



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

Codice procedura: 1576

Classifica: TP 23 VAS 01

Autorità Procedente: Comune di Valderice

Proponente: Comune di Valderice

Procedimento: Parere ex art. 12 del Codice dell'Ambiente -

OGGETTO: “VARIANTE AL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI BONAGIA -LAVORI DI POTENZIAMENTO DELLE OPERE MARITTIME ESISTENTI AI FINI DELLA MESSA IN SICUREZZA (EX.ART. 5 L.R. 21/98)

PARERE predisposto sulla base della documentazione e delle informazioni che sono state fornite dal servizio 1 del Dipartimento Regionale Ambiente Regione Siciliana e contenute sul nuovo portale regionale.

PARERE COMMISSIONE T.S. n.81 del 23/03/2022

VISTA la Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

VISTA la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

VISTA la Direttiva 2009/147/UE concernente la conservazione degli uccelli selvatici;

VISTO il D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 di attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche e s.m.i.;

VISTO il D.A. 30 marzo 2007 “Prime disposizioni d'urgenza relative alle modalità di svolgimento della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5, comma 5, del D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 e s.m.i.”;

VISTO l'art. 1, comma 3, della L.R. n. 13/07 e l'art. 4 del D.A. n. 245/GAB del 22 ottobre 2007, i quali dispongono che la procedura di valutazione di incidenza è di competenza dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente;

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii. ed in particolare **LETTO** l'articolo 6, comma 3: “*Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento*” ed il successivo comma 3-bis: “*L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente*”;

VISTA la Legge Regionale 3 maggio 2001, n. 6, articolo 91 e s.m.i. recante norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale;



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

VISTA la Legge Regionale 7 maggio 2015, n. 9: “Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2015. Legge di stabilità regionale”, ed in particolare l'articolo 91 recante “Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale”;

VISTO il Decreto del Presidente della Regione n. 23 del 8 Luglio 2014, concernente il “Regolamento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e programmi nel territorio della Regione Siciliana”;

VISTA la Delibera di Giunta 26/02/2015, n. 48 concernente “Competenze in materia di rilascio dei provvedimenti di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA)”, che individua l'Assessorato Regionale del territorio e dell'Ambiente Autorità Unica Ambientale, con l'eccezione dell'emanazione dei provvedimenti conclusivi relativi alle istruttorie di cui all'art. 1, comma 6, della L.R. 09/01/2013, n. 3;

VISTO l'atto di indirizzo assessoriale n. 1484/Gab dell'11 marzo 2015 e ss.mm.ii.;

VISTA la nota prot. n. 12333 del 16/03/2015 con la quale il Dirigente Generale del Dipartimento dell'Ambiente impartisce le disposizioni operative in attuazione della Delibera di Giunta n. 48 del 26/02/2015;

VISTA la Delibera di Giunta regionale 21/07/2015 n. 189 concernente: “Commissione Regionale per le Autorizzazioni Ambientali di cui all'art. 91 della Legge Regionale 7 maggio 2015, n. 9 - Criteri per la costituzione-approvazione”, con la quale la Giunta Regionale, in conformità alla proposta dell'Assessore Regionale per il Territorio e l'Ambiente, di cui alla nota n. 4648 del 13/07/2015 (Allegato “A” alla delibera), ha approvato i criteri per la costituzione della citata Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 207/GAB del 17/05/2016 di istituzione della Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, applicativo dell'art. 91 della L.R. 7 maggio 2015 n. 9, così come integrato dall'art. 44 della L.R. 17 marzo n. 3 e dei criteri fissati dalla Giunta Regionale con Delibera n. 189 del 21 luglio 2015;

VISTO il D.A. n. 265/GAB del 15.12.2021, che disciplina il funzionamento della CTS;

VISTO il D.A. n. 311/GAB del 23 luglio 2019, con il quale si è preso atto delle dimissioni dei precedenti componenti della Commissione Tecnica Specialistica (C.T.S.) e contestualmente sono stati nominati il Presidente e gli altri componenti della C.T.S.;

VISTO il D.A. n. 318/GAB del 31 luglio 2019 di ricomposizione del Nucleo di coordinamento e di nomina del vicepresidente;

VISTO il D.A. n. 414/GAB del 19 dicembre 2019 di nomina di n. 4 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti;

VISTO il D.A. n. 285/GAB del 3 novembre 2020, di nomina del Segretario della CTS;

VISTO il D.A. n. 19/GAB del 29 gennaio 2021 di nomina di nn. 5 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti o dimissionari, di integrazione del Nucleo di coordinamento e di nomina del nuovo vicepresidente;

VISTO il D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021 che regola il funzionamento di C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale che ha sostituito il D.A. n. 57/GAB del 28 febbraio 2020, pertanto abrogato;



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

VISTO il D.A. n. 273/GAB del 29 dicembre 2021 di nomina di nn.30 componenti ad integrazione dei membri già nominati di CTS e di nomina di ulteriori due membri del nucleo di coordinamento;

RILEVATO che con DDG n. 195 del 26/3/2020 l'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente della Regione Siciliana ha approvato il Protocollo d'intesa con ARPA Sicilia, che prevede l'affidamento all'istituto delle verifiche di ottemperanza dei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza regionale relative alle componenti: atmosfera; ambiente idrico (limitatamente agli aspetti qualitativi); suolo e sottosuolo; radiazioni ionizzanti e non; rumore e vibrazione;

LETTO il citato protocollo d'intesa e le allegate Linee-guida;

VISTA la nota prot. ARTA del 22/11/2010 n. 72534, con la quale il Comune di Valderice n.q. di Autorità procedente trasmetteva su supporto cartaceo, per la VAS, il Rapporto Preliminare Ambientale, comprensivo della valutazione d'incidenza di cui all'art.10 comma 3. Del D.L.gs 4/2008 ha chiesto l'attivazione delle procedura in oggetto della proposta di *“Istanza di esclusione di attivazione della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS, di cui agli artt. da 13 a 18 del d.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii per il Piano di Lottizzazione ricadente in Z.T.O. C.3.1 – presentato dalla ditta Di Bartolo Costruzioni s.r.l. – C/da Cuti-Bevaio Merla, F.58 p.lle n. 1443 – 1444.*

VISTA la nota assunta all'ARTA prot.n.43780 del 11/06/2009, con la quale l'AP comunica al servizio 2 VIA/VAS, l'inizio delle rilevazioni e degli studi per la redazione dello studio di Impatto Ambientale relativo al progetto dei lavori di completamento del porto di Bonagia, ai sensi dell'art.30 della Legge n.62 del 18/04/2005, chiedendo, un parere in merito alle informazioni che devono essere contenute nello SIA e che vengano coinvolti nel relativo iter, nell'avvio del procedimento, le autorità competenti;

VISTA la nota prot. ARTA n.78946 del 21/10/2009, con la quale il servizio 2, invita il Comune di Valderice nella qualità di AP a volere trasmettere, copia del RAP secondo quanto disposto dall'art.13 del D.L.gs 152/06 e s.m.i., precisando che successivamente verrà concordato l'elenco dei SCMA, cui inoltrare il predetto RPA, comunicando inoltre che essendo presente nell'area portuale, il sito di S.I.C. ITA 010025, denominato *“Fondali del Golfo di Custonaci”*, dovrà essere espletata la procedura di Valutazione d'Incidenza (ex art.5 DPR 357/97 e s.m.i.e secondo quanto disposto dall'art.10 comma 3 del D.L.gs 152/06 e s.m.i.);

VISTA la nota prot. ARTA n. 72534 del 22/11/2010, con la quale l'AP trasmette al servizio 2 del DRA il RPA e la Valutazione d'Incidenza;

VISTA la nota prot. n.4013 del 21/01/2011, con la quale il servizio 1 VAS-VIA, comunica al Comune di Valderice, di non avere ottemperato alle richieste contenute nella nota n. 78946 del 21/10/2009 e nel ribadire i contenuti della citata nota, porta a conoscenza dell'intervenuta modifica al quadro normativo in materia di valutazione ambientale con il D.L.gs. 128/2010;

VISTA la nota assunta al protocollo ARTA col n. 17278 del 23/03/2011, con la quale il Comune di Valderice chiede all'Autorità del Porto di Bonagia, l'attestazione delle condizioni di rischio per la sicurezza della navigazione e dell'approdo dei natanti del porto di Bonagia ai sensi dell'art. 5 della L.R. n.21 del 02/09/1998 al fine di essere autorizzato dall'ARTA a redigere perizia di somma urgente per la messa in sicurezza del Porto;

VISTO il verbale 04/07/2012, con il quale il DRA, a seguito della riunione convocata con nota prot. n. 36632 del 21.06.2012, in merito alle problematiche connesse al Porto di Bonagia condivide che sia l'Amministrazione Comunale di Valderice l'Ente Proponente del procedimento ex art.5 L.R. n. 21/98,



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

coinvolgendo il Genio Civile di Trapani per il rilascio del parere previsto ai sensi dell'art 13 della L.64/74 e richiedendo l'attivazione della procedura VIA/VAS ai sensi del D.L.gs. 152/06 e s.i.;

VISTA la nota assunta all'ARTA prot. n. 67051 del 05/12/2012, con la quale il Comune di Valderice nella qualità di AP, chiede l'attivazione della procedura VIA/VAS ai sensi del D.L.gs. 152/06 e s.m.i. e per la //valutazione d'incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, del progetto dei lavori di potenziamento delle opere marittime esistenti, ai fini della messa in sicurezza ai sensi dell'art.5 della L.R. n. 21/98 del Porto di Bonagia e trasmette ad integrazione del progetto già inviato al servizio 5- Demanio Marittimo, con nota n.35103 del 14/06/2012:

- Verbale dell'incontro del 04/07/2012;
- Nota del servizio 5 Demanio Marittimo prot.n.35103 del 14/06/2012;
- Pubblicazione avviso su periodico Edilservice;
- Studio d'Impatto Ambientale;
- Studio di Valutazione d'Incidenza;
- Sintesi non Tecnica.

VISTA la nota prot.n.29548 del 02/07/2013, con la quale il DRA servizio 1, comunica all'U.O.S1.1 del DRA che risulta attivata la procedura da Comune di Valderice con nota prot. n. 67051 del 5/12/2012;

VISTA la nota prot. ARTA n.37461 del 05.09.2013, con la quale il servizio 1, con riferimento a nota n. 29548 del 02.07.2013 dell'U.O. S1.3 del DRA, in ordine al progetto indicato in oggetto fa emergere che:

- L'U.O. 2.4 del servizio 2 del DRU con nota n. 13703 del 25/06/2013, riferisce: " *considerato che il progetto...si pone in variante sia la piano regolatore del porto che allo strumento urbanistico generale vigente...* ";
- L'Amministrazione Comunale di Valderice con propria nota n.840 del 16/01/2012, acquisita al prot. ARTA n.24557 del 24/04/2013, riferisce: "...che il Comune di Valderice ha redatto variante al Piano Regolatore Portuale nonché il progetto definitivo per la messa in sicurezza del Porto turistico di Bonagia...";
- Il Consiglio Comunale di Valderice con propria delibera n.114 del 15.12.2011 ha espresso: "ai sensi e per gli effetti dell'art.5 della L.R. n. 21 del 02.09.1998, *parere favorevole sul progetto definitivo di potenziamento delle opere marittime esistenti per la messa in sicurezza del porto e sulla correlata variante al Piano Regolatore Portuale redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Sicilia-Calabria Ufficio 4;*
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Sicilia – Calabria Ufficio 4, con propria nota n.27893 del 28/10/2011 indirizzata al Sindaco del Comune di Valderice trasmette il progetto definitivo e la variante al Piano Regolatore Portuale per la messa in sicurezza del porto ai sensi dell'art. 5 della L.R. 21/98.

Pertanto è dato presumere che il progetto in esame, in quanto in variante sia al Piano Regolatore del porto che allo strumento urbanistico generale vigente, rientra nel campo di applicazione dell'art. 6, comma 2, lett. "b" del D.L.gs. 152/06 e s.m.i., in considerazione, anche, della presenza del SIC ITA 010025 denominato "Fondali del Golfo di Custonaci".

A tal fine conferma e replica i contenuti di cui alle note: 4013 del 31/01/2011 e 78946 del 21/10/2009, assoggettando la variante "de quo" a procedura VAS invitando L'AP ad inoltrare il RPA ai sensi della art.13, comma 1 del D.L.gs 152/06 e s.m.i. ;

VISTA la nota prot. ARTA n. 18799 del 17.09.2013, con la quale il servizio 2, in riscontro alla nota assunta al prot. ARTA n. 17490 del 30/08/2013 degli atti integrativi trasmessi dal Comune di Valderice con nota prot. n.



