



La presente copia fotostatica composta
di N° 7 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 12/09/2016

Handwritten initials and date

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

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

Parere n. 2157 del 09.09/2016

<p>Progetto ID VIP 3266</p>	<p>Verifica di Assoggettabilità</p> <p>verifica assoggettabilità a VIA realizzazione pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio nautico per mezzo travel lift, del porto turistico Acquasanta di Palermo.</p>
<p>Proponente:</p>	<p>Marina Villa Igea (Palermo)</p>

Extensive handwritten notes and signatures surrounding the table, including initials like 'V', 'WZ', 'R', 'S', 'G', 'P', 'M', 'L', 'U', 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z' and various scribbles.

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società Marina Villa Igea SpA (Palermo) acquisita al prot. CTVA n. 260 del 26/01/2016 concernente il progetto "realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio nautico per mezzo travel lift, nel quadro degli interventi, in parte già ultimati, di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del porto turistico Acquasanta di Palermo", ai sensi dell'art.20 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

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

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 prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS.

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 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 il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 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 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i..

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale".

VISTA la nota acquisita al prot. CTVA n. 260 del 26/01/2016 con cui la Direzione comunica l'esito positivo delle verifiche tecnico amministrative sulla procedibilità della sopra richiamata istanza;

VISTA la documentazione iniziale presentata dal Proponente, che si compone dei seguenti elaborati:

- Progetto preliminare;
- Studio preliminare ambientale;
- Istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA (art. 20 del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii.)
- Elaborati grafici

CONSIDERATO che

L'articolo 20, comma 1, lettera b) del D.Lgs.4/2008 prevede che siano da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VIA i progetti «inerenti modifiche dei progetti elencati nell'allegato II che comportino effetti negativi apprezzabili per l'ambiente per quanto riguarda le tipologie progettuali riportate al punto 11 dell'Allegato II del D.Lgs.4/2008, ossia «Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per le navi da

traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse”;

VISTA la nota dell'Autorità Portuale ed Palermo prot. 7608/15 del 23/07/2015 acquisita dalla DVA n. 1340 del 20/1/2016, e alla CTVA con prot 260 del 26/1/2016;

VISTE le controdeduzione del Proponente, acquisite con nota DVA prot. n. 10801 del 21-04-2016;

CONSIDERATO che gli argomenti oggetto delle osservazioni sono stati attentamente considerati nella stesura del presente parere, valutati nel merito della stesura del quadro prescrittivo e di seguito controdedotti in relazione al rilievo:

1. i contenuti della documentazione sembrerebbero relativi ad un più ampio progetto di potenziamento, adeguamento e completamento dell'infrastrutture portuali del Porto Turistico dell'Acquasanta di Palermo (

in relazione al punto 1, il Proponente dichiara e precisa che “.. stato predisposto il presente Studio Ambientale, volto alla verifica di assoggettabilità (o screening) alla Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 20, Titolo III, parte II del D.Lgs, 152/2006 e s.m.i., relativamente al solo progetto di realizzazione del pontile da realizzare con caratteristiche di prefabbricazione e di amovibilità, necessario per la creazione di un bacino di alaggio e varo per il travel lift, nel quadro degli interventi di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del Porto Turistico dell'Acquasanta di Palermo, in corso di esecuzione da parte della società “Marina Villa Igiea S.p.a.”, pertanto il presente parere, si riferisce, esclusivamente, alla valutazione delle sole opere di realizzazione del pontile per la funzionalità del travel lift;

2. Valutazione di incidenza: si fa osservare che il Proponente ha citato l'allegato G(valutazione appropriata) del DPR 357/1997 per lo svolgimento della valutazione di incidenza, quando ha invece svolto la fase dello screening;

