delle attività di immersione dei sedimenti sulle specie ittiche presenti all'interno del sito individuato.

Con riferimento a tali gravi criticità progettuali ed ambientali che riguardano il trattamento di soil washing, è indicativo quanto contenuto nello Studio di VInC.A: l'impianto sarà definito nel dettaglio nelle successive fasi progettuali; avrà le caratteristiche di un impianto mobile, non rappresentando così un elemento fisico definitivo sul territorio; trattandosi

di gestione dei rifiuti, l'impianto sarà sottoposto ad autorizzazione regionale; "Dal punto di vista delle interferenze ambientali, ritenendo la tipologia di impianto assimilabile agli impianti di pertinenza portuale, essendo localizzato all'interno del sedime aeroportuale e potendo eventualmente agire con misure di mitigazione/ottimizzazione, laddove la procedura di VAV lo dovesse evidenziare, non si ritiene necessario effettuare degli approfondimenti modellistici specifici."

*Tale affermazione, che denota **incompletezze sul piano tecnico-progettuale ed indeterminazioni sul piano dell'analisi degli effetti ambientali**, non solo non è condivisibile ma è inaccettabile nell'ambito di un procedimento di VIA e VInCA.*

Criticità aggravate dal fatto che in nessuna parte degli elaborati si chiarisce se il progetto di dragaggio approvato dalla Regione e quello in aree contigue oggetto della presente procedura di VIA nazionale, unitamente alle connesse distinte fasi di soil washing, di trasporto via mare dei sedimenti e di immersione nel Golfo di Custonaci, avverranno in modo contemporaneo o secondo una successione temporale ben definita, idonea a minimizzare ulteriormente gli impatti legati all'effetto cumulo.

*Nel ricordare che la Regione Siciliana a tutt'oggi non ha autorizzato il trattamento di soil washing (per cui non è stata presentata neanche l'istanza di verifica di assoggettabilità) del primo progetto di dragaggio, **va rilevato che per il (secondo) progetto in esame nel SIA e nello Studio VInCA non sono indicati le quantità dei sedimenti provenienti dal dragaggio da sottoporre a trattamento di soil washing.** Le sole indicazioni tecniche contenute nella relazione di progetto (81.000 mc di sedimenti classi A e B da sversare nel Golfo di Custonaci, 81.725 mc di classi C e D da trattare con soil washing, ecc.) non possono dirsi sufficienti ai fini delle valutazioni ambientali. Analoghe incompletezze si evidenziano sulle caratteristiche*

delle acque di trattamento che si prevede di scaricare secondo una generica indicazione di depurazione.

*In tale contesto di criticità e incompletezze documentali, e dinnanzi al gran numero di interventi in corso senza il riferimento di un adeguato PRP validato ambientalmente, assume rilievo che nell'ambito della procedura di V.I.A. e di V.Inc.A **manchi la prospettazione e verifica di soluzioni alternative** inclusa l'opzione zero, non con riferimento alle modalità di salpamento della diga Ronciglio o di trattamento dei sedimenti di dragaggio (per cui si è scelto di proporre un impianto di soil washing), ma con riguardo all'assetto complessivo del porto per il quale si propone la rimozione del Ronciglio, mentre si potrebbe intervenire su altre opere magari superate (perchè realizzate sulla base del PRP del 1962) o non previste da alcun piano (come il Molo T) o comunque modificabili al fine di perseguire gli stessi obiettivi.*

Risposta: Affermazioni assolutamente ripetitive. Vedi quanto contro dedotto precedentemente

Conseguentemente risultano non affrontati e/o incompleti e/o comunque non risolti positivamente i seguenti aspetti:

- *non considerazione della stretta interconnessione tra ambiente marino portuale e sistema naturale e produttivo delle Saline di Trapani attraverso il Canale di Mezzo;*

Risposta: Affermazioni assolutamente ripetitive. Vedi quanto contro dedotto precedentemente

- *mancato completamento delle misure compensative e di mitigazione previste dal Decreto DVA- DEC-2010-0000963 del 13.12.2010 quale condizione pregiudiziale per l'attivazione della VIA per il*

completamento e l'esercizio della banchina Ronciglio già realizzata e oggetto di intervento con il progetto in esame;

Risposta: Vedi quanto contro dedotto precedentemente

- *assenza di indicazioni sulla successione temporale (contestualità? consecutività?) tra il progetto di dragaggio e sversamento a mare approvato dalla Regione e il presente progetto a Via nazionale e conseguentemente mancata valutazione della capacità di carico dei sistemi naturali in funzione della sovrapposizione di più lavorazioni sottoposte a valutazioni ed autorizzazioni separate;*

• ***Risposta:*** Vedi quanto contro dedotto precedentemente

- *mancata valutazione dell'incidenza della fase di cantiere di lavorazione del soil washing sulla porzione di ZSC dell'Isola della Colombaia;*

Risposta: Non è vero, la valutazione è inclusa nelle valutazioni della fase di cantiere, resterà solo da eseguire, come da normativa vigente, la procedura di VIA della campagna dell'impianto mobile che l'impresa aggiudicatrice deciderà di installare.

- *omessa valutazione degli effetti sulla salicoltura dal punto di vista produttivo e socio-economico;*

Risposta: Affermazioni assolutamente ripetitive. Vedi quanto contro dedotto precedentemente

Potenziati interferenze sulla salicoltura sono individuate nella produzione di polveri e nella modifica dei moti eolici necessari per la produzione di sale.

In tal senso per quanto concerne la produzione di polveri dalle risultanze

delle apposite simulazioni effettuate sia per la fase di cantierizzazione che di esercizio dell'opera non si sono riscontrate criticità tali da poter prevedere una interferenza nel ciclo produttivo delle Saline di Trapani.

Ciononostante, tra le best practice da adottare nella fase di cantiere è prevista l'adozione di teli mobili antipolvere a copertura dei cumuli.

Si tiene comunque a precisare che tali accorgimenti sono di carattere precauzionale e che i cumuli previsti saranno perlopiù formati da massi di grande pezzatura che non comportano la dispersione di polveri e saranno accantonati per un lasso di tempo breve, per poi essere trasportati via mare al sito di utilizzo finale.

- *mancata analisi dell'incidenza distintamente e specificatamente per ciascun habitat 1150, 1510, 1420 e 1210 richiesta dal Decreto DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010 quale condizione pregiudiziale per l'attivazione della VIA per il completamento e l'esercizio della banchina Ronciglio già realizzata e oggetto di intervento con il progetto in esame;*

Risposta: Affermazione apodittica: la valutazione è stata eseguita secondo le Linee Guida V.Inc.A. 2019 che si ricorda ai redattori della nota che sono state emanate successivamente al DA del 2010 ed ha valutato l'incidenza su tutte le specie, habitat ed habitat di specie tutelati.

- *non vengono forniti dati e formulate valutazione sugli effetti indotti dall'approfondimento dei fondali con riferimento all'ingresso di navi di così grandi dimensioni e tonnellaggio;*

Risposta: Come ampiamente detto precedentemente le navi di progetto sono quelle che già entrano in porto, non ci sarà alcun aumento del traffico portuale né della stazza delle navi in entrata.