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

13703 del 25/06/2013, fa presente che per le considerazioni già espresse nella citata nota n. 13703/13 e in relazione alla nota del srv.1 VAS/VIA prot.37461 del 05.09.2013, si ribadisce che non si potrà procedere all'istruttoria della pratica di che trattasi fin tanto che non sia stata acquisita la valutazione ambientale e gli esiti riguardanti la valutazione di incidenza;

VISTA la nota prot. 40116 del 24.09.2013, con la quale, il serv.5, nel ribadire il contenuto della nota prot.n. 27520 del 17.06.2013, comunica che il parere del Genio Civile di Trapani, è stato espresso esclusivamente ai sensi dell'art. 13 dell L.64/74 e non anche ai sensi dell'art.12 reg. C..N. ;

VISTA la nota assunta la prot. ARTA n. 43264 del 18.10.2013, con la quale il Comune di Valderice, trasmette il RPA per l'avvio della fase di consultazione;

VISTA la nota assunta la prot. ARTA n. 50896 del 27/11/2013, con la quale l'AP sollecita la definizione della procedura VAS, al fine di non perdere il finanziamento accordato dal Patto Territoriale Trapani nord- APQ Sviluppo Locale del 31/03/2003 per un importo di € 54.681.025,89;

VISTA la nota prot. n. 53443 del 10.12.2013, con la quale il serv.1 VAS/VIA, nel precisare che Codesta AP, non ha dato seguito a quanto più volte richiesto, in ultimo con nota n.37461 del 05.09.2013, ovvero la trasmissione di un RPA redatto ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.L.vo 152/06 e s.m.i., in quanto dalla documentazione presentata emerge che la tipologia degli interventi interessa anche il complesso di opere pubbliche sia di tipo funzionale che di tipo infrastrutturale, come ad esempio collegamenti stradali, impianti, corpi di servizio parcheggi, il cui iter procedurale sarebbe quello previsto dall'art. 13.Pertanto chiede a Codesta Amministrazione Comunale di fare chiarezza in merito alla tipologia di interventi cui dare riscontro, rammentando che, in ogni caso, sia per l'art.12 che per l'art.13 si dovrà procedere alla valutazione di incidenza in quanto il bacino portuale rientra all'interno del SIC 010025 "Fondali del Golfo di Custonaci" caratterizzato dalla presenza della "*Posidonia Oceanica*";

VISTA la nota prot. n. 53445 del 10.12.2013, con la quale il serv.1, trasmette al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la nota prot. N. 37641 del 05.09.2013 restituita con la seguente motivazione" destinatario sconosciuto";

VISTA la nota assunta al prot. ARTA n 55413 del 18.12.2013, con la quale l'AP, in riscontro alla nota prot. 53443 del 10.12.2013 del serv.1, precisa che le opere portuali di messa in sicurezza, riguardano esclusivamente il completamento e la realizzazione dei due moli, al fine di proteggere le imbarcazioni, ormeggiate all'interno dello specchio d'acqueo dalle condizioni meteo avverse, infatti da un attenta lettura del parere della Soprintendenza ai BB.CC.AA di Trapani (autorizzazione n.808 del 1.02.2013), si ravvisa che l'autorizzazione ha riguardato le sole opere di messa in sicurezza, escludendo esplicitamente i servizi , arredi ecc...che sebbene inseriti debbano essere sottoposti a nuova autorizzazione. Per le argomentazioni sopra espresse chiede la non assoggettabilità della procedura a VAS e nel caso di non accoglimento della procedura di esclusione, si richiede, l'immediato avvio dell'attivazione connessa all'art.12 del D.L.gs 152/06 e s.m.i., utilizzando la documentazione prodotta il 26.09.2013 con nota prot. n. 25967;

VISTA la nota assunta al prot. ARTA n. 1239 del 13.01.2014, con la quale l'AP ad integrazione e sostituzione trasmette i seguenti elaborati:

- RPA ai sensi dell'art.12 comma1 del D.Lgs.152/06 e s.m.i. aggiornato al 09.01.2014;
- Tav.3.2 Plan. Gen
- Tav.4.3.2;



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

- Tav 3.3;
- Tav.4.3;
- Tav.3.4.

VISTA la nota prot. n. 5336 del 06.02.2014, con la quale il serv.1/DRA, comunica al Dirigente dell'U.O. S.1.6./DRA che per la valutazione di incidenza, è possibile esaminare la documentazione progettuale di seguito elencata:

- Rapporto Preliminare;
- Documentazione progettuale;
- Studio di Incidenza Ambientale.

VISTA la nota prot. n.5585 del 07.02.2014, con la quale il serv.1/DRA, ha avviato la fase di consultazioni chiamando i seguenti Soggetti Competenti in Materia Ambientale (S.C.M.A.) alla pronuncia del relativo parere di competenza (ex art.12 comma 2 del D.L.gs. 3/4/2006, del D.lgs..152/06 e s. m. i.) entro 30 gg a decorrere dal 12.02.2014, data di pubblicazione della documentazione sul sito del "sistema Informativo delle V.I.A., V.A.S. e V.I." 8Si-VVI) dell'ARTA:

Dipartimento Regionale dell'Ambiente- Servizio 2 ,3,4,5,6,7
Comando del Corpo Forestale di Trapani
Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Dipartimento Regionale dell'Energia
Dipartimento Regionale delle Infrastrutture della Mobilità e dei trasporti
Dipartimento Regionale Tecnico
Dipartimento Regionale dell'Agricoltura
Dipartimento Regionale della Pesca
Dipartimento Azienda Forestale Demaniali
Dipartimento Regionale delle Attività Produttive
Dipartimento Regionale Turismo dello Sport e Spettacolo
Provincia Regionale di Trapani
Ufficio del Genio Civile di Trapani
Soprintendenza BB. CC. AA di Trapani
Dipartimento della Protezione Civile
Dipartimento Regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
Soprintendenza del mare di Trapani;
ASP Trapani
-Consorzio di Bonifica di Trapani;
ATO idrico di Trapani;
Capitaneria di Porto di Trapani;
Dipartimento per le Attività Sanitarie e Osservatorio Epidemiologico
Comune di Valderice per la gestione rifiuti;
Comune di Custonaci;
Comune di Busetto Palizzolo;
Comune di Erice;
INU Istituto Nazionale di Urbanistica. Sezione Sicilia

VISTA la nota prot. n. 10847 del 10.03.2014, con la quale il serv.6/DRA, comunica al serv1/DRA che non può esprimere nessun parere, in quanto la documentazione presente nel portale Si-VVI, non contiene né il RPA né il questionario;



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

VISTA la nota prot. n. 16144 del 08.04.2014, con la quale il Serv1/DRA, trasmette al Comune di Valderice i seguenti pareri pervenuti dai SCMA:

- Dipartimento Regionale Tecnico;
- Dipartimento della Protezione civile;
- ARPA Trapani;
- Dipartimento Regionale Ambiente-Servizio 4.

VISTA la nota prot. n. 6378 del 09.04.2014, con la quale il Serv. Sviluppo Locale Dipartimento della Programmazione, comunica che il soggetto responsabile del Patto Territoriale Trapani Nord con nota n.002/14/u del 31.03.2013 ha espresso il proprio parere favorevole alla proroga richiesta dal Comune di Valderice, e ha invitato a fornire assicurazioni circa la conformità dell'intervento;

VISTA la nota prot. n. 8118 del 08.05.2014, con la quale il Serv.1/DRA, comunica all'AP che il soggetto Responsabile del Patto nella nota prot.n.005/14/u del 23.04.2014, nel prendere atto di quanto comunicato ribadisce che la verifica di conformità dell'intervento rientra nella responsabilità di Codesto comune e del Soggetto Responsabile del Patto con la condivisione del Ministero dello Sviluppo Economico;

VISTA la nota prot.n. 45347 del 06.10.2014, con la quale il Serv.1/DRA, trasmette al Comune di Valderice il parere della Soprintendenza;

VISTA la nota prot.n.32454 del 17.05.2016, con la quale il Serv.1/DRA, comunica al Comune di Valderice che al fine di procedere con una Valutazione di Incidenza coerente con la direttiva Habitat e al fine di completare la procedura VAS, occorre sottoporre al serv.1VAS/VIA la rimodulazione del progetto, secondo le direttive riportate nella suddetta nota e con le misure di mitigazione che deciderà di adottare, al fine di sottoporre al giudizio di condivisione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

VISTA la nota assunta al prot. ARTA n. 51469 del 03.09.2020, con la quale il Comune di Valderice chiede al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, se alla luce delle recenti innovazioni normative, (art.1e 14 della L. 9 Luglio 2015, n.114) la procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto non sia da ricomprendere tra le procedure di tipo statale, e se questa Amministrazione Municipale debba procedere affinché il progetto in oggetto debba essere presentato, quale nuova Autorità Competente al Ministero dell'Ambiente MATTM al fine di potere addivenire all'emissione di un provvedimento ambientale unico;

VISTA la nota prot. 74282 del 24.09.2020, con la quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in riscontro al quesito posto dal Comune di Valderice, rappresenta che è facoltà del Proponente valutare l'opportunità di ritirare o meno l'istanza in Regione ed avviare una procedura integrata VIA/VAS in sede statale, piuttosto che completare l'iter di VAS in Regione e successivamente presentare istanza di VIA al MATTM;

VISTA la nota prot.64815 del 24.09.2021, con la quale il Serv1/DRA, comunica al Servizio 3 e alla Segreteria della CTS, che a seguito della trasmissione di aggiornamento dello studio di incidenza ambientale, tenuto conto dello svolgimento della consultazione dei SCMA a suo tempo svolte ,si è proceduto altresì a migrare sul nuovo Portale la documentazione di Piano ed il rapporto ambientale, pertanto si chiede l'espressione del parere preventivo ex art.5 comma 7 del D.P.R. 357/97 e s.m.i. e art.2 del D.A. 30/03/2007;



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

VISTA la nota prot n. 32221 del 16.12.2021, con la quale il Comune di Valderice, trasmette al Serv.1/DRA, la relazione integrativa all'aggiornamento dello studio di incidenza ambientale;

PRESO ATTO della pubblicazione della documentazione sul sito *web* del Dipartimento regionale dell'ambiente (SI-VVI);

VISTA la nota prot.n. 14789 del 31.03.2014, con la quale il Serv. 4 /DRA, riporta che *tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento si ritiene necessaria una valutazione approfondita degli effetti che dovrà essere effettuata ai sensi dagli artt. 13 a 18 del D.L.gs.152/06 e s.m.i. ed integrata dalla valutazione di incidenza ambientale ai sensi dell'art.6 comma 2, lettera b), si ritiene necessario esaminare in modo più approfondito gli impatti significativi sull'ambiente diretti e indiretti, singoli, secondari cumulati, sinergici, a breve, medio e lungo termine, derivanti dalle fasi di cantiere e dall'esercizio delle opere previste nel PRP, sulle diverse componenti ambientali e con riferimento alle aree di particolare rilevanza ambientale e ai relativi habitat e specie di elevata valenza ecologica, e non solo limitati allo specchio acqueo strettamente interessato dall'intervento, prevedere misure per impedire, ridurre e compensare gli impatti negativi significativi; prevedere un piano di monitoraggio con l'individuazione di idonei indicatori per la valutazione e controllo degli impatti derivanti dal Piano;*

VISTA la nota assunta al protocollo ARTA. n. 6133 del 11.02.2014, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, chiede una sollecita risposta stante che i lavori finanziati dalla U.E. sono ormai prossimi alla scadenza, con conseguente perdita dell'impegno comunitario e danno erariale alla Regione Sicilia;

VISTA la nota assunta al protocollo ARTA n. 11106 del 11.03.2014, con la quale il Dipartimento della Protezione Civile, esprime parere favorevole di non assoggettabilità a VAS;

VISTA la nota assunta al protocollo ARTA n. 10012 del 05.03.2014, con la quale il Dipartimento Regionale Tecnico, esprime parere negativo alla non assoggettabilità a VAS;

VISTA la nota assunta al protocollo ARTA n.12034 del 17.03.2014, con la quale ARPA per quanto di competenza rappresenta quanto segue:

- *In merito al riutilizzo, ove compatibile, del materiale sabbioso-roccioso calcarenitico proveniente dalle attività di scavo dei fondali, così come dichiarato a pag. 131 dello Studio di impatto ambientale, sarà necessaria una indagine analitica sui materiali escavati. Ove previsto lo smaltimento dei materiali da conferire in discarica, dovranno essere effettuate le analisi tese alla caratterizzazione del rifiuto, anche al fine di definirne la compatibilità con la destinazione in discarica;*
- *in merito alla provenienza dei materiali lapidei utilizzati per realizzare le opere in progetto da reperire presso le cave ricadenti all'interno del territorio limitrofo, è necessario che si tratti di materiale "vergine" di cava non trattato;*
- *si sottolinea la necessità di effettuare un periodico monitoraggio (come menzionato a pag. 319 dello Studio ambientale) sulla matrice acqua e sui sedimenti durante le opere di cantiere e nella fase di post-operam, ciò al fine di conoscere i cambiamenti e gli eventuali impatti sull'ambiente derivanti dalla realizzazione delle opere oggetto di valutazione. Tutto ciò anche in considerazione del fatto che saranno mutate le condizioni di idro dinamismo dello specchio acqueo portuale, unitamente all'aumento del numero dei natanti;*
- *in merito al rumore generato dalle attività di cantiere, dovranno essere adottati gli opportuni sistemi di contenimento delle emissioni sonore come previsto dalle vigenti normative di settore;*



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

Infine, essendo l'area oggetto dell'intervento ricadente all'interno del SIC fondali del Golfo di Custonaci-ITA010025, dal momento che l'attuazione del progetto andrà ad interferire con l'ambiente naturale sottoposto a tutela, per tutto ciò si rimanda al parere del Servizio di competenza;

VISTA la nota assunta al protocollo ARTA n.13230 del 21.03.2014, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche-Sicilia-Calabria, precisa *che le osservazioni poste in essere con nota del 05/03/2014 n.8937 dal Dipartimento Tecnico Regionale non abbiano alcuna valenza, ma discendono solo da un insensato esame degli elaborati progettuali e che le opere previste in progetto sono tutte finalizzate al raggiungimento della sicurezza portuale in conformità a quanto previsto dall'art.5 della Legge 21/98;*

VISTA la nota protocollo n.30858 del 02/07/2014, con la quale il Serv.7/DRA, comunica al Serv.1/DRA *che la proposta di smaltimento dei reflui in pubblica fognatura provenienti dalla realizzazione della variante al P.R.P. di Bonagia proposto dal Comune di Valderice, possa essere assentita purchè si osservino i regolamenti emanati in materia dagli enti gestori delle pubbliche fognature. In merito alla proposta di smaltimento delle acque bianche mediante il riutilizzo delle stesse per l'irrigazione delle aree a verde, questa potrà avvenire escludendo tassativamente le acque provenienti dai piazzali appartenenti al distributore carburanti, per le quali si dispone il rispetto di quanto normato dal D.M. 12 giugno 2003, n. 185. Ritiene infine che in sede di rilascio da parte degli enti competenti delle autorizzazioni allo scarico dovrà essere presentata dal proponente apposita elaborazione cartografica indicante la localizzazione delle reti separate di smaltimento reflui e degli impianti di trattamento.*

VISTA la nota assunta al protocollo ARTA n.41427 del 12.09.2014, con la quale la Soprintendenza del Mare, autorizza i lavori in oggetto subordinati alle seguenti prescrizioni:

- *Preventivamente dovranno essere effettuate ricerche specifiche e finalizzate alla tutela dei beni culturali sommersi, con oneri a totale carico del committente ai sensi del T.U. Codice Beni Culturali, pertanto, si rende necessario avviare una preliminare indagine di tipo strumentale dei fondali con il supporto di Side Scan Sonar e/o Sub Bottom Profiler. Le indagini preliminari dovranno esser preventivamente concordate con la Soprintendenza del Mare, al fine di ottenere la mappatura completa dell'area marina interessata al progetto, comprendente un' congrua area di rispetto, allo scopo di verificare sul fondale l'eventuale presenza di target di interesse archeologico.*

A seguito delle indagini strumentali, qualora si dovessero riscontrare la presenza dei c.d. target, ritenuti di natura antropica, si dovranno avviare le necessarie indagini visive con l'ausilio del Remotely Operated Vehicle (ROV) o tramite immersioni tradizionali.