L'area di intervento risiede all'interno del porto e consiste in un pontile,realizzato in paret con elementi prefabbricati, per il camminamento del travel lift. La rierva naturale Monte Pellegrino e coincidente SIC ZSC ITA 20014, nella sua porzione meno rilevante da un punto di vista ambientale, presenta una appendice che si protende verso il centro abitato che, appare distante qualche centinaio di metri dal porticciolo, ma è separata da numerose strade e abitazioni. Per un intervento della tipologia di quello proposto, che non presenta impatti significativi e non interferisce direttamente con aree protette, non appare rilevante ai fini della valutazione ambientale la redazione di una valutazione di incidenza secondo quanto osservato ;

3. I percorsi dei mezzi di trasporto interferiscono con parte delle zone terrestri e marino costiere dell'area protetta Monte Pellegrino (ZSC ITA 20014);

In relazione al punto 3, si rileva che il Proponente affronta l'argomento dichiarando che “ In fase di realizzazione dell'opera, sono stati valutati i percorsi cantiere-cava, evitando di far passare gli autoveicoli pesanti dal centro cittadino, non incidendo così in maniera significativa sul traffico presente nella città di Palermo.Sono stati stabiliti tre possibili percorsi, uno per gli autoveicoli pesanti provenienti da Trapani (Autostrada Palermo - Mazara del Vallo) e due per i veicoli provenienti da Messina (Autostrada Palermo - Catania), che vengono di seguito riportati... ”;

Il Proponente ha esaminato gli impatti generati dai mezzi di cantiere sulle componenti rumore e atmosfera. Da quanto dichiarato e dalla documentazione prodotta e dalle planimetrie del SIC ITA 20014, non risultano impatti causati dai mezzi pesanti per le attività di cantiere, sulle aree protette ma esclusivamente la percorrenza di detti mezzi sulla viabilità locale ed esclusivamente per la durata del cantiere, previsto in mesi sei. Le specie e gli habitat presenti nell'appendice del SIC ITA 20014, che tra l'altro risulta molto vicino alla presente arteria stradale, non appaiono compromessi dal passaggio di mezzi pesanti per un periodo molto limitato;

Nel quadro prescrittivo sono state comunque prese adeguate misure per il contenimento del traffico dei mezzi pesanti durante il cantiere: *"occorrerà instaurare una proficua collaborazione con gli Uffici Comunali di regolamentazione del traffico, per l'adozione, durante la fase di cantiere, di idonei percorsi ed orari per i mezzi pesanti, al fine di minimizzare i congestionamenti da traffico urbano ed extraurbano e con il SIC ITA 20014;*

4. Impatti su clima acustico e atmosfera con il vigente contesto locale

Il Proponente ha presentato documentazione relativa alle due componenti. In particolare sono state esaminate con appositi modellazioni, gli stati attuali di atmosfera e rumore, anche in relazione ai recettori sensibili, dalle quali si rileva che non si apprezzano variazioni significative tra la situazione di cantiere e quella attuale.

Nel quadro prescrittivo sono state comunque adottate misure cautelative di mitigazione: *"al fine di garantire i limiti di legge, dovranno essere installate apposite centraline in prossimità dei ricettori 3,4,6,8"*;

sono pervenute al MATTM – DVA, due note dal Comune di Palermo, richiesta di chiarimenti, prot. n. 178934 del 04/03/2016 e prot. n. 188261 del 08/03/2016, acquisite dalla CTVA con prot. n. 918 del 14/03/2016, nelle quali si evidenzia:

"...che l'oggetto della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA sembrerebbe non limitata alla realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio e varo di unità da diporto per mezzo di travel lift, come descritto nell'avvio di procedura in argomento, in considerazione che il materiale posto in consultazione è riferito al più ampio contesto del – "progetto di potenziamento, adeguamento e completamento delle infrastrutture del porto turistico dell'Acquasanta di Palermo, fattispecie che ricorre nel D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.allegato IV, punto 7, progetti di infrastrutture lettera a) porti turistici e da diporto, nonché progetti di intervento su porti esistenti";

data la localizzazione degli interventi, la complessità ambientale e paesaggistica del contesto di riferimento, il complesso della pianificazione e della programmazione di rango locale ed extralocale, la prossimità con la ZPS ITA 020014 Monte Pellegrino e il cumulo degli interventi previsti, in fase di realizzazione ed in fase di programmazione, in quanto non può essere escluso il riferimento all'inetra e inscindibile progettualità prevista per il Porto dell'Acquasanta",