- *mancata quantificazione del traffico marittimo (a breve e lungo termine) conseguente alla realizzazione delle nuove opere portuali e quindi il maggiore flusso nautico non è oggetto di valutazione congiuntamente al flusso di mezzi terrestri presso la nuova banchina Ronciglio, peraltro contigua alle zone ZPS, ZSC, RAMSAR e IBA ed in atto in un una condizione di assoluta assenza di traffico*

Risposta: Come ampiamente detto precedentemente le navi di progetto sono quelle che già entrano in porto, non ci sarà alcun aumento del traffico portuale né della stazza delle navi in entrata.

- *mancata analisi della mobilità “da riferirsi all’intero ambito portuale” prescritta dal Decreto DVA- DEC-2010-0000963 del 13.12.2010;*

Risposta: Il traffico portuale previsto non cambia

Si specifica che per il progetto in esame non è previsto un aumento del traffico navale e pertanto la configurazione funzionale attuale dell’intero ambito portuale rimane invariata.

Si ritiene pertanto che le analisi ambientali condotte siano esaustive e ad ogni modo tengano conto della mobilità dell’intero ambito portuale.

- *non compiuta valutazione del rumore sul territorio e sulle specie animali di interesse conservazionistico presenti nelle contigue Saline di Trapani, rilevando che l’analisi non può limitarsi a riscontrare il non superamento dei limiti di legge (che riguardano le attività antropiche) mentre nell’area del Ronciglio a ridosso delle zone ZPS, ZSC, RAMSAR e IBA si passerebbe dall’attuale condizione di assoluta assenza di traffico ad uno scenario di intensa attività non compiutamente definita. Non risulta pertanto condivisibile e comunque non conducente per le*

valutazioni da effettuare l'affermazione contenuta negli studi che “in considerazione del contesto ambientale nel quale si inquadra l'opera, le eventuali specie faunistiche presenti, essendo l'area del porto di Trapani già di per sé sottoposta ad un notevole disturbo antropico dovuto al traffico navale, sarebbero specie sinantropiche o antropofile, già abituate alla presenza dell'uomo”;

Risposta: Vedi quanto contro dedotto precedentemente

- *non risulta affrontato in modo esaustivo l'aspetto della dinamica della costa a tal punto che dalla lettura dello specifico elaborato PE-2021-SIM Studio idraulico marittimo emerge che l'analisi è stata condotta sulla base dei dati al largo forniti dal modello ondametrico del mediterraneo del ECMWF, che il modello matematico utilizzato, ancorché evoluto, non riesce a riprodurre l'effettiva sequenza di tutti i processi di erosione e sedimentazione che avvengono nella realtà, che il sistema di modellazione utilizzato, tenendo conto soltanto dello stato della costa nell'istante in cui è stato eseguito il rilievo topografico e batimetrico, fornisce risultati che devono essere letti in termini di tendenza potenziale. Come è noto la costa a sud di Ronciglio (sottoposta a plurimi regimi di vincolo anche naturalistico e unica stazione della Calendula maritima) è in forte regressione, e non risultano adeguatamente valutati i rischi di eliminazione di una barriera fisica;*

Risposta: I dati di moto ondoso utilizzati (modello ECMWF) risultano validati a scala di mediterraneo mediante i dati registrati dalle boe ondametriche. Tale tipo di dati è quindi ritenuto attendibile dalla letteratura scientifica ed è di largo utilizzo nella pratica ingegneristica.

Per la stima dell'evoluzione della linea di costa è stato utilizzato il sistema

di modellazione numerica bidimensionale a maglia flessibile del DHI. Questo sistema di modellazione risulta ampiamente verificato e validato su casi concreti in tutto il mondo e (nonostante ipotesi intrinseche di qualsiasi tipo di modellazione) rappresenta quindi uno degli strumenti più evoluti ed attendibili oggi a disposizione in ambito costiero e portuale

Pertanto non si ritengono fondate le osservazioni

- *mancata considerazione a fini VInCA dell'illuminazione delle nuove opere portuali. Si ricorda a tal fine che sul piazzale del Ronciglio oggetto del precedente Decreto DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010, sono state realizzate delle torri faro senza autorizzazione dell'Ente Gestore e fortunatamente a tutt'oggi non attivate.*

Risposta: L'illuminazione presente corrisponde con quella autorizzata.

Complessivamente non risulta adempiuto a quanto già prescritto dal Ministero con il citato Decreto DVA-DEC-2010-0000963 del 13.12.2010

Dall'esame dei documenti emerge una complessiva sottovalutazione dei possibili effetti diretti ed indiretti sia dei singoli progetti che in generale della strategia di potenziamento e sviluppo del Porto di Trapani, disconoscendo gli obiettivi di conservazione dei Siti Natura 2000 sottoposti a plurimi regimi di vincolo e aumentando i profili di conflitto e le pressioni, quando non anche le minacce.

Emerge anche il mancato rispetto, sul piano metodologico, degli approfondimenti tecnico-scientifici e degli apporti documentali, di:

- *Comunicazioni della Commissione Europea 2021/C/486/01 (GUCE 3/12/2021) in modo particolare su valutazione globale dei progetti, modifiche ed estensioni di opere esistenti, necessità di valutare l'impatto globale di un progetto con riferimento non solo agli aspetti*

strutturali ma anche agli effetti diretti ed indiretti legati al funzionamento dell'opera;

- *Comunicazione della Commissione UE del 21/11/2018 “Gestione dei siti Natura 2000. Guida all’interpretazione dell’articolo 6 della direttiva 92/43/CEE (direttiva Habitat) – C(2018) 7621 final, con particolare riguardo alla portata dell’articolo 6 paragrafo 2 della Direttiva;*
- *Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza” adottate dalla Conferenza Stato-Regioni con Intesa del 28/11/2019;*
- *la più recente Comunicazione della Commissione Europea C(2021) 6913 final del 28.9.2021 “Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000 – Guida metodologica all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva Habitat 92/43/CEE”.*

Risposta: Falso e apodittico: la VIInCA è stata contestualizzata e tiene conto di tutte le vigenti normative/Linee Guida/ Comunicazioni della CE.

Inaccettabile è il metodo utilizzato dai redattori della nota di fare lunghi elenchi di normative e poi affermare che la documentazione presentata non sia coerente con le stesse, senza alcuna giustificazione e senza indicare quali siano gli aspetti che si devono approfondire per colmare le presunte lacune degli studi presentati.

Correttamente Legambiente avrebbe dovuto indicare quali sono le incongruenze, quali studi da fare/approfondire per superare le possibili carenze ma dire in maniera così forte ed apodittica, quanto immotivata una presunta incoerenza del progetto oltre che scorretta da un punto di vista deontologico, non apporta alcun elemento utile per una serena e coscienziosa valutazione del progetto e delle relazioni ambientali/specialistiche.

QUESTO METODO È INACCETTABILE!!!!

In conclusione si deve dire che la nota di Legambiente ripercorre, con

ossessionante ripetitività, le errate affermazioni poste alla base del parere negativo dell'E.G. e spiace dovere osservare che detta nota è solo frutto di una superficiale e non corretta lettura degli elaborati progettuali o solo da una preconcepita ostilità.