Tutti i dati acquisiti dovranno essere forniti nella loro interezza alla Soprintendenza del Mare; La comunicazione di inizio dei lavori dovrà pervenire alla scrivente Soprintendenza del Mare per le vie formali e con congruo anticipo (non meno di 15 giorni), così da consentire la necessaria programmazione dei funzionari che, qualora questo ufficio ne ravvisasse la necessità, avranno la facoltà di presenziare durante lo svolgimento dei lavori oggetto della presente. Resta fermo che le spese del suddetto personale dovranno gravare sulla committenza, ai sensi dell'art. 28 comma 4 del D.lgs. 42/04 e s.m.i.;

Qualora in fase cantiere siano individuate evidenze archeologiche o reperti, relitti e/o strutture subacquee di possibile interesse storico-artistico e/o etno-antropologico, nonchè emergenze di interesse naturalistico, dovrà essere data comunicazione a questa Soprintendenza per le verifiche di rito e dovranno essere consentite tutte le operazioni di documentazione, scavo ed eventuale recupero, con oneri a carico del committente, anche per quanto riguarda il rimborso delle spese di missione del personale dipendente, ai sensi dell'art. 28 comma 4 del D.L.gs. 42/2004;



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

Eventuali variazioni apportate al progetto che interessino l'ambiente sottomarino dovranno essere preventivamente autorizzate da questa Soprintendenza;

La presente autorizzazione attiene alla tutela dei Beni Culturali sommersi ed è espressa ai sensi dell'art. 21, comma 4, del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) e in virtù delle Leggi Regionali 1 agosto 1977 n. 80 e 29 dicembre 2003 n. 21, art. 28. Solo in tal senso e pertanto da intendersi il provvedimento reso.

Sono fatte salve le competenze degli altri Enti chiamati ad esprimere pareri, rilasciare nulla osta e/o autorizzazioni e resta fermo l'obbligo dell'osservanza e del rispetto d'ogni ulteriore e più restrittiva norma. In particolare si raccomanda che, laddove le opere oggetto della presente interessino aree occupate da praterie di Posidonia Oceanica, sia preventivamente ottenuta l'autorizzazione dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente per quanta di propria competenza.

VISTA la nota protocollo n. 74844 del 03.11.2021, con la quale il Serv.3/DRA, rappresenta al Serv.1/DRA, che non vi è corrispondenza rispetto alla richiesta di integrazioni, in quanto vengono esclusivamente descritte tre alternative progettuali, due delle quali non riferite ad elaborati progettuali precedentemente trasmessi, per le quali vengono riportate le incidenze sulla prateria di Posidonia oceanica, con una valutazione appropriata che tuttavia non descrive in modo dettagliato le condizioni dell'habitat prioritario interferito, né di eventuali altri popolamenti presenti, né dei sistemi ecologici ad essi connessi. Il proponente dichiara di non aver effettuato rilievi in campo ma rilevamenti da drone. Inoltre, non vengono previste misure di mitigazione e di monitoraggio adeguate alle incidenze prospettate.

Per quanto sopra rappresentato, questo Servizio, ai fini dell'espressione del parere di cui all'oggetto, ritiene che la documentazione trasmessa debba essere ulteriormente integrata secondo quanto indicato nella nota protocollo n. 32454 del 17.05.2016 e qui integralmente riportato, corredato da un piano degli interventi di mitigazione e un piano di monitoraggio ambientale ante operam, in corso d'opera e post operam.

LETTA la documentazione e gli elaborati forniti dall'Autorità Procedente e, in particolare, letto quanto riportato nel Rapporto Ambientale Preliminare:

RILEVATO che, al termine della fase di consultazione al Rapporto Ambientale Preliminare (ex art.12 D.Lgs.152/06), non sono pervenuti altri contributi da parte dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale nell'arco temporale stabilito dalla vigente normativa (30 giorni dalla trasmissione del RAP ai SCMA ex art. 12 comma 2 Parte II del D.L.gs. 152/2006), per cui non può che ritenersi che, per i medesimi Soggetti, ciascuno per le proprie competenze, non vi siano criticità ambientali nella valutazione degli eventuali impatti significativi che la lottizzazione in oggetto potrebbe produrre;

VISTA la nota n. 745 del 07.01.2022, con cui il Dipartimento dell'Urbanistica - Servizio 1/DRU, ha trasmesso alla Segreteria della Commissione Tecnica Specialistica, ai fini dell'espressione del parere tecnico previsto dal D.A. n. 142/GAB del 18/04/2018,

PRESO ATTO della pubblicazione della documentazione sul sito *web* del Dipartimento regionale dell'ambiente (SI-VVI);

LETTA la documentazione e gli elaborati forniti dall'Autorità Procedente e, in particolare, letto quanto riportato nel Rapporto Ambientale Preliminare, di cui di seguito sono stati estrapolati e riportati in corsivo gli elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni.

Caratteristiche della Variante

- Inquadramento Territoriale



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

L'area vasta all'interno della quale insiste l'intervento di cui trattasi ricade interamente nella provincia di Trapani e si estende da San Vito a Punta Ligny (Trapani). La linea di costa si sviluppa per circa 50 Km ed in essa insistono i territori di 5 comuni che confinano con il mare.

*Nell'area in cui insiste il porto di Bonagia è stato istituito il sito Natura 2000 denominato SIC ITA 010025 – “Fondali del Golfo di Custonaci”, che si caratterizza per la presenza di specie animali che figurano nelle liste di specie da proteggere, come previsto da convenzioni nazionali ed internazionali, e da emergenze naturalistiche quali il marciapiede a vermeti, la fascia ad *Astroides calycularis*, gli anfratti sommersi ed i popolamenti sciafili e le praterie di *Posidonia oceanica*. Secondo il formulario standard di Natura 2000 il SIC ITA 010025 – “Fondali del Golfo di Custonaci” presenta rapporti ad Est con il SIC ITA 010016 – “Monte Cofano e litorale”, un'area di notevole interesse floro-faunistico e fitocenotico, che rappresenta un punto di riferimento costiero nella rotta di migrazione di numerose specie ed accoglie rare specie di falconiformi. Il SIC ITA 010025 – “Fondali del Golfo di Custonaci”, inoltre, è contiguo verso Ovest con il sito SIC ITA 010010 – “Monte S. Giuliano”, che costituisce un biotopo di particolare rilievo, ospitando interessanti aspetti di vegetazione rupicola, caratterizzate da diverse entità endemiche e/o di rilevante interesse fitogeografico, e rare specie di falconiformi.*

- Iter Amministrativo

L'iter amministrativo per pervenire al presente progetto definitivo per il potenziamento delle opere marittime esistenti, ai fini della messa in sicurezza, redatto ai sensi dell'art. 5 della L.R. n. 21/1998 del porto di Bonagia è stato alquanto travagliato.

A fronte di tutto quanto, il Comune ha posto in essere un piano di azione che si sviluppa in ossequio degli obiettivi del Patto Territoriale e dei termini di utilizzabilità dei relativi fondi, con il concerto dell'Ufficio 4°: Opere Marittime per la Sicilia del Provveditorato Interregionale alle Pubbliche Sicilia-Calabria e con il soggetto gestore del Patto Territoriale Trapani Nord, in due fasi:

- Prima fase: realizzazione di uno stralcio funzionale con la finalità di messa in sicurezza delle strutture portuali esistenti e di realizzazione di parte delle opere finalizzata alla nautica da diporto, che non necessitano di concessione demaniale marittima ma di una semplice consegna delle aree marittime oggetto delle opere pubbliche, per un importo di spesa tale da utilizzare i fondi pubblici (Patto territoriale – Provincia Regionale di Trapani – Comune di Valderice) nei tempi previsti dalla proroga concessa, per l'utilizzo dei fondi del Patto territoriale, da parte della Regione Siciliana, andando così, a realizzare le cosiddette “opere fredde” (non suscettibili di un ritorno economico) ma utili ai fini dell'immediato utilizzo sicuro del porto e propedeutiche alla realizzazione delle “opere calde”, di cui alla seconda fase;

- Seconda fase, completamento delle opere portuali ed infrastrutture per la nautica da diporto così come previsto dall'Accordo di collaborazione vigente tra il Comune di Valderice e la Provincia Regionale di Trapani, attivando le procedure previste dal cd. Decreto Burlando (opere in grado di generare flussi di cassa positivi per il concessionario).

In tal modo la P.A. andrebbe in tal modo a svolgere un ruolo di programmazione, indirizzo e sostegno agli investimenti privati a cui è demandato un compito di gestione.

Così operando l'obiettivo del Comune di Valderice è quello di, in primo luogo, realizzare un lotto funzionale dell'intervento generale previsto nel P.R.P., in secondo luogo, lasciare successivamente ai privati l'iniziativa in merito al completamento mediante l'attuazione di interventi strettamente connessi con la nautica da diporto ed i servizi per i diportisti, riducendo così i rischi finanziari a carico degli stessi.

Sulla base di tale piano di azione, il Comune di Valderice ha quindi affidato all'Ufficio 4°: Opere Marittime per la Sicilia del Provveditorato Interregionale alle Pubbliche Sicilia-Calabria, ai sensi dell'art. 17 della Legge n. 109/1994, come recepita nell'ordinamento siciliano, la progettazione delle opere dell'intervento generale del P.R.P. che ha rivisto in maniera significativa il P.R.P. del 2001 in dipendenza dei previsti impatti ambientali dell'opera e del presente progetto definitivo.

Inquadramento Urbanistico



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

RILEVATO che l'AP nel RPA afferma che le azioni di progetto del dispositivo portuale del P.R.P. approvato dall'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente con decreto del Dirigente del Dipartimento Regionale Urbanistica n. 624/DRU del 19/11/2001 - (G.U.R.S. n. 1 del 2002), evidenziano che l'interferenza dell'infrastruttura portuale con la prateria di Posidonia si estende per circa 4,82 Ha dei quali circa 1,42 Ha derivano dall'impatto diretto delle opere foranee e 3,40 Ha derivano dalle superfici di Posidonia che ricadono all'interno dello specchio acqueo del porto.

Al fine di minimizzare tale interferenza è stata proposta quindi una variante al vigente P.R.P., e pertanto rientranti nel campo di applicazione di cui all'art.6 comma 2, lett. "a" e "b" del D.L.vo 152/06 come modificato dal D.L.vo 4/08, e quindi soggette a Valutazione Ambientale Strategica con le modalità di cui all'art. 13 del succitato D.L.vo che ha comunque cura di mettere in sicurezza l'attuale dispositivo portuale, secondo le statuizioni dell'art. 5 della L.R. n. 21/1998.

Le Previsione del Progetto Definitivo

La nuova configurazione del porto di Bonagia scaturisce dalle esigenze di salvaguardare la prateria di Posidonia Oceanica antistante l'attuale infrastruttura portuale. I rilievi predisposti dal CISAC (Cento Interdipartimentale per lo Studio dell'Ecologia degli Ambienti Marini dell'Università degli Studi di Palermo), infatti, hanno evidenziato che i fondali del golfo di Bonagia sono prevalentemente rocciosi di natura calcarea e costituiscono il naturale prolungamento in mare delle formazioni rocciose emerse. In prossimità della costa si evidenzia una estesa ed ampia "banquette" a Posidonia che caratterizza la parte emersa della costa. Ampi ed estesi accumuli di foglie morte ricoprono per un'ampiezza di una decina di metri i fondali prospicienti la linea di riva. Verso il largo e fino all'isobata di circa 3 metri è visibile il fondale roccioso, ricoperto da popolamenti algali ascrivibili alla categoria delle comunità fotofile di substrato duro. Intorno alla batimetrica dei 3 metri si rileva il limite superiore della prateria di Posidonia oceanica che rappresenta l'emergenza ambientale più significativa dell'area. La prateria è impiantata prevalentemente su roccia e si presenta, soprattutto verso il largo, densa e continua.