VALUTATO che in relazione alla richiesta di chiarimenti, si rileva dalla documentazione asseverata, che il Proponente ha richiesto la procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA per la sola realizzazione delle opere in oggetto: *"realizzazione pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio nautico per mezzo travel lift, del porto turistico Acquasanta di Palermo"* e pertanto a tal fine la documentazione esaminata e valutata è riferibile esclusivamente alle suddette opere;

per tali tipologie di opere previste, ovvero la realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio nautico per mezzo travel lift del porto turistico, sono state considerate tutte le componenti relative alla programmazione e all'ambiente dell'area oggetto dell'intervento, eventualmente vincolando la realizzazione a misure contenute nel quadro prescrittivo;

Motivazione dell'intervento

CONSIDERATO che il progetto prevede la realizzazione di un pontile (pista prefabbricata amovibile) da realizzare con caratteristiche di prefabbricazione e di amovibilità, necessario per la creazione di un bacino di alaggio e varo per il travel lift;

come dichiarato dal Proponente, le motivazioni sono relative ad un maggiore tonnellaggio della flotta residente nel porto turistico, diversamente da quanto previsto inizialmente (7 anni prima);

Al fine di effettuare le operazioni di alaggio e varo delle unità da diporto anche di dimensioni medio-grandi (oltre 12 metri f.t.) e di ottimizzare la movimentazione delle unità più piccole, è stato previsto di fare ricorso ad un travel-lift e ad un fork lift ed è stata pertanto prevista la realizzazione di un bacino di alaggio in corrispondenza dell'angolo tra la banchina sud ed il molo di sottoflutto del porto Acquasanta.

Per ottenere il bacino di alaggio si richiede la realizzazione di un pennello della lunghezza di ml 26,00 e della larghezza di m. 2,80, radicato nel molo di sottoflutto e disposto parallelamente alla banchina di riva sud a distanza di m. 9,00 dalla stessa;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che l'Autorità Portuale di Palermo ha affidato in concessione alla società Marina Villa Igiea SpA, per la durata di anni 40 (a decorrere dal 19 dicembre 2006), una zona di demanio marittimo ubicata nel Comune di Palermo, località Acquasanta, della superficie complessiva di mq 84.830, di cui mq 38.767 di aree scoperte (banchine, pontili, piazzali e sistemazioni a verde), mq 2.952 di area scoperta da occupare con manufatti di facile rimozione (area di sedime dei prefabbricati) e mq 42.911 di specchio acqueo, allo scopo di realizzare gli interventi di potenziamento, adeguamento e completamento, nonché per la realizzazione dell'arredo urbano, del compendio demaniale marittimo denominato "Porto Acquasanta", al fine di effettuare una efficace ed economica gestione del compendio stesso (Atto di concessione demaniale del 29.12.2009 in notaio F. Salerno Cardillo, Rep. 13176, Raccolta n. 6242);

CONSIDERATO che il Proponente dichiara la conformità e la compatibilità delle opere in progetto con gli strumenti programmatori di seguito elencati:

- Piano Regolatore vigente per la città di Palermo è la Variante Generale adeguata alle prescrizioni dei decreti di approvazione D. Dir. n. 558 del 29.07.2002 e 127/DRU/02 dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente;
- PRP tuttora vigente in regime di salvaguardia, approvato con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 3307 del 05.02.1988 (l'opera, pur non essendo espressamente prevista nel piano stesso, è funzionalmente compatibile con le indicazioni dettate dal Piano, previsione del porto Turistico e Peschereccio dell'Acquasanta, in quanto attiene ad infrastrutture a servizio della nautica da diporto);
- Nuovo PRP, ancora non formalmente approvato, ma adottato dalla Autorità Portuale di Palermo, con Delibera del 19.12.2011;
- Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto, approvato con D.A. 69 dell'Assessorato Regionale del Turismo e delle Comunicazione e dei Trasporti del 25.06.2006

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che fra le soluzioni esaminate nel progetto è stata adottata quella basata sul criterio di limitare al massimo la mobilità a terra all'interno del porto e principalmente di evitare del tutto la realizzazione a mare di opere fisse, a tutto vantaggio dei costi e della flessibilità di utilizzazione dello specchio acqueo.

