



Roma, 11 AGO. 2005

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale

Protocollo N. DSA/2005/29447

Pratica N.:

Ref. Mittente:

protocollo n.
del
pratica

Alla Regione Siciliana
Assessorato Lavori Pubblici
Ispettorato Tecnico-Servizio 4
Via Munter n. 21
90145 Palermo

Alla Regione Siciliana
Assessorato Territorio ed Ambiente
Via Ugo La Malfa n. 169
90146 Palermo

Al Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via San michele n. 22
00153 ROMA

e p.c. Al Presidente della Commissione VIA
SEDE

OGGETTO: Verifica di esclusione dalla procedura di VIA ai sensi dell'art. 6, comma 7 del DPCM 27 dicembre 1988 relativa al progetto "Porto di Sciacca (AG) - Lavori di realizzazione del tratto terminale della banchina di riva nord, dei piazzali retrostanti ed opere di alaggio".

Con nota prot. n. 5437 del 13/10/2004, acquisita al protocollo della scrivente Direzione con il n. 23691 in data 26/10/2004, la Regione Siciliana, Assessorato Lavori Pubblici, Dipartimento regionale Ispettorato Tecnico, Servizio 4 Assetto del Territorio, ha richiesto alla scrivente Direzione di valutare se le opere in epigrafe sono da assoggettare o da escludere dalla procedura di VIA. A tal fine la documentazione progettuale risultava già inviata a questo Ministero con precedente nota della Regione Siciliana prot. n. 4787 del 08/09/2004 in occasione della convocazione della Conferenza di Servizi del 11/10/2004.

Successivamente la Regione Siciliana ha provveduto a trasmettere della documentazione integrativa, con nota prot. n. 6346 del 22/11/2004, richiesta dalla scrivente in data 18/11/2004.

La documentazione è stata sottoposta alla Commissione VIA per il parere di competenza in merito alla possibilità di escludere l'opera in questione dalla procedura di VIA. La medesima Commissione, sulla base anche degli atti integrativi acquisiti nel corso della riunione del 02/03/2005 e delle ulteriori integrazioni trasmesse dal proponente con nota prot. 3368/OM/PA del 20/04/2005, ha espresso il parere n. 700 del 06/07/2005, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali.

Premessa

Il progetto riguarda la realizzazione del tratto terminale della banchina di riva nord, dei piazzali retrostanti ed opere di alaggio da effettuarsi nel Porto di Sciacca (AG). In particolare la realizzazione del tratto terminale della banchina di riva nord, per uno sviluppo lineare comprensivo delle opere di alaggio pari a circa 240 metri, consentirà di incrementare lo sviluppo complessivo dei tratti banchinati del porto ed una migliore distribuzione degli spazi disponibili per la flotta peschereccia e quella diportistica attualmente gravitanti nel porto. Inoltre, la realizzazione di uno scalo di alaggio avente dimensioni di metri 50 x 50 e di un motoscalo avente dimensioni di metri 12,35 x 25 consentirà di disporre di infrastrutture, attualmente mancanti nell'ambito portuale, per l'alaggio e il varo di imbarcazioni da diporto e/o pescherecce operanti nel porto.

CONSIDERATO che:

