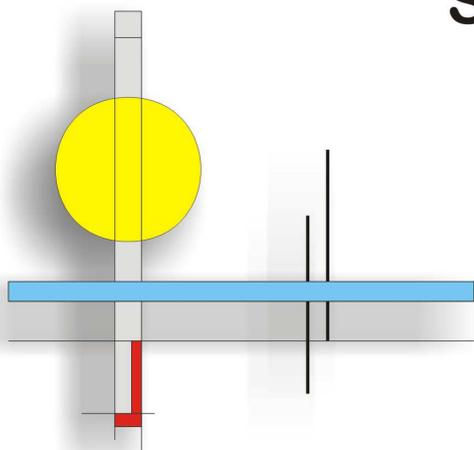


# STUDIO PROGETTI



**STEFANO NOLA**  
Ingegnere

Via Dei Mulini n.41 - 91100 TRAPANI  
Tel: 0923 23 0 71 - Fax. 0923 54 43 64  
E-Mail: nolase@libero.it

## VALUTAZIONE DI INCIDENZA

(ai sensi dell'art.10 del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152)

*Progetto per la variazione delle Concessioni demaniali n.16 del 17/11/2008, n.17 del 19/11/2008 n.6 del 18/03/2009, richiesta di una nuova Concessione (specchio d'acqua) e sistemazione della banchina con darsena e pontile galleggiante a favore del cantiere navale sito nel Comune di Trapani, nella Via G. Palmeri.*

**COD. DI RIFERIMENTO: VALINC001**

**Ing. Stefano Nola**

# VALUTAZIONE DI INCIDENZA

(ai sensi dell'art.10 del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152)

*Progetto per la variazione delle Concessioni demaniali n.16 del 17/11/2008, n.17 del 19/11/2008 n.6 del 18/03/2009, richiesta di una nuova Concessione (specchio d'acqua) e sistemazione della banchina con darsena e pontile galleggiante a favore del cantiere navale sito nel Comune di Trapani, nella Via G. Palmeri.*

## Sommario

Descrizione degli obiettivi, strategie e azioni del progetto _____	2
Tipologia delle opere _____	2
Dimensioni ed ambito di riferimento _____	2
Proprietà e dati catastali _____	2
Consistenza _____	2
Complementarietà _____	4
Uso delle risorse naturali _____	4
Produzione di rifiuti _____	4
Inquinamento e disturbi ambientali _____	5
Rischio di incidenti in relazione alle sostanze e le tecnologie utilizzate _____	7
Impatti _____	8
Interferenze sulle componenti abiotiche _____	8
Interferenze sulle componenti biotiche _____	8
Connessioni Ecologiche _____	8

## Descrizione degli obiettivi, strategie e azioni del progetto

---

### Tipologia delle opere

La presente relazione riguarda il progetto per la variazione delle Concessioni demaniali n.16 del 17/11/2008, n.17 del 19/11/2008 n.6 del 18/03/2009, richiesta di una nuova Concessione (specchio d'acqua) e sistemazione della banchina con darsena e pontile galleggiante a favore del cantiere navale sito nel Comune di Trapani, nelle Via G. Palmeri (ai sensi degli artt. 24 e 36 del Codice della Navigazione).

### Dimensioni ed ambito di riferimento

#### Proprietà e dati catastali

La ditta **DA. RO .MAR. CI. s.n.c. di Cintura Salvatore Andrea & C.**, con sede legale a Trapani nella Via Avv. G. Palmeri n. 26, risulta già titolare di n. 3 Concessioni Demaniali Marittime, ed esattamente:

- Concessione n. 16 del 17/11/2008, riguardante uno specchio d'acqua esteso per 750,00 mq, ottenuta dalla Capitaneria di porto di Trapani, allo scopo di destinarlo all'ormeggio temporaneo di unità navali in attesa di completare i lavori e le prove in mare;
- Concessione n. 17 del 19/11/2008, riguardante un'area scoperta con manufatti adibiti a cantiere estesa per 4.176,08 mq, ottenuta dalla Capitaneria di porto di Trapani, allo scopo di mantenervi un cantiere navale;
- Concessione n. 6 del 18/03/2009, riguardante un'area scoperta estesa per 221,00 mq, ottenuta dalla Capitaneria di porto di Trapani, allo scopo di ampliare il proprio cantiere navale.