Gli interventi progettati non comportano alcuna variazione della configurazione generale del Porto dell'Acquasanta, né alcuna variazione strutturale delle opere esistenti.

Gli interventi sono essenzialmente costituiti, infatti, da opere di infrastrutturazione correlate alla specifica destinazione funzionale (manufatti ed attrezzature per l'alaggio, il varo e la movimentazione delle unità da diporto e dei mezzi nautici).

Consolidamento banchine : la banchina di riva Sud costituisce una delle due "piste" su cui marcia il travel-lift e pertanto è prevista la realizzazione di travi portanti supplementari disposte tra le coppie di

travi trasversali esistenti e la realizzazione di una apposita piastra in c.a. sostenuta dalle predette nuove travi, nonché la realizzazione della trave di bordo banchina e del cordolo che delimita il terrapieno

Infrastrutture ed attrezzature per alaggio e varo : la realizzazione del bacino di alaggio sarà effettuata mediante apposite opere a carattere provvisorio costituite da un pennello (di circa m. 26,0 x 2,80), disposto parallelamente all'estremità della banchina sud, in modo da creare con questa il bacino di alaggio vero e proprio, e dall'innalzamento del piano di calpestio della banchina sud in corrispondenza del pennello sopra citato, in modo da portarlo alla stessa quota delle suddette opere e del molo di sottoflutto (circa m. 0,70);

la realizzazione del pontile sarà effettuata come di seguito specificato:

- Realizzazione dello scanno di imbasamento del pontile con scogli di 1a e 2a categoria;
- Regolarizzazione e spianamento subacqueo del suddetto scanno da effettuare con pietrisco, in preparazione del piano di posa dei massi artificiali;
- Posa in opera di uno strato di geotessuto di tipo pesante in corrispondenza dei massi artificiali;
- Realizzazione di massi artificiali costituenti il pontile, che saranno realizzati in calcestruzzo e saranno costituiti da elementi affiancati con sagoma maschio-femmina di base e da elementi di sovrastruttura sovrastanti i primi;
- Realizzazione nel ciglio della banchina sud, in corrispondenza del bacino del travel-lift (in atto a m. + 1,30) di una trave in calcestruzzo armato della sezione di m 2,60x1,00 con l'estradosso alla stessa quota del Molo di sottoflutto e del pontile di cui al punto precedente (cioè a m. + 2,30);
- Realizzazione di un cancello scorrevole, con luce libera di passaggio di circa ml. 18, tra il Molo di sottoflutto ed il previsto bacino e adeguamento del cancello scorrevole esistente tra la banchina del suddetto Molo ed il piazzale della "colmata". Tali cancelli consentiranno il transito e l'operatività dei mezzi di sollevamento (travel-lift e fork-lift) ed il collegamento funzionale della banchina sud con il piazzale dell'area operativa destinata all'assistenza tecnica alle unità da diporto (c.d. "colmata");
- Realizzazione di una rampa carrabile in conglomerato cementizio per raccordare altimetricamente alla quota del molo di sottoflutto (+2,30), la banchina di riva sud, la cui quota di calpestio resta invariata (a parte la variazione dovuta alla piastra di consolidamento del solaio dell'impalcato che ne porta il piano di calpestio da + 1,30 a + 1,60 circa).

Ai fini della facile amovibilità dell'opera, gli elementi di base avranno dimensioni in pianta di m 2,80x2,00 ed altezza di m 7,00 e quindi un peso massimo per singolo elemento di circa 80 ton, che ne consente il salpamento con mezzi di sollevamento terrestri o marittimi di modesta portata e di comune reperimento. In ogni singolo elemento di base saranno inseriti n. 2 profilati HEM 300 (disposti verticalmente), collegati tra loro mediante due profilati HEM 300 disposti orizzontalmente, che saranno saldati ai primi creando così la connessione tra i vari elementi.