Le odierne previsioni di opere sono state concepite per assolvere ai seguenti principali obiettivi:

- Assicurare, sotto il profilo strutturale, la protezione dello specchio acqueo operativo in grado di resistere alle mareggiate estremali, con tempo di ritorno di 100 anni e la riduzione del fenomeno della tracimazione, in modo da escludere disagi e/o veri e propri danni alle imbarcazioni ormeggiate lungo le banchine a ridosso delle opere foranee. In tal modo viene assicurata la realizzazione di uno specchio liquido protetto, secondo gli usuali standards di un porto per imbarcazioni da diporto e anche per piccole unità da pesca, compatibili con la biocenosi marina accertata e quindi con la presenza a partire da fondali di - 3.00 m, s.l.m. della prateria di posidonia;
- Assicurare un numero di ormeggi adeguato alla crescente domanda del settore (dimensionamento flotta tipo) tramite un flessibile sviluppo delle opere di accosto, delle attrezzature e dei correlati servizi di banchina ed a terra;
- Salvaguardare, dal punto di vista paesaggistico - ambientale, l'unità fisiografica costiera e l'ecosistema marino interessato, riducendo gli interventi sulla anzidetta prateria di posidonia a soli 730 mq.

Il presente progetto, sostanzialmente prevede:

- Realizzazione della diga foranea di ponente per una lunghezza complessiva di 400,00 m;
- Realizzazione della diga foranea di levante radicata a terra, per una lunghezza complessiva di 247,80 m, compresa tra le progressive 62,20 m e la progressiva 310.00 m;
- Realizzazione delle banchine e del piazzale di riva compresi i tratti di levante in prosecuzione della banchina esistente e di quella già progettata e di prossima realizzazione.
- Realizzazione degli impianti di pubblica illuminazione, idrici, elettrici, compresi i segnalamenti marittimi provvisori;
- Approfondimento fino alla quota di m (-3.00) dei fondali dello specchio acqueo portuale; Costruzione di edifici da destinare a servizi generali del porto.



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

DATI TECNICI

Per grandi numeri l'intervento prevede:

- Superficie occupata: 104.950 mq;
- Specchio acqueo utile: 65.600 mq;
- Specchio liquido protetto: 60.000 mq;
- Specchio liquido avamposto: 4.160 mq;
- Specchio acqueo imboccatura portuale: 9.700 mq;
- Specchio acqueo da sottoporre a dragaggio: 63.800 mq;
- Superficie destinata all'ormeggio: 19.500 mq;
- Superficie destinata ad edilizia portuale: 1.000 mq;
- Volume edilizia portuale: 3.200 mc
- Sviluppo banchine operative: 790,00 m

Per quanta attiene alla flotta tipo ed al suo dimensionamento e stata avvertita l'opportunità di non effettuare una rigida programmazione intendendo le previsioni progettuali come un vero e proprio strumento articolato e flessibile, facilmente adattabile al mutare della domanda proveniente da un settore in forte espansione, da attuare anche per fasi, previa verifica del raggiungimento degli obiettivi.

Prateria Posidonia interessata dalle opere: 730,00 mq

Area di escavo ricadente sulla Posidonia: 730,00 mq

Gli ormeggi a mare hanno la seguente consistenza:

Posti barca destinati alla nautica da diporto

Categoria C (15.00 x 5.00 m) numero posti barca	—	53
Categoria D (12.00 x 4.00 m) numero posti barca	=	7
Categoria E (10.00 x 3.50 m) numero posti barca	=	4
Categoria F (8.00 x 3.00 m) numero posti barca	=	8
Categoria G (6.50 x 2.50 m) numero posti barca	=	5
Totale Posti Barca Nautica da diporto		77

Posti barca destinati ai natanti da pesca

Categoria E (13.00 x 4.50 m) numero posti barca	=	6
Categoria D (11,50 x 4.00 m) numero posti barca	=	7
Categoria C (10.00 x 3.50 m) numero posti barca	=	6
Categoria 13 (8.50 x 3.00 m) numero posti barca	=	6
Categoria A (7.50 x 2.50 m) numero posti barca	=	23
Totale Posti Barca Natanti da pesca	=	49

Posti barca complessivi n. 126

La dotazione di posti barca di cui sopra sono solo quelli relativi alle banchine, un notevole incremento ma possibile con la collocazione di pontili nello specchio acqueo delimitato dalle nuove opere foranee.

Il porto sarà dotato di tutti i servizi e le attrezzature necessarie per la gestione ottimale e per essere inserito fra quelli rispondenti agli standards internazionali riconosciuti.

Approfondimento dei fondali portuali.

Dai rilievi batimetrici effettuati è emerso che i fondali degradano verso il largo in modo uniforme fino alla profondità di - 10,00 mt, s.l.m., con una pendenza media del 2,5 % circa e con andamento delle batimetriche pressoché parallele alla linea di costa. All'imboccatura del porto la batimetrica dei (- 5,00) mt. Si raggiunge ad una distanza di circa 400 ml dalla riva, mentre quella dei (- 7,00) mt a circa 600 ml.



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

Intorno alla batimetrica dei (- 3,00) mt si rileva il limite superiore della prateria di Posidonia. La prateria è impiantata prevalentemente su roccia e si presenta, soprattutto verso il largo, densa e continua. Sono stati previsti i lavori di approfondimento fino alla quota di - (3,00) mt. sul l.m.m. dei fondali dello specchio acqueo in corrispondenza dell'imboccatura portale nonché di quelli in corrispondenza degli ormeggi dei natanti. Per quanto attiene la destinazione dei materiali di risulta dalle demolizioni nonché di quelli relativi alla movimentazione dei sedimenti marini (prevalenza di materiale roccioso-calcarenitico), è stato previsto la riutilizzazione, ove compatibile, nell'ambito degli stessi lavori, a formazione dei piazzali di riva ed, in alternativa, il loro trasporto e conferimento presso la discarica comunale per inerti di contrada Mafi o altre della zona.

OPERE FORANEE

- Diga Foranea di ponente

La diga foranea di ponente verrà realizzata con tre distinte tipologie costruttive: rispettivamente n. 1, 2 e 3. La parte iniziale, a protezione del nuovo piazzale, che va dalla radice (progressiva 0,00) alla fine del piazzale (progressiva 118,85), sarà realizzata con la tipologia costruttiva n. 1.

La parte intermedia (dalla progressiva 118,85 ml. alla progressiva 280,00 ml.), con tipologia costruttiva n. 2, nasce dall'esigenza di ridurre l'agitazione del moto ondoso all'interno dello specchio acqueo interno.

L'ultima parte della diga foranea di ponente (dalla progressiva 280,00 ml. alla progressiva 400,00 ml.), con tipologia costruttiva 3 (banchine a giorno), nasce dall'esigenza di minimizzare gli impatti delle opere sulla prateria di Posidonia.

Tratto compreso tra le progressive 00,00 ml. e 118,35 ml.

L'intervento si articola nelle seguenti lavorazioni:

- *nucleo centrale in pietrame e scogli di 1a categoria fino alla quota di (+ 0,20) mt., s.l.m., con larghezza in testa di 9,00 mt., con scarpata esterna 2/1 ed interna 1/1;*
- *strato di transizione in scogli di 1a categoria, dello spessore di 1,20 m fino alla quota di (+ 0,20) mt., s.l.m., con medesime scarpata esterna;*
- *mantellata foranea in scogli di 3° categoria, dello spessore di 2,40 mt., posti in opera in doppio strato, con la medesima scarpata del 2/1 fino al massiccio di sovraccarico ed avente berma superficiale a quota di (+ 3,00) mt. s.l.m. della larghezza di 5,00 mt.;*
- *massiccio di sovraccarico in conglomerato cementizio della larghezza di 5,50 mt. ed altezza 1,30 mt. che raggiunge la quota (+ 1,50) mt. dal l.m.m., con sovrastante muro paraonde, in similare in cls, di sezione trapezia, fino a raggiungere la quota (+ 3,50) mt. dal l.m.m., avente larghezza di 1,50 mt. in testa e di 2,10 mt. alla base;*
- *cavidotto di servizio all'interno del massiccio di sovraccarico costituito da n. 2 tubazioni in pvc rinforzato del diametro di 200 mm;*
- *rivestimento del massiccio di sovraccarico e del muro paraonde in pietra naturale calcarea.*

Tratto compreso tra le progressive 118,35 ml. e 183,85 ml.

L'intervento si articola nelle seguenti lavorazioni:

- *nucleo centrale in pietrame e scogli di 1a categoria fino alla quota di (+ 0,20) mt., s.l.m., con larghezza in testa di 9,00 mt., con scarpata esterna 2/1 ed interna 1/1;*
- *strato di transizione in scogli di 1a categoria, dello spessore di 1,20 m fino alla quota di (+ 0,20) mt., s.l.m., con medesime scarpata esterna;*
- *mantellata foranea in scogli di 3° categoria, dello spessore di 2,40 mt., posti in opera in doppio strato, con la medesima scarpata del 2/1 fino al massiccio di sovraccarico ed avente berma superficiale a quota di (+ 3,00) mt. s.l.m. della larghezza di 5,00 mt.;*
- *massiccio di sovraccarico in conglomerato cementizio della larghezza di 5,50 mt. ed altezza 1,30 mt. che raggiunge la quota (+ 1,50) mt. dal l.m.m., con sovrastante muro paraonde, in similare in cls, di sezione trapezia, fino a raggiungere la quota (+ 3,50) mt. dal l.m.m., avente larghezza di 1,50 mt. in testa e di 2,10 mt. alla base;*



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

- cavidotto di servizio all'interno del massiccio di sovraccarico costituito da n. 2 tubazioni in pvc rinforzato del diametro di 200 mm;
- rivestimento del massiccio di sovraccarico e del muro paraonde in pietra naturale calcarea;

Tratto compreso tra le progressive 183,85 ml. e 197,35 ml.

L'intervento è analogo a quello illustrato relativo alla tipologia costruttiva 2.

Tratto compreso tra le progressive 197,35 ml. e la progressiva 280,00 ml.

L'intervento è analogo a quello relativo alla tipologia costruttiva 2.

Ultimo tratto compreso tra le progressive 280,00 ml. e 400,00 ml.

La tipologia costruttiva prevista è quella relativa di un impalcato a giorno.

L'intervento si articola:

- palificata esterna con pali in c.a. del diametro di 800 mm. posti a quinconce;
- esecuzione di pali del medesimo diametro posti ad interasse di 5,95 m.;
- realizzazione di struttura in c.a. di collegamento sia longitudinale che trasversale mediante la esecuzione di pulvini, travi, e praticabile in grigliato elettrosaldato;
- muro paraonde, in c.a., di forma speciale, fino a raggiungere la quota di (+ 3,70) mt. dal l.m.m.;
- cavidotto di servizio all'interno del massiccio di sovraccarico costituito da n. 2 tubazioni in P.V.C. rinforzato del diametro di 200 mm;
- rivestimento (esterno ed interno) del muro paraonde in pietra naturale calcarea.

Diga Formica di levante

Il prolungamento della diga foranea di levante verrà realizzata con due distinte tipologie costruttive: la n. 4 e la già esaminata n. 3.

L'innesto fra la diga foranea esistente, che arriva alla progressiva 62,20 ml. e quella da realizzare secondo la tipologia costruttiva n. 3, avverrà alla progressiva 70,40 ml.

Nel tratto compreso fra la progressiva 62,20 ml. e la progressiva 70,40 ml. verrà realizzato un raccordo fra l'esistente diga e la nuova con impalcato a giorno, un banchinamento con muri di sponda realizzati con massi disposti a pile e muro paraonde.

Primo tratto: fra la progressiva 00,00 ml. e 58,30 ml.

In questo tratto non verranno eseguiti nuove opere.

Tratto fra la progressiva 62,20 ml. e 70,40 ml.

Il predetto tratto costituisce il raccordo tra l'attuale testata della banchina e la successiva struttura a giorno prevista in prosecuzione.

- Salpamento dei massi artificiali costituenti l'attuale testata del molo e la successiva ricollocazione a formazione di mantellata di difesa
- Escavo subacqueo per la formazione del cunettone d'imbasamento della banchina e successiva collocazione di pietrame a formazione di scanno
- Fornitura e collocazione di massi artificiali disposti su due pile
- Esecuzione di sovrastruttura in cis.
- Esecuzione di riempimenti a tergo e sovrastante pavimentazione in mattonelle autobloccanti

Tratto compreso tra le progressive 70,40 in e 310,00 m

Il tratto di molo avrà le medesime tipologie costruttive del tratto terminale del molo di ponente.

