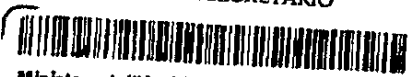




*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

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

IL SEGRETARIO

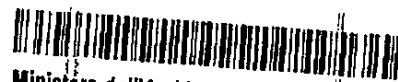


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2012 - 0003718 del 18/10/2012

Pratica N.

Ref. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot: DVA - 2012 - 0025351 del 22/10/2012

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

→ Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OC

OGGETTO: trasmissione parere n. 1061 CTVA del 12 ottobre 2012. Verifica di
assoggettabilità alla VIA porto di Trapani, realizzazione nuova
darsena e sistema raccolta e filtraggio acque di prima pioggia e
lavaggio imbarcazioni cantiere nautico Miceli, proponente Cantiere
nautico Miceli.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le
successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si
trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 12
ottobre 2012.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2012-0102.DOC

Il segretario della Commissione
VIA e VAS



La presente copia fotostatica composta
di N° 21..... fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 10 OTT. 2012

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

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

Parere n. 1061 del 12 ottobre 2012

Progetto	Verifica di Assoggettabilità VIA Porto di Trapani - Realizzazione nuova darsena e sistema raccolta e filtraggio acque di prima pioggia e lavaggio imbarcazioni - Cantiere Nautico Miceli
Proponente	Cantiere Nautico Miceli

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'Lobor', 'cm', 'UP', and 'S'.

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'IMPATTO AMBIENTALE - VIA e VAS

VISTA la richiesta relativa a "Porto di Trapani - Realizzazione nuova darsena e sistema raccolta e filtraggio acque di prima pioggia e lavaggio imbarcazioni - Cantiere Nautico Miceli", inoltrata dalla Capitaneria di Porto di Trapani in data 16/09/2011 e acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al prot. n. DVA-2011-23978 del 22/09/2011

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i recante "Norme in materia ambientale"

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" ed in particolare l'art. 9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione)

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS

VISTO i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e s.m.i.

VISTA la nota della Capitaneria di Porto di Trapani, acquisita al prot. DVA-2011-23978 del 11/06/2009, nella quale si afferma che: "1. La Società indicata in oggetto, titolare di una concessione demaniale marittima per il mantenimento di un cantiere nautico in via Ilio n°12 del Porto di Trapani, ha avanzato documentata domanda intesa ad ottenere l'autorizzazione demaniale marittima, ai sensi dell'art.24 R.C.N., allo scopo di realizzare nell'area già in concessione, una nuova darsena di dimensioni maggiori di quella esistente ed installare un sistema di raccolta e filtraggio delle acque provenienti dal lavaggio delle imbarcazioni in località via Ilio n.12 ambito portuale di Trapani come meglio evidenziato dagli elaborati grafici di progetto che si allegano in copia. 2. Per quanto sopra e per dovere d'Ufficio, si invia, in allegato, l'unica copia in originale presentata dal Cantiere Nautico di Antonio Miceli relativa alla verifica di assoggettabilità e per le determinazioni di competenza posto che tale documentazione relativa alla progettazione in questione, si conferma essere rientrante nelle strutture previste in seno alla variante al P.R.P. (2002) ma, non contemplata nel P.R.P. vigente ed esecutivo risalente al 1962 quest'ultimo peraltro non più attuale in relazione allo stato di fatto delle infrastrutture portuali modificate a seguito dell'ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri relativa al cd. "Grande Evento" Louis Vuitton Act 8-9."

PRESO ATTO che la DVA con nota prot. DVA-2011-26432 del 20/10/2011 ha presentato al Cantiere Nautico di Antonio Miceli (d'ora in avanti Proponente) e alla Capitaneria di Porto di Trapani una richiesta di perfezionamento atti

VISTA la nota con cui la Società Proponente ha risposto alla richiesta di perfezionamento atti allegando la documentazione tecnica ai fini dell'avvio dell'istanza di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

VISTA la nota DVA-2011-32083 del 22/12/2011 con cui la DVA anticipa alla Commissione la documentazione tecnica pervenuta e contestualmente informa di rimanere "in attesa della nuova pubblicazione, necessaria per l'avvio del procedimento, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana dell'avviso dell'avvenuto deposito presso tutte le Amministrazioni coinvolte nel procedimento della documentazione integrativa, così come stabilito dall'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i."

VISTA la nota DVA-2012-03507 del 15/02/2012 con la quale la DVA trasmette alla Società Proponente la richiesta di integrazione formulata dalla Commissione che di seguito si riporta:

“Quadro di Riferimento Programmatico:

1. Fornire il parere dell'Autorità Marittima sulla disponibilità all'uso dell'area;
2. Indicare i nulla osta, pareri, autorizzazioni, rilasciati e/o richiesti;
3. Indicare la compatibilità del progetto con gli strumenti di pianificazione previsti dal PRP ove adottato/varianti etc.

Quadro di Riferimento Progettuale:

1. Descrivere gli obiettivi principali che si prefigge il progetto;
2. Analizzare gli aspetti caratterizzanti lo stato attuale dell'ambiente e della sua evoluzione probabile senza l'attuazione del progetto;
3. Specificare le opere e gli impianti tecnologici previsti, con riguardo alla tipologia costruttiva della darsena, alle caratteristiche strutturali della vasca di raccolta delle acque reflue di lavaggio imbarcazioni e di prima pioggia, al sistema di smaltimento delle acque trattate, al tipo di filtraggio utilizzato per il pretrattamento delle stesse, al sistema di trattamento ed alla capacità di raccolta delle vasche;
4. Indicare il cronoprogramma dei lavori di cantierizzazione, con riguardo agli aspetti di movimentazione di materiali di terra, inerti e di scavo e loro deposito, smaltimento e/o riutilizzo;
5. Produrre una relazione geologica dell'area interessata dal progetto.

Quadro di Riferimento Ambientale:

1. Approfondire le caratteristiche ambientali, culturali, socio-economiche e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
2. Individuare i problemi ambientali eventualmente esistenti con indicazione delle misure previste per impedire, ridurre e compensare gli eventuali impatti negativi significativi prodotti dal progetto;
3. Definire gli obiettivi di protezione ambientale connessi al progetto.”

VISTE le note prot. n. DVA-2012-06808 del 19/03/2012 e DVA-2012-06822 del 19/03/2012 con le quali la Società Proponente fornisce la documentazione integrativa richiesta

VISTA la nota prot. n. DVA-2012-07809 del 30/03/2012 con la quale la DVA, nel trasmettere alla Commissione la documentazione integrativa predisposta dalla Società Proponente, afferma: “Si invia la documentazione alla Commissione tecnica VIA/VAS per i seguiti di competenza e alle Amministrazioni che leggono per conoscenza si chiede, qualora volessero esprimere il loro parere in merito, di trasmetterlo nei tempi previsti dalle norme e alla luce della documentazione integrativa”

VISTA la nota prot. n. DVA-2012-16145 del 04/07/2012 con cui la Società Proponente fornisce della documentazione integrativa volontaria

VISTA la documentazione progettuale, acquisita al prot. n. DVA-2011-29737 del 28/11/2011, che consiste in:

- “Relazione tecnica”
- “Valutazione d'incidenza ambientale”

VISTA la documentazione integrativa prodotta, acquisita ai prot. n. DVA-2012-06808 del 19/03/2012 e DVA-2012-06822 del 19/03/2012, che comprende in particolare:

- Relazione tecnica_Cantieri Miceli
- Relazione tecnica impianto filtraggio
- Relazione assoggettabilità alla VIA
- Quadro di riferimento programmatico
- Quadro di riferimento progettuale
- Quadro di riferimento ambientale

- Valutazione di incidenza
- Documentazione fotografica

VISTA l'ulteriore documentazione integrativa prodotta, acquisita al prot. n. DVA-2012-16145 del 04/07/2012, che comprende in particolare:

- Studio ambientale definitivo
- Allegati allo Studio ambientale definitivo

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del D.Lgs. 152 del 2006 e s.m.i. è avvenuta in data 01/10/2011 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 114 e che sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 21/01/2012 è stata pubblicata l'errata corrige della suddetta pubblicazione

PRESO ATTO che non risultano essere pervenute osservazioni ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

PREMESSO che:

- L'intervento è previsto all'interno del cantiere navale della Società "Cantiere Nautico di Antonio Miceli", sito in via Ilio n. 12, Trapani, all'interno dell'area portuale
- Il lotto interessato dal progetto si estende su una superficie scoperta di mq. 6.854,60, ha uno specchio acqueo di mq. 4500, attualmente occupato da tre pontili galleggianti, uffici e un'officina che occupano una superficie di mq. 315
- Si tratta di un'opera dalle dimensioni limitate che consiste nella realizzazione di una darsena per l'alaggio delle imbarcazioni, nella trasformazione della preesistente, nella installazione di un sistema di raccolta per il filtraggio delle acque di prima pioggia e di quelle provenienti dal lavaggio delle imbarcazioni
- Il tempo di realizzazione si prevede in circa 26 giorni lavorativi
- Il progetto intende migliorare le condizioni di movimentazione, rimessaggio e riparazione delle imbarcazioni, ottimizzando i servizi svolti nel cantiere navale retrostante, anche in funzione delle attuali esigenze di mercato, e tenendo conto delle condizioni al contorno
- L'area progettuale d'intervento è in concessione alla ditta "Cantiere Nautico Miceli" con sede in Trapani nella via Ilio n. 12, risulta censito al:
 - N.C.E.U. del Comune di Trapani al foglio 8 particella: 21, 108 sub 1 - 2, 109, 110 e 116 e foglio 304 particella 215 sub 1 e 2
 - N.C.T. del Comune di Trapani al foglio 8 particella: 111, 113, 157, 825, 227 e 219
- L'intervento proposto, di cui è stata chiesta la variazione al contenuto della concessione alla Capitaneria di Porto di Trapani, non comporta modifiche sostanziali al perimetro e alla superficie complessiva della concessione

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico

- Piano Regolatore Portuale
- Le opere in progetto rientrano tra quelle previste dal Piano Regolatore del Porto di Trapani vigente, approvato con Voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. n.1214 del 26/07/1962. In data 17/10/2001, prot. n. 11317, è stato redatto un progetto di aggiornamento del vigente Piano Regolatore Portuale, adottato formalmente, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 della Legge n. 84/1994, dall'Autorità Marittima con provvedimento in data

28/01/2002, d'intesa con il Comune di Trapani (Delibera c.c. n. 75 del 6/11/2001). Il progetto di variante dello strumento urbanistico del porto è stato sottoposto ad esame e parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. che con voto dell'Assemblea Generale reso nell'adunanza del 14 giugno 2002, ha espresso il proprio parere favorevole. L'aggiornamento del vigente P.R.P., mirato alla razionalizzazione delle aree e specchi acquei interni già disponibili attraverso la previsione di limitate nuove banchine, sporgenti e piazzali operativi in ossequio alle tendenze evolutive dei traffici commerciali, lascia pressoché invariata la configurazione dei moli foranei rispetto alla precedente ed ancora vigente pianificazione portuale. Dall'analisi della documentazione relativa al P.R.P. risulta che le opere in progetto sono coerenti con lo strumento di pianificazione nonché con il progetto di aggiornamento del medesimo. La suddetta variante al Piano Regolatore Portuale di Trapani indica l'area in esame come: "Edilizia demaniale a servizio della cantieristica". Le norme del Piano, dando attuazione alle indicazioni del PRP del 1962, consentono la realizzazione di opere a mare quali banchine, pontili, dispositivi di ormeggio, scali di alaggio, darsene e travel lift.

- La Società Cantiere Nautico Miceli è titolare delle seguenti concessioni demaniali:
 - N° R.G. 105 - 57/2000, mq. 4.250,00
 - N° R.G. 104 bis - 21/2002, mq. 1495,00 (area scoperta)
 - N° R.G. 103 - 53/2004, mq. 4.490,51 (area scoperta) e mq. 85,00 (specchio d'acqua)
 - Ex Concessione Motonautica Trapanese mq 134,67
 - Ex Arsenaletto mq. 180,17
- L'Autorità Portuale di Trapani è stata istituita il 2 Aprile 2003 ai sensi dell'art. 6, comma 8, della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Con Decreto del Presidente della Repubblica del 5 Ottobre 2007, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 293 del 18 Dicembre 2007, è stata soppressa l'Autorità Portuale di Trapani e posta in liquidazione
 - Regime Vincolistico
 - L'area di intervento è interessata dalla Parte III, Titolo Primo del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 e s.m.i. che all'art. 142, definisce come beni paesaggistici: "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sul mare" (art. 142 comma 1, lettera a). In merito alle caratteristiche paesaggistiche si è già espresso l'organo preposto (Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani) concedendo il nulla osta in data 13/03/2010 con parere favorevole prot. 2857/10
 - Con nota prot. n. 2857 del 18/03/2010, acquisita al prot. n. DVA-2012-06808 del 19/03/2012 la Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani, in merito all'intervento in esame, nel proprio parere afferma: "Questa Soprintendenza, fatte salve tutte le vigenti norme in materia urbanistico-edilizia, la liceità dell'esistente ed i diritti dei terzi, in esito alla nota sopra distinta, **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, alle seguenti condizioni... omissis...**"
 - Nell'intorno dall'area di intervento sono individuabili le seguenti aree naturali protette che, comunque, non la interessano direttamente: Sito di Interesse

Comunitario (SIC ITA010007): "Saline di Trapani" e Zone a Protezione Speciale (ZPS ITA010028): "Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - Area Marina terrestre". L'area di intervento non è interna alle suddette zone di protezione, ma si trova in un'area a distanza di alcune miglia e non interferisce con le misure di protezione delle suddette aree protette

- In relazione alle zone sottoposte a vincolo idrogeologico, l'esame della cartografia del P.A.I. evidenzia che l'area in esame non è tra quelle perimetrata a rischio e/o pericolosità idraulica e/o a rischio di frane
- La Società Cantiere Nautico Miceli è in possesso delle seguenti autorizzazioni relative al progetto in esame e acquisite al prot. n. DVA-2012-06808 del 19/03/2012:
 - Prot. 14883/09 del 29/10/2009: nulla osta con da parte della Dogana di Trapani sulla realizzazione del progetto che afferma: "Con riferimento alla nota sopra segnata, si comunica che nulla osta, ai fini doganali, affinché codesta Capitaneria autorizzi la ditta in oggetto specificata, a realizzare all'interno dell'area già in concessione una nuova darsena di dimensioni maggiori di quella esistente, installare un sistema di raccolta e filtraggio delle acque provenienti dal lavaggio delle imbarcazioni e collocare un'insegna sul muro di recinzione del cantiere sopraccitato"
 - Prot. 168298/09 del 16/11/2009: parere favorevole SUAP di Trapani
 - Prot. 735/09 del 02/12/2009: parere favorevole dell'Azienda Sanitaria Provinciale di Trapani che afferma: "si esprime parere favorevole ai soli fini igienico sanitari per quanto di propria competenza, a condizione che le eventuali sostanze nocive filtrate vengano smaltite tramite ditte regolarmente autorizzate e che la vasca di raccolta dei liquidi provenienti dai lavaggi sia facilmente ispezionabile"
 - Prot. 11587/2010 del 13/05/2010 Parere favorevole con prescrizioni alla realizzazione della darsena dall'Ufficio Genio Civile Opere Marittime di Palermo con le seguenti prescrizioni:
 - "sull'area demaniale in argomento dovranno essere realizzate le opere indicate nella relazione tecnica e nei grafici progettuali che corredano la domanda di concessione
 - durante il corso dei lavori l'impresa esecutrice non dovrà intralciare il transito ed apporrà in siti idonei, appositi segnali di prescrizione diurni e notturni onde evitare infortuni e danni a persone e cose che resteranno ad esclusivo carico e colpa della Ditta richiedente
 - venga adoperato ogni accorgimento tecnico necessario per evitare che dalle opere eseguite possa derivarne pregiudizio al normale uso dell'antistante specchio acqueo ed alle eventuali concessioni limitrofe
 - prima dell'inizio dei lavori, ai sensi dell'articolo 4 della Legge 05/11/1971 n°1086,11 costruttore delle opere, dovrà provvedere alla denuncia dei lavori, e ottenere l'autorizzazione ai sensi degli artt. 17 e 18 legge 64/7, allegando i calcoli strutturali, redatti secondo il DM 14/01/2008, ed i disegni esecutivi delle opere previste in progetto, alla richiesta dovrà essere allegata inoltre copia della concessione demaniale rilasciata dalla Capitaneria di Porto ed ove prevista copia della concessione edilizia
 - vengano comunicati il nome e la residenza del progettista, del direttore dei lavori del costruttore ed ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 425/94 del collaudatore statico delle opere, allegando apposita dichiarazione di accettazione dell'incarico
 - prima dell'utilizzo delle opere, venga trasmesso, allo scrivente ufficio ed alla competente Capitaneria di Porto, il certificato di collaudo statico delle strutture di cui all'ad. 7 della Legge 1086/71, a firma di tecnico abilitato che non abbia

in alcun modo partecipato alla progettazione ed alla direzione lavori

- la Ditta dovrà altresì assumere l'obbligo di sollevare in maniera assoluta l'Amministrazione da qualsiasi molestia, azione giuridica o danno che ad esse potessero derivare da parte di terzi in conseguenza della concessione in argomento
- ed inoltre, non dovrà richiedere risarcimenti per danni alle opere dipendenti da eventi calamitosi quali mareggiate, anche di eccezionale violenza"
- Prot. 7076 del 23/02/2012: Parere favorevole rilasciato della Capitaneria di Porto di Trapani per la realizzazione delle opere che afferma "In merito a quanto richiesto con l'istanza in riferimento, questa Autorità Marittima, sentita la Sezione Tecnica, non ravvisa per gli aspetti tecnici-portuali, motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza di cui all'oggetto, a condizione che i lavori inizino solo dopo che si è concluso l'iter istruttorio e verrà rilasciata la prescritta autorizzazione"

VALUTATO CHE

- La documentazione prodotta ha analizzato gli strumenti di Programmazione e Pianificazione territoriale e settoriale vigenti, non rilevando incoerenze tra il progetto e tali strumenti
- Emerge una piena rispondenza dell'attività nautica e di rimessaggio con la vocazione territoriale dell'area stabilita dalla pianificazione vigente
- L'intervento mira a potenziare le strutture a disposizione della società per un migliore e più proficuo inserimento sul mercato, in linea con la programmazione dell'area
- Il progetto è conforme alla pianificazione regionale e comunale e costituisce una razionalizzazione e un modesto ampliamento dell'attività di rimessaggio già esistente

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- Il progetto prevede la realizzazione di una nuova darsena in aggiunta all'esistente che resterà a servizio della ditta. Il cantiere, svolgendo l'attività di alaggio e varo, rimessaggio e riparazione d'imbarcazioni, ha la necessità di dotarsi di una seconda darsena di dimensioni maggiori per poter provvedere all'alaggio di imbarcazioni più grandi rispetto a quelle che attualmente può ospitare
- L'attuale darsena occupa una superficie di 12,2 m per 4,9 m di larghezza (= 59,78 mq) mentre la nuova darsena, leggermente più grande, occuperà una superficie di 18,00 m per 6,8 m di larghezza con una profondità di 2,5 m ($18,00 \text{ m} \times 6,8 \text{ m} = 122,4 \text{ mq} \times 2,5 \text{ m} = 306,10 \text{ mc}$)
- In relazione alle alternative di localizzazione non ci sono altre zone limitrofe per insediamenti di questo tipo che, pertanto, dovrebbero essere localizzate in aree sensibili. Le opere a mare sono contermini alle attività di cantieristica esistente e ricalificano il fronte mare esistente. La localizzazione prescelta offre i seguenti vantaggi:
 - Posizionamento all'interno di un sistema portuale consolidato (tra due banchine esistenti)
 - Posizionamento entro una rete di servizi portuali ed industriali
 - Facile accesso via mare e via terra
 - Agevole inserimento rispetto alla viabilità del comparto senza la necessità di dover creare strade di accesso
 - Posizionamento riparato rispetto alle mareggiate
 - Inserimento in un punto senza particolari criticità ambientali

- L'area interessata dall'intervento è in concessione al "Cantiere Nautico Miceli" di Miceli Antonio sito in Trapani, via Ilio n.12. L'esistente banchina di contenimento è stata realizzata con pannelli di calcestruzzo armato cui a tergo sono stati posizionati blocchi di calcestruzzo collegati con funi di acciaio, mentre il riempimento è costituito da blocchi di pietra locale di varia granulometria; infine i pannelli sono stati collegati ad una piastra in conglomerato cementizio armato che sovrappone il riempimento di cava e funge anche da pavimentazione dell'intero cantiere nautico. In adiacenza al lotto sono presenti altre attività operanti prevalentemente nel campo della cantieristica navale
- L'intervento avrà un'estensione molto limitata, in un'area ubicata all'interno del porto, totalmente occupata da strutture e da opere simili a quella che si intende realizzare; inoltre la stessa non interferirà minimamente con aree di pregio ambientale e monumentale poiché trattasi di un elemento tipologico ampiamente previsto all'interno del P.R.P. del Porto di Trapani del 2002
- L'area interessata dalle opere è ubicata nella parte sud - est del Waterfront del Porto di Trapani e precisamente comprende il tratto di mare prospiciente all'attuale piazzale di servizio del "Cantiere Nautico Miceli". La struttura in progetto prevede la costruzione di un piazzale banchinato con nuovo invaso per travel lift. L'assetto complessivo della banchina consentirà di diversificare l'offerta soprattutto in riferimento alla dimensione maggiore delle imbarcazioni da alare. I servizi offerti sono i seguenti:
 - assistenza nautica all'ormeggio
 - ritiro dei rifiuti solidi e degli oli esausti
 - fornitura acqua ed energia elettrica alle imbarcazioni
 - assistenza per tutti i lavori di riparazione e manutenzione
 - assistenza turistica e logistica
- Il progetto prevede il rispetto delle prescrizioni previste dalla legislazione e normativa vigente in materia di igiene e sicurezza
- La società ha preso in considerazione l'alternativa zero, ossia la scelta di mantenere l'attuale struttura della banchina; tale scelta escluderebbe il proponente da una sostanziale parte di mercato, che alla luce dell'andamento del settore nautico, orientato verso un aumento delle dimensioni e dei tonnellaggi delle imbarcazioni, rappresenterebbe una notevole perdita per gli operatori che non si adeguassero a tale evoluzione

in merito alle caratteristiche del progetto:

- In relazione alla costruzione della nuova darsena:
 - Per la realizzazione della nuova darsena si provvederà in un primo momento al taglio della piastra esistente nella zona di progetto; il taglio avverrà a mezzo di sega idrodinamica con lama diamantata che permetterà una buona precisione nel taglio e un contenimento adeguato delle vibrazioni con basse emissioni di inquinanti come rumori e polveri
 - Successivamente si realizzeranno, per mezzo di una trivella, dei pali in cemento armato che serviranno al contenimento e al sostegno di una trave, anch'essa in c.a., su cui verranno scaricati i carichi che solleciteranno l'intera struttura nel corso del suo esercizio
 - Realizzata la struttura si estrometterà tutto il materiale che occupa il vano, che ad opera finita costituirà lo specchio d'acqua della darsena; tale materiale, composto da pietra di cava locale, verrà tolto con l'ausilio di un escavatore munito di benna che depositerà il materiale direttamente nei cassoni di raccolta collocati nell'apposita area del cantiere

- Il materiale da estrarre che ammonta a 306,10 mc. (122,44 mq. \times 2,50 h) verrà depositato nei cassoni di raccolta che appena colmi verranno trasportati in discarica autorizzata per lo smaltimento
- La successiva fase, prevede la posa dei blocchi in calcestruzzo di contenimento della darsena; questi, realizzati in precedenza, saranno depositi per mezzo di una gru a torre presente in cantiere e infine si procederà alla realizzazione della trave di collegamento in conglomerato cementizio armato tra i blocchi e i pali
- A conclusione dell'opera si collocherà una struttura di contenimento della parete in conglomerato cementizio della vecchia banchina, in modo che durante la sua rimozione venga impedito che alcun detrito finisca verso l'esterno della nuova darsena; inoltre avendo i pannelli che formano l'attuale banchinamento il sistema maschio/femmina, appena realizzata la nuova darsena, il pannello di chiusura verrà sfilato con l'aiuto della gru a torre (già presente nel cantiere)
- In prossimità della darsena si realizzerà una vasca di raccolta dei liquidi provenienti dal lavaggio delle imbarcazioni
- In relazione all'impianto di raccolta delle acque di prima pioggia e del lavaggio delle imbarcazioni:
 - L'impianto in oggetto è del tipo chimico - fisico, totalmente automatizzato nella pulizia dei filtri e prevede la dissabbiatura, la disoleatura, la flocculazione e la filtrazione spinta. L'impianto ha una portata di 2 mc/giorno, permette il rispetto dei limiti massimi ammessi dal D.Lgs. 152/06 e s.m.i. per lo scarico delle acque reflue depurate in fognatura come previsto dalla normativa
 - I liquami da trattare saranno inizialmente raccolti in due vasche di accumulo con capienza di mc 10,00 ciascuna. Queste saranno poste sotto la zona di lavaggio delle imbarcazioni, fornite di pompa di rilancio e di prima vagliatura per solidi maggiori di 2-3 cm; quando le due vasche avranno raggiunto la loro capacità massima travaseranno il loro contenuto in una terza vasca di capacità pari a 15,00 mc che sarà posta in adiacenza all'impianto di filtraggio e in cui inizierà il processo di depurazione. Le vasche di accumulo avranno un volume pari a 35,00 mc, soddisfacendo i carichi di lavoro previsti, nonché del quantitativo delle acque di prima pioggia da depurare. Infatti, essendo la superficie dell'intero cantiere di mq 6498,97 ed essendo secondo normativa vigente mc 32,25 (mq 6.498,97 \times 0,005 ml) la quantità massima di carico di lavoro, la verifica verrà soddisfatta
 - I liquami provenienti dalle vasche di accumulo inizieranno la loro depurazione attraverso il seguente processo:
 - Tino dissabbiatore 1: sedimentazione per gravità dei corpi solidi presenti nel liquame in arrivo dalla vasca di accumulo ; per troppo pieno si passa allo step successivo.
 - Tino disoleatore 2: il liquame viene privato degli oli, idrocarburi e grassi, che più leggeri della frazione acquosa si accumuleranno nella parte sommitale del tino e, quindi, dal basso, per il principio dei vasi comunicanti, passa al successivo step
 - Tino di flocculazione 4: avviene la flocculazione dei solidi dispersi nel liquame in aggregati più grossolani. Il flocculante proviene automaticamente dal serbatoio 3. Il liquame all'interno del tino 4 viene agitato, per favorire la flocculazione, a mezzo del miscelatore 5
 - Pompa centrifuga 6: ha la funzione di inviare ai successivi filtri il liquame flocculato
 - Filtro autopulente a letto misto 7 (diametro 0,22 m; h 1,14 m): questo filtro trattiene i solidi ancora presenti nel liquame

- Filtro autopulente a carboni attivi 8 (diametro 0,30 m; h 1,14 m): questo filtro trattiene i metalli e i solventi ancora presenti
- Rubinetto per prelievo fiscale 9: qui è possibile effettuare i prelievi del refluo che ha la stessa consistenza di come viene immesso in fognatura
- Quadro di controllo 10: quadro elettrico di controllo dell'intero impianto, provvisto di PLC
- L'impianto sopra descritto, ad eccezione dei Tini 1 e 2, verrà montato su un telaio rigido in carpenteria metallica zincata (skid), munito di golfari di sollevamento e poggerà, come i tini ed il serbatoio 3 da 15,00 mc, su una base in cls, perfettamente a livello. L'impianto di raccolta delle acque di prima pioggia, previsto per il cantiere nautico, sarà realizzato in conformità alle prescrizioni delle norme e verrà esteso anche alla raccolta delle acque delle banchine demaniali in progetto

la sequenza cronologica delle operazioni che saranno eseguite prevede:

1. Allestimento del cantiere iniziando con la realizzazione della recinzione di cantiere che separerà l'area interessata dalle opere, con la restante parte di cantiere nautico. L'area interessata dal progetto avrà accesso esclusivo agli addetti ai lavori, inoltre la recinzione costruita che circonda l'intero perimetro con un'altezza non inferiore a 2.40 m, avrà come ulteriore compito quello di impedire l'eventuale diffondersi delle polveri che potrebbero manifestarsi durante le fasi di lavorazione, anche se si ritiene che tale fenomeno è da considerare trascurabile date le esigue dimensioni dell'opera da realizzare. L'allestimento del cantiere terminerà con la preparazione e delimitazione delle aree sia di stoccaggio dei materiali da costruzione che per il deposito provvisorio dei materiali di risulta che saranno riposti direttamente nei cassoni di raccolta all'interno del perimetro dell'apposita area a loro destinata, come illustrato nella pianta allegata. Tempo di realizzazione di questa fase contrassegnata "stadio 1": 2 giorni lavorativi
2. Esecuzione dei pali a mezzo di trivella, che realizzerà fori fino alla profondità di progetto, con l'immissione progressiva del tubo camicia che avanza in conseguenza dell'azione del maglio di forma cilindrica. Terminata l'operazione di perforazione si procederà ad introdurre la gabbia metallica per poi eseguire successivamente la gettata del calcestruzzo con tubo getto. Infine per liberare gli spezzoni di armatura, si eseguirà lo scalpellamento delle testate dei pali. Tempo di realizzazione di questa fase contrassegnata "stadio 2": 7 giorni lavorativi
3. Taglio della piastra in conglomerato cementizio armato esistente nelle dimensioni previste dal progetto con ausilio di sega ad acqua e lama diamantata. Tempo di realizzazione di questa fase contrassegnata "stadio 3": 1 giorno lavorativo
4. Estrazione del materiale di riempimento formato da pietra di cava locale con varia granulometria presente all'interno della superficie destinata alla darsena, fino alla messa in luce del fondo, senza alcun abbassamento della quota naturale. Questa operazione verrà eseguita con l'impiego di un escavatore munito di benna che asporterà le pietre depositandole nell'apposito cassone, il quale verrà posto sul mezzo preposto al trasporto presso la discarica autorizzata, non appena colmo e coperto. Tempo di realizzazione di questa fase contrassegnata "stadio 4": 2 giorni lavorativi
5. Posa dei blocchi in conglomerato cementizio preconfezionati nelle dimensioni previste in progetto e disposizione, secondo quanto rappresentato negli elaborati grafici, con l'ausilio della gru a torre presente in cantiere. Tempo di realizzazione di questa fase contrassegnata "stadio 5": 3 giorni lavorativi
6. Realizzazione della trave banchinamento perimetrale della darsena. Questa sarà realizzata in conglomerato cementizio armato e sarà sovrapposta ai blocchi in precedenza posati. La trave sarà realizzata con la carpenteria e al termine della sua realizzazione, avrà le dimensioni della trave rappresentata in progetto. In seguito si proseguirà con la posa dell'armatura metallica della trave. I carpentieri procederanno a questo punto alla posa dell'armatura metallica della trave piatta di collegamento dei pali in precedenza realizzati. Infatti,

quest'ultima armatura metallica sarà opportunamente legata alla gabbia metallica dei pali scalpellati sulle teste e successivamente sarà legata all'armatura della trave di banchina; questo farà sì che l'intera struttura sia un unico corpo. La realizzazione di queste opere si terminerà con l'esecuzione della gettata del calcestruzzo con tubo - getto. Tempo di realizzazione di questa fase contrassegnata "stadio 6": 7 giorni lavorativi

7. Avvenuta la stagionatura del calcestruzzo, si provvederà al disarmo della carpenteria e alla realizzazione di una struttura di contenimento in corrispondenza della parete di contenimento attuale formata in questo momento da pannelli prefabbricati in calcestruzzo. Si evidenzia che, in fase progettuale, si è tenuto conto del fatto che la dimensione della bocca della darsena corrispondesse precisamente con la giunzione dei pannelli esistenti, in tal modo rimuoverli sarà un'operazione semplice. I pannelli, che hanno degli anelli metallici di aggancio in cui sarà assicurata la fune della gru a torre presente in cantiere, saranno scardinati dagli alloggi che li bloccano con i pannelli limitrofi e sollevati evitando possibili cadute di materiale verso il mare, che in ogni caso verrebbe salvaguardato dalla barriera di protezione posta all'inizio dell'operazione. Tempo di realizzazione di questa fase contrassegnata "stadio 7": 2 giorni lavorativi
8. Chiusura del cantiere a seguito di pulizia del sito e dismissione della recinzione perimetrale antipolvere e intrusione. Tempo di realizzazione di questa fase contrassegnata "stadio 8": 2 giorni lavorativi

in merito alla produzione di rifiuti

- Si prevede lo smaltimento dei rifiuti provenienti dalle attività cantieristiche secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 e successive modificazioni
- Non verrà effettuato nessun dragaggio né all'interno della darsena né avanti alla stessa, se non qualora fosse necessario il ripristino del fondo alla medesima altezza
- La distanza totale che i mezzi percorreranno dal punto di partenza di carico, sede di realizzazione dell'opera, al punto arrivo di scarico, sito in cui si trova la discarica autorizzata, è pari a 2,8 Km
- Saranno adottati tutti i possibili accorgimenti per evitare lo spargimento di idrocarburi residui delle lavorazioni delle imbarcazioni nelle acque portuali e in mare; in ogni caso durante le lavorazioni con i mezzi marittimi saranno disposte panne galleggianti. L'impresa realizzatrice dovrà essere dotata di materiali assorbenti (cuscini o fogli assorbenti) o altri prodotti chimici che assorbano e neutralizzino gli idrocarburi, consentendone poi la rimozione meccanica.
- Sono previste le seguenti tipologie di rifiuto:

RIFIUTO	QUALITÀ E QUANTITÀ	SMALTIMENTO
Oli esausti Imbarcazioni		Nel cantiere esistente è presente un punto di stoccaggio con contratto di smaltimento
Acque oleose	Provenienti in prevalenza dalle sentine delle imbarcazioni.	Sono smaltite mediante impianto di raccolta collegato a quello di disoleazione prima dello scarico nella fognatura.
Acque prima pioggia	Primi 15 minuti di pioggia di provenienza dal piazzale. Per un'altezza media considerata di 5 mm.	In fognatura consortile previo trattamento.
Rifiuti solidi		La stazione di raccolta di rifiuti solidi esiste nell'area dell'attuale cantiere.
Batterie esauste		Una stazione di raccolta sarà dislocata nelle isole ecologiche previste nell'agglomerato e all'interno del cantiere, ne esiste già una.
Liquami delle	Le acque nere prodotte dalle imbarcazioni	

imbarcazioni	devono essere distinte in due categorie: - quelle prodotte da WC di tipo chimico con serbatoio asportabile; - quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567.	Svuotamento e pulitura a terra in corrispondenza dei servizi igienici. Svuotamento tramite sistema a depressione nell'impianto da ubicare in banchina. Il recapito finale in entrambi i casi è la rete fognaria dell'agglomerato.
Materiali di rifiuto proveniente dalle manutenzioni		Nelle discariche o depositi consortili autorizzati.

in merito agli studi specialistici e agli approfondimenti effettuati

- L'analisi delle azioni meteo marine ha esaminato i diagrammi anemometrici relativi al porto di Trapani rilevando che i venti dominanti e più frequenti sono quelli dei quadranti (N-N-W e W-N-W)
- L'eliofania, parametro meteorologico che misura la durata media del soleggiamento, dimostra che la radiazione integrata sui mesi è crescente in modo abbastanza uniforme. Questi valori sono in linea con la media decennale 1995-2004 sulla parte meridionale dell'Isola, mentre sono inferiori alla media sulla parte centro-settentrionale. La media delle misure esistenti di eliofania è pari 7 h e 25 min. al giorno, superiore di 1 h e 2 min. alla media climatologica nazionale
- I valori di temperatura e precipitazioni utilizzati, sono stati ricavati dall'Atlante Climatologico della Sicilia edito dalla Regione Siciliana
- I valori medi mensili, ricavati dalla stazione termo - pluviometrica di Trapani, individuano in gennaio e febbraio i mesi più freddi, con temperature minime pari a 9,1 °C. Le temperature massime vengono, invece, raggiunte nel mese di agosto e sono pari a 29,5 °C. Le temperature medie annue si assestano sui 18,3 °C. Per quanto riguarda le temperature medie stagionali, esse presentano valori minimi in inverno (9,5 °C) e massimi in estate (28,6 °C)
- Per quanto riguarda le precipitazioni si evidenzia un andamento tipico del regime climatico mediterraneo: scarsa piovosità durante il periodo estivo e precipitazioni essenzialmente concentrate nel semestre autunnale - invernale
- L'area costiera è ordinariamente interessata da una modesta circolazione d'acqua, indotta soprattutto dall'azione dei venti del II e del IV quadrante. Le maree sono di modesta entità (15-20 cm)

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- Trattasi di un adeguamento tecnico funzionale di modesta entità su una struttura portuale preesistente, ricadente su un litorale già antropizzato e utilizzato per insediamenti industriali
- La realizzazione del progetto consentirà di effettuare un importante passo verso il miglioramento della qualità dei servizi forniti
- Per quanto riguarda il traffico indotto dalle attività di cantiere, questo non incide in maniera rilevante sul traffico complessivo della zona industriale, anche in considerazione della consistenza dell'intervento e del tempo stimato per l'esecuzione delle opere, valutato in soli 26 giorni lavorativi; non si rilevano incrementi significativi del traffico indotto in fase di esercizio a seguito delle modifiche apportate dal progetto
- Il progetto si presenta completo nella descrizione degli elementi strutturali

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti

- La documentazione presentata ha analizzato le componenti ambientali con riferimento al sito specifico di progetto, specificando che nella fase di esercizio gli impatti attesi hanno una natura identica a quella delle attività attuali. La vocazione del sito non è modificata dal modesto incremento delle strutture; la sola modifica introdotta riguarda il tonnellaggio e le dimensioni delle imbarcazioni che potranno accedere al cantiere a seguito della realizzazione del progetto. Pertanto, non è ravvisabile alcun significativo aumento dell'entità, della portata o della natura degli impatti nella fase di esercizio

Atmosfera

- Al fine di pervenire ad una caratterizzazione dello stato attuale ambientale e poter stabilire eventuali modifiche che possono avvenire nell'area oggetto di studio in seguito alla realizzazione della darsena e al suo esercizio, sono stati presi in esame i dati pubblicati dall'ARPA con particolare riferimento al monitoraggio della qualità dell'aria realizzato con un laboratorio mobile dell'ARPA, in accordo con il Comune di Trapani
- La stima degli impatti per la fase del cantiere ha rilevato fenomeni di inquinamento atmosferico di durata limitata nel tempo e circoscritti come area di influenza che non potrebbero causare disagi significativi, legati soprattutto alla movimentazione dei mezzi di trasporto di materiale ed apparecchiature da e per il sito di costruzione
- Si prevede l'adozione di interventi di mitigazione come l'umidificazione periodica delle aree non pavimentate attraversate dai mezzi, la copertura degli scarrabili e la riduzione della velocità di transito dei mezzi;
- Per quanto concerne l'inquinamento atmosferico dal traffico indotto alle attività di cantiere si rileva che l'area esterna è attraversata da un cospicuo numero di mezzi e la presenza del cantiere, limitata peraltro ad un intervallo temporale estremamente breve pari a 26 giorni lavorativi, non può incidere in maniera significativa
- Non si rileva un incremento degli impatti in atmosfera per la fase di esercizio

Ambiente idrico

- L'area sottesa dalla zona in esame, non è interessata da corpi idrici significativi
- Il fondale marino, all'esterno dell'imboccatura del porto, è costituito da una base di roccia granitiche e metamorfiche ricoperte, per uno spessore variabile, da sedimento sabbioso grossolano. Data la conformazione rocciosa, la scarsa presenza di sabbia e soprattutto la protezione rispetto alle onde provenienti dal mare aperto, il moto ondoso non è in grado di innescare fenomeni di trasporto litoraneo. Pertanto la circolazione delle acque non subirà modifiche da un intervento progettuale di dimensioni esigue, come quelle di progetto
- Tenuto conto del fatto che la dimensione della bocca della darsena corrisponde precisamente con la giunzione dei pannelli esistenti, che i pannelli di separazione con il mare saranno rimossi solo a conclusione delle operazioni di predisposizione della darsena e che le possibili cadute di materiale verso il mare risultano impedito in ogni caso dalla barriera di protezione posta all'inizio dei lavori, gli impatti in fase di costruzione possono essere causati solo dalla ricaduta di polveri inquinanti dovuti al transito dei mezzi, al deposito del materiale nell'area predisposta del piazzale antistante e ad eventi accidentali
- Tutte le imbarcazioni da traffico che graviteranno nel porto dovranno essere dotate di casse per la raccolta dei liquami di bordo e di sistemi di raccolta delle acque che verranno poi raccolti per essere successivamente adeguatamente smaltiti. Gli oli bruciati saranno raccolti nel cantiere in appositi contenitori che saranno poi sigillati e consegnati al consorzio degli oli usati (con registrazione in apposito libro di carico e scarico)
- nell'ambito del banchinamento il progetto prevede inoltre l'installazione di un impianto di raccolta delle acque di prima pioggia e del lavaggio delle imbarcazioni che eviterà, in fase di esercizio, fenomeni di inquinamento del mare

Suolo e sottosuolo e aspetti antropici

- Tutta l'area limitrofa a quella interessata dall'intervento in progetto è classificata come area portuale ed è caratterizzata da un intenso sfruttamento antropico che ha progressivamente e profondamente modificato l'originario ambiente tipicamente mediterraneo della costa; l'ambito di realizzazione è, infatti, interno all'area portuale di Trapani
- I terreni presenti nel sito sono costituiti una successione di strati moderatamente permeabili su terreni impermeabili. Si tratta di sabbie limose e limi sabbiosi, dello spessore complessivo di 4 - 28 m, che coprono le sottostanti argille. Nell'area investigata, non si riscontra la presenza di acquiferi anche a causa delle particolari condizioni climatiche caratterizzate da forte insolazione (17,9 °C la temperatura media annua), piogge distribuite soprattutto nel periodo autunnale e in quello invernale, quasi assenti d'estate (appena 440 mm annui a Trapani) e venti frequenti e intensi (con prevalenza dello scirocco in estate e della tramontana in inverno)
- L'area oggetto di studio rappresenta il segmento più occidentale della catena siciliana, costituita da una successione di unità tettoniche impilate, con vergenza generalmente meridionale a partire dal Tortoniano medio. In quest'area affiorano successioni silico - clastiche e carbonatiche sedimentate nel cosiddetto "bacino di Trapani", durante l'intervallo Oligocene - Miocene. Tali successioni poggiano in discordanza su un substrato costituito da terreni carbonatici e silico - carbonatici riferiti a diversi domini paleogeografici (Panormide, Imerese e Trapanese)
- La realizzazione dell'intervento genera una lieve modifica della linea di costa, di impatto irrilevante, data la natura dell'area che ha una vocazione marcatamente industriale e in particolare dedita al settore dei servizi per la nautica; la documentazione contiene alcune simulazioni fotografiche, che mostrano la situazione attuale e quella a conclusione di lavori, rilevando l'assenza di modifiche rilevanti
- In considerazione della tipologia di intervento scelto e del fatto che non si prevedono percolazioni nel suolo, la stabilità e la natura dei suoli si ritiene preservata dall'intervento in progetto
- È stata eseguita una prova penetrometrica dinamica per offrire un contributo indiretto per l'interpretazione della litologia e per determinare il carico alla punta di rottura del terreno

Rumore e vibrazioni

- La Legge Quadro n. 447 del 26 ottobre 1995 e le "Linee guida per la classificazione in zone acustiche del territorio dei comuni della Regione Siciliana" del 11/09/2007 in tema di controllo dei livelli di rumorosità, prevedono che vengano redatti piani di classificazione acustica, i quali attribuiscono ad ogni porzione del territorio comunale i limiti per l'inquinamento acustico ritenuti compatibili con la tipologia degli insediamenti e le condizioni di effettiva fruizione della zona considerata. Il Comune di Trapani, non si è ancora dotato di un Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale. Non esistendo una zonizzazione del territorio, pertanto si applicano i limiti di cui all'art. 6 comma 1 del D.P.C.M. 1 marzo 1991
- L'ubicazione del sito in area industriale rende difficilmente percepibili le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere. Si prevede il rispetto delle misure in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, previste dal D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81, con una puntuale misurazione delle emissioni acustiche prodotte da macchinari e dalle attrezzature utilizzati
- Per la fase di esercizio non si prevedono variazioni dei livelli sonori rispetto alla situazione attuale che possano generare impatti aggiuntivi causati dall'incremento del rumore di fondo già attualmente presente; non si prevedono impatti dovuti all'aumento delle vibrazioni durante la fase di esercizio

Paesaggio e beni culturali

- La percezione visiva dal lato mare rimarrà inalterata anche dopo l'intervento, visto

- l'incremento dimensionale ridotto; il sistema di contesto da tale punto di vista risulta stabile, ovvero in grado di assorbire l'incremento della attività antropiche previste, mantenendo inalterato il proprio livello di funzionalità ecologica e sostenibilità ambientale
- Sono state realizzate simulazioni foto realistiche ai fini della verifica della potenziale incidenza degli interventi proposti sullo stato del contesto paesaggistico dell'area
- Dall'esame delle fotografie rappresentative del sito si evince un contesto antropizzato nel quale la darsena ben si inserisce senza perturbarne le caratteristiche. La visuale del paesaggio è inoltre condizionata dal flusso continuo da e verso il porto di navi e altri natanti di varia dimensione
- La Società ha ottenuto con nota prot. n. 2857 del 18/03/2010, acquisita al prot. n. DVA-2012-06808 del 19/03/2012 il parere favorevole all'intervento da parte della Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani

Assetto territoriale e socio-economico

- In linea generale, la realizzazione dell'opera apporterà una riqualificazione della dotazione di servizi dell'area portuale che attiverà una risposta positiva da parte dell'economia locale

Interferenza SIC e ZPS

- Nell'intorno dall'area di intervento sono individuabili le seguenti aree naturali protette: Sito di Interesse Comunitario (SIC ITA010007): "Saline di Trapani" e Zone a Protezione Speciale (ZPS ITA010028): "Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - Area Marina terrestre" tuttavia l'area di intervento è situata a una distanza di alcune miglia e non interferisce con le suddette aree protette
- Nell'area oggetto di studio preliminare ambientale non è stata rilevata né la presenza di specie di particolare pregio naturalistico né quella di alcuno degli habitat tutelati di cui ai formulari Natura 2000 del SIC ITA010007 e della ZPS ITA010028, pertanto la realizzazione del manufatto in oggetto non determina interferenze né sulle componenti floristiche e faunistiche indicate nei formulari Natura 2000 relativi al sito, né quantomeno sugli habitat
- Per quanto riguarda la fauna, da uno studio puntuale si evidenzia che nell'area oggetto di studio attualmente la fauna a causa della sottrazione, frammentazione ed alterazione di habitat determinata dalle attività antropiche e dall'uso specifico del territorio, risulta praticamente assente
- L'intervento ricade all'interno di un lotto edificato privo di flora e vegetazione
- L'ecosistema marino è notevolmente influenzato dalle attività antropiche che sono esercitate nell'area industriale e all'interno della zona portuale. La risultante è di un ecosistema confinato e a ridotto idrodinamismo. La presenza nel fondale di fanghi accumulatisi produce sedimentazione di materiali organici, che danno origine a processi eutrofici e alla limitata penetrazione della luce, impedendo la sopravvivenza delle alghe e determinano quindi un ambiente inadatto dal punto di vista ecologico ad un popolazione più complessa

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e le misure di mitigazione degli impatti:

- Non si rilevano impatti significativi aggiuntivi nella fase di esercizio cantieristica di alaggio, varo, rimessaggio e manutenzione delle imbarcazioni, rispetto alla situazione attuale, in quanto la sola modifica introdotta dal progetto riguarda il numero, il tonnellaggio e le dimensioni delle imbarcazioni che potranno accedere al cantiere a seguito della realizzazione del progetto
- Le limitate dimensioni dell'intervento escludono effetti significativi a scala ampia sulla dinamica costiera e sulla tendenza evolutiva della linea di costa
- Gli impatti provocati dal traffico indotto dalle attività di trasporto dei materiali si ritengono trascurabili in quanto temporanei e puntuali

- Data l'ubicazione del cantiere, non si prevedono impatti significativi dovuti alle vibrazioni, anche in considerazione della temporaneità delle attività di cantiere e la mancanza di recettori potenziali sensibili nelle aree limitrofe
- Non si prevedono interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali dei SIC e ZPS presenti nell'area vasta, in considerazione delle limitate dimensioni dell'intervento e della distanza dalle zone perimetrate di tali aree protette
- Le azioni previste dal progetto nella fase di cantiere sono di portata limitata, sia dal punto di vista quantitativo (limitata estensione e dimensionamento delle strutture), che temporale (limitata durata dei lavori); le azioni presenti in fase di esercizio inoltre sono già in gran parte presenti e non incideranno sull'assetto ambientale dell'area, soprattutto considerando l'elevato traffico marittimo già presente, soprattutto in estate
- Si ritengono tuttavia opportune misure di sicurezza per rischi di inquinamento ambientale durante la realizzazione delle opere, come versamento di oli dai macchinari, sconfinamenti ecc,

VALUTATO CHE

- Si tratta della realizzazione di un'opera di ammodernamento tecnico funzionale di ridotta consistenza, la cui configurazione planimetrica non si discosta in maniera significativa dalla situazione attuale
- Complessivamente la proposta progettuale risulta adatta al carattere dei luoghi, tale da non produrre danni al funzionamento territoriale e da non abbassare la qualità paesaggistica esistente, il cui ambito è circoscritto all'area portuale secondo la destinazione d'uso a suo tempo prevista dal vigente P.R.P. del 1962 per attività cantieristica
- Da quanto dedotto dall'analisi della documentazione, si può escludere che a seguito della realizzazione del progetto vi saranno impatti permanenti che possano accrescere i valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti significativi dalla realizzazione dei lavori alle componenti ambientali e alla salute pubblica
- Si valutano positivamente le misure di mitigazione proposte dallo studio preliminare ambientale
- L'intervento non si ritiene in grado di incidere in maniera significativa sul contesto territoriale del progetto, sia con riferimento alle imbarcazioni sia con riferimento al traffico indotto; non si rilevano incrementi significativi dei volumi di traffico indotto nella viabilità della zona
- Il progetto presenta alcune modifiche migliorative sotto il profilo ambientale (quota di scavo a - 2,50 mt con 306,10 mc di materiale da estrarre - 122,44 mq. x 2,50 h -) rispetto a quello che ha già ottenuto il parere favorevole del Provveditorato (quota di scavo a - 3,50 mt con 428,40 mc di materiale da estrarre - 122,44 mq. x 3,50 h -) nell'ambito dell'iter istruttorio avviato per il rilascio della concessione demaniale marittima ex art.24 del R.C.N.
- Gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti non significativi che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili. Ciò anche tenendo conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale, in area industriale, e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area stessa. In ogni caso si tratta di impatti transitori che termineranno con l'ultimazione dei lavori
- Il progetto in questione costituisce un adeguamento tecnico funzionale alle preesistenti attività del cantiere nautico "Antonio Miceli" senza comportare sostanziali modifiche all'assetto dell'intorno dell'area portuale interessata e senza provocare impatti significativi negativi sulle matrici ambientali considerate

CONSIDERATO CHE la Capitaneria di Porto di Trapani con nota acquisita al prot. DVA-2011-23978 del 11/06/2009 in relazione al progetto in argomento afferma che "... si conferma essere rientrante nelle

strutture previste in seno alla variante al P.R.P. (2002)..."

CONSIDERATO ALTRESI' CHE la distribuzione e la destinazione d'uso del porto di Trapani è stata modificata anche a seguito dell'OPCM n.3377 del 22/09/2004 recante e concernente "Disposizioni urgenti per lo svolgimento delle pre - regate della trentaduesima Coppa America", oggetto di pronuncia di incompatibilità ambientale per le opere finalizzate a tale "Grande Evento" (Decreto VIA n.963 del 13/12/2001)

CONSIDERATO INFINE CHE il P.R.P. vigente risale al 1962 e come tale non ha avuto alcuna verifica dal punto di vista ambientale e quindi le opere in progetto devono essere sottoposte a verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.20 del Dlgs. N. 152/2006 e s.m.i.

VALUTATO CONCLUSIVAMENTE CHE dall'esame della documentazione presentata dal proponente delle opere di cui trattasi, riconducibili a mero adeguamento tecnico funzionale, ed il suddetto P.R.P. del 1962 mettono in evidenza una sostanziale coerenza tra quanto progettato con le indicazioni di piano

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VIA

del progetto "Porto di Trapani - Realizzazione nuova darsena e sistema raccolta e filtraggio acque di prima pioggia e lavaggio imbarcazioni - Cantiere Nautico Miceli", presentata dalla Società Cantiere Nautico Miceli,

a condizione che si osservino le seguenti prescrizioni:

1. La Società Proponente dovrà ottenere tutti i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere in argomento
2. La Società Proponente dovrà ottemperare tutte le prescrizioni contenute nei vari pareri autorizzati necessari per la realizzazione del progetto in esame (sia per le autorizzazioni già ottenute che per le rimanenti ai sensi della prescrizione 1)
3. ai fini dell'attività di controllo, la società Cantiere Nautico Miceli dovrà comunicare all'ARR Sicilia la data dell'inizio dei lavori
4. durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata, e esposta nelle premesse
5. in particolare dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale
6. prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti gli impianti di trattamento delle acque delle banchine previste dal progetto
7. restano ferme le determinazioni che potranno essere assunte in sede di adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale
8. la società Proponente dovrà rispettare il piano di raccolta differenziata dei rifiuti a terra e il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Trapani;
9. dovrà essere prevista una idonea contenimentazione con panne galleggianti a gonna antistante la banchina dei lavori al fine di prevenire possibili sversamenti a mare di materiale inquinante e di risospensioni nella colonna d'acqua
10. qualora si rendesse necessario svolgere attività di dragaggio per il ripristino del fondo alla medesima altezza, la Società Cantiere Nautico Miceli dovrà:

- a) effettuare una campagna di caratterizzazione chimico - fisica e microbiologica (DM gennaio 1996 e in conformità a quanto indicato dal manuale APAT - ICRAM «Movimentazione dei sedimenti marini» redatto nel 2006) dei fondali interessati dalla realizzazione dell'opera, e dovrà essere osservato lo smaltimento dei sedimenti secondo le prescrizioni impartite da parte della Provincia di Trapani
- b) richiedere le autorizzazioni necessarie all'Autorità competente
- c) per i materiali che a seguito della caratterizzazione risulterà impossibile riutilizzare, prevedere lo smaltimento come rifiuti presso discarica autorizzata

L'ottemperanza delle prescrizioni dovrà essere verificata congiuntamente dall'ARPA Sicilia e dalla Capitaneria di Porto di Trapani.

Gli eventuali oneri connessi per la verifica delle prescrizioni sopra indicate sono posti a carico del Proponente.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Arch. Venera Greco
(Rappresentante Regionale)

[Handwritten signature]
.....
[Handwritten signature]
.....
[Handwritten signature]
.....
[Handwritten signature]
.....

ASSENTE