La realizzazione degli elementi di base sarà effettuata in opera utilizzando casseri metallici suddivisi internamente con paratie metalliche. In ogni elemento di base, oltre ai profilati metallici avanti descritti, saranno installati anche due tubi orizzontali in plastica pesante Φ 200 mm per consentire il passaggio delle funi metalliche o delle catene ai fini dell'imbracatura e movimentazione degli stessi.

La durata del cantiere è previsto in mesi 6 ed il costo delle opere da realizzare ammonta a circa Euro 442.549,74.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

CONSIDERATO che il Proponente ha effettuato una valutazione delle principali qualità ambientali del sito ed ha approfondito le seguenti componenti:

inquadramento geologico dell'area interessata dall'opera con riferimento alle caratteristiche litologiche, stratigrafiche e tettoniche della roccia in sito;

descrizione degli acquiferi eventualmente presenti e studio dei processi di degrado esistenti, quali l'intrusione di acque marine sotterranee nelle regioni costiere (inquinamento salino), le infiltrazioni di inquinanti, ecc. ;

descrizione del suolo in modo da valutare i possibili rischi di inquinamento, di riduzione della capacità d'uso, di erosione;

analisi dei rischi geologici al fine di un possibile un evento dannoso per l'opera e l'ambiente naturale, di origine geologica, innescato o meno dall'attività umana;

qualità dell'acqua di mare della darsena portuale, è stato valutato l'Indice TRIX del transetto DAP 01, posto prossimo alla darsena del Porto dell'Acquasanta, che attesta come lo stato trofico dell'area esaminata può considerarsi elevata;

Vincolistica – Aree natura 2000

Il Proponente ha individuato le aree tutelate ricadenti nel territorio limitrofo al porto Turistico considerando un'area più ampia rispetto a quella di intervento comprendente Monte Pellegrino;

In particolare, il territorio in questione è soggetto ai seguenti vincoli:

- Vincolo paesaggistico ai sensi della legge 490/99 ex legge 431/85, riguardante i territori coperti da foreste e boschi;
- Vincolo paesaggistico ai sensi della legge 490/99 ex legge 431/85, riguardante i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla battigia;
- Vincolo paesaggistico ai sensi della legge 490/99 ex legge 431/85, riguardante i fiumi, i torrenti e i corsi d'acqua e la relative sponde per una fascia di 150 metri ciascuna;
- Vincolo territoriale ai sensi della L.R. 78/76 art. 15 lett.a – Fascia costiera 150 m;
- Vincolo territoriale individuato ai sensi del R.D. n. 3267/23, riguardante le perimetrazioni dei vincoli idrogeologici;
- Riserva Naturale Orientata Monte Pellegrino;
- Sito Rete Natura 2000 ai sensi della direttiva Habitat (92/43/CEE): SIC ITA020014 Monte Pellegrino.

Valutazione di incidenza per il SIC SIC ITA 20014 Monte Pellegrino

Il progetto non ricade all'interno di aree protette ma il Proponente ha effettuato una valutazione di incidenza ai sensi dell'art.10, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e smi, in quanto l'area di intervento si trova ad una distanza di circa 300m dall'area SIC;

Per effettuare una valutazione dell'Area SIC interessata, è stata analizzata la relativa Scheda Natura 2000, che contiene le tabelle descrittive dell'emergenze naturalistiche presenti all'interno del SIC, relative in particolare a: Tipi di habitat allegato I e relativa valutazione del sito, Uccelli migratori abituali non elencati nell'allegato 1 della Direttiva 79/409/CEE, Uccelli migratori abituali non elencati nell'allegato I della Direttiva 79/409/CEE, Piante elencate nell'allegato II della Direttiva 79/409/EEC, altre specie importanti di flora e fauna; tra le specie presenti si ricorda il falco peregrinus, l'hieraaetus fasciatus ed il neophron percnopterus;