L'area interessata dall'intervento progettuale, si estende su un'area di pertinenza del Demanio Marittimo e presente al N.C.E.U. del Comune di Trapani al Foglio n. 304, part.lle n. 144, 211, 212, 213, 214, 216, e 223.

### Consistenza

Tutti i fabbricati esistenti saranno interessati da una serie di interventi edilizi classificabili come interventi di risanamento e restauro conservativo che vengono di seguito elencati:

- Demolizione dei solai esistenti e rimozione delle opere in ferro quali travi, mensole ed elementi strutturali simili;
- Formazione di solai piani orizzontali, realizzati a struttura mista in cemento armato e laterizi o blocchi in conglomerato leggero aventi funzione statica in collaborazione con il conglomerato, o in travetti di conglomerato cementizio semplice o precompresso e laterizi, o

blocchi di conglomerato leggero, calcolato per un sovraccarico utile netto di 2.500 N/m<sup>2</sup>, avente le caratteristiche prescritte dalle vigenti norme di legge, eseguito con elementi in tutto o in parte confezionati fuori opera e successivamente posti in opera, con la caldana in conglomerato cementizio con Rck 25 N/mm<sup>2</sup> dello spessore minimo di 4 cm e non superiore a 6 cm, previa realizzazione di nuovi cordoli ove questi fossero inadeguati;

- Stesura di intonaco civile del tipo Li Vigni dello spessore complessivo non superiore a 2,5 cm, costituito da un primo strato di rinzaffo e da un secondo strato sestiato e traversato con malta bastarda e strato di finitura dato su superfici già intonacate;
- Dismissione di tutti gli infissi e sostituzione degli stessi;
- Modifica delle luci o apertura di nuovi vani su murature portanti previa realizzazione di adeguata architrave realizzata con travi IPE accoppiate;
- Chiusura di vani tramite la realizzazione di tratti di muratura portante realizzata in conci di tufo e malta bastarda;
- Realizzazione di tramezzatura interna in segati di tufo e malta bastarda.

L'intervento progettuale prevede la richiesta per il rilascio di una nuova concessione demaniale riguardante uno specchio d'acqua adiacente a quanto già concesso, per un'area di 543,55 mq, lungo una fascia lunga quanto l'intero limite della battigia attuale dell'area già concessa e larga 15,00 mt, così come meglio indicato nella Tav. 5a-II #.

L'intero specchio d'acqua sarà destinato all'ormeggio ed all'alaggio di unità navali, a tal fine, realizzata la nuova banchina (arretrata di circa 15 m rispetto all'attuale, così come previsto nel P.R.G. del porto di Trapani) verrà collocato un nuovo pontile del tutto simile a quelli già esistenti in prossimità del cantiere, per una lunghezza di 15,00 mt. ed una larghezza di 2,20 mt. con servizi annessi (impianto idrico ed elettrico).

Inoltre sono previsti:

- lo scavo del fondale sottomarino fino al raggiungimento di quota - 3,00 mt. al fine di agevolare l'ormeggio di natanti di diverso pescaggio;
- la sistemazione dell'area esterna la quale prevede in primo luogo, la sistemazione del piano di calpestio, tramite il rifacimento delle pendenze, per un corretto smaltimento delle acque di prima pioggia. Queste saranno convogliate da piani inclinati con pendenze del 2%,

attraverso delle grate entro dei canali interrati che immettono in una vasca di accumulo collegata ad apposito depuratore.

- la sistemazione del suolo nella quale è compresa anche la razionalizzazione della linea di costa tramite la realizzazione della banchina secondo quanto previsto dal P.R.G. del porto di Trapani (vedi planimetria di progetto TAV. 5b);
- la realizzazione lungo la banchina di una darsena di dimensioni 7,00 mt. x 15,00 mt, ubicata così come indicato negli elaborati grafici.

### Complementarietà

L'intervento in esame è circoscritto ad un'area limitata e può essere definito di consistenza molto ridotta, tanto da non interferire in maniera significativa con l'ambiente circostante; il contesto ambientale in cui è localizzato non crea né impatti diretti, né indiretti in quanto fortemente antropizzato.