dal punto di vista programmatico

- il porto di Sciacca è classificato come porto di categoria II, classe III con R.D. n. 5053 del 7.8.1887; tale classificazione è tutt'ora vigente in base al Decreto Presidenziale Regionale 1.6.2004 recante "Classificazione dei porti di categoria II, classe III, ricadenti nell'ambito del territorio della Regione siciliana" secondo il quale il porto di Sciacca rientra nelle esclusive competenze della Regione Sicilia ed ha funzioni peschereccia, turistica e da diporto;
- le opere in progetto sono comprese nell'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.) per il Trasporto Marittimo che la regione Sicilia ha stipulato il 05/11/2001 con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Autorità Portuale di Palermo, l'Autorità Portuale di Catania e l'Autorità Portuale di Messina che individua interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture portuali regionali per accrescere la competitività del sistema produttivo regionale e per contribuire al riequilibrio territoriale; tali interventi sono coerenti con gli atti di pianificazione e programmazione generale e settoriale ed in particolare con il Piano Generale dei Trasporti ed il relativo Strumento Operativo per il Mezzogiorno;
- l'Assessorato ai Lavori Pubblici della regione Sicilia è responsabile dell'attuazione dell'A.P.Q. ed ha l'onere della realizzazione degli interventi in progetto mentre la gestione degli stessi avverrà a cura dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, cui sono attribuite le competenze sul demanio marittimo regionale;
- il finanziamento degli interventi in progetto è inserito nella Delibera CIPE 36/2002 che prevede uno stanziamento complessivo di € 11.878.508,68;
- il Porto di Sciacca è dotato di Piano Regolatore Portuale approvato con D.I. n.2334 del 17.10.1969 a seguito del voto favorevole n. 792 rilasciato dalla III^a Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 1.5.1969 sulla variante all'originario P.R.P., già approvato dalla medesima autorità con voto n. 4187 del 8.2.1950; le previsioni del P.R.P. vigente prevedono, in corrispondenza dell'area di progetto, la realizzazione di una banchina di riva nord, due scali di alaggio e retrostanti piazzali;
- allo stato attuale le opere marittime definite nel P.R.P. risultano realizzate solo in parte; la banchina di riva nord risulta incompleta per circa 240 metri lineari, dalla radice del molo di ponente sino al limite occidentale della Banchina San Pietro;



- non risultano inoltre realizzati i due alaggi ed i piazzali retrostanti alle opere suddette;
- le opere in progetto risultano coerenti con le previsioni del vigente P.R.P., sia dal punto di vista localizzativo che tipologico-funzionale, mentre differiscono in maniera non sostanziale dal punto di vista dimensionale, pur rientrando nell'ambito delle dimensioni lineari e areali complessive previste dal P.R.P. dall'insieme delle diverse opere, comportando un aumento della lunghezza della banchina e delle superfici dei piazzali a fronte di una diminuzione delle dimensioni lineari e delle superfici degli alaggi;
 - il vigente P.R.P. non dispone di una zonizzazione della destinazione d'uso delle diverse aree portuali; in funzione dell'utilizzo già in parte in essere in corrispondenza delle aree di progetto o di aree limitrofe, legato alla nautica da diporto, alla piccola cantieristica navale ed al rimessaggio, è previsto che l'utilizzo delle opere in progetto potrà essere finalizzato sia a strutture legate alla nautica da diporto che alla cantieristica e sarà comunque soggetto al rilascio delle concessioni demaniali marittime da parte dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente e dalla Capitaneria di Porto di Porto Empedocle, competenti rispettivamente nella gestione del demanio marittimo regionale e nel rilascio dei relativi titoli concessori;
 - nella Conferenza di Servizi del 11.10.2004 propedeutica all'approvazione del progetto esecutivo dei lavori, le Autorità competenti hanno espresso i seguenti pareri:
 - l'Assessorato regionale Territorio e Ambiente - Dipartimento regionale territorio e ambiente - Servizio 5- Demanio marittimo non manifesta ragioni ostative all'esecuzione delle opere e autorizza la Capitaneria di Porto di Porto Empedocle alla consegna delle aree all'Assessorato regionale Lavori Pubblici subordinatamente all'acquisizione del parere del Ministero dell'Ambiente in ordine alla compatibilità ambientale dell'opera e della revoca o sospensione delle concessioni demaniali marittime insistenti sulle aree di progetto al fine di non interferire con la realizzazione dei lavori;
 - l'Assessorato regionale Territorio e Ambiente - Dipartimento regionale Urbanistica- Servizio 3 in apposita nota agli atti della C.d.S. dichiara che *"il progetto non comporta modifiche al vigente P.R.P. del porto di Sciacca approvato con D.I. n. 2334/1969, ma tratta delle sua attuazione"*;
 - la Soprintendenza dei beni culturali e ambientali di Agrigento dichiara il proprio parere favorevole al progetto facendo salve le prescrizioni di cui all'art.90 del Codice dei Beni Culturali n. 42 del 22.1.2004 sul ritrovamento di beni archeologici nel corso dei lavori;
 - il Comune di Sciacca esprime parere favorevole al progetto facendo presente che le opere non contrastano con le previsioni del P.R.G. vigente;
 - la Capitaneria di Porto di Porto Empedocle esprime parere favorevole alla realizzazione dei lavori, riservandosi di valutare successivamente, di concerto con l'Assessorato regionale Territorio e Ambiente, l'opportunità di revocare o sospendere la concessione demaniale marittima alla Lega Navale Italiana - Sezione di Sciacca Terme, in relazione all'eventuale interferenza con i lavori in progetto;