SIC "Monte Pellegrino" comprende il promontorio Monte Pellegrino, che chiude ad ovest il golfo di Palermo, ed una piccola area marina (1%)

Atmosfera

Il Proponente affronta l'argomento della diffusione di inquinanti prodotti dal traffico veicolare con l'uso di un software specialistico, il SOUNDPLAN 6.3, che utilizza il codice di calcolo MISKAM 4.2, valutando la diffusione degli inquinanti nella zona circostante alla struttura portuale nelle differenti situazioni attuale, di cantiere e di progetto. Nella simulazione gli inquinanti scelti come indicatori della qualità dell'aria sono stati: il monossido di carbonio CO, gli ossidi di azoto NOx e il particolato fine PM10.

Per i tre inquinanti considerati, non si apprezzano variazioni significative tra la situazione di cantiere e quella attuale.

Rumore

Dichiarata l'assenza di una zonizzazione acustica nel comune di Palermo, secondo le direttive del D.P.C.M. 14 Novembre 1997 pubblicato nella GU. 1° dicembre 1997 n. 280, e secondo la tabella 2 del D.P.R. 30 Marzo 2004 n. 142 le aree oggetto di studio possono essere classificate come CLASSE IV (area di intensa attività umana).

La modellazione è stata effettuata tramite il SOUNDPLAN 6.3 utilizzando il Modello Digitale del Terreno (DGM) del sito oggetto di studio e sono state analizzate la situazione attuale (considerate come fonti di emissioni rumorose il traffico veicolare sulle strade prossime al porto dell'Acquasanta) e la situazione di cantiere (presa in esame l'area oggetto di studio durante la fase di realizzazione delle opere previste in progetto. Oltre alle emissioni di rumore considerate nella situazione attuale vengono inoltre considerate le emissioni di rumore conseguenti alle attività di cantiere. Il flusso veicolare, inoltre, è differente rispetto a quello relativo allo stato attuale a causa del flusso di veicoli pesanti che partono e si dirigono verso l'area di cantiere; sono stati analizzati diversi scenari per il flusso dei mezzi pesanti per provenienze dalla direzione Trapani e per quelli provenienti da Messina e dal risultato delle relative mappe del clima acustico, elaborate su base oraria, si rileva che presenza del cantiere non appare alterare il clima acustico locale in corrispondenza della zona residenziale, ma solamente all'interno dell'area di cantiere e del porto dell'Acquasanta;

Per le situazioni esaminate, è stato determinato il livello acustico in corrispondenza di sette ricettori sensibili, considerando quindi scuole, edifici religiosi e le abitazioni prossime all'area di cantiere.

VALUTATO che lo Studio Preliminare Ambientale presenta un livello adeguato di informazioni e le motivazioni per realizzare l'intervento appaiono congrue con le finalità del porto turistico;

Il progetto si colloca all'interno di porto turistico esistente, a ridosso di un'area fortemente urbanizzata, caratterizzata dalla borgata dell'Acquasanta, e a Nord dell'area industriale dei Cantieri Navali di Palermo;

Le opere di progetto non sono rilevanti ai fini ambientali, trattandosi di opere amovibili realizzate in darsena portuale esistente e sono riconducibili alla realizzazione di un pontile rimovibile ma imbasato sul fondo, che corre parallelo alla preesistente banchina, la cui realizzazione consentirà ad un travel lift di circa 200 ton, di effettuare alaggi e vari di imbarcazioni da diporto nautico;

da quanto rilevato nella documentazione presentata dal Proponente, rispetto allo stato attuale, le situazioni di cantiere provocano alterazioni delle quantità di inquinanti in atmosfera molto ridotte e comunque in nessuno degli scenari analizzati si sono mai calcolati valori massimi di inquinanti superiori al valore limite ammesso dalla normativa;

non si ritiene che l'opera prevista, di consistenza limitata, sia in grado di produrre peggioramento della qualità dell'aria nella fase di esercizio. Le emissioni, derivanti dagli automezzi per la realizzazione dell'opera, devono essere considerate solo nella fase di cantiere, di durata limitata e transitorie e, comunque, nel quadro prescrittivo, sono state adottate misure cautelative per contenere al massimo l'immissione di ulteriori inquinanti derivanti dagli automezzi;