- Palificata esterna con pali trivellati in c.a. del diametro di 1200 mm e lunghezza m. 10,00.
- Doppia fila di pali interni del diametro di 1200 mm e lunghezza m. 10,00 posta a interasse dalla tura di pali di m. 4,80 e m. 3,60, mentre in senso longitudinale l'interasse è di m 4,80.
- Muro paraonde, in c.a., di forma speciale, fino a raggiungere la quota di m. + 3.60 dal l.m.m. rivestito lato interno con pietrame calcarea con in sommità orlatura in pietra calcarea di sezione di cm 40 x 30;



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

- Banchine e Piazzali

Le banchine di attracco, sia quelle retrostanti le opere foranee, sia quelle destinate a contenere le colmate e i relativi piazzali, aventi uno sviluppo complessivo di circa 800 m, sono state previste con piano praticabile a quota + 1.20 m, s.l.m.m., da realizzare con impiego di massi cellulari in c.a. accostati antiriflettenti delle dimensioni di 4.50 x 4.00 m ed altezza di 4.20 m, imbasati su fondali di — 3.50 m, s.l.m., su apposito scanno in pietrame. I massi cellulari presentano soletta di base dello spessore di 50 cm con sbalzi anch'essi di 50 m, pareti dello spessore di 40 cm compresa quella frontale forata, e sono parzialmente riempiti di scogli del diametro medio, da 400 a 600 mm per l'assorbimento dell'energia residua del moto ondoso e all'eventuale risacca (funzione antiriflettente). Con riferimento ai carichi agenti, le banchine sono state progettate per assorbire, oltre al peso proprio ed alle spinte delle terre, i carichi accidentali nella misura di 2.00 t/m², quelli sismici ed il tiro della bitta. La realizzazione delle banchine di riva comprende il preventivo escavo dei fondali fino al raggiungimento della quota operativa di — 3.00 m, s.l.m., con utilizzo del materiale di risulta a formazione del retrostante piazzale, la sovrastruttura di banchina in conglomerato cementizio armato dello spessore di 65 cm fino al raggiungimento della quota di + 1.20 m sul livello medio mare, secondo gli elaborati progettuali, comprese predalle in c.a. dello spessore di 10 cm per consentire il getto in corrispondenza della cella forata, nonché l'orlatura in pietra calcarea, gli impianti, correnti in apposito cunicolo di servizio affiancato alla sovrastruttura (delle dimensioni di 50 x 70 cm con copertura in lastre di conglomerato cementizio armato), gli arredi e servizi di banchina (parabordi, bitte ed anelli d'ormeggio, scalette, colonnine di erogazione ecc). I muri di sponda in corrispondenza del motoscalo (della larghezza di 9.00 m e lunghezza di 21.35 m, da attrezzare con sollevatore da almeno 40 t) e dello scale di alaggio (larghezza di 20 m) saranno realizzati con impiego di massi parallelepipedi in pile di conglomerato cementizio, da confezionarsi con cemento pozzolanico a pari di tutti gli altri elementi in calcestruzzo previsti in progetto, con sovrastante simile massiccio di sovraccarico. Previo rinfianco in pietrame immediatamente a tergo dei massi cellulari, disposto con pendenza 1/1, il piazzale retrostante le banchine sarà realizzato mediante riempimento con impiego del materiale di risulta dell'escavo, integrate con tout-venant di cava debitamente compattato, nonché sovrastante strato di misto gralunometrico stabilizzato dello spessore di 35 cm e pavimentazione del tipo autobloccante posta su apposito strato di base in conglomerato cementizio armato con rete metallica elettrosaldata. In corrispondenza del mole di levante, specificatamente nel tratto di collegamento tra l'attuale testata e l'origine della prevista struttura a giorno sarà realizzata una banchina con piano praticabile variabile dalla quota + 1.60 m. alla quota + 1.20 s.l.m.m. da realizzare in massi artificiali disposti a pile e sovrastante massiccio di sovraccarico, imbasati su fondali di — 4.00 s.l.m., su apposito scanno in pietrame. La realizzazione del predetto tratto di banchina comprende il preventivo escavo dei fondali fino al raggiungimento della quota operativa di — 4.50 m s.l.m., la sovrastruttura di banchina in conglomerato cementizio fino al raggiungimento della quota di + 1.50 m sul livello medio mare, secondo gli elaborati progettuali, nonché l'orlatura in pietra calcarea, gli impianti, correnti in apposito cunicolo di servizio affiancato alla sovrastruttura (delle dimensioni di 50 x 70 cm con copertura in lastre di conglomerato cementizio armato), gli arredi e servizi di banchina (parabordi, bitte ed anelli d'ormeggio, scalette, colonnine di erogazione ecc). Previo rinfianco in pietrame immediatamente a tergo, disposto con pendenza 1/1, il piazzale retrostante le banchine sarà realizzato mediante l'impiego di tout-venant di cava debitamente compattato, nonché sovrastante strato di misto gralunometrico stabilizzato dello spessore di 40 cm e pavimentazione del tipo autobloccante posta su apposito strato di base in conglomerato cementizio armato con rete metallica elettrosaldata.

Impianti tecnologici e attrezzature



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

Il presente progetto definitivo prevede inoltre la realizzazione di:

Impianto di salvaguardia ambientale comprenderà la raccolta dei rifiuti, il trattamento dei liquami provenienti dai servizi igienici degli edifici e delle aree attrezzate, di smaltimento delle acque bianche mediante riutilizzo delle stesse per l'irrigazione delle aree a verde, nonché di raccolta differenziata dei rifiuti solidi prodotti in ambito portuale e quelli specifici di tutela della qualità delle acque e del paesaggio costiero rappresentati da:

- *Impianto di trattamento sversamenti di carburante;*
- *Impianto di lavaggio carene e trattamento acque di scarico per imbarcazioni di media grandezza;*
- *Filtro portatile per acque di sentina;*
- *Impianto per l'aspirazione di oli esausti e trattamento acque di sentina con serbatoi di accumulo;*
- *Impianto spurgo oli esausti.*

Il tutto come descritto nell'art. A.P.16 di Elenco Prezzi.

Tutti gli impianti di trattamento ambientale verranno localizzati sul piazzale terminale del molo centrale, nella zona destinata anche alla torre di controllo ed ai servizi di rifornimento carburanti.

Il porto sarà dotato dei seguenti impianti ed attrezzature:

- *Impianto d'Illuminazione di tipo stradale da realizzare mediante apparecchi d'illuminazione incassati (in corrispondenza dei muri paraonda) o posti su appositi pali tronco conici diritti da 12 m d'altezza ed entro armature per lampade SAP da 250 w, lungo le banchine, le strade, i piazzali e tutti gli spazi a terra;*
- *Segnalamenti luminosi in corrispondenza delle testate delle opere foranee, (verde a destra di chi entra e rosso a sinistra), mediante appositi fad della portata prescritta dalla competente Autorità (Comando Zona Fad della Sicilia di Messina) ed alimentati con energia elettrica e con sistemi di riserva a batteria a carica lenta per use specifico per pannelli fotovoltaici, con autonomia di 20 giorni in caso di insolazione zero, completi dei sistemi di ricarica e per il corretto funzionamento (rete di alimentazione, trasformatori, raddrizzatori e quadro di controllo);*
- *Impianti: idrico (acqua potabile, antincendio e di lavaggio imbarcazioni), elettrico e di raccolta delle acque reflue meteoriche estesi a tutte le banchine, piazzali e pontili, in modo da assicurare la fornitura da apposite colonnine di erogazione, comprese le relative reti di servizio dai punti di consegna (cabina ENEL serbatoio di consegna dell'acquedotto) o per il punto di recapito (acque piovane). In aggiunta le banchine ed i pontili saranno muniti di capaci estintori a schiuma e carrabili a polvere muniti di terminali antincendio (manichette), dislocati a non meno di 150 in uno dall'altro;*

Edilizia Portuale ed Opere Varie

L'edilizia portuale fornirà supporto alle attività della nautica da diporto ed alle rimanenti attività ccessorie. Si prevede la realizzazione di vari edifici, da realizzare con sistema prefabbricato in legno lamellare, con una sola elevazione fuori terra, per complessivi 1000 mq, posti alla radice del molo di ponente. Il tutto come descritto nell'art. A.P.15 di Elenco Prezzi.

Infine sono previsti arredi portuali, quali scalette, bitte, anelloni, ecc., come descritto nell'art. A.P.20 di Elenco Prezzi ed arredi urbani come descritto nell'art. A.P.21 di Elenco Prezzi.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

In questa sezione l'AP nel SIA ha illustrato gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'infrastruttura portuale di Bonagia e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale nell'ambito in cui essa si colloca, al fine di avere un importante parametro di riferimento per la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale.

Nell'ambito di questo quadro programmatico l'AP nel SIA esplicita le relazioni fra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione sopra elencati, al fine di individuare, rispetto agli obiettivi degli



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

strumenti di pianificazione, la coerenza/conformità dell'intervento e il relativo inquadramento all'interno degli stessi.

Coerenza del progetto con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL);

L'AP nello SIA pone l'attenzione del PGTL verso specifici ambiti territoriali si combina con la constatazione delle criticità di queste zone per quanto riguarda il quadro dei trasporti.

Dalla considerazione di queste grandi linee del PGTL emerge una serie di elementi di validazione dell'iniziativa oggetto dello studio perché il territorio siciliano viene indicato come destinatario di interventi incisivi che permettano di avere riscontro nel decollo economico dell'area.

Coerenza del progetto con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

Da quanto schematizzato nella Carta dei porti e delle infrastrutture dei trasporti, l'AP nello SIA evidenzia l'alta accessibilità del sito in cui è ubicata l'infrastruttura portuale, molto ben collegata dalla viabilità statale congiunta con quella autostradale.

In particolare la Città di Valderice e la frazione di Bonagia sono ben servite dalla viabilità statale e provinciale. Il collegamento con la viabilità autostradale (A29) avviene attraverso lo svincolo di Trapani, situato a pochi Km dall'area di progetto.

Ci sono anche autolinee di pullman, che garantiscono, da Valderice, servizi giornalieri per Trapani, Palermo e tutti i centri limitrofi della provincia e di altre viciniori. Inoltre, da terra si può raggiungere in pochi minuti Erice Vetta e S. Vito Lo Capo, in 20 minuti Segesta e poi Selinunte, l'Aeroporto di Birgi e quello Palermo Punta Raisi, (via Autostrada). Mentre da mare è agevole raggiungere in pochi minuti S. Vito Lo Capo, la Riserva dello Zingaro e le Isole Egadi. Va infine evidenziata la collocazione quasi strategica dell'infrastruttura all'interno di un comprensorio ricco di emergenze archeologiche, storico - architettoniche, relativo agli aspetti naturalistici e storico-testimoniali, e che comunque potranno essere più valorizzate favorendone l'accessibilità ed il rapporto con l'entroterra attraverso il potenziamento dei servizi di collegamento.

Coerenza del progetto nell'ambito dei programmi regionali settoriali.

In merito alla coerenza del progetto con i programmi regionali settoriali, l'AP nello SIA, riporta che, la Regione Sicilia, oltre ad aver avviato da tempo l'ampliamento di molti porti, senza radicali stravolgimenti degli equilibri costieri e anche con il sostegno delle Amministrazioni Locali, ha dato vita a numerose iniziative:

– con delibera CIPE del 09/07/1998 è stata approvata l'Idea Progetto per il "Potenziamento delle infrastrutture territoriali per un razionale ed omogeneo sviluppo dei porti turistici da diporto della Regione Siciliana"

– con D.A. 16/11/2001, n. 37 (successivamente modificato dal D.A. del 17/06/2002 e dal D.A.

21/06/2004) è stato approvato il "Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Sicilia".

Quest'ultimo in particolare, ha la finalità di individuare gli spazi acquei con destinazione turistico diportistica esistenti nell'isola promuovendone il potenziamento e prevedere la realizzazione, di una rete in cui i porti turistici dislocati, lungo tutta la costa siciliana, sono indicati come nodi attorno ai quali costruire i sistemi turistici locali"17 basandosi sul concetto secondo cui "il porto turistico non è il punto di arrivo del diportista nautico, né il parcheggio della sua imbarcazione, ma una ulteriore porta di accesso al sistema turistico siciliano, punto di partenza di possibili itinerari di fruizione dell'offerta turistica immediatamente retrostante la costa".

Coerenza del progetto con il Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia.

In merito alla coerenza al Piano Strategico, l'AP nello SIA, afferma in sintesi che con decreto datato 16/11/2001, l'Assessore Regionale al Turismo ha approvato il "Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Siciliana".



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

Nel contesto del succitato Piano strategico, il porto di Bonagia si inserisce all'interno del distretto che va da Capo Gallo a Punta Barone e comprende anche Isola delle Femmine, Terrasini, Tappeto, Balestrate, Castellammare del Golfo e San Vito lo Capo.

Il porto di Bonagia inoltre rientra tra i soli 42 approdi siciliani ricadenti in area dotata di Piano Regolatore del Porto e rappresenta quindi uno degli elementi costituenti la rete della portualità turistica siciliana ed elemento di valore nella strategia di sviluppo del turismo nautico in Sicilia secondo i programmi sviluppati dalla Regione Siciliana.

Coerenza del progetto con il Programma triennale di sviluppo turistico 2007 – 2009.

In merito al Piano Triennale di sviluppo Turistico, l'AP nello SIA riporta che *Il porto di Bonagia, in ragione degli elementi sopra spiegati in rapporto alla strategia del Piano Strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia, rientra nell'ambito dell'Obiettivo 3.16 "Portualità Turistica, diporto nautico e pescaturismo" del Programma Triennale di Sviluppo Turistico 2007÷2009 elaborato dall'Assessorato Regionale del Turismo, Comunicazioni e Trasporti.*

Coerenza del progetto con il Piano Strategico dell'Agro Ericino

In merito alla coerenza con il Piano Strategico Agro Ericino, l'AP nello SIA, afferma che *il territorio di Valderice è inserito in un'area comprensoriale definita dal territorio prima unitariamente governato dalla Vetta di Erice e definito come "Agro Ericino".*

Il Piano Strategico, in accordo con la programmazione regionale pone un particolare accento sul porto di Bonagia inteso quale fondamentale infrastruttura per lo sviluppo turistico del comprensorio. Guardando agli scenari che il turismo disegnerà tra il 2010 e il 2020 e alla velocità della crescita media annuale della nautica da diporto, anche con riferimento all'ormai prossima realizzazione della zona di libero scambio del Mediterraneo, si intuiscono con immediatezza le grandi potenzialità che può rivestire il territorio dell'Agro Ericino nel panorama internazionale.

Il Piano propone di sviluppare un sistema di trasporto marittimo assegnandogli il ruolo di valida alternativa al trasporto su gomma non solo per la mobilità turistica ma anche per la mobilità dei residenti.

L'obiettivo strategico prevede:

- *la realizzazione di nuovi pontili e l'adeguamento di quelli esistenti in modo da definire un sistema di fermate per il trasporto marittimo in corrispondenza delle borgate e delle località più interessanti.*
- *la realizzazione di quanto necessario per rendere le fermate del servizio marittimo accessibili alla mobilità stradale;*
- *predisporre un piano di servizi a domanda flessibile in aggiunta all'offerta principale.*
- *acquisire imbarcazioni con caratteristiche idonee alla tipologia del servizio offerto.*

Coerenza del progetto con il Patto Territoriale Trapani Nord

In merito alla coerenza con il Patto Territoriale Trapani Nord l'AP nello SIA, afferma che *ad oggi il Patto Territoriale contiene 16 iniziative imprenditoriali per oltre 22 milioni di euro di investimenti che a regime determineranno oltre 235 nuovi posti di lavoro. Tra le iniziative imprenditoriali succitate 5 riguardano attività nel settore turistico con un numero di nuovi occupati previsto di poco inferiore a 60.*

Tutte e 5 le iniziative turistiche insistono in area limitrofa il sito di prevista realizzazione del porto di Bonagia. Nell'ambito del patto territoriale sono previste 5 infrastrutture ammesse a finanziamento per complessivi € 14.858.981,00.

Pertanto, il porto di Bonagia è una fondamentale e qualificante infrastruttura del Patto Territoriale e rappresenta necessario complemento alle attività imprenditoriali, soprattutto quelle in chiave turistica, realizzate con la finanza di Patto e che attendono dall'opere pubblica nuove possibilità di crescita dei flussi turistici.

Coerenza del progetto con il P.O. – F.E.S.R.-Sicilia 2007-2013



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

In merito alla coerenza del progetto con il P.O. l'AP nello SIA, afferma che *in riferimento al ciclo di programmazione 2007÷2013, si evidenzia che lo sviluppo di reti e di collegamenti per la mobilità è una priorità specifica dell'Unione Europea per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia. Una quota consistente dei finanziamenti dell'UE per la nostra regione è infatti destinata ad iniziative in grado di promuovere la mobilità urbana sostenibile, la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali e le sinergie tra i territori e i nodi logistici tramite le tecnologie dell'informazione sia nel settore portuale che in quello ferroviario. I progetti che si prevede di realizzare in Sicilia nel periodo di programmazione 2007÷2013 riguardano principalmente:*

completamento degli interporti:

- azioni per la razionalizzazione dei processi di distribuzione delle merci in ambito urbano;*
- implementazione della strategia per lo sviluppo e la specializzazione della portualità siciliana;*
- sviluppo di forme di cooperazione istituzionale in materia di programmazione delle infrastrutture di trasporto con i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo e di infrastrutture per lo sviluppo della logistica integrata con i Paesi dell'area mediterranea;*
- azioni per il completamento e l'adeguamento delle capacità e funzionalità della rete stradale primaria e degli assi ferroviari principali.*

Conformità e compatibilità con gli strumenti urbanistici vigenti

Coerenza del progetto con il Piano Territoriale Provinciale

In merito alla coerenza del progetto con il P.T.P. l'AP nello SIA, afferma *il Piano Territoriale Provinciale trova fondamento giuridico nell'art. 12 della L.R. n. 9/1986 e nell'art. 5 della L.R. n. 48/1991.*

In linea generale tali contenuti riguardano la rete delle principali vie di comunicazioni stradali e ferroviarie e la localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunali.

Al momento, nella provincia di Trapani, il P.T.P., è allo stadio di progetto di massima, approvato con deliberazione di Giunta Provinciale n. 301 del 13/10/2009.

I contenuti del Piano rispecchiano essenzialmente le principali competenze della Provincia, occupandosi prevalentemente di temi quali l'infrastrutturazione del territorio che definisce un programma di opere pubbliche da localizzare nel territorio provinciale; si tratta prevalentemente di infrastrutture viarie, di integrazioni al sistema della portualità e di opere legate all'infrastrutturazione idrica ed ambientale.

Coerenza del progetto con il Piano Regolatore Generale di Valderice – Frazione balneare di Bonagia.

In merito alla coerenza del progetto con il P.R.G di Valderice l'AP nello SIA, afferma *che lo strumento urbanistico vigente nel territorio del Comune di Valderice è il Piano Regolatore Generale, approvato con decreto del Direttore del Dipartimento Urbanistica, n. 1216 del 22/12/2005 (G.U.R.S. n.*

11 del 03/03/2006). Il territorio del Comune di Valderice, risulta interessato in modo marginale dalla presenza dell'areale della zona SIC. Il piano risulta adeguato al D.D.G. n. 1219 del 22/12/2005 e pubblicato nella G.U.R.S. del 3/3/2006. Il Piano riporta la perimetrazione della zona SIC; le aree territoriali interessate dalla presenza del SIC sono interessate dalla presenza di un vincolo idrogeologico del R.D. n. 3207/1923 e della presenza di un vincolo boschivo secondo la L.R. n. 13/1999.

L'area portuale ricade nella Tavola D3 – Progetto Bonagia che presenta le previsioni progettuali della figura che segue. Appare opportuno rilevare che, ai sensi dell'art. 14, L.R. 11/04/1981, n. 65, le previsioni del P.R.P. prevalgono su quelle del P.R.G. In conseguenza, l'approvazione della nuova variante al P.R.P., imporrà al P.R.G. di adeguare il dispositivo portuale in esso previsto.

Coerenza del progetto con il Piano Regolatore del Porto di Bonagia

In merito alla coerenza del progetto con il P.R. del Porto di Bonagia l'AP nello SIA, afferma *che il Piano Regolatore del Porto di Bonagia attualmente vigente è quello adottato con delibera del Consiglio Comunale n. 100 del 28/12/2000, approvato, con prescrizioni, con decreto dell'Assessorato Regionale per il Territorio e l'Ambiente del 9/11/2001, pubblicato sulla G.U.R.S. n. 1 del 04/01/2002.*



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

Il citato P.R.P., configura la realizzazione di un porto di 2° categoria, 4° classe, della capacità di 600 posti barca da diporto e 62 natanti da pesca e prevede oltre alla sistemazione dell'area portuale con strutture e servizi tipici (moli di sopraflutto e sottoflutto, banchina, scala di alaggio, uffici, ecc.), anche l'apertura di un breve tratto stradale di collegamento con la viabilità esistente (via Asmara) in variante allo strumento urbanistico generale all'epoca vigente (Piano di Fabbricazione) e non molto distante da un tracciato, avente analoghe caratteristiche, nonché la risistemazione del tratto di strada esistente mediante creazione di un parcheggio a raso e di una strada pedonale.

Coerenza del progetto con il paesaggio, il patrimonio culturale, architettonico ed archeologico, i beni materiali.

In merito alla coerenza del progetto con il paesaggio, il patrimonio culturale, architettonico ed archeologico, i beni materiali. l'AP nello SIA, afferma che *La frazione marina di Bonagia del Comune di Valderice è un antico villaggio marinaro importante, fin dal Medioevo, per la presenza della Tonnara, vasto complesso costituito da una seicentesca torre difensiva, da un grande baglio, dalla chiesetta e dai magazzini. Recentemente restaurata, la Tonnara oggi ospita un museo del mare con i numerosi attrezzi utilizzati dai pescatori durante la mattanza, mentre nei corpi annessi sono stati realizzati un albergo e vari residence in multiproprietà.*

L'economia marinara di Bonagia, dunque, con la chiusura della tonnara e la riduzione ad un gruppo sempre più piccolo di pescatori, si è alquanto ridotta tanto da divenire trascurabile nel nuovo contesto sociale del paese.

Diversi sono gli elementi di degrado ambientale presenti in questa parte del territorio dovuti all'azione antropica che ha compromesso l'identità storica ed ambientale dei luoghi e in particolare:

- *le urbanizzazioni di Bonagia, Lido Valderice e Cornino a carattere sia turistico - stagionale sia produttivo;*
- *la presenza lungo la fascia costiera di insediamenti industriali in parte attivi e in parte in disuso;*
- *le cave in fossa o sui versanti calcarei di pizzo Corvo e cozzo Pignatello;*
- *l'inquinamento costiero e della foce del fiume Forgia;*
- *il forte impatto visivo determinato dalle segherie e dai cumuli di detrito di cava di sparsi sul litorale ed in prossimità del centro urbano di Custonaci;*
- *l'assenza di adeguati spazi ad uso collettivo all'interno del centro storico di Custonaci;*
- *l'abbandono del patrimonio storico-culturale e del sistema insediativo sparso;*
- *i siti archeologici a rischio per la prossimità delle aree di cava;*
- *la congestione del traffico e l'inquinamento per il transito intenso di mezzi pesanti, generato dall'attività di estrazione e lavorazione dei marmi, lungo le strade provinciali che attraversano i centri abitati*

Coerenza del progetto con le aree sottoposte a tutela paesaggistica

In merito alla coerenza del progetto con il paesaggio, il patrimonio culturale, architettonico ed archeologico, i beni materiali. l'AP nello SIA, afferma In particolare, il vigente P.R.G. ha individuato, nell'area litoranea di Bonagia ha individuato i vincoli di carattere paesaggistico, connessi con l'art. 15, comma 1, lett. a), della L.R. 12/06/1976, n. 78 (inedificabilità assoluta nella fascia dei 150 mt. dalla linea della battigia) e della Legge n. 431/1985, cd. legge Galasso, per i tratti costieri compresi in una fascia di 300 mt. dalla linea di battigia, fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. approvato con R.D. 11/12/1933.

Coerenza del progetto con la rete Natura 2000

In merito alla coerenza del progetto con la rete Natura 2000 l'AP nello SIA, afferma che *nell'ambito della linea di costa compresa nel territorio di Valderice insistono diversi siti SIC-ZPS.*

Quelle più prossimi alla frazione di Bonagia, sono: il sito SIC ITA 010025, denominato "Fondali del Golfo di Custonaci" – Area 11284267,483 – Perimetro 25502,349 , il sito SIC-ZPS ITA 010016, denominato



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

“Monte Cofano e litorale” – Area 5552299,986 – Perimetro 13399,980; il sito SIC ITA 010010 – “Monte S. Giuliano” – Area 9874312,152 – Perimetro 21681,373.

Poiché l'intervento di cui trattasi, ricade all'interno del sito SIC “Fondali del Golfo di Custonaci”, ai sensi dell'art. 5, comma 3, D.P.R. 08/09/1997, n. 357 e s.m.i., recante “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”¹⁹, dovrà eseguirsi la Valutazione di Incidenza Ambientale, che ai sensi dell'art. 5 comma 4, del citato D.P.R. converge nella presente procedura VIA.

Il sito SIC ITA 010025 - Fondali del Golfo di Custonaci è quello che maggiormente interferisce con il porto di Bonagia. Il sito si estende per una superficie di circa 1120 Ha tra Monte Cofano e Monte S. Giuliano. Il sito si trova tutto in zona marina che si estende da 0 a 50 metri di profondità, con una profondità media di circa - 20 m (Figura 2.00). Il sito confina con altri due siti Natura 2000: ad est con il SIC ITA 010016 – Monte Cofano e litorale e ad ovest con il SIC ITA 010010 – Monte S. Giuliano.

Coerenza del progetto con le aree sottoposte a tutela archeologica, paesistica e ambientale

L'AP nello SIA, nel merito afferma che *l'area ove è sita la città di Valderice è compresa nell'ambito paesaggistico n. 1, denominato «Aree dei rilievi del trapanese».*

Il Piano Paesaggistico è stato redatto in adempimento alle disposizioni delle Linee Guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, approvate con decreto n. 6080 del 21/05/1999, in particolare a quanto previsto dall'art. 3, L.R. n. 01/08/1977, n. 80, dall'art. 143 del “Codice dei beni culturali e del paesaggio” di cui al D.Lgs. n. 42 del 22/01/2004.

Il Piano disciplina le modalità di intervento sul paesaggio, con riferimento alle seguenti categorie:

- Conservazione (CO);*
- Mantenimento (MA);*
- Recupero (RE);*
- Trasformazione (TR).*

«L'ambito è caratterizzato dalla penisola montuosa di San Vito, estrema propaggine del Golfo di Castellammare, da strette e piccole valli, da rilievi calcarei rigidi e compatti, irregolarmente distribuiti emergenti bruscamente dal mare e da distese ondulazioni rilievi si orientano secondo due crinali principali: quello del Monte Inici e quello dei monti Scardina e Monaco. Il paesaggio offre numerosi e mutevoli quadri naturali esaltati dalla notevole visibilità complessiva del massiccio montuoso che costituisce il fondale scenografico del Golfo di Castellammare. La morfologia della costa è articolata dalla presenza di numerose insenature, punte e promontori, falesie, scarpate rocciose, pianori calcarei e spiagge strette limitate da scarpate di terrazzo.

Coerenza del progetto con il Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI).

L'AP nello SIA, nel merito afferma che *dall'esame del Piano Assetto Idrogeologico approvato con decreto Presidenziale Regione Siciliana del 04/06/2007 (G.U.R.S. n. 37 del 17/08/2007), per l'Unità Fisiografica n. 14, che si estende da Capo Feto a Capo San Vito (ved. Fig. che segue) ed in particolare dall'esame della Carta della pericolosità e del rischio coste, della Carta della tipologia costiera e dell'evoluzione delle linee di riva, della Carta dell'evoluzione delle coste, di seguito riportate, si ricava che, il bacino portuale e l'intorno significativo di esso non ricadono nell'ambito di aree classificate ad “rischio o pericolosità” né tantomeno in siti di attenzione indicati.*

Nell'area di Bonagia non sono evidenziate aree a rischio esondazione.

Analisi del rischio sismico

L'AP nello SIA, nel merito afferma che *il territorio del Comune di Valderice è soggetto ad un rischio sismico medio, infatti, dagli studi effettuati, si evidenziano che le strutture tettoniche rilevate sono state distinte in faglie potenzialmente attive e capaci e faglie sepolte e cieche. Il territorio del Comune di Valderice è classificato in zona sismica 2 (sismicità media). Nelle Norme Tecniche sulle Costruzioni approvate con D.M.-Infrastrutture del 14/01/2008, anche se più volte citate le zone sismiche non sono definite. Nel testo del*



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

*decreto manca, infatti, un qualsiasi richiamo, spiegazione o collegamento tra le “vecchie” zone, ed il nuovo reticolo di pericolosità sismica.
Nel presente progetto si è fatto riferimento al punto 7 (Progettazione per azioni sismiche) delle NTC 2008.*

Analisi del rischio tsunami

L'AP nello SIA, nel merito afferma che *dall'esame della “Carta dell'esposizione al rischio maremoti” elaborata dal Servizio Sismico del Dipartimento Regionale di Protezione Civile con riferimento ad alcuni importanti eventi che hanno interessato alcuni comuni costieri.
Bonagia è considerato area a rischio medio per i fenomeni in questione.*

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Analisi delle componenti ambientali.

CONSIDERATO che Il Proponente per definire un quadro dello stato ambientale dell'area oggetto del programma e delle zone limitrofe ha individuato i principali elementi di sensibilità, vulnerabilità e criticità ambientale di diretto interesse per la scala di piano in esame.

Fattori di attenzione ambientale

Atmosfera e condizioni meteo-climatiche

– Ventosità del paraggio

Nell'ambito dello studio del regime dei venti sono state analizzate le stazioni anemometriche rappresentative dei venti che interessano il paraggio di Valderice che possono essere utilizzate per ottenere informazioni sui campi di vento in mare. E' stato inoltre affrontato il problema della scelta della stazione anemometrica ai fini della ricostruzione del clima meteomarinario.

Stazioni anemometriche significative del paraggio.

L'indagine preliminare effettuata ha evidenziato che la stazione anemologica costiera più idonea per la ricostruzione del clima anemometrico e delle mareggiate nel paraggio di Valderice è quella di Trapani Birgi, in quanto risulta essere la più prossima al litorale in esame.

I risultati ottenuti sono stati rappresentati in forma grafica attraverso diagrammi polari ed in forma tabellare, rappresentati a pag. 237 dello SIA.

Le indagini sono state effettuate inizialmente per l'intero campione di dati disponibile, ottenendo così il clima anemometrico annuale medio, quindi suddividendo il campione in stagioni e mesi, ottenendo così rispettivamente il clima anemometrico stagionale e mensile.

Clima

Il clima nel territorio di Valderice è caratterizzato da temperature miti nei mesi invernali e da estati calde e prolungate.

Precipitazioni

Dal punto di vista pluviometrico il clima può essere considerato “alterno”, in quanto si hanno concentrazioni di pioggia in un periodo dell'anno (autunno-inverno, circa l'80%), mese più piovoso: dicembre; poca pioggia nel trimestre estivo (giugno, luglio, agosto, circa il 5 %); mese più secco luglio; né consegue un'aridità elevata

Temperatura dell'aria

Le temperature massime e minime assolute mensili, stagionali ed annuali dal 1961 ad oggi, con il relativo anno in cui si queste si sono registrate. La massima assoluta del periodo esaminato di +44,0 °C risale all'agosto 1999, mentre la minima assoluta di -0,2 °C è del febbraio 2008.

Temperatura del mare

Il mare svolge una funzione termoregolatrice che influenza il clima su scala globale; la temperatura del mare, che dipende prevalentemente dall'energia termica che le acque ricevono dall'irraggiamento solare, è estremamente variabile nel tempo e nello spazio.



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

Nel caso di specie l'andamento delle medie mensili di temperatura mostra un incremento a partire dal mese di aprile fino al mese di agosto, durante il quale si registra il picco annuale (circa 29,1° C); successivamente la temperatura diminuisce fino a raggiungere il minimo di 14,2° C (febbraio).

Ondosità

La ricerca dei dati ondometrici ha evidenziato che le boe ondometriche più prossime al paraggio di Valderice sono quelle ormeggiate nel tratto di mare antistante Capo Gallo a Palermo e a Mazara del Vallo in provincia di Trapani. Dall'analisi della serie storica si è osservato che le mareggiate più intense provengono essenzialmente da N-N-O, con valori di ampiezza per la maggior parte inferiori a 3 mt.

Ambiente idrico

Secondo l'Allegato II del D.P.C.M. 27/12/1988, l'obiettivo della caratterizzazione delle condizioni idrografiche, idrologiche e idrauliche, dello stato di qualità e degli usi dei corpi idrici è:

- stabilire la compatibilità ambientale, secondo la normativa vigente, delle variazioni quantitative (prelievi, scarichi) indotte dall'intervento proposto; stabilire la compatibilità delle modificazioni fisiche, chimiche e biologiche, indotte dall'intervento proposto, con gli usi attuali, previsti e potenziali, e con il mantenimento degli equilibri interni a ciascun corpo idrico, anche in rapporto alle altre componenti ambientali. Le analisi concernenti i corpi idrici riguardano:*
- la caratterizzazione qualitativa e quantitativa del corpo idrico nelle sue diverse matrici;*
- la determinazione dei movimenti delle masse d'acqua, con particolare riguardo ai regimi fluviali, ai fenomeni ondosi e alle correnti marine ed alle relative eventuali modificazioni indotte dall'intervento. Per i corsi d'acqua si dovrà valutare, in particolare, l'eventuale effetto di alterazione del regime idraulico e delle correnti. Per i laghi ed i mari si dovrà determinare l'effetto eventuale sul moto ondoso e sulle correnti;*
- la caratterizzazione del trasporto solido naturale, senza e con intervento, anche con riguardo alle erosioni delle coste ed agli interrimenti;*
- la stima del carico inquinante, senza e con intervento, e la localizzazione e caratterizzazione delle fonti;*
- la definizione degli usi attuali, ivi compresa la vocazione naturale, e previsti.*

Idrografia superficiale

Il territorio di Valderice è sito nel bacino idrografico del Fiume Lenzi-Baiata, che comprende oltre al territorio di Valderice anche i territori comunali di Trapani, Erice, Paceco e Buseto Palizzolo.

La rete idrografica è caratterizzata da due corsi d'acqua principali, il Fiume Lenzi a N ed il Fiume Baiata a S, che confluiscono ad O dell'abitato di Paceco, dando luogo ad un unico corpo idrico interamente canalizzato, il Canale di Baiata.

Ai corsi d'acqua citati si aggiunge una rete idrografica minore data da torrenti e fossi che si articolano con un pattern di tipo dendritico. I corsi d'acqua citati presentano tutti un regime idrologico marcatamente torrentizio, con deflussi naturali, nei periodi asciutti, molto modesti o esigui per i principali e, addirittura nulli, per gli altri. La zona prefociale del bacino del Lenzi-Baiata è caratterizzata dalla presenza di ampie zone adibite a saline, poste a quote che di rado superano i 10 mt. s.l.m. Tale area, denominata Margi di Xitta, si estende per circa 680 Ha e comprende gli stagni di Paceco e la zona Calderaro. L'area dei Margi di Xitta nei primi anni del 1900 fu parzialmente bonificata mediante la costruzione di canali di scolo e l'incolamento del Lenzi e del Baiata che, quindi, nel loro tratto terminale si presentano canalizzati artificialmente, già a partire dalla zona dei centri abitati di Paceco e Xitta.

Aspetti correntometrici lungo la fascia costiera

Le correnti marine sono spostamenti di masse d'acqua nei mari e si distinguono in permanenti, periodiche ed accidentali. Le correnti permanenti sono solitamente d'alto mare e non interessano l'equilibrio delle coste.

Esse sono generate dalle differenze di temperatura e di densità delle masse d'acqua e dai venti permanenti. Per quanto concerne le velocità delle correnti nei vari mesi dell'anno, si è fatto inoltre riferimento alle "Carte delle correnti superficiali" contenuta nell'atlante delle correnti superficiali dei mari italiano dell'Istituto Idrografico della Marina. In particolare si riporta l'andamento delle correnti per i mesi di giugno, luglio, agosto e settembre. Nel mese di Giugno si rileva una corrente intorno al sito in esame che si



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

dirige da O verso E con una velocità all'incirca di 0,8 mt./sec. Nei mesi di Luglio ed Agosto la corrente è sempre da O verso E con una velocità all'incirca di 1,0 mt./sec.. Nel mese di Settembre si ha una corrente con la medesima direzione e con velocità di 0,6÷0,7 mt./sec. per cui si nota un'attenuazione della velocità della corrente ma non un cambiamento di direzione.

Qualità delle acque nella cala di Bonagia.

Per quanto concerne il tratto di costa che si estende da Trapani a Capo S. Vito si è ricavato che, lo stato ecologico delle acque, ai sensi del D.Lgs n. 152/1999, è caratterizzato da bassi livelli di trofia.

Infatti, per tutte le osservazioni i valori dell'Indice Trofico TRIX (Stato Ecologico), rilevati nel sistema marino costiero, ricadono tutti in classe I.

Suolo e sottosuolo

Ogni caratteristica ed ogni fenomeno geologico, geomorfologico e geopedologico saranno esaminati come effetto della dinamica endogena ed esogena, nonché delle attività umane e quindi come prodotto di una serie di trasformazioni, il cui risultato è rilevabile al momento dell'osservazione ed è prevedibile per il futuro, sia in assenza che in presenza dell'opera progettata. In questo quadro saranno definiti, per l'area vasta in cui si inserisce l'opera, i rischi geologici (in senso lato) connessi ad eventi variamente prevedibili (sismici, vulcanici, franosi, meteorologici, marini, eccetera) e caratterizzati da differente entità in relazione all'attività umana nel sito prescelto.

Caratterizzazione geomorfologica della zona e della costa

L'assetto morfologico del territorio di Valderice è caratterizzato dal contrasto fra la dorsale carbonatica, che dai monti di San Vito si spinge verso Sud fino a Monte Sparagio che ne rappresenta la cima più alta (1111 m), e le aree meridionali di tipo collinare in cui affiorano terreni di natura argillo-marnosa e sabbioso-arenacea e dove l'unico rilievo è rappresentato da Monte Erice (762 m).

Caratterizzazione litologica

I rilievi e le indagini svolte hanno evidenziato che il sito interessato dalla Tonnara di Bonaria ed il tratto costiero antistante appare costituito da litotipi appartenenti all'Unità tettonica di Monte Erice in facies di dolomie e calcari dolomitici a ciclotemi loferitici e stromatolitici che costituiscono il complesso di piattaforma carbonatica databile del Trias Sup.-Lias medio.

L'attuale assetto stratigrafico strutturale del bacino portuale è riconducibile alla crisi orogenetica miocenica che ebbe il suo acme nel Tortoniano Sup.. Lo stress tettonico ha coinvolto formazioni che appartenevano ad un'area di sedimentazione originariamente posta più a Nord generando una falda di ricoprimento a struttura anticlinale ed ha "messo in posto" il complesso di Monte Erice nella posizione attuale.

Idrografia

Nell'area territoriale di Valderice la rete idrografica è poco sviluppata consistendo praticamente in alcune linee di impluvio, con valli spesso con profili trasversali a V, che drenano i versanti dei rilievi carbonatici e scaricano i deflussi superficiali direttamente in mare.

Caratterizzazione sismica

A seguito degli eventi verificatesi nel '68 nell'area della Valle del Belice il C.N.R. ha realizzato un progetto finalizzato alla classificazione sismica del territorio nazionale, nella fattispecie il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con D.M. 23/09/81 classifica il territorio di Valderice come zona sismica di 2^a Categoria con grado di sismicità S = 9.

Vegetazione, Flora e Fauna

Il quadro vegetazionale si presenta abbastanza diversificato e si caratterizza per la tipica vegetazione mediterranea presente in corrispondenza dei numerosi affioramenti rocciosi presenti nell'area. Nel paesaggio agrario dominano le aree coltivate a seminativi e a vigneto. Tra le colture arboree specializzate si riscontra anche l'olivo.

La prateria di Posidonia oceanica e le comunità ad alghe fotofile caratterizzano nel suo complesso il paesaggio sommerso. La prateria di Posidonia oceanica, habitat prioritario 1120 ai sensi della Direttiva Habitat, rappresenta la



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

biocenosi più importante, particolarmente abbondante e distribuita in maniera piuttosto continua su tutti i fondali dell'area del SIC ITA 010025 – Fondali del Golfo di Custonaci. Nel settore più prossimo al centro abitato di Bonagia, la prateria di Posidonia oceanica si estende da circa – 3,00 mt. fino ad oltre -30 mt. di profondità. la prateria di Posidonia oceanica ricopre il 43,1% dei fondali del sito Natura 2000 (all'incirca 482 Ha); le connessioni ecologiche non vengono in alcun modo interferite a seguito della realizzazione degli interventi progettuati; non sono ipotizzabili opere che possano indurre frammentazione dell'habitat prioritario 1120 – prateria di Posidonia oceanica; deve concludersi che, devono escludersi particolari effetti aventi incidenza significativa sulla struttura e funzione del SIC all'interno del quale ricade l'intervento oggetto del presente SIA.