- in base al vigente P.R.G. del Comune di Sciacca la destinazione urbanistica delle aree portuali e di quelle ad esse limitrofe è definita come "Aree omogenee di tipo H - Zona delle comunicazioni ferroviarie e portuali";

dal punto di vista progettuale

- le aree di progetto, ubicate a sud di via Gaia di Garaffe, sono comprese nell'ambito portuale definito dal vigente P.R.P. e sono costituite da un terrapieno, coperto da vegetazione spontanea, che degrada verso il bacino portuale interno; in corrispondenza del fronte previsto dalla nuova banchina, i fondali hanno quota di circa -2.00 metri;
- le aree a terra sono in parte occupate da titolari di concessioni demaniali marittime che, in base alle future determinazioni dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente e della la Capitaneria di Porto di Porto Empedocle, potranno essere revocate o sospese se confliggenti con i lavori in progetto;
- le opere da realizzare consistono principalmente in:
 - esecuzione di scavo dei fondali interessati dai lavori per il raggiungimento delle quote di imbasamento della banchina;
 - realizzazione, su scanno di imbasamento a quota m -5.00 costituito da pietrame calcareo dello spessore di 50 cm e larghezza di 5,50 m, di banchina in pila di massi accostati in cls, imbasata a quota -4,50 m, con massi delle dimensioni di m 4.50x2.30x2.00 e m 3.50x2.40x2.00 sovrapposti fino al raggiungimento della quota di m 0.20;
 - collocazione di sacchetti in juta riempiti di conglomerato cementizio per la saturazione dei vuoti e delle intercapedini determinate dalla collocazione dei massi in cls;
 - rinfianco in materiale calcareo della porzione di terreno posta a tergo delle banchine e sua protezione con telo di geotessile e getto di completamento in cls della sovrastruttura di banchina fino al raggiungimento della quota di m 1.50 per la parte ovest e di m 2.00 per la parte est;
 - realizzazione di uno scalo di alaggio delle dimensioni di m 50.00 x 50.00, con pendenza 8%, completo di bordonali, confinato al piede e lateralmente da una fila di massi entro cui verrà versato materiale calcareo con sovrastante strato di tout-venant e soletta in cls dello spessore di m 1.00;
 - collocazione di cordonali su 2/3 della larghezza dello scalo di alaggio, aventi sezione di cm. 30 x 30 e lunghezza di 35 metri;
 - realizzazione di un bacino da adibire a motoscalo di dimensioni interne di m 8.35x23.00 confinato sui lati da tre paratie di pali in c.a. \varnothing 1000, lunghezza m 11.00 ed interasse m 1.15, realizzati mediante trivellazione a rotazione e successivo getto di conglomerato cementizio e armati con gabbie di acciaio ad aderenza migliorata (tipo Feb44K);
 - sigillatura, per evitare filtrazione di materiale a tergo delle paratie, mediante infissione di camicie in lamiera e successivo riempimento in cls, in aderenza ai giunti tra i pali;
 - riempimento con materiale proveniente dagli scavi effettuati, comprendenti anche quelli dei fondali, delle aree a tergo dello scalo di alaggio e del motoscalo, da destinare a piazzali;



- realizzazione di piazzali con getto in cls dello spessore di cm 30 armato con rete elettrosaldata per soletta piazzali, posto al di sopra di uno strato di tout-venant di cava per strato di sottofondo di 60 cm. adeguatamente rullato e costipato, con sovrastante pavimentazione in conglomerato bituminoso costituita da cm 7 di binder e cm 3 di strato di usura;
- collocazione di n.2 torrifaro per l'illuminazione dei piazzali, opere varie di finitura, arredi di banchina (cigli, ringhiere, ecc.);
- per il rinterro a tergo delle opere marittime in progetto è previsto il riutilizzo del materiale proveniente dagli scavi di sbancamento, dall'escavazione dei fondali marini, e dei massi in cls attualmente collocati sulle aree di progetto; dal bilancio dei materiali non risultano quantitativi in esubero da smaltire all'esterno delle aree di progetto;
- il pietrame calcareo per imbasamenti e rin fianchi verrà approvvigionato da una delle cave autorizzate della provincia di Agrigento, distante circa 35 km dal porto di Sciacca che dispone del materiale idoneo alle lavorazioni previste; tale approvvigionamento comporterà, nella fase iniziale dei lavori, circa 235 viaggi/mese; il calcestruzzo ed il conglomerato cementizio, nell'ipotesi di mancata predisposizione di impianto di betonaggio in cantiere, saranno approvvigionati da impianto di confezionamento esterno;
- le esigenze idriche per il cantiere, considerata l'ipotesi di fornitura dei principali materiali da utilizzare già confezionati o a mezzo di impianto di betonaggio che utilizzerà acqua rifornita con autocisterne, sarà limitata alle sole esigenze connesse al personale operante ed approvvigionata mediante la limitrofa rete acquedottistica comunale o tramite autocisterne;
- le attività di cantiere per la realizzazione delle opere in progetto si svolgeranno in un tempo complessivo di circa 400 giorni lavorativi;
- considerate le attuali dotazioni infrastrutturali dell'area portuale per ciò che concerne parcheggi, approvvigionamento idrico e smaltimento acque reflue, con le opere in progetto:
 - non si prevede di incrementare le aree a parcheggio potendo disporre dell'ampia dotazione esistente nell'area portuale e, in particolare, in prossimità delle aree di progetto;
 - è prevista la possibilità di estendere l'impianto di approvvigionamento idrico alle aree di progetto mediante la predisposizione di un cunicolo servizi parallelo al ciglio della banchina, ove i concessionari potranno collocare le relative tubazioni;
 - in assenza della rete di smaltimento delle acque reflue, è previsto che anche l'intera area portuale verrà servita da idonee infrastrutture a seguito della realizzazione, a cura del Comune di Sciacca, dei lavori previsti nel vigente Programma di Attuazione della Rete Fognaria (PARF) in corso di appalto; le aree di progetto verranno servite da una condotta fognaria lungo Via Gaia di Garaffe, che verrà convogliata in apposito impianto di sollevamento con recapito finale all'impianto di depurazione;

dal punto di vista ambientale

- l'ambito portuale è inserito in un contesto antropizzato e privo di elementi di naturalità; i fondali dello specchio acqueo del bacino portuale non presentano



associazioni vegetazionali o faunistiche di particolare interesse ambientale o ecosistemico; la qualità delle acque del bacino portuale, risulta potenzialmente compromessa a causa di scarichi di acque reflue di origine civile; le aree di progetto, per la parte a terra, risultano in parte soggette a degrado per parziale abbandono dovuto al mancato utilizzo delle stesse;

- il pSIC ITA040012-Fondali di Capo San Marco rappresenta l'area naturale protetta più prossima all'area di progetto, situata ad una distanza di circa di 4 chilometri ad ovest dell'area portuale; nel pSIC è segnalata la presenza della tartaruga marina, *Caretta caretta*, specie compresa nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CE;
- i sedimenti marini prospicienti la futura banchina che saranno oggetto di escavazione (circa 6.600 m³) e per i quali è previsto il totale riutilizzo come materiale di riempimento da collocare a tergo della banchina e degli alaggi, sono stati preventivamente caratterizzati dal punto di vista chimico-fisico e microbiologico, mediante una campagna di indagini condotte ai sensi del D.M. Ambiente 24.01.1996; in base alle analisi effettuate risulta che dal punto di vista chimico-fisico tali sedimenti non rientrano nelle condizioni ostative all'eventuale riutilizzo per ripascimento secondo quanto previsto dall'art.1, comma 2, punto 1 del D.M. 24.01.1996 e non risultano tali da poter compromettere l'equilibrio produttivo delle risorse biologiche interessanti la pesca, l'acquacoltura, la fruizione delle spiagge, la balneazione o modificare in senso negativo le qualità organolettiche ed igienico sanitarie delle produzioni ittiche o alterare significativamente l'equilibrio ecosistemico esistente, secondo quanto previsto dall'art.1, comma 2, punto 2 del D.M. 24.01.1996; dal punto di vista microbiologico, i sedimenti risultano esposti allo scarico di reflui di natura civile e pertanto presentano nello strato superficiale una presenza significativa coliformi totali, coliformi fecali, streptococchi fecali, spore di clostridi e miceti; in ragione di tale situazione di compromissione, pur non rilevando un fattore di rischio infettivo elevato, per l'eventuale ripascimento è ritenuta necessaria una preliminare fase di deposito temporaneo per la riduzione delle cariche microbiche;
- i potenziali impatti sulle componenti atmosfera e rumore in fase di cantiere, considerata la natura e l'entità delle opere e dei mezzi operativi necessari, non saranno tali da alterare significativamente le condizioni attuali di qualità dell'aria e del clima acustico; i mezzi deputati al trasporto dei materiali da impiegare nel cantiere sono stati stimati in un numero massimo di 12 transiti giornalieri nelle fasi di approvvigionamento del materiale lapideo, quantità ritenuta non significativa rispetto al numero di transiti connessi alle attuali attività portuali; in fase di esercizio le attività che verranno svolte non rappresenteranno sorgenti emmissive rilevanti essendo connesse principalmente al transito di mezzi per l'accesso alle banchine o per il varo e l'alaggio di imbarcazioni; nel caso di utilizzo di parte dei piazzali per attività connesse alla piccola cantieristica, la rumorosità, a carattere discontinuo, deriverà dalle attività di manutenzione su piccole imbarcazioni da diporto o pescherecce, che peraltro vengono svolte già allo stato attuale sulle aree di progetto;
- l'approvvigionamento idrico del cantiere, limitato ai soli usi civili, verrà soddisfatto mediante autobotte o mediante la rete acquedottistica comunale che sarà altresì utilizzata in fase di esercizio per le future esigenze funzionali; lo smaltimento dei



reflui di tipo civile avverrà mediante impianti autonomi appositamente installati in cantiere a servizio dello stesso; al fine di evitare potenziali inquinamenti causati da spandimenti di olii connessi all'impiego dei mezzi meccanici è prevista la rigorosa osservanza della vigente normativa in materia;

- l'escavazione dei fondali determinerà un temporaneo aumento del materiale fine in sospensione ed una conseguente riduzione della trasparenza delle acque; tale effetto sarà comunque temporaneo e reversibile, con conseguente lieve entità dei potenziali impatti su un ambiente marino peraltro privo di valenze ambientali ed ecosistemiche significative;
- gli impatti potenziali sul paesaggio, riferibili alla modifica dello skyline esistente, vengono valutati positivamente in quanto la realizzazione delle opere consentirà di migliorare l'assetto e la percezione visiva delle aree che attualmente versano in uno stato di parziale degrado ed abbandono e di conferire un assetto unitario ed omogeneo al fronte portuale settentrionale.

VALUTATO che:

- gli interventi in progetto non interferiscono con i litorali adiacenti e le relative dinamiche costiere in quanto si sviluppano completamente all'interno dell'ambito portuale esistente;
- nel merito del progetto e delle potenziali ripercussioni sull'ambiente, si ritiene in generale che il completamento della banchina Nord e le relative opere accessorie determinino effetti positivi in quanto, oltre a razionalizzare funzionalmente gli spazi esistenti e a fornire infrastrutture a servizio delle attuali attività portuali consentono di:
 - riqualificare un'area portuale attualmente parzialmente degradata ed in uno stato di sostanziale abbandono, a seguito del mancato completamento delle opere previste dal P.R.P. vigente;
 - eliminare il traffico che impegna la viabilità esistente (Via Gaia di Garaffe) utilizzata per collegare aree portuali attualmente prive di connessione;
 - fornire un'occasione di riordino, almeno parziale, dell'interfaccia città-porto, anche se tale aspetto potrà essere compiutamente risolto nell'ambito di una ristrutturazione complessiva da affrontare nell'ambito di un nuovo Piano Regolatore Portuale;
- la qualità dell'aria e il clima acustico in fase di cantiere e di esercizio non subiranno sensibili alterazioni rispetto alle condizioni attuali; tali valutazioni risultano inoltre ancor più sostenibili considerando la sostanziale assenza di recettori sensibili prossimi all'area di progetto; con particolare riguardo alla fase di esercizio, non sono da attendersi significativi aumenti dei traffici marittimi attuali, né in quantità né in qualità, in quanto le opere sono finalizzate ad una migliore distribuzione degli spazi tra la flotta peschereccia e quella diportistica già gravitanti nel porto e ad aumentare la dotazione infrastrutturale a servizio alle attività esistenti;
- il completamento della banchina di riva nord, consentendo il collegamento tra la banchina San Pietro e la banchina situata sul molo di ponente, eliminerà le attuali ripercussioni sul traffico cittadino che attualmente vede impegnata la viabilità esistente per la connessione delle suddette aree portuali e determinerà un

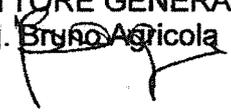
- conseguente miglioramento della vivibilità dell'area, anche in termini di rumore e di qualità dell'aria;
- in relazione alla collocazione delle aree di progetto, in ambito completamente interno all'esistente bacino portuale, ed al tipo di habitat potenziale della tartaruga marina, segnalata nel pSIC ITA040012-Fondali di Capo San Marco, è possibile sostenere l'assenza di potenziali interferenze significative con il progetto, sia in fase di cantiere che di esercizio;
 - gli impatti sull'ambiente marino conseguenti alla prevista escavazione dei fondali antistanti le aree di progetto, fatte salve le autorizzazioni e le prescrizioni degli organi competenti ai sensi del D.M. 24.1.1996, appaiono non rilevanti in considerazione delle caratteristiche fisico-chimiche dei sedimenti, dell'ambiente marino nonché in ragione delle caratteristiche progettuali che prevedono una limitata movimentazione ed il riutilizzo degli stessi come riempimenti; tale operazione appare del tutto coerente con le caratteristiche chimico-fisiche determinate in base al D.M. 24.1.1996, che hanno consentito di valutare i sedimenti di qualità idonea per il ripascimento dei litorali; per gli aspetti connessi all'inquinamento microbiologico riscontrato nei sedimenti marini, sebbene non sia stata ravvisata una situazione di rischio sanitario, appare opportuno che, in sede di autorizzazione ai sensi del D.M. 24.1.1996, sia valutata l'opportunità che i sedimenti prima del previsto riutilizzo siano temporaneamente stoccati in ambiente aereo ai fini della riduzione della carica microbica, ritenendo che tale trattamento preventivo offra una migliore garanzia ad evitare fenomeni di diffusione dei contaminanti, considerando che le aree di prevista collocazione dei sedimenti non rappresentano un ambiente confinato ed isolato idraulicamente; tale opportunità andrà valutata anche in considerazione della prevista attuazione del piano di infrastrutturazione comunale per lo smaltimento e la depurazione delle acque reflue, che rappresenta l'unico intervento in grado di rimuovere efficacemente la causa dell'inquinamento microbiologico dei sedimenti marini in ambito portuale; qualora il citato trattamento preventivo sia ritenuto necessario dagli organi competenti al rilascio dell'autorizzazione ai sensi del D.M. 24.1.1996, esso dovrà essere effettuato con modalità che consentano il recupero delle acque di percolazione ed il loro successivo smaltimento ai sensi delle normative vigenti;
 - ai fini della tutela delle acque del bacino portuale dall'inquinamento, dovranno essere previste in fase di esercizio idonee infrastrutture, autonome o collegate alla prevista rete fognaria comunale connessa al depuratore, atte a garantire la corretta gestione delle acque reflue civili e meteoriche di dilavamento dei piazzali, ai sensi del D.Lgs. 152/99 e s.m.i. o dell'eventuale normativa regionale in materia di acque meteoriche di dilavamento e di acque di prima pioggia, prevista ai sensi dell'art. 39 del D.Lgs. 152/99 così come modificato dall'art. 18 del D.Lgs. 258/2000.

Sulla base delle considerazioni e delle valutazioni soprariportate espresse dalla Commissione VIA, la scrivente Direzione ritiene che il progetto riguardante "Porto di Sciacca (AG)-lavori di realizzazione del tratto terminale della banchina di riva nord, dei piazzali retrostanti ed opere di alaggio" possa essere escluso dalla procedura di VIA, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, a condizione che:

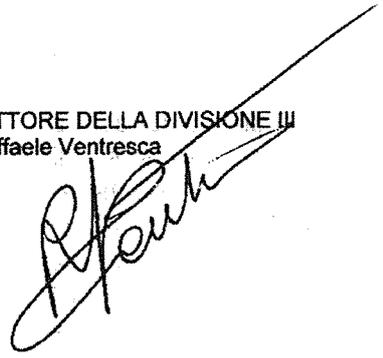


1. In sede di rilascio dell'autorizzazione all'escavazione dei fondali marini ed alle modalità di riutilizzo dei sedimenti ai sensi del D.M. 24.01.1996, dovrà essere, altresì, valutata da parte degli Organismi competenti l'opportunità di effettuare un trattamento preventivo di riduzione della carica microbica dei sedimenti marini mediante stoccaggio temporaneo in ambiente aereo prima del riutilizzo degli stessi come materiale di riempimento a tergo delle opere marittime in progetto. Qualora tale trattamento preventivo sia ritenuto necessario, lo stoccaggio temporaneo dovrà essere effettuato con modalità che consentano il recupero delle acque di percolazione ed il loro successivo smaltimento ai sensi delle normative vigenti;
2. in fase di esercizio, in relazione alle specifiche attività che verranno effettuate in corrispondenza delle opere in progetto, dovranno essere realizzati sistemi per il collettamento, la depurazione e lo smaltimento delle acque reflue civili mediante impianti autonomi o mediante la prevista rete fognaria comunale. I piazzali che verranno realizzati a tergo della banchina e delle opere di allaggio dovranno essere dotati di adeguate sistemazioni superficiali per il drenaggio ed il collettamento delle acque di prima pioggia che dovranno essere conferite nel recettore finale compatibilmente con i requisiti qualitativi previsti dal D.Lgs. 152/99 e s.m.i. o con la normativa regionale in materia di acque meteoriche di dilavamento e di acque di prima pioggia, prevista ai sensi dell'art. 39 del D.Lgs. 152/99 così come modificato dall'art. 18 del D.Lgs. 258/2000, previa eventuale depurazione mediante idonei sistemi di disoleatura e dissabbiatura.

IL DIRETTORE GENERALE
Ing. Bruno Agricola



IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE III
Dott. Raffaele Ventresca



Il Capo Sezione Opere Civili
Arch. Giovanna Borzi
Tel: 06/57225906