tra l'altro, gli interventi per il contenimento delle polveri da parte degli automezzi durante la fase di cantiere, sono facilmente mitigabili con misure prescrittive, tenuto conto che l'intervento è all'interno dell'area portuale e circoscritto;

per quanto riguarda eventuali ricettori, si segnala, data la presenza di tessuto urbano nelle immediate vicinanze del Porto, dovranno essere messi in atto gli accorgimenti ed attenzioni affinché possano essere minimizzati gli impatti relativi alla componente clima acustico;

per quanto riguarda la componente rumore, si segnala che, benché l'intervento sia ubicato all'interno di una realtà portuale esistente, l'immissione di rumore nella fase di cantiere, dovuto principalmente alla movimentazione dei mezzi per il trasporto dei materiali e la realizzazione dell'opera, anche in base ai risultati delle modellazioni, può assumere delle criticità in adiacenza ad alcuni recettori (3,4,6 e 8) data la prossimità del porto con il tessuto urbano. A tal fine il quadro prescrittivo obbliga il Proponente ad effettuare i monitoraggi per la componente in adiacenza ai recettori individuati, al fine di garantire, solo durante la fase di cantiere, il rispetto dei limiti di legge e la migliore gestione del cantiere;

Per quanto riguarda le componenti naturali, l'intervento è localizzato all'interno del bacino portuale, ove non sono presenti flora e fauna di interesse naturalistico e non sono state rilevate particolari criticità ambientali in ragione della tipologia e dimensione dell'opera da realizzare, per cui si ritiene che gli interventi previsti non potranno in alcun modo interferire con gli habitat, la flora e la vegetazione presenti nel SIC ITA 20014, anche in considerazione del fatto che, malgrado la distanza dal SIC 20014 sia modesta, l'area del porto turistico ove si dovranno realizzare le opere risulta separata dall'area protetta da un'area intensamente urbanizzata ed infrastrutturata;

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

ESPRIME

parere favorevole alla esclusione dal procedimento di V.I.A. per il Progetto "realizzazione di un pontile prefabbricato ed amovibile necessario per la definizione di un bacino di alaggio nautico per mezzo travel lift". ai sensi dell'art.20 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., con le seguenti prescrizioni:

Numero prescrizione 1	
Macrofase	CORSO D'OPERA
Fase	4. Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali/gestionali
Oggetto della prescrizione	Durante la fase di cantiere, il Proponente deve adottare gli accorgimenti logistici ed operativi al fine della migliore conduzione delle attività di cantiere. Tra gli altri dovranno essere rispettati il posizionamento delle infrastrutture cantieristiche e dello stoccaggio di materiali in aree di minore accessibilità visiva o schermate se necessario, il capitolato d'appalto delle opere deve prevedere tutti gli accorgimenti necessari per il contenimento delle polveri da cantiere al fine di mitigare i relativi impatti, come la delimitazione delle aree di cantiere con pannelli alti che frenino il movimento delle polveri per effetto del vento, limitando la dispersione delle stesse in ambienti esterni al cantiere, gli accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, quali la bagnatura della pista del cantiere, la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade.

Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'inizio dei lavori
Ente vigilante	ARPAS
Enti coinvolti	ARPAS

Numero prescrizione 2	
Macrofase	CORSO D'OPERA
Fase	4. Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Componente atmosfera
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà instaurare una proficua collaborazione con gli Uffici Comunali di regolamentazione del traffico, per l'adozione, durante la fase di cantiere, di idonei percorsi ed orari per i mezzi pesanti, al fine di minimizzare i congestionamenti da traffico urbano ed extraurbano, anche in relazione alla vicinanza del SIC ITA 20014.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fine lavori
Ente vigilante	ARPAS
Enti coinvolti	ARPAS