Inoltre, alcune considerazioni attengono a progetti diversi (peraltro approvati dall'A.C. in quel caso la Regione in completa antitesi ai pareri ed argomentazioni sia dell'E.G. che di Legambiente) probabilmente al solo scopo di creare confusione in chi legge, perché lascia intendere che le previsioni progettuali siano ben più articolate e complesse di quelle reali e che prevedano molti più interventi rispetto a quelli progettati.

Infatti, vengono anche indicati impropriamente interventi solo programmati ma mai progettati che nulla hanno a che fare con quello oggi in esame, ovvero ipotizzando condizioni oggi non avviate.

Nella nota in questione Legambiente asserisce l'esistenza di criticità prive di fondamento scientifico e contrari alla legislazione vigente e spiace rilevare che traspare solo una strumentale presa di posizione volta a guadagnare visibilità su argomenti che sono sempre attenzionati dai redattori degli studi ambientali.

In particolare:

⇒ si afferma che l'incidenza del dragaggio è riferita (e quindi sottoposta a valutazione) limitatamente alle Saline di Trapani (ZSC, ZPS, IBA) e quindi al solo ambiente terrestre.

Affermazione falsa, poiché lo SIA e lo S.Inc.A. hanno approfondito sia le componenti terrestri che quelle marine ed in particolare la Prateria di Posidonia

⇒ segnala quale criticità non risolta la cantierizzazione di una così complessa operazione di escavazione, soil washing e smaltimento a mare dei sedimenti di qualità coerente con la normativa vigente,

rilevando evidente incompetenza in tema di normativa sugli impianti di recupero mobili, di progettazione ed esecuzione di opere marittime che conduce i redattori della nota a considerare critica quella che in effetti è la soluzione ambientalmente migliore.

- ⇒ per quanto attiene gli scarichi delle acque provenienti dall'impianto di decontaminazione, si sottolinea che le stesse prima di essere immesse al corpo idrico ricettore saranno oggetto di trattamento di depurazione e controllo e le stesse dovranno rispettare i vigenti limiti allo scarico previsti dal D.Lgs. 152/2006 e dalla L.R. 27/86. Non si dimentichi che questa non è una scelta progettuale, ma bensì il rispetto di norme la cui mancata ottemperanza prevede sanzioni civili e/o penali.
- ⇒ per le attività di immersione sono stati redatti specifici studi redatti secondo il Manuale e Linea Guida ISPRA, 169/2017 “La modellistica matematica nella valutazione degli aspetti fisici legati alla movimentazione dei sedimenti in aree marino-costiere.” Pertanto ogni critica in merito al numero dei campioni è impropria e pare per lo più indirizzata alla vigente normativa e non alla fattispecie in esame.
- ⇒ Legambiente sostiene un ipotetico “impatto sulla salicoltura”. Questa osservazione è falsa perché l'incidenza sull'area protetta è stata valutata sotto tutti gli aspetti. Nello specifico nessuna interferenza può esserci tra la diffusione dei sedimenti escavati o dalle polveri prodotte e la salicoltura perché sono previsti tutti i presidi necessari per evitare qualunque diffusione dei sedimenti escavati o delle polveri che resteranno confinati all'interno delle aree delimitate dai presidi progettati. In relazione alle acque di lavaggio si ricorda che si tratta di acque provenienti dall'area

portuale e riversate, dopo il trattamento, nelle stesse acque portuali. Appare, quindi, del tutto fantasioso ipotizzare qualunque incidenza sulla salicoltura, visto che non ci sarà nessuna variazione negativa sulle acque marine portuali.

- ⇒ si afferma che lo studio di Inc.A. non ha tenuto conto dell'impatto su habitat di interesse comunitario anche prioritario o su habitat di specie non ricadenti nei Siti Natura 2000 designati. Anche questa affermazione appare falsa, considerato che lo Studio di incidenza si occupa diffusamente anche della presenza di *Posidonia oceanica* o *Cymodocea nodosa*, esterne all'area protetta e la valutazione fatta, dopo ampie ed accurate analisi di tutte le indagini appositamente eseguite per mappare con estremo dettaglio la presenza di queste fanerogame, dimostra come i lavori non incidono nella maniera più assoluta su tali specie protette. Lo Studio e le indagini hanno, infatti, confermato l'assoluta assenza di Incidenza su specie ed habitat di interesse comunitario anche all'esterno dell'area protetta.
- ⇒ si sostiene che gli studi ambientali peccano per una non puntuale valutazione degli effetti erosivi sul litorale. Altra affermazione destituita di fondamento, in quanto tali studi sono presenti nella documentazione presentata ed in particolare per quello che può interessare l'area protetta si evince chiaramente che gli studi sugli effetti erosivi sul litorale hanno dato esito positivo per cui viene escluso qualunque impatto sul litorale dell'area protetta.
- ⇒ in relazione al sito di smaltimento a mare, Legambiente afferma che il sito prescelto è tra quelli meno idonei in quanto prossimo ad uno dei più estesi sistemi di tutela naturalistica marino-costieri della Sicilia ma non tiene conto che questo scenario era noto ed è stato valutato attentamente anche in relazione alle opere di mitigazione

previste nel progetto ed il risultato è stato quello di assenza totale di qualunque tipo di incidenza. Ovviamente il tema delle biocenosi bentoniche è stato trattato nello S.Inc.A. e si ribadisce che le profondità nell'area dello sversamento sono superiori a -200 m, limite inferiore del piano circalitorale, anche di diverse centinaia di metri, in ambiente batiale con fondali afitali del largo e, quindi, le attività di sversamento non interferiscono con gli habitat e le specie richiamate dall'osservazione. Inoltre, come ampiamente dimostrato nelle simulazioni riportate nel progetto e nello S.Inc.A., la torbidità delle acque, fattore impattante, riguarderà solo l'area degli sversamenti e profondità inferiori ai - 40 m, dove sono presenti ambienti meno sensibili perché già privi di luce; alla distanza planimetrica corrisponde, occorre ricordare, una decisa differenza di profondità e quindi di habitat e sensibilità, come non sembra chiaro all'osservatore.

Infatti, allontanandosi dalla costa si riscontra la presenza, a maggiori profondità, di biocenosi tipiche dei fanghi terrigeni, caratterizzate da un numero esiguo di specie.

In particolare si rammenta che mentre la piattaforma continentale si presenta molto estesa (circa 9 chilometri) nell'area tra Marsala e Trapani, la stessa tende a restringersi spostandosi verso Capo S. Vito, dove è stretta (meno di 1 chilometro) e ripida, in questa fascia l'isobata -1000 metri si raggiunge a circa 3 miglia nautiche da Capo S. Vito; l'andamento batimetrico dei fondali varia da un minimo di -520 m (nella porzione più a NE), a un massimo di -211 (nella porzione più a SW) s.l.m.m.

Infine non sono state riscontrate né emergenze di natura litologica e/o concrezioni biogene di interesse, né nessun tipo di biocenosi di

pregio ad esse associate.

L'intero fondale rilevato è costituito da sedimento mobile di origine prevalentemente terrigena come confermato anche dai risultati delle analisi mineralogiche e granulometriche effettuate sui campioni prelevati.

Allo stesso tempo anche lo studio e la caratterizzazione delle biocenosi di fondo mobile prelevate nelle stesse stazioni, ha consentito di descrivere con maggiore dettaglio la tipologia di biocenosi basata sulla presenza delle specie tipiche riscontrate (Peres e Picard).

In particolare, si osserva che la biocenosi prevalente è quella dei fanghi batiali, con alcune specie preferenziale della biocenosi del detritico del largo e dei fanghi terrigeni costieri.

A livello biocenotico su questi substrati, si riscontra un impoverimento generale delle biocenosi anche dovuto alla progressiva rarefazione delle condizioni ambientali riscontrabili alle elevate profondità.

Non corrisponde al vero che gli scenari mostrano il coinvolgimento degli ambienti costieri poichè al di fuori del sito di immersione la concentrazione dei solidi si mantiene sempre più bassa di 1,5 mg/l negli strati intermedi e risulta minore di 1 mg/l al fondo. Tali valori, confrontati con le soglie di sensibilità degli ecosistemi marini si collocano nettamente al di sotto delle stesse, in particolare per la breve durata nel tempo dell'intorbidamento delle acque, che saranno dell'ordine delle ore, ben più limitate di quelle necessarie a provocare l'impatto sugli ecosistemi marini. Anche la quantità complessiva e la distribuzione spaziale del sedimento non sono tali da eccedere la capacità di resilienza delle biocenosi; come la

simulazione modellistica ha evidenziato, le aree interessate dalla diffusione del sedimento, oltre i punti di emissione, sono limitate nello spazio e nel tempo, e il fenomeno tenderà ad esaurirsi dopo poche ore, con un'interferenza limitata nel tempo e reversibile al termine delle operazioni.

⇒ i redattori della nota omettono di dire che il sito di smaltimento a mare è stato approvato dalla Regione nell'ambito della procedura di:

- V.Inc.A. essendo stato ritenuto idoneo allo scopo, nonostante le errate valutazioni degli stessi redattori che avevano presentato uguali opposizioni in sede di quella procedura;
- ex art. 109 del D.Lgs 152/06 per l'autorizzazione allo smaltimento a mare a seguito di regolare CdS e previo parere positivo dei seguenti Enti, certamente molto più competenti dei redattori della nota compresa ARPA

⇒ Infine, si deve evidenziare che non corrisponde al vero che ci possano essere impatti cumulativi sul sito di smaltimento dalla realizzazione dei due progetti citati in quanto la distanza temporale tra i due e le caratteristiche dei progetti fanno sì che non ci sia sinergia degli effetti.

⇒ In merito alla contestazione sulla mancata valutazione dell'incidenza del traffico marittimo, si ricorda ai redattori della nota, che evidentemente sono poco avvezzi alle procedure ambientali, che al di là della considerazione che il trasporto marittimo non è soggetto a V.Inc.A., appare evidente come lo stesso sia del tutto irrilevante l'incidenza del trasporto via natante dei materiali dragati sia al sito di immersione per i materiali di categoria A e B sia al porto di Agrigento per la parte residuale dei materiali di categoria C e D,

ricordando che navi di ogni dimensione attraversano quotidianamente bracci di mare interni a aree protette e quello in oggetto è certamente uno dei più frequentati tratti di mare antistanti la Sicilia.

Relazionato quanto sopra si rassegna la presente, alla conclusione della quale devesi purtroppo notare che la nota di Legambiente, colma di inesattezze ed errate affermazioni, appare strumentale e volta a generare inesistenti dubbi a chi legge.

4) INTEGRAZIONI RICHIESTE DA MOVIMENTO CRISITANO LAVORATORI

Il progetto prevede l'immersione in mare dei sedimenti classificati A e B e quelli C e D sottoposti a declassificazione, presso il Golfo di Custonaci.

*Tra la documentazione di cui al sito sopra indicato vi è lo “**Studio di Incidenza ambientale sito di immersione**”, elaborato n. SNC-PU-AMB-RE-01-01.B del Dicembre 2021, che si allega ad ogni buon fine.*

*Si fa presente che nel suddetto Studio di Incidenza ambientale sul sito di immersione è del tutto assente ogni riferimento all'altro progetto di sversamento sedimenti, cioè quello dei “**Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio – CUP I94D19000000005**” del Settembre 2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, di seguito soltanto A.d.S.P.M.S.O.*

Progetto che è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Incidenza regionale, con parere n. 47 del 2022 che ha autorizzato lo sversamento dei soli sedimenti A e B nelle more della procedura autorizzativa separata per il trattamento dei sedimenti che dovrebbe declassificare quelli C e D in A e B.

Pertanto, sconcerata il fatto che i redattori dell'attuale suddetto Studio di Incidenza ambientale sito di immersione”, elaborato n. SNC-PU-AMB-RE-01-01. B datato Dicembre 2021, che è a seguire il precedente sui “Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio – CUP I94D19000000005” del Settembre 2020, non facciano alcuna valutazione sugli effetti sommatori dell'immersione nello stesso spazio marino dei sedimenti relativi a due distinti lavori di dragaggio.

Non è dato sapere dalla lettura dell'elaborato allegato e da altri elaborati di progetto se i due dragaggi si svolgerebbero nello stesso momento o siano consecutivi.

Indipendentemente da ciò, in ogni caso l'assenza di valutazione degli effetti del progetto in oggetto che si sommerebbe agli effetti dell'altro è estremamente rilevante.

La normativa sui Siti Natura 2000 considera dirimente la complementarietà con altri piani e/o progetti in essere e richiede la valutazione delle eventuali sommatorie degli effetti derivanti sull'integrità dei Siti Natura 2000.

Si ritiene utile ricordare altresì che:

- *È in vigore il DA/GAB. n. 36 del 14/02/2022 che abroga il DA 30 marzo 2007 e smi e altri;*
- *le Linee Guida VInCA, di cui alla GURI n. 303 del 28/12/2019, sono vigenti;*
- *la procedura EU PILOT 2014/6730/ENVI è ancora aperta.*

SI CHIEDE L'INTERVENTO DELLE AUTORITÀ IN INDIRIZZO:

- a) ***al fine di opporsi e di chiedere di NON AUTORIZZARE l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale a sversare nel mare antistante Monte Cofano e Makari i fanghi del progetto in oggetto, che si sommerebbero a quelli del precedente; fanghi che conterrebbero anche sedimenti di classe C e D sottoposti a presunta declassificazione (vedasi Relazione 1 nelle pagine 14 e 23, Relazione 2.6 nella pagina 184 e Relazione 3.4 nella pagina 6, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale del progetto "Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio – CUP I94D19000000005");***
- b) ***di far sì che i fanghi classificati A e B vengano destinati più***

correttamente ad interventi diversi ai fini anche del ripascimento costiero in aree da individuare e valutare, come consentito dalle norme vigenti e quelli di classe C e D vengano invece conferiti a terra nelle due discariche site nella provincia di Agrigento, idonee ad accogliere sedimenti di risulta non trattati, classificati con codice CER appropriati, individuate a seguito di una analisi di mercato effettuata dall'A.d.S.P.M.S.O. con le note prot. n. 5658 del 23.04.2020 e prot. n. 10664 del 10.08.2020 al fine di operare una corretta previsione progettuale e non solo per questo ma anche e soprattutto perché il mare è un unico immenso ecosistema già sottoposto a molteplici fattori negativi.

c) *allo scopo di evitare che il sito d'immersione sia esposto al rischio concreto di un **notevole impatto negativo ambientale**, in particolare sulle popolazioni ittiche residenti che nei pressi hanno anche le loro nursery, cioè le specie ittiche demersali e una ricca biodiversità, in particolare il nasello, la triglia di fango e il gambero rosa, che richiedono una profondità compresa tra i 50 e i 400 metri e che hanno anche un valore commerciale considerevole perché **specie pregiate** nel mercato ittico oltre che di **elevata importanza ecologica nell'ambito delle complesse catene trofiche, ivi incluse specie di fauna terrestre legata all'ambiente pelagico** (cfr. Relazione 2.6 pagg. 183 e 184 del progetto CUP I94D19000000005 dell'A.d.S.P.M.S.O.);*

d) *per impedire che si ponga in essere l'**INSOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA E SANITARIA** derivante dal fatto che il sito di immersione dei fanghi portuali è posto in un'area che potrà avere facilmente un **notevole impatto negativo** in quanto è l'**habitat di floride popolazioni ittiche ivi residenti, le cui specie rappresentano una notevole risorsa economica per gli OPERATORI DELLA PESCA***

DEL LUOGO APPARTENENTI PRINCIPALMENTE ALLE MARINERIE DI TRAPANI E DI SAN VITO LO CAPO.

Queste marinerie sono composte da nuclei familiari locali che rischierebbero di perdere oltre tutto la loro storica principale o unica fonte di reddito.

e) *per evitare che lo sversamento dei fanghi del porto di Trapani, per il loro possibile livello di contaminazione e per il loro possibile conseguente effetto inquinante e/o comunque alterante le biocenosi dell'area, possa rendere per un lungo periodo altamente pericoloso per la CATENA ALIMENTARE e la SALUTE DEI CONSUMATORI il pescato proveniente dallo spazio marino prossimo al sito di immersione, individuato dall'Autorità portuale.*

In ogni caso, di quest'ultimo progetto si ribadisce che la documentazione relativa alle procedure previste per la Direttiva Habitat e Siti Natura 2000 è priva dell'analisi del cumulo degli impatti derivanti da entrambi i progetti sul medesimo sito.

Risposta: *Affermazioni assolutamente ripetitive. Vedi quanto contro dedotto precedentemente*

Anche in questo caso si deve evidenziare la mala fede dei redattori della nota che omettono di dire che il sito di smaltimento a mare è stato approvato dalla Regione nell'ambito della procedura di:

- *V.Inc.A. essendo stato ritenuto idoneo allo scopo, nonostante le errate valutazioni degli stessi redattori che avevano presentato uguali opposizioni in sede di quella procedura;*
- *ex art. 109 del D.Lgs 152/06 per l'autorizzazione allo smaltimento a mare a seguito di regolare CdS e previo parere positivo dei seguenti Enti, certamente molto più competenti dei redattori della nota compresa ARPA*

- Infine, si deve evidenziare che non corrisponde al vero che ci possano essere impatti cumulativi sul sito di smaltimento dalla realizzazione dei due progetti citati in quanto la distanza temporale tra i due e le caratteristiche dei progetti fanno sì che non ci sia sinergia degli effetti.

I redattori dello SIA e dello SInCA

Dr.ssa Marino M. Antonietta Prof. Vittorio Amadio Guidi Dr. Bellomo Gualtiero

ORDINE NAZIONALE DEI BIOLOGI
N. 1985
Dott.ssa Marino Mada Antonietta



I Progettisti

Per l'AdSP

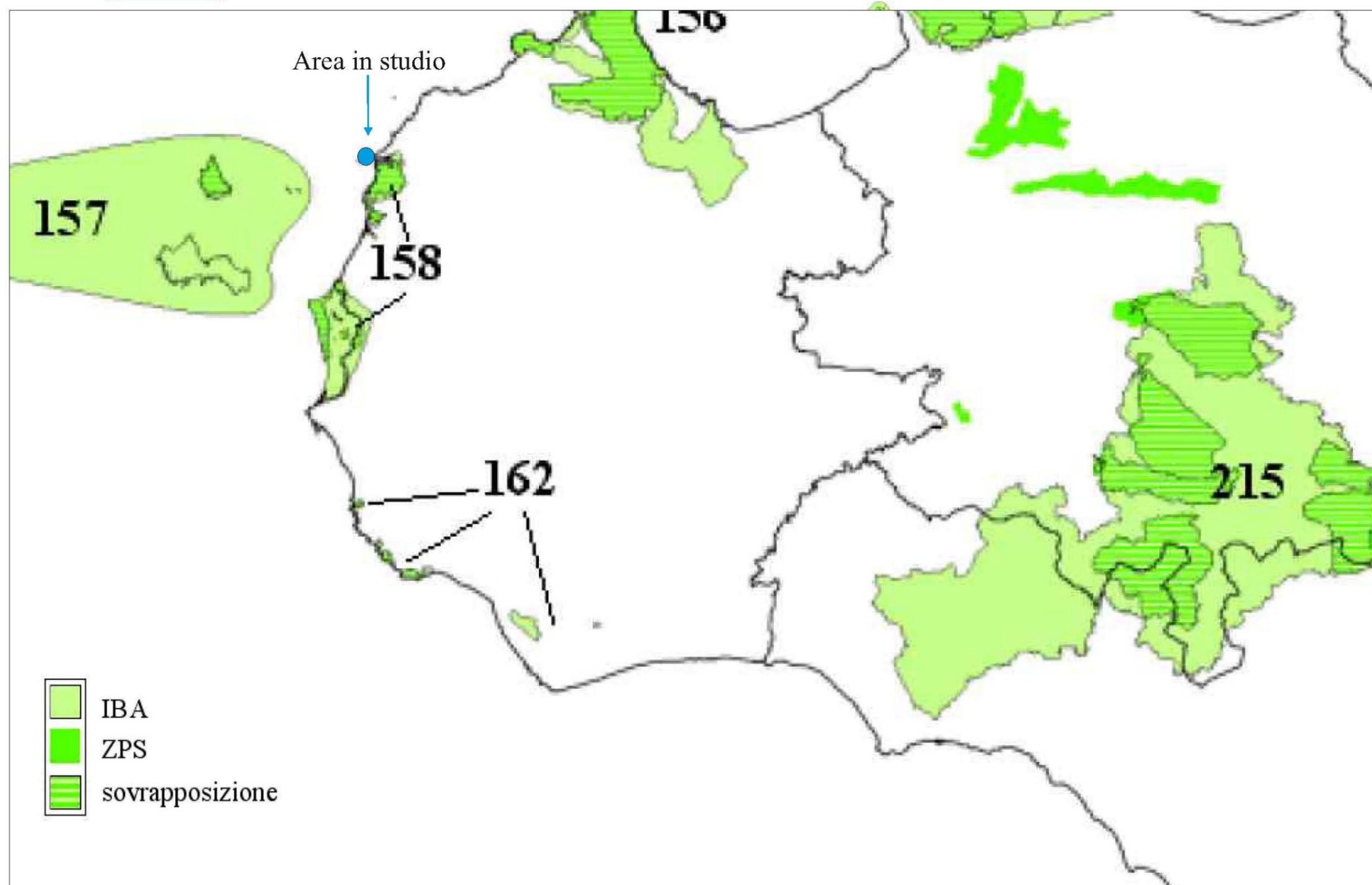
ELABORATI GRAFICI

SIA-AL-BIO-CT-01-01

Elaborato	Riferimento
Carta ubicazione SIC e ZPS	Tav.1
IBA Trapani	Tav.2
Carta della rete ecologica 1	Tav.3
Carta della rete ecologica 2	Tav.4
Carta della rete ecologica 3	Tav.5
Carta della rete ecologica 4	Tav.6
Trapani Carta ubicazione parchi e riserve Trapani	Tav.7
Carta delle naturalità Trapani	Tav.8
Carta della vegetazione attuale Trapani	Tav.9
Carta uso del suolo	Tav.10

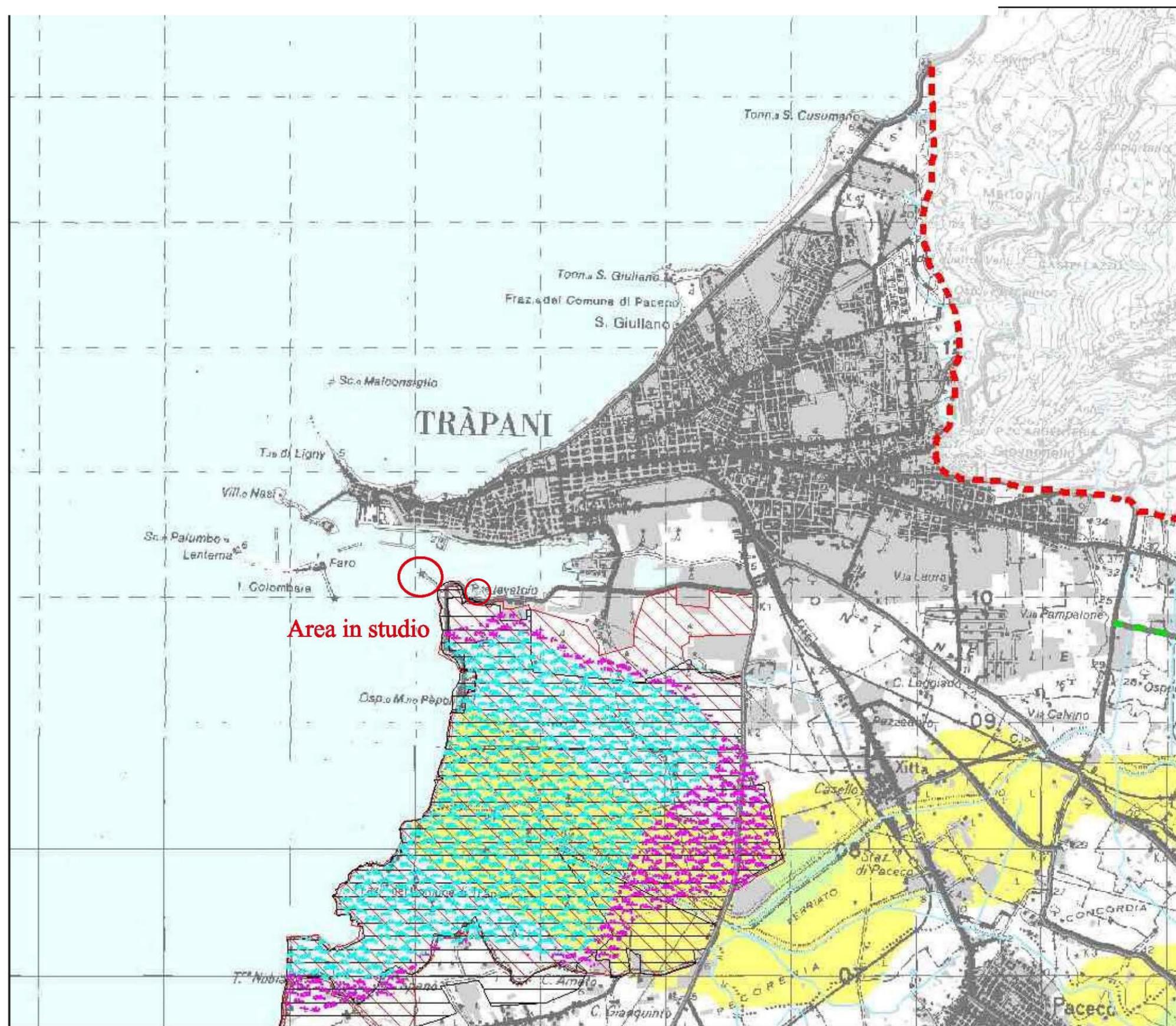


SVILUPPO DI UN SISTEMA NAZIONALE DELLE ZPS
(Zone di Protezione Speciale) SULLA BASE DELLA
RETE DELLE IBA (Important Bird Areas)

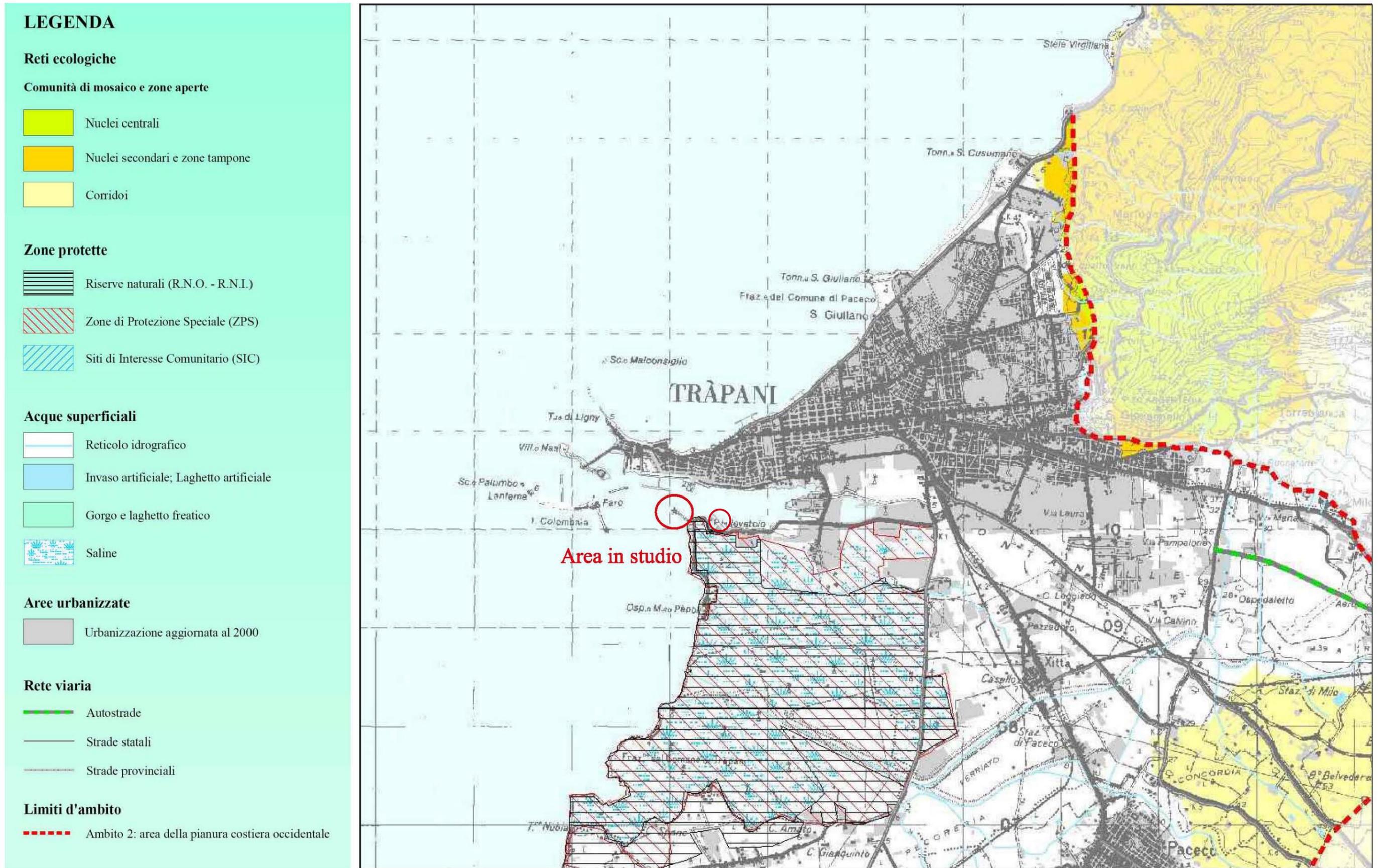


CARTA DELLE RETI ECOLOGICHE – AMBIENTI UMIDI

(Estratta dal «P.T.P dell'ambito 2 – Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani»)

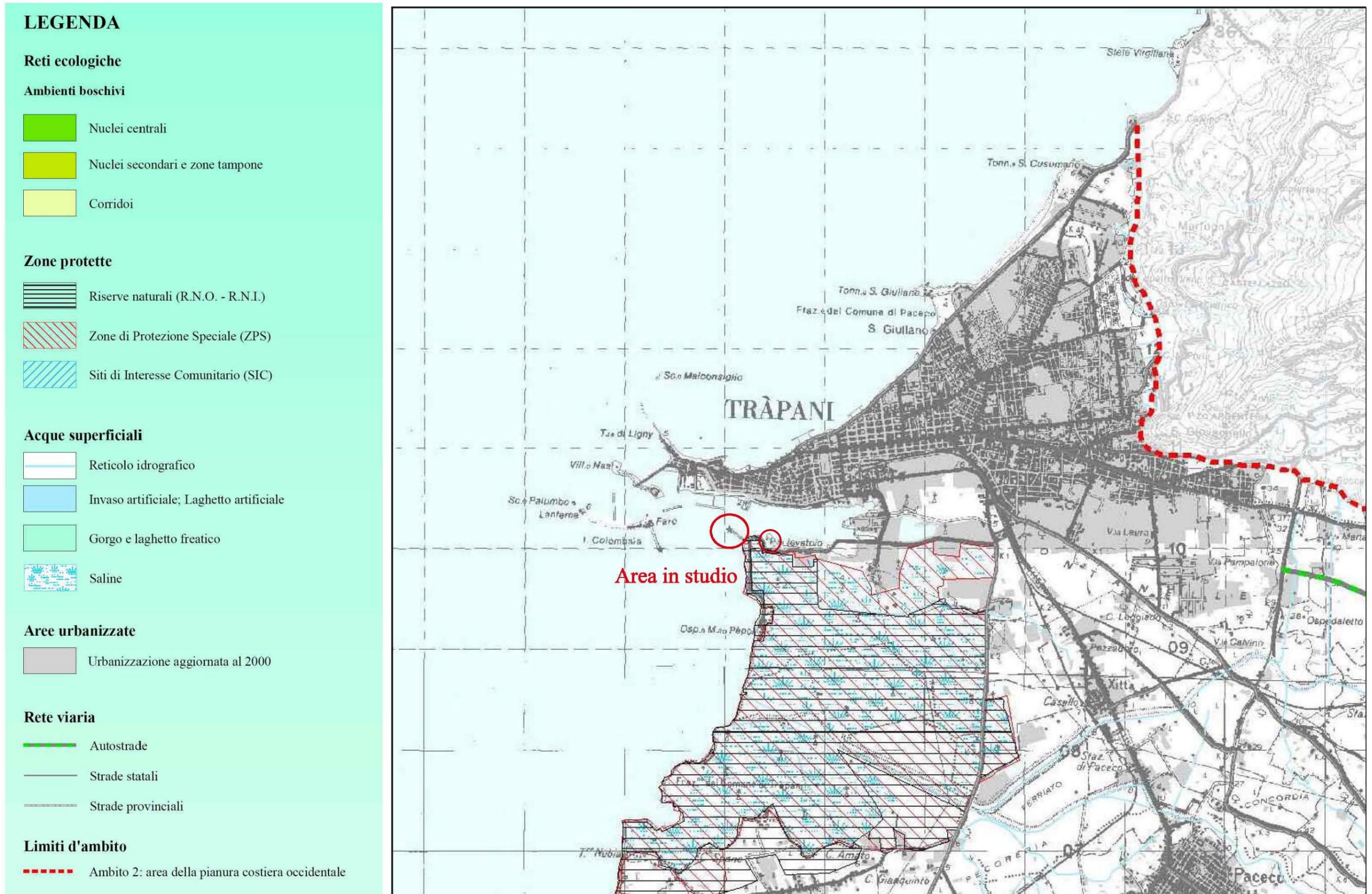


CARTA DELLE RETI ECOLOGICHE – COMUNITA' DI MOSAICO E ZONE APERTE
 (Estratta dal «P.T.P dell'ambito 2 – Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani»)



CARTA DELLE RETI ECOLOGICHE – AMBIENTI BOSCHIVI

(Estratta dal «P.T.P dell'ambito 2 – Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani»)



CARTA DELLE RETI ECOLOGICHE – AMBIENTI RUPICOLI
 (Estratta dal «P.T.P dell'ambito 2 – Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani»)



CARTA CON UBICAZIONE DEI PARCHI E DELLE RISERVE



CARTA DELLE NATURALITA'

(Estratta dal «P.T.P dell'ambito 2 – Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani»)

LEGENDA

Grado di Naturalità

-  Pienamente artificiale
-  Parzialmente artificiale
-  Seminaturale
-  Subnaturale

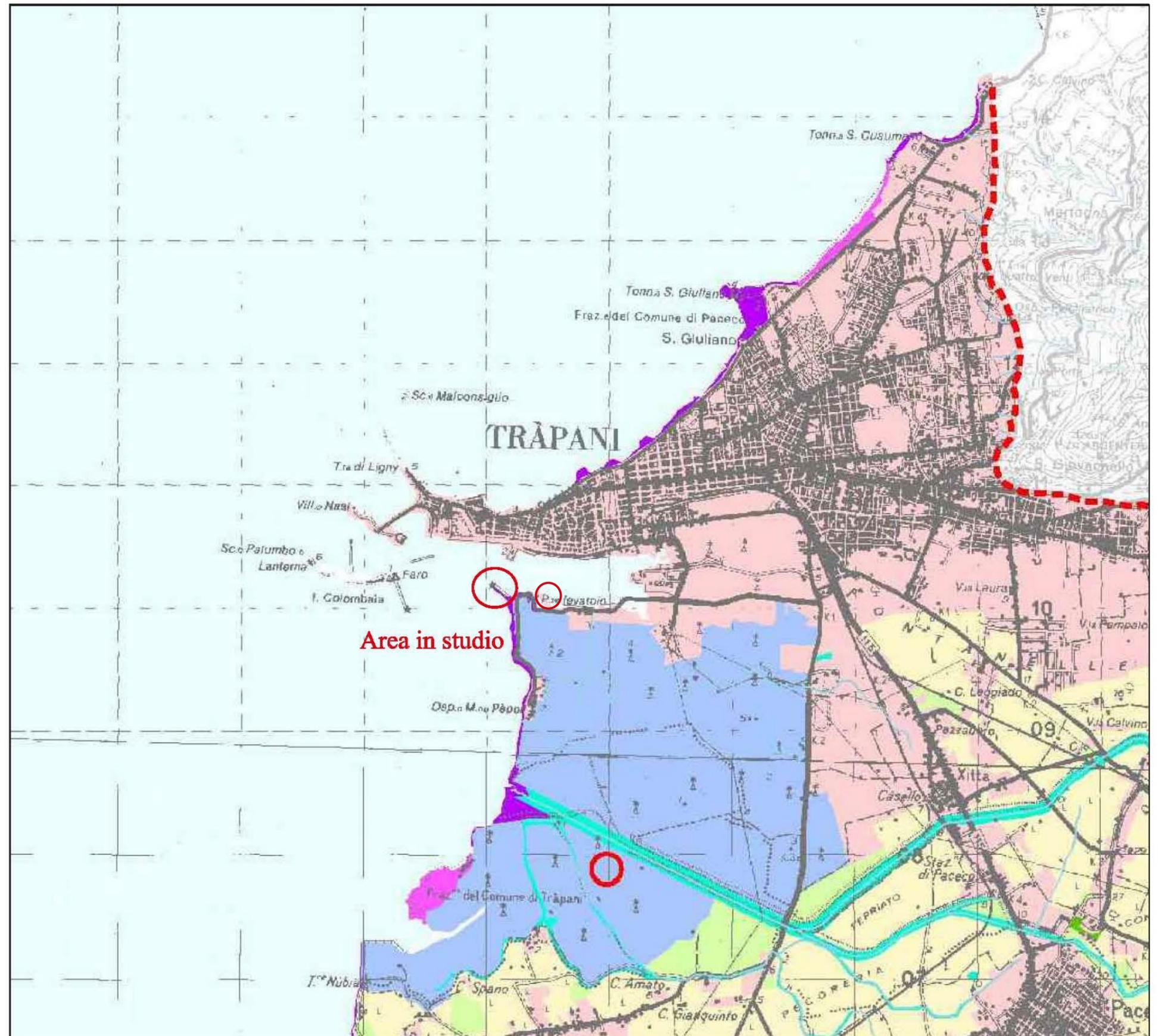
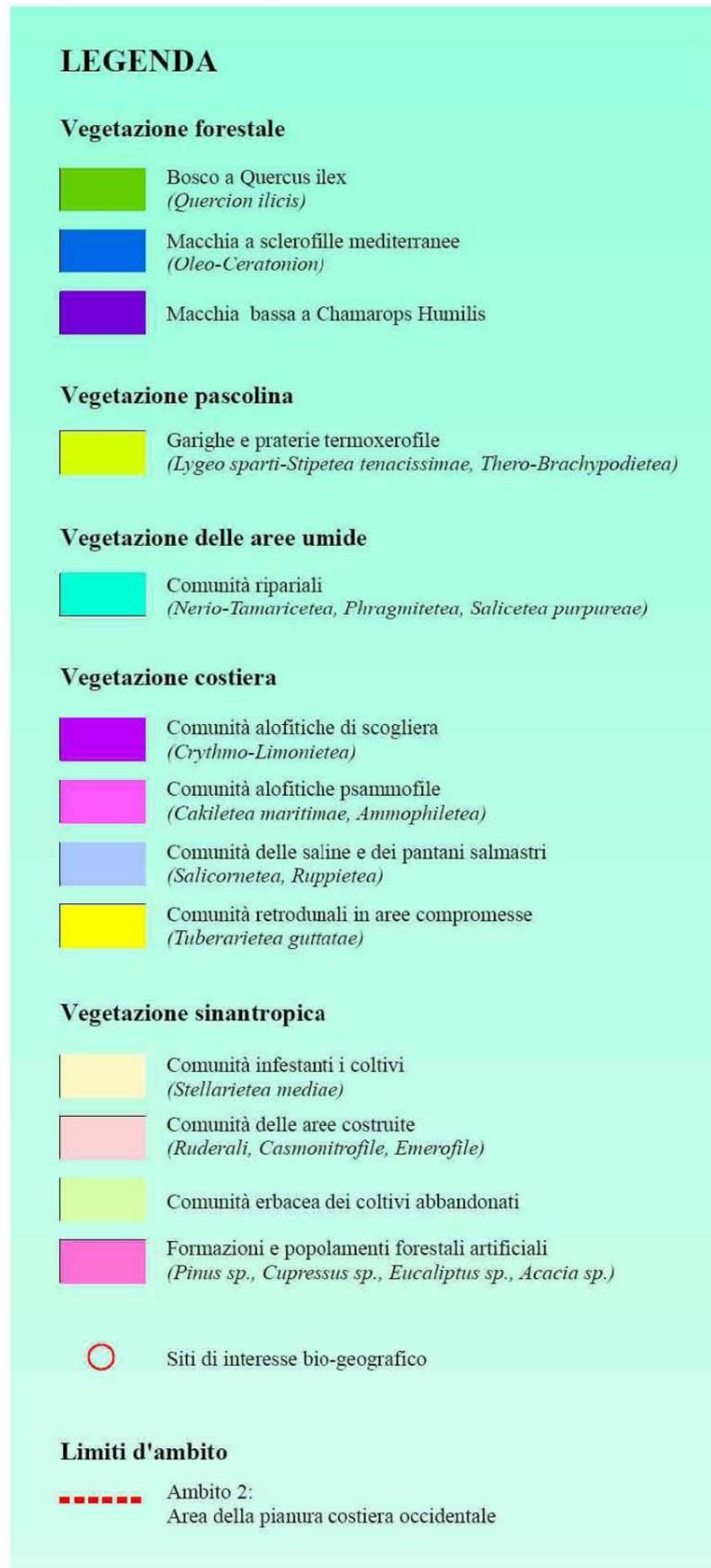
Limiti d'ambito

-  Ambito 2: area della pianura costiera occidentale



CARTA DELLA VEGETAZIONE ATTUALE

(Estratta dal «P.T.P dell'ambito 2 – Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani»)



CARTA DELL'USO DEL SUOLO

(Estratta dal «P.T.P dell'ambito 2 – Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani»)