Il progetto, secondo quanto stabilito dall'art.20 del D.Lgs 152/2006, ha un'incidenza ambientale irrilevante, infatti, elencando tutte le fasi dell'intervento, si viene a delineare in modo chiaro quale sarebbe l'assetto del contesto circostante una volta realizzata l'opera.

L'area oggetto dell'intervento è situata all'interno del Porto di Trapani, circondata da strutture del tutto simili a quanto si intende realizzare. La sistemazione dell'area non interferisce inoltre con il sistema monumentale ed ambientale circostante, in quanto la cantieristica è un elemento tipologico ampiamente diffuso.

### Uso delle risorse naturali

L'approvvigionamento idrico sarà assicurato al termine dei lavori, come già indicato, tramite allaccio alla rete idrica ubicata lungo la strada prospiciente il lotto che rifornirà la cisterna in progetto.

Anche per i lavori di cantiere che necessitano di acqua, sarà utilizzata quella fornita dal servizio comunale.

Per i lavori non sarà necessaria l'apertura di nuove cave per il materiale da utilizzare. È previsto ove possibile, il recupero di materiale lapideo proveniente dagli scavi, preventivamente scelto e selezionato, potrà essere utilizzato per recinzioni o altro.

Non si prevede alcun utilizzo di altre risorse naturali ad eccezione della sola occupazione del suolo pari a 4.759,79 mq sia nella fase di cantiere che in quella di regime.

### Produzione di rifiuti

L'intervento prevede una minima produzione di rifiuti inerti. Nel suo iter, il progetto comporta la lavorazione di materiali compresi nel novero delle "terre e rocce da scavo" ex Legge n. 443/2001, non costituendo rifiuto e, risultando quindi escluso

dall'ambito di applicazione del D. Lgs 22/97, troverà sistemazione temporanea nell'area interna al lotto.

L'utilizzo, dove possibile, di parte di materiale da recuperare comporterà la riduzione dei materiali da trasportare dal cantiere verso la discarica autorizzata.

La Ditta incaricata dei lavori si farà carico di portare via ogni rifiuto derivante dalla lavorazione giornaliera e, durante il temporaneo stoccaggio dei materiali, saranno utilizzati teli a copertura idonea per evitare che il vento potesse eventualmente disperderli.

Non è previsto alcun rifiuto, tantomeno di sostanze nocive o tossiche, al termine dell'esecuzione delle opere.

### **Inquinamento e disturbi ambientali**

È prevista la produzione temporanea di rumore, forma di inquinamento ordinario dovuto alla presenza non usuale di persone, per le attività di cantiere e per la presenza di mezzi meccanici utilizzati per il trasporto del materiale necessario alla realizzazione dell'opera.

Tale disturbo è temporaneo, solo per la durata complessiva dei lavori, non su tutta la superficie interessata dagli stessi ma solo nelle aree di lavorazione che saranno sempre e comunque limitate.

Il disturbo provocato dal cantiere non avrà alcun effetto sui migratori notturni, ma solo su quelli che durante il transito decideranno di fermarsi in zona in cerca di cibo. Essendo però la lavorazione limitata alle ore diurne, il disturbo non avrà incidenza negativa nei territori limitrofi dove maggiore è la possibilità che sostino i migratori, sia diurni che notturni e comunque, una volta terminati i lavori, il disturbo cesserà.

Al termine dei lavori infatti, sarà ristabilita la situazione attuale, soprattutto per le specie sedentarie o regolarmente svernanti presso questo sito, già abituate alla presenza di persone, soprattutto durante il periodo estivo.

Inoltre, qualora rispettate le corrette procedure come da progetto, non è ipotizzabile o percepibile alcun rischio di inquinamento del suolo, del sottosuolo, dell'aria e dell'acqua di falda durante le fasi di lavorazione.

Non è ipotizzabile alcun tipo di inquinamento anche di eventuali falde idriche profonde, in quanto tutto il processo lavorativo non necessiterà, come riferito, in alcun modo di acqua proveniente da estrazione di falda.

L'incremento del traffico veicolare è legato essenzialmente alla fase di cantiere, con effetti che vanno a diminuire in fase di esercizio. Successivamente il traffico veicolare sarà concentrato prevalentemente nei mesi di massimo afflusso turistico, quelli estivi, quindi in periodo di scarsa attività della fauna e dunque non si ritiene possa avere incidenze significative.

La fase di cantiere non comporterà incremento delle emissioni luminose, in quanto i lavori si svolgeranno nelle ore diurne. In fase di esercizio vi sarà un periodico aumento delle emissioni luminose ma di limitata entità e facilmente mitigabile.

Il rischio di effetti che possano incidere significativamente sull'ambiente circostante o su siti ZPS e SIC limitrofi, o pregiudicarne l'integrità, deve essere stabilito anche valutando, ove presenti, l'insieme dei potenziali impatti sull'area derivati da effetti cumulativi causati dall'iterazione tra le diverse zone, non solo contigue, interessate.

Gli impatti cumulativi possono essere definiti come gli "effetti riferiti alla progressiva degradazione ambientale derivante da una serie di attività realizzate in tutta un'area o regione, anche se ogni intervento, preso singolarmente, potrebbe non provocare impatti significativi".

Impatti dello stesso tipo possono quindi formarsi e concorrere a superare valori di soglia che sono formalmente rispettati da ciascun progetto o intervento. La previsione e valutazione degli impianti cumulativi (valutazione cumulativa) è piuttosto complessa in quanto richiede la difficile valutazione dei confini a fronte di fonti di impatto ubicate in aree distanti o laddove le specie o altri fattori naturali sono disperse nello spazio.

Il presente progetto prevede la sottrazione di superficie ma, pur valutandone gli effetti cumulativi con altre costruzioni attualmente presenti nell'area, esso non provoca modifiche consistenti alla morfologia del luogo, sottrazioni di ampie zone di habitat, ostacoli al flusso migratorio, mutazione dell'attuale utilizzo o altro dell'intera area.

Considerato la sistemazione planimetrica dell'intervento e le relazioni funzionali e strutturali con l'area circostante, il progetto intende privilegiare un intervento contenuto sul piano edilizio e sostenibile sul piano ambientale.

L'area di intervento si trova infatti in una zona fortemente antropizzata quale il porto di Trapani, già interessata da attività legate alla cantieristica, al rimessaggio ed alla riparazione di natanti, inoltre non è limitrofa ad aree particolarmente sensibili.

Per quanto riguarda le emissioni di polveri, sono state programmate azioni circa l'adozione di misure di mitigazione finalizzate alla riduzione dell'impatto e a ricondurre le emissioni entro parametri di legge e comunque al di sotto di livelli ritenuti critici.

Per quanto riguarda il rumore prodotto in fase di realizzazione, è stato valutato che pur verificandosi un incremento di rumore, esso rimane entro i parametri di legge e comunque al di sotto delle soglie di disturbo critico per l'ambiente, la fauna e le attività umane.

L'impatto più significativo sulle componenti biotiche, vegetazionali ed animali, potrebbe essere durante i lavori di scavo, ma nel caso in oggetto, si fa presente che non avverranno considerevoli movimenti di volumi di terra, in ogni caso l'ubicazione e la forma del lotto consentono di mantenere in ogni momento corridoi per il trasferimento della fauna.

In mancanza di un modello previsionale degli scenari possibili, in maniera assolutamente qualitativa, è possibile ipotizzare un impatto irrilevante sulle popolazioni, specialmente di uccelli, che gravitano nell'area considerando l'esigua

altezza delle opere, e la loro ridotta estensione sia come superficie coperta che come volume.

## Rischio di incidenti in relazione alle sostanze e le tecnologie utilizzate

In fase di esercizio non sono previsti rischi di incidenti derivanti da sostanze o tecnologie usate.

Come già visto nei precedenti capitoli, soltanto alcune componenti ambientali risultano essere direttamente interessate dalla realizzazione delle opere in progetto. L'impatto su altre componenti, risulta trascurabile o addirittura nullo, sia per la tipologia delle opere da realizzare, sia per le modalità di costruzione e le relative tecnologie e scelte progettuali che si utilizzeranno.

Tali fattori d'impatto, nel caso specifico, sono emissioni gassose e rumore (vibrazioni).

Per quanto riguarda l'atmosfera, l'opera in progetto non comporta scarichi gassosi in fase di esercizio.

In quella di costruzione, le uniche interferenze riguardano le emissioni di gas di scarico delle macchine operatrici ed il sollevamento di polvere soprattutto durante le operazioni di scavo e di trasporto del materiale lapideo.

I gas provenienti dal funzionamento dei mezzi di costruzione sono essenzialmente NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, idrocarburi esausti, aldeidi e particolato.

Le emissioni prodotte saranno comunque conformi ai valori limite fissati dalla normativa nazionale e CEE.

Onde evitare il sollevamento di grossi quantitativi di polvere, durante i lavori di movimentazione del terreno e dei massi, durante i periodi più secchi, la fascia di lavoro sarà bagnata artificialmente.

Le interferenze dell'opera sulla componente rumore sono, come nel caso della componente atmosfera, legate all'uso di macchine operatrici durante la realizzazione delle opere.

Tali macchine saranno dotate di opportuni sistemi per la riduzione delle emissioni acustiche, che si manterranno a norma di legge; in ogni caso, i mezzi saranno in funzione solo durante il giorno e comunque non tutti contemporaneamente.

In fase di esercizio il rumore prodotto dall'opera è nullo.

Per le componenti faunistiche, si può affermare, che gli impatti durante la fase di costruzione dell'opera saranno modesti e di carattere transitorio, legati, all'area dei lavori, alla presenza fisica ed al disturbo acustico dovuto alle operazioni di cantiere.

La fase di esercizio delle opere, infatti, non potrà arrecare alcun tipo di disturbo, poiché l'opera non comporta alcuna interruzione fisica del territorio che possa limitare gli spostamenti degli animali. Inoltre, non emettendo rumori e vibrazioni, non costituisce neppure una barriera acustica al libero movimento degli stessi.

## Impatti

Le specifiche tipologie di impatto o tipi di incidenza da valutare in relazione al progetto, tali da definire se l'incidenza è tale da perturbare o compromettere le peculiarità naturalistiche dell'area SIC e ZPS descritta in precedenza sono:

- perdita di superficie di habitat e di habitat di specie;
- frammentazione di habitat o di habitat di specie;
- perdita di specie di interesse conservazionistico;
- perturbazione delle specie della flora e della fauna;
- alterazione della qualità delle acque, dell'aria e dei suoli;

A tutte le tipologie di incidenza corrisponde impatto nullo poiché non sono previsti interventi diretti all'interno delle SIC e ZPS, di conseguenza non si prospetta la perdita di specie di interesse protette e non verranno perturbate né la flora né la fauna a causa dell'esistenza di tale manufatto.

## Interferenze sulle componenti abiotiche

In considerazione della tipologia di fondazione scelta, del fatto che non sono previste percolazioni nel suolo di materiali utilizzati nel processo di lavorazione, grazie all'impermeabilizzazione delle superfici, che non è previsto nessun riempimento dell'area da impegnare con il presente progetto, la stabilità e la natura dei suoli appare preservata dall'intervento in progetto.

## Interferenze sulle componenti biotiche

L'area in esame confina con l'habitat prioritario "Lagune costiere" (codice 1150) che si mostra in ottimo stato di conservazione secondo quanto riportato nello stesso formulario, oltretutto non è stata riscontrata la presenza di habitat posti sotto tutela nel formulario Natura 2000 relativamente al SIC ITA010007 e al ZPS ITA010028, né la presenza di specie di particolare pregio naturalistico; di conseguenza la realizzazione del progetto non recherà interferenze di natura diretta e indiretta sulle componenti floristiche e faunistiche e nemmeno sugli habitat individuati all'interno della Rete Natura 2000 relativi al sito.

## Connessioni Ecologiche

A seguito dello studio condotto per la valutazione d'incidenza dell'opera in oggetto è emerso che non sono presenti frammentazioni degli habitat relativi al territorio circostante, le quali potrebbero incidere negativamente e quindi interferire con l'ambiente considerato compromettendone la contiguità.