Numero prescrizione 3	
Macrofase	CORSO D'OPERA
Fase	4. Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Componente rumore -- Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	Al fine di garantire il rispetto dei limiti di legge, il Proponente dovrà, con spese a suo carico, raccordarsi con l'ARPAS per la predisposizione ed installazione di apposite centraline per il rilevamento delle emissioni acustiche in prossimità dei ricettori 3 - 4 - 6 - 8.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'inizio dei lavori
Ente vigilante	ARPAS
Enti coinvolti	ARPAS

Numero prescrizione 4	
Macrofase	CORSO D'OPERA
Fase	4. Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Componente ambiente marino
Oggetto della prescrizione	Al fine di contenere al massimo la dispersione di inquinanti in mare, le aree di cantiere dovranno prevedere la canalizzazione e la raccolta delle acque.

Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'inizio dei lavori
Ente vigilante	ARPAS
Enti coinvolti	ARPAS

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

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

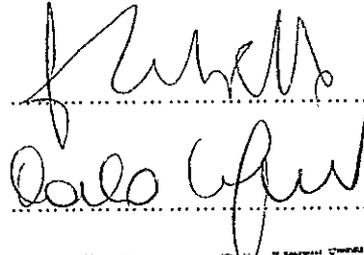
Arch. Giuseppe Chiriatti

[Handwritten signatures and initials corresponding to the list of names on the left, including Monteforte Specchi, Caruso, Bordone, Stagno d'Alcontres, Campilongo, Altieri, Amadio, Baldoni, Bernocchi, Bonino, Borgia, Bosetti, Calzolari, Castelgrande, and Chiriatti.]

ASSENTE
ASSENTE

[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the page number.]

Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli

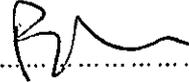
ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

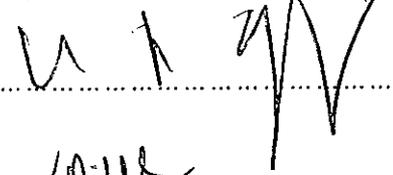
Dott. Federico Crescenzi



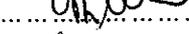
Prof.ssa Barbara Santa De Donno



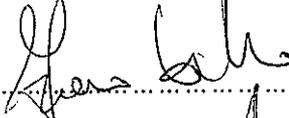
Cons. Marco De Giorgi



Ing. Chiara Di Mambro



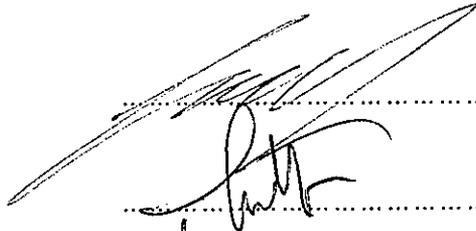
Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa

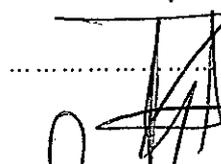


Arch. Antonio Gatto

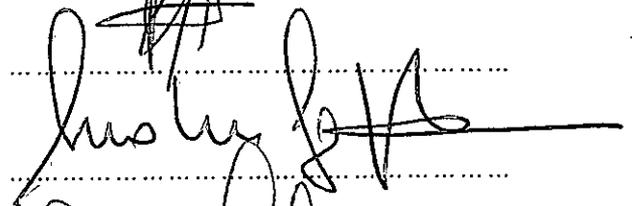


Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

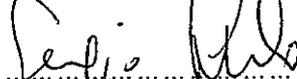
Prof. Antonio Grimaldi



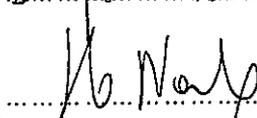
Ing. Despoina Karniadaki



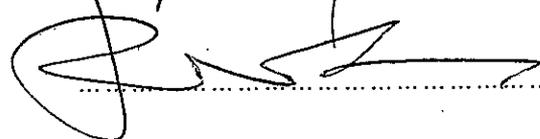
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

F. Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Eleni Papaleudi

Arch. Eleni Papaleudi Melis

Mauro Patti

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco

V. Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani