



*Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*  
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale  
prot. DSA-2007-0017296 del 20/06/2007

*Pratica N.:* .....

*Ref. Mittente:* .....

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223001 / fax 0657223040 - e-mail: dsa@minambiente.it

Alla Regione Siciliana  
Assessorato Territorio e Ambiente  
Via Ugo la Malfa, 169  
90146 PALERMO

Alla Regione Siciliana  
Assessorato Lavori Pubblici  
Servizio 5  
Via Munter 21  
90145 PALERMO

Al Ministero dei Trasporti  
Direzione Generale Demanio e Porti  
Piazzale Asia, 44  
00144 ROMA

Al Sindaco del Comune  
di Sciacca  
Via Roma 13  
92019 SCIACCA  
(AG)

Al Ministero per i Beni  
e le Attività Culturali  
Direzione Generale per i Beni  
Architettonici ed il Paesaggio  
Servizio IV Paesaggio  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA

e p.c. Al Presidente  
della Commissione VIA  
SEDE

**OGGETTO: Lavori di escavazione dei fondali del porto di Sciacca (AG)-  
verifica di esclusione dalla procedura di VIA**

Ufficio Mittente: Divisione III VIA - Sezione Opere Civili  
Funzionario responsabile: Borzi  
DSA-VIA-OCI-01\_2007-0129.DOC

Con note prot. DSA-2006-0021802 del 18/08/2006 e al prot. DSA-2006-0027734 del 30/10/2006, la Regione Siciliana, Assessorato Lavori Pubblici, Dipartimento Regionale Ispettorato Tecnico, ha chiesto un riscontro al quesito posto circa l'eventuale assoggettamento alla procedura di VIA nazionale del progetto relativo ai lavori di escavazione dei fondali del porto di Sciacca.

Inoltre, la Regione richiedeva anche un parere del Ministero in merito all'accettabilità o meno delle analisi di cui all'allegato alla documentazione consegnata "*Caratterizzazione chimico-fisica e microbiologica di sedimenti presenti sul fondale dell'area portuale di Sciacca*", redatto per conto dell'Amministrazione Comunale di Sciacca da un laboratorio privato e non dagli organismi tecnici pubblici competenti previsti dal DM 24/01/1996.

La scrivente nell'inviare la documentazione alla Commissione VIA evidenziava che la documentazione inviata era di contenuto identico a quella inviata in data 30 giugno 2005 e successivamente ritirata, da parte degli stessi uffici regionali, con nota del 28 luglio 2005; inoltre, con riferimento al merito del quesito posto dalla Regione Siciliana, comunicava che "*le operazioni di escavo dei fondali di per sé non sono soggette alla procedura di VIA se rese necessarie per rimuovere insabbiamenti o raggiungere le quote dei fondali già approvati nell'ambito del PRP. Ovviamente così non è se le operazioni di dragaggio e le conseguenti attività non sono state mai valutate nel corso di una procedura di VIA e l'escavo è eseguito per perseguire una diversa operatività del porto con navi di più ampio tonnellaggio e anche qualora la destinazione finale dell'escavo sia destinata per la realizzazione di colmate, piazzali ecc. Nei casi citati la procedura di VIA diviene invece obbligatoria in quanto l'escavo comporta modifiche della configurazione del porto e della sua operatività e la realizzazione delle banchine e delle colmate con l'utilizzo del materiale scavato anche se utilizzato per realizzare opere conformi ad un PRP, non è stato mai valutato in quanto approvato prima del 3 luglio 1988, data di entrata in vigore della procedura di VIA.*"

Considerato altresì che relativamente allo stesso porto di Sciacca, con nota dell'11 agosto 2005, n. 20447, si era conclusa favorevolmente la verifica di esclusione dalla procedura di VIA del progetto "*Lavori di realizzazione del tratto terminale della banchina di riva nord, dei piazzali retrostanti ed opere di alaggio*", e che conseguentemente la Commissione VIA avendo già effettuato una precedente istruttoria sulle opere dello stesso Porto, poteva disporre di più elementi valutativi, veniva richiesto il parere della Commissione stessa al fine di poter dare un riscontro al quesito posto dalla Regione Siciliana.

La Commissione VIA ha effettuato la propria istruttoria e nella seduta plenaria del 24 maggio 2007, ha espresso il proprio parere n. 912, del quale si riportano di seguito le parti essenziali.

Si evidenzia che il parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del sopraccitato progetto ha tenuto conto, in sintesi, del fatto che si tratta di opere che si sviluppano completamente all'interno dell'ambito portuale esistente, senza interferire con i litorali adiacenti, determinando, in generale, effetti positivi in merito alla



razionalizzazione funzionale degli spazi esistenti, all'infrastrutturazione delle attuali attività portuali, alla riqualificazione di un'area parzialmente degradata ed in uno stato di sostanziale abbandono, alla razionalizzazione del traffico che impegna la viabilità esistente e al *"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"*;

Il Presidente della Commissione VIA, nell'assegnare l'istruttoria del porto, ha chiesto anche di affrontare e risolvere il problema di carattere generale con una nota metodologica che si possa applicare al caso di specie.

### **Aspetti programmatici:**

Il porto di Sciacca è classificato come porto di categoria II, classe III con R.D. n. 5053 del 7.8.1887, ai fini commerciali. 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 miglioramento e potenziamento delle infrastrutture portuali regionali. Il finanziamento degli interventi in progetto è inserito nella Delibera CIPE 36/2002 che prevede uno stanziamento complessivo di € 11.878.508,68.

Il Dipartimento Regionale dei Lavori Pubblici della Regione Sicilia è responsabile dell'attuazione dell'A.P.Q. ed ha l'onere della realizzazione degli interventi in progetto.

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<sup>a</sup> 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. Dalla documentazione trasmessa si rileva che l'escavazione dei fondali è progettata in conformità alle quote previste dal PRP vigente.

L'impostazione della procedura da seguire ai fini della VIA, come esposta dai proponenti, erroneamente fa riferimento ad opere dell'allegato II, n. 10, lettera k della direttiva 85/337/CE, e successive modificazioni, "opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione, per esempio, di dighe, moli, gettate e altri lavori di difesa del mare, esclusa la manutenzione e la ricostruzione di tali opere", opere riportate nell'allegato B, punto 7, lettera n) del DPR 12 aprile 1996, sottoposte alla procedura di verifica di esclusione VIA regionale ai sensi dell'articolo 10 del medesimo DPR. Si tratta invece



di opere riguardanti un porto commerciale di cui all'articolo 1, lettera h) del DPCM 10 agosto 1988, n. 377, che ha riprodotto le opere di cui all'allegato I della direttiva 85/337/CEE, e successive modificazioni, la cui competenza sulla VIA è del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

### **Aspetti progettuali:**

Il porto di Sciacca è costituito da un doppio bacino ed è destinato prevalentemente alle attività della pesca. Le aree a terra sono in parte assegnate in concessione alle attività di modesti cantieri navali e alla Lega Navale Italiana per il rimessaggio di piccoli natanti da diporto. Il vigente P.R.P. non prevede una zonizzazione delle destinazioni d'uso delle diverse aree portuali, ma si limita alla descrizione delle opere portuali.

L'intervento proposto riguarda l'escavazione globale di tutti i fondali degli specchi acquei portuali fino al raggiungimento delle quote dei fondali previste dal PRP, pari a -4 m per il bacino interno, a -6 m per la parte dello specchio acqueo prospiciente il tratto terminale della banchina di ponente e a -7 m nel bacino esterno di levante.

L'intervento è stato chiesto, nel corso degli anni, dall'Autorità Marittima, dagli operatori commerciali e dal Comune di Sciacca al fine di garantire la navigabilità interna. L'importo complessivo dei lavori è pari a 4,5 milioni di euro.

Attualmente, secondo le planimetrie di documentazione, le quote dei fondali variano da -1 a -4,50 m nel bacino interno, da -1,50 a -6,50 m nella parte prospiciente la banchina di ponente e nell'ingresso del porto e da -3,20 a -8,90 m nel bacino esterno di levante, con le minori profondità registrate a ridosso delle banchine. Infatti, tali profondità non permettono attualmente l'utilizzo dell'ambito portuale secondo le potenzialità previste dal PRP del 1969 ed in particolare non permettono l'accosto alle banchine di imbarcazioni di grosse dimensioni.

I fondali sono costituiti, prevalentemente, da un primo strato, fino a 50 cm di sabbia e uno strato inferiore di natura argillosa con presenza sporadica di rocce nel bacino esterno di levante.

Al fine di consentire la progettazione dell'intervento, nel 2004, il Comune di Sciacca ha provveduto di far eseguire una campagna di prelievi e di analisi dal punto di vista chimico-fisico e microbiologico dei fondali, condotte ai sensi del D.M. 24.01.2006.

L'analisi dei risultati di tale studio ha evidenziato che, dal punto di vista chimico, nei sedimenti non sono state rinvenute concentrazioni delle singole sostanze pericolose superiori ai valori limite indicati dal D.Lgs. 22/97, e successive modificazioni, e pertanto non si evidenziano condizioni ostative all'eventuale riutilizzo per ripascimento. Dal punto di vista fisico, i fondali sono costituiti da sabbie, limi-argillosi e argille (con presenza sporadica di rocce) e potrebbero risultare compatibili con il ripascimento di litorali aventi analoghe caratteristiche granulometriche. 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 di 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.

Il volume complessivo dei materiali da dragare è di circa 160.000 m<sup>3</sup> e l'approfondimento medio dei fondali è di circa 1,00 m. Si prevede il riutilizzo per ripascimento di circa 30.000 m<sup>3</sup>, provenienti dai quadranti e dagli strati indicati dalle analisi di compatibilità granulometrica, e previo stoccaggio provvisorio dei materiali di dragaggio, con movimentazione ed areazione per un congruo periodo tendente ad abbattere la carica batterica.

Sulla base di un'ispezione della costa condotta dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Sciacca, sono stati individuati, nelle spiagge di Sovareto e di San Giorgio, gli arenili del territorio comunale interessati dai principali fenomeni erosivi. L'analisi della compatibilità granulometrica delle due spiagge, effettuata su incarico del Comune, ha evidenziato che gli strati superficiali di gran parte dei fondali del porto di Sciacca sono compatibili con il materiale presente nella spiaggia di Sovareto, mentre gli strati più profondi di alcune aree di specchio acqueo portuale sono compatibili con il materiale presente nella spiaggia di San Giorgio.

È stata inoltre individuata un'area demaniale marittima, sita in località Muciare, distante circa 8 km dal porto, per lo stoccaggio provvisorio del materiale proveniente dall'escavazione.

Il tempo utile per l'esecuzione dei lavori è stimato in giorni 350, naturali e consecutivi. Il progetto prevede l'esecuzione dei seguenti interventi:

- escavo subacqueo del bacino portuale con mezzi marittimi;
- trasporto, via terra, dei materiali all'area di stoccaggio in località Muciara;
- selezione del materiale dragato per la separazione di materiale improprio quali parti metalliche, funi, copertoni, materiale plastico ecc;
- movimentazione ed aerazione del materiale da destinare a ripascimento;
- trasporto del materiale al sito di destinazione finale (discarica autorizzata per 130.000 mc e arenile in erosione per 30.000 mc);
- ripascimento di arenili, in particolare delle spiagge di San Giorgio e di Sovareto, mediante spianatura del materiale sabbioso per strati uniformi, paralleli alla linea di battigia, in modo tale da evitare la formazione di dune, avvallamenti o fossi, sia in superficie che in acqua.

La documentazione riporta una potenziale ubicazione delle aree di cantiere nell'area posta alla radice del molo di levante che risulta essere sufficientemente ampia per poter destinare una porzione ad aree di cantiere.

Attività precedenti di dragaggio hanno interessato lo specchio acqueo interno che presenta fondali fino alla quota di -4,50 m. Ciò si evince anche dal parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 1969, che riporta che *"Lo specchio acqueo ridossato subisce interramenti e vengono scavati in media ogni due anni mc 20.000 di materiali costituiti da sabbie misti a fanghiglia"*. La presenza sporadica di rocce nel fondale del bacino esterno, come riportata nella documentazione presentata ai fini del presente parere, evidenzia la mancata effettuazione in passato



di dragaggi sull'intero ambito portuale ai fini del raggiungimento delle quote di fondali approvate nell'ambito del PRP.

La documentazione non contiene dati sulla ricettività portuale e sui traffici marittimi e terrestri, attuali e di previsione da e per il porto di Sciacca. La documentazione inerente precedenti istruttorie su opere dello stesso porto evidenzia una sottoutilizzazione del porto e un parziale degrado di parte delle banchine a causa del mancato utilizzo delle stesse.

#### **Aspetti ambientali:**

La documentazione contiene un'approfondita analisi dei sedimenti interessati dalle attività di dragaggio, redatto per conto dell'Amministrazione Comunale di Sciacca da un laboratorio privato e non dagli organismi tecnici pubblici competenti previsti dal DM 24/01/1996. Il giudizio finale riporta che il materiale analizzato non contiene sostanze pericolose e, in caso di riutilizzo per ripascimento di arenili, il materiale dovrebbe essere depositato preventivamente in cumuli per essere areato e ridurre così la carica microbica. La Regione Siciliana chiede anche un parere sull'accettabilità o meno delle analisi svolte.

L'ambito portuale è inserito in un contesto antropizzato, mentre il bacino portuale non presenta 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 portuali risultano in parte soggette a degrado per parziale abbandono dovuto al mancato utilizzo delle stesse.

Nelle immediate vicinanze del porto, nell'ambito della provincia di Agrigento, sono presenti i seguenti siti di Importanza Comunitaria.

- ITA040003 Foce del Magazzolo, Foce del Platani, Capo Bianco, Torre Salsa, distante circa 15 km sul litorale a SE;
- ITA040004 Foce del Fiume Verdura, distante circa 8 km, sul litorale a SE;
- ITA040005 M.Cammarata – Contrada Salaci, distante circa 45 km a NE nell'entroterra;
- ITA040006 Complesso Monte Telegrafo e Rocca Ficuzza, distante circa 5 km a N nell'entroterra;
- ITA040007 Pizzo della Rondine-Bosco di S.Stefano Quisquina, distante circa 35 km a NE nell'entroterra;
- ITA040008 Maccalube di Aragona, distante circa 45 km a SE nell'entroterra;
- ITA040009 Monte San Calogero (Sciacca), distante circa 3 km a N nell'entroterra;
- ITA040012 Fondali di Capo San Marco – Sciacca, distante circa 4 km, sul litorale a O;

Il pSIC ITA040012-Fondali di Capo San Marco rappresenta l'area naturale protetta marina più prossima all'area di progetto, situata ad una distanza di circa 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.



La documentazione prodotta annuncia potenziali impatti dovuti alle attività di cantiere e al trasporto dei materiali di dragaggio che ritiene non significativi sia per la natura temporanea degli impatti, sia per la mancata presenza di una flora significativa negli specchi acquei interessati dalle attività di dragaggio. L'impatto maggiore è quello connesso all'aumento del materiale in sospensione durante le attività di dragaggio, che determina una temporanea riduzione della trasparenza delle acque e conseguente diminuzione della radiazione luminosa disponibile per la fotosintesi. Mancano tuttavia approfondimenti con valutazioni di carattere quantitativo o qualitativo.

Parimenti mancano valutazioni circa i possibili impatti sulle componenti ambientali atmosfera e rumore e vibrazioni causati dalle annunciate interferenze indotte dai mezzi di trasporto con la normale viabilità urbana.

Per quanto riguarda gli impatti indotti dalla produzione di polveri dovuti principalmente alla movimentazione dei materiali, si rileva che il materiale dragato ha un elevato grado di umidità iniziale che non comporta la generazione di elevate quantità di polveri.

Dal punto di vista dell'impatto paesaggistico e relativamente alla presenza fisica dell'opera, nella sua globalità, il progetto in esame si configura, secondo i proponenti, come un caso di manutenzione di una struttura preesistente. Resta ovvio che trattandosi di dragaggi dei fondali marini sono assenti impatti visivi diretti causati dalle attività di dragaggio per la fase di esercizio.

L'impatto dovuto alla ricopertura della flora marina dagli strati di sabbia collocata ai fini del ripascimento nei siti interessati si ritiene mitigato, secondo i proponenti, dalla compatibilità granulometrica dei materiali di dragaggio e dalla provenienza marina dei materiali medesimi che costituirà un substrato favorevole per la ricolonizzazione degli organismi viventi.

In merito all'analisi degli impatti ambientali in fase di esercizio, la documentazione prodotta individua alcuni fattori causali, che potrebbero produrre incrementi degli impatti legati al probabile sviluppo delle attività che potrebbero innescarsi per la migliore funzionalità del porto, come la presenza antropica, il carico organico e dei rifiuti solidi, il traffico viario e nautico, lo sfruttamento turistico-commerciale delle risorse, l'aumento dell'attrattiva dei luoghi e la valorizzazione delle aree.

Non sono previste misure di mitigazione degli impatti annunciati sulle componenti ambientali per la fase di esercizio, legati al rilascio di inquinanti dai natanti e dagli utenti, al traffico veicolare e marittimo e alle attività turistico-commerciali, ma si rimanda a successive verifiche dello stato generale dell'ambiente del porto, attraverso successivi monitoraggi e approfondimenti.

#### ***La metodologia di esame:***

Ai sensi della normativa vigente, e come ribadito nella circolare del Ministero dell'Ambiente 30 marzo 1990, su tutti gli interventi riguardanti i porti commerciali la competenza sulla VIA è del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, rientrando tale categoria di opere nell'articolo 1, lettera h) del DPCM 10 agosto



1988, n. 377, che ha riprodotto le opere di cui all'allegato I della direttiva 85/337/CEE, e successive modificazioni. E ciò indipendentemente dalla classificazione del porto e dalle competenze della Regione sulle infrastrutture portuali a carattere regionale, disposte ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, del decreto legislativo n. 112 del 1998, nonché dall'articolo 117 della Costituzione.

Le opere di escavazione dei fondali, nei casi diversi della semplice manutenzione periodica dell'ambito portuale, possono essere considerate interventi di modifica delle opere esistenti e come tali, ai fini della procedura di VIA non possono che rientrare nelle fattispecie di cui all'articolo 1, comma 2 del DPCM n. 377 del 1988 e al punto 22 dell'allegato 1 della direttiva n. 337 del 1985, ovvero, in subordine, in quelle del punto 13 dell'allegato II della medesima direttiva n. 337 del 1985.

Nei casi in cui le operazioni di escavo siano effettuate per la prima volta sull'intera estensione dell'ambito portuale, al fine di raggiungere le quote dei fondali e le profondità indicate nel progetto di un PRP e garantire l'operatività dello specchio portuale come da progetto, tali operazioni non possono che ritenersi modifiche che cambiano sostanzialmente le caratteristiche dell'opera esistente, cambiando inevitabilmente anche l'operatività dello specchio portuale e la ricettività dell'infrastruttura. Pertanto, per le implicazioni che creano sull'ambito territoriale e per i potenziali impatti sulle componenti ambientali, i progetti di tali opere non possono essere considerati semplici interventi di manutenzione del porto diretti a rimuovere insabbiamenti e garantire la sicurezza delle imbarcazioni già ospitate dall'infrastruttura e devono essere valutati nell'ambito di una procedura di VIA obbligatoria, ovvero nella procedura di approvazione del PRP di cui all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994.

Qualora le opere o il PRP siano stati approvati prima dell'entrata in vigore della procedura di VIA, ossia prima della data del 3 luglio 1988, le operazioni di escavo effettuate per la prima volta sull'intera estensione dell'ambito portuale in attuazione di un PRP che non sia stato mai esaminato ai fini di VIA, rientrano pertanto, inevitabilmente, nelle fattispecie di cui all'articolo 1, comma 2 del DPCM n. 377 del 1988 e al punto 22 dell'allegato 1 della direttiva n. 337 del 1985, per le quali la procedura di VIA è obbligatoria, diversamente da altri interventi di modifica di opere incluse nell'allegato I o nell'allegato II della direttiva 85/337/CE, che, sulla base del punto 13 dell'allegato II e del comma 2 dell'articolo 4, della stessa direttiva, gli Stati membri possono valutare caso per caso, secondo i parametri definiti nell'allegato III, ai fini di una procedura di esclusione. In base ai principi affermati dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea, l'obbligo dell'applicazione della direttiva 85/337/CE, e successive modificazioni, scatta all'avvio formale di una nuova procedura di autorizzazione che interviene dopo la data del 3 luglio 1988.

Costituiscono fattispecie diverse, che non sono sottoposte a VIA, i periodici interventi di manutenzione dei fondali di un porto, diretti a rimuovere insabbiamenti e garantire la sicurezza delle imbarcazioni già ospitate nell'ambito portuale. Tali lavori costituiscono semplici attività di manutenzione delle infrastrutture portuali.

**Conclusioni:**





Come dalla premessa metodologica, le operazioni di escavo effettuate per la prima volta sull'intera estensione dell'ambito portuale, in attuazione di un PRP che non sia stato mai esaminato ai fini di VIA, per le implicazioni create sull'ambito territoriale e per i potenziali impatti sulle componenti ambientali, costituiscono modifiche che cambiano sostanzialmente le caratteristiche dell'opera esistente e rientrano nelle fattispecie di cui all'articolo 1, comma 2 del DPCM n. 377 del 1988 e al punto 22 dell'allegato 1 della direttiva n. 337 del 1985, per le quali la procedura di VIA è obbligatoria.

Per il caso del porto di Sciacca, la documentazione ambientale prodotta non contiene un'analisi quantitativa o qualitativa dei potenziali impatti sulle componenti ambientali causati dalla realizzazione delle opere e dal potenziale incremento della ricettività del porto, limitandosi semplicemente ad affermare che *"le opere previste nel presente progetto hanno carattere prevalentemente di manutenzione delle attuali strutture portuali, cosicché gli impatti connessi alla fase di esercizio delle opere riguardano tutti i fattori causali direttamente o indirettamente connessi al normale ed attuale esercizio del porto di Sciacca, con possibili incrementi solo legati al probabile sviluppo delle attività che potrebbe innescarsi per la migliore funzionalità degli stessi"*.

Pertanto, la documentazione ambientale presentata è insufficiente e non permette di giudicare dal punto di vista tecnico la fattibilità ambientale degli interventi proposti e la quantificazione degli eventuali impatti sulle componenti ambientali e sull'abitato di Sciacca. Basandosi soprattutto sull'analisi metodologica di cui in premessa, si ritiene di poter formulare le conclusioni che seguono.

L'escavo proposto per il porto di Sciacca riporta i fondali in prossimità di una parte delle banchine da quote dell'ordine dei -1 e -3 m a -4, -6 e -7 m sul livello del mare. A parte i dragaggi parziali già effettuati in passato nel bacino interno per rimuovere insabbiamenti, le escavazioni di progetto si effettuano per la prima volta sull'intero ambito portuale, al fine di attuare il PRP approvato nel 1969 e garantire l'operatività del porto che attualmente risulta sottoutilizzato e frequentato da imbarcazioni di ridotte dimensioni adatte alle attuali profondità dei fondali. Ciò risulta documentato anche dalla presenza di rocce sparse nei fondali del bacino esterno. Sulla base della documentazione a disposizione si può presumere che l'approfondimento del bacino portuale, permettendo l'accosto alle banchine di imbarcazioni di più grosse dimensioni (che mai fino ad oggi hanno potuto accostarsi alle banchine), potrebbe incrementare la ricettività e l'operatività del porto, creando impatti ambientali e interazioni con l'abitato di Sciacca e con il traffico cittadino, che non sono stati mai valutati nell'ambito di una procedura di VIA; impatti ancor più evidenti in considerazione della mancanza di strutture adeguate di supporto alle attività portuali, come servizi, parcheggi e presidi ambientali. Si rammenta che la necessità di risolvere compiutamente l'interfaccia città-porto, attraverso un nuovo Piano Regolatore Portuale è emersa anche nell'ambito di precedenti istruttorie svolte dalla Commissione VIA sulle opere del Porto di Sciacca, ai fini dell'esclusione dalla procedura di VIA delle opere medesime. I dragaggi prospettanti nel progetto in esame non potrebbero essere considerati una semplice manutenzione della profondità dei fondali ma modifiche di carattere sostanziale dell'opera esistente.



Si ritiene pertanto che, sulla base di quanto sopra esposto, il progetto "lavori di escavazione dei fondali del porto di Sciacca", come elaborato dal Genio Civile Opere marittime per la Sicilia, anche se conforme ai PRP del 1969 (approvato prima dell'entrata in vigore della procedura di VIA), comporta l'attuazione di una parte fondamentale del PRP che rientra nelle fattispecie di cui all'art. 1, comma 2 del DPCM n. 377 del 1988 e al punto 22 dell'allegato 1 della direttiva n. 337 del 1985, per le quali la procedura di VIA è obbligatoria. L'obbligo dello svolgimento della procedura di VIA scatta all'avvio formale di una nuova procedura di autorizzazione (che interviene dopo la data del 3 luglio 1988, data dell'entrata in vigore della direttiva 85/337/CE).

Per quanto riguarda il secondo quesito posto dalla Regione Siciliana, in merito all'accettabilità o meno delle analisi dei sedimenti interessati dalle attività di dragaggio effettuati per conto dell'Amministrazione Comunale di Sciacca, si ritiene che tutte le attività connesse alla caratterizzazione dei sedimenti dei fondali, effettuate ai sensi del DM 24/01/96 e delle successive norme di attuazione regionali, rientrano nelle competenze della Regione e riguardano il progetto esecutivo delle attività di dragaggio, ai fini della valutazione delle effettive possibilità di riutilizzo dei materiali di dragaggio.

Quanto sopra riportato costituisce in conclusione il parere della scrivente che si comunica alle Amministrazioni in indirizzo per tutti i necessari seguiti di competenza, restando a disposizione per quanto altro necessario.

IL DIRETTORE GENERALE  
(ing. Bruno Agicola)

Il dirigente della DIV:III  
Dott. Raffaele Ventresca