Interferenze degli interventi progettuati con il sito SIC ITA 010025-Fondali del Golfo di Custonaci

- Superficie totale del SIC ITA 010025	11.200.000 mq
- Prateria di Posidonia presente nel SIC ITA 010025	4.822.565 mq
- Fondali del SIC ITA 010025 colonizzati dalla prateria Posidonia	43.1%
- Prateria Impattata direttamente ed indirettamente	0.110%
- Prateria definitivamente perduta (asportata dallo scavo dei pali)	0.003%
- Prateria interferita (ombreggiata dalle banchine)	0.012%
- Prateria Interferita (compresa tra i due moli la diga sottoflutto)	0.095%

Ecosistemi

In coerenza a quanto prescrive il decreto A.R.T.A. n. 583 del 01/06/2004, è stato eseguito un'apposito studio biocenotico marino.

Tale studio svolge un ruolo essenziale in quanto permette di definire la situazione esistente prima della realizzazione dell'opera.

Nel tratto di mare interessato dall'intervento progettuale è stata condotta una prima indagine sui fondali interessati dall'opera portuale, al fine di conoscere in dettaglio le caratteristiche delle comunità bentoniche attualmente presenti. Le rilevazioni sono state condotte mediante osservazioni dirette in immersione effettuate da subacquei esperti e che hanno riportato ai progettisti una prima importante documentazione fotografica. Gli operatori hanno utilizzato in immersione apposita strumentazione che consente una georeferenziazione delle ubicazioni delle foto e delle risultanze delle indagini. Ciò ha meglio consentito di annotare gli aspetti morfobatimetrici e bentonici osservati.

Contestualmente, è stata raccolta una documentazione fotografica dei fondali, che è illustrata nell'apposita relazione.

Descrizione delle biocenosi marine presenti nell'area di progetto

Le interferenze sull'ambiente marino costiero del presente intervento sono state evidenziate da uno studio preliminare effettuato nel Maggio del 2009 dal Centro Interdipartimentale per lo Studio Dell'Ecologia degli Ambienti Costieri (C.I.S.A.C.) dell'Università degli studi di Palermo in collaborazione con Biosurvey s.r.l., Spin-Off Accademico dell'Università degli studi di Palermo.

In particolare, sono stati effettuati rilievi mediante survey acustica, integrati da osservazioni sul campo di verità-mare e da immagini tele-rilevate, che hanno consentito di identificare le principali biocenosi presenti nell'area. Nel complesso è stato calcolato che solo 144 mq saranno perduti a seguito della realizzazione della palificazione, mentre 565 mq di prateria saranno parzialmente interferiti come conseguenza dell'ombreggiamento dei camminamenti a giorno dei pontili di attracco all'interno delle dighe.

Salute pubblica

Secondo l'Allegato II del D.P.C.M. 27/12/1988, l'obiettivo della caratterizzazione dello stato di qualità dell'ambiente, in relazione al benessere ed alla salute umana, è quello di verificare la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette delle opere e del loro esercizio con gli standards ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardanti la salute umana a breve, medio e lungo periodo

Per quanto concerne i rifiuti, durante la fase di realizzazione del Porto di Bonagia non si prevedono interventi che possano contribuire all'incremento dei rifiuti, né tantomeno durante la fase di esercizio di questo.

I lavori di escavazione dei fondali non presentano alcun impatto in quanto il materiale di risulta è



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

previsto che venga reimpiegato a tergo del muro di sponda a formazione del piazzale operativo di riva.

Rumore e vibrazioni

Per una stima qualitativa dell'inquinamento acustico relativamente alla costruzione ed eventuale attività del porto di Bonagia, sono state considerate le strade come sorgenti lineari di rumore delle imbarcazioni come sorgenti puntuali di rumore, nonché le varie unità strettamente connesse al porto, l'area di rimessaggio e le imbarcazioni in movimento all'interno dello specchio d'acqua protetto. Inoltre, tenendo conto che per ogni sorgente di rumore "areale" si sono tenute in considerazione le ore in cui la sorgente di rumore è presente, si può concludere che la realizzazione e il funzionamento dei lavori in progetto non altereranno in maniera avvertibile il clima acustico della zona studiata. Tale clima risulta essere, nello stato attuale, in linea con le direttive di legge e né i movimenti dei mezzi di cantiere né la maggiore attrattività di mezzi leggeri a lavori ultimati lo modificheranno in modo apprezzabile.

L'area a terra, destinata a deposito e movimentazione dei materiali, verrà approntata nell'ambito portuale. All'interno del perimetro dell'area di cantiere sarà realizzata la viabilità necessaria ai mezzi d'opera per le attività di carico, scarico e trasporto dei materiali.

I lavori a mare si svolgeranno in punti diversi all'interno del porto, secondo quanto specificato nel cronoprogramma.

Le sorgenti sonore presenti nel cantiere sono costituite dalle macchine ed attrezzature utilizzate per le attività previste nell'intervento progettuale.

Orario di lavoro.

In cantiere è previsto un unico turno di lavoro di otto ore, per cinque giorni lavorativi. Le attività lavorative si prevede verranno svolte in orario diurno (8,00÷17,00) con pausa pranzo dalle ore 13,00 alle ore 14,00

Indicazione della classe acustica cui appartiene l'area di studio.

Il Comune di Valderice non è munito di un Piano di Classificazione Acustica. Tuttavia, trattandosi di un'area costiera si può ipotizzare una classe acustica IV, quali le aree portuali, per le quali si hanno i seguenti valori limite di immissione ed emissione indicate nella Tabella a lato

Ricettori presenti nell'area di confine.

I ricettori presenti nell'intorno della zona di lavoro sono esclusivamente le strade residenziali che delimitano la zona portuale e conseguentemente l'area di cantiere.

Principali sorgenti sonore presenti nell'intero comparto.

Nell'intorno del porto di Valderice in cui si inserisce il cantiere di lavoro, allo stato attuale, non sono presenti sorgenti sonore di particolare rilievo.

Calcolo previsionale dei livelli sonori generati all'esterno.

L'ambiente circostante potrà risultare inquinato dal rumore prodotto dalle macchine di cantiere, i cui livelli di pressione sonora risultano generalmente compresi tra gli 80 e gli 85 dBA. I

Previsione dell'incremento sonoro indotto dall'aumento del traffico veicolare.

Trattandosi di un cantiere temporaneo è indubbio l'aumento del traffico veicolare e la movimentazione di materiali, connessi all'attività in fase di realizzazione, che modificheranno temporaneamente i limiti di immissione previsti per la classe acustica II. In riferimento alle attività temporanee non vengono considerati i limiti differenziali, ma solo il rumore prodotto dalla specifica sorgente disturbante.

Interventi di mitigazione sonora e misurazioni.

Trattandosi di un'attività temporanea che andrà in deroga, secondo quanto già evidenziato, non sono previsti interventi di mitigazione.

Aspetti paesaggistici

Secondo l'Allegato II del D.P.C.M. 27/12/1988, obiettivo della caratterizzazione della qualità del paesaggio con riferimento sia agli aspetti storico-testimoniali e culturali, sia agli aspetti legati alla percezione visiva, è quello di definire le azioni di disturbo esercitate dal progetto e le modifiche introdotte in rapporto alla qualità dell'ambiente. Obiettivo della caratterizzazione della qualità del paesaggio, che certamente più di ogni altro fattore è facilmente rilevabile dalle masse, con riferimento sia agli aspetti storico testimoniali e



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

culturali, sia agli aspetti legati alla percezione visiva, è quello di definire le azioni di disturbo esercitate dal progetto e le modifiche introdotte in rapporto alla qualità dell'ambiente.

Nel caso in esame, la realizzazione delle opere permette di avere un impatto migliorativo dell'attuale situazione anche dal punto di vista paesaggistico.

La sagoma della struttura infatti non verrà modificata dalle opere in progetto, che si collocano tutte all'interno degli spazi portuali esistenti. Che vanno a migliorare tutte quelle situazioni di degrado e depauperamento che attualmente lo contraddistinguono.

QUADRO DELLE VALUTAZIONI DI IMPATTO AMBIENTALE

Analisi dei potenziali impatti

Per facilitare la costruzione delle suddette matrici, si è scomposte le attività che concorrono alla realizzazione dell'opera e alla determinazione di impatti, si sono individuati, tre tipi di fattori causali d'impatto, connessi rispettivamente a tre fasi ben distinte:

- fase di progettazione;*
- fase di realizzazione dell'opera;*
- fase di esercizio dell'opera;*
- fase di manutenzione ordinaria di parti del porto*

Individuazione dei principali impatti ambientali in fase di progetto.

Nella prima fase sono analizzate le conseguenze che le decisioni assunte al momento della progettazione provocano sull'ambiente circostante quali, per esempio, la potenzialità attribuita al porto, l'individuazione del sito, la definizione della configurazione planimetrica dell'opera, la scelta dei materiali e delle tecniche costruttive, elementi tutti di fondamentale rilevanza ai fini dell'inserimento ambientale nel suo complesso.

Tra i suddetti elementi un fattore di importanza preminente è costituito dalla individuazione del sito in cui realizzare l'opera. Nel caso oggetto di studio, esistendo già, come più volte accennato, una struttura preesistente, per quanto essa sia non completamente funzionale, la soluzione presa in considerazione è stata quella di prevederne la riqualificazione e rifunzionalizzazione, e ciò al fine di limitare le alterazioni del litorale, già degradato ed antropizzato, e di ridurre gli impatti nei confronti dell'ecosistema marino e dell'ambiente terrestre.

Individuazione dei principali impatti ambientali in fase di costruzione

Va comunque ricordato che le pressioni ambientali durante la fase di cantiere hanno un carattere transitorio e quindi, in generale, non hanno effetti irreversibili sull'ambiente circostante una prima forma di impatto è quella determinata dall'installazione del cantiere: la sottrazione di aree alle attività ricettive ed economiche; il montaggio delle apparecchiature e degli impianti; lo stoccaggio dei materiali delle lavorazioni, si ripercuotono in misura sensibile sulle componenti ambientali, ed, in particolare, sul paesaggio e sulla flora e fauna marina. Nel caso in esame l'area di cantiere, sarà ubicata in ambito portuale e si prevede un'occupazione di un'area non edificata di almeno 10.000 mq. All'interno di quest'area, che verrà recintata, saranno installati i prefabbricati da cantiere adibiti ad uffici, i servizi per il personale e magazzino utensili. Potendo contare sulla ricettività offerta dal centro urbano non si prevedono alloggi per il personale. Per il ricovero dei mezzi meccanici sarà realizzata una copertura provvisoria.

Una seconda forma di impatto è quella determinato dalla realizzazione dell'impianto di cantiere, dall'apertura di una pista provvisoria per collegare l'area del porto all'area del cantiere dove saranno ubicati gli impianti a terra.

Una terza forma di impatto è quella determinato dall'approvvigionamento dei materiali per le lavorazioni. Il materiale lapideo necessario per la costruzione dell'opera sarà cavato, selezionato e caricato sui mezzi di trasporto nelle aree di pertinenza delle cave secondo le usuali modalità estrattive delle diverse pezzature.

Il sito di imbarco del materiale lapideo da gettata sarà allocato nello stesso porto di Bonagia.

Il trasporto dei materiali nel tratto terminale del loro percorso, fino al luogo in cui realizzare l'opera, sarà effettuato con l'utilizzo esclusivo di mezzi marittimi.



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

Non sarà previsto, pertanto lungo il percorso, un nodo di scambio dal modo di trasporto su gomma al modo di trasporto marittimo. Riguardo al numero ed alle principali caratteristiche dei mezzi facenti parte della flotta impegnata nell'esecuzione dei lavori per le operazioni di imbarco, trasporto via mare e collocazione in opera, per il trasporto ed il versamento in opera del materiale lapideo saranno utilizzate due bette semoventi, ciascuna delle quali caratterizzata da una capacità di carico utile pari a 350 mc, per il trasporto e la collocazione in opera dei cassoni sarà utilizzato una chiatta capace di 400 tonn con relativo rimorchiatore. La costruzione della gettata protettiva della dighe foranee sarà effettuata a tutta sagoma procedendo, per tratti successivi di sviluppo non superiore a 50 m, senza soluzione di continuità.

Sintesi impatti che si determinano nella fase di costruzione dell'opera.

FATTORE	EFFETTI	COMPONENTI IMPATTATE
Istallazione del cantiere Realizzazione impianto di cantiere	Inquinamento atmosferico Inquinamento ustico Inquinamento idrico Inquinamento terrestre Disturbo paesaggistico	Atmosfera Ambiente idrico Suolo e sottosuolo Istallazione del cantiere Vegetazione, flore e fauna Ecosistema Salute pubblica Rumori e vibrazioni Paesaggio
Approvvigionamento dei materiali per le lavorazioni	Depauperamento di risorse naturali Disturbo paesaggistico Inquinamento acustico Traffico automezzi di trasporto	Atmosfera Ambiente idrico Vegetazione, flore e fauna Rumori e vibrazioni Paesaggio
Realizzazione opere foranee	Intorbidimento delle acque Distruzione flora nelle aree di imbasamento Emissioni sonore Inquinamento atmosferico Disturbo al paesaggio (stoccaggio a terra) Inquinamento terrestre Disturbo paesaggistico	Atmosfera Ambiente idrico Suolo e sottosuolo Vegetazione, flore e fauna Ecosistema Salute Rumori e vibrazioni Paesaggio
Operazioni di dragaggio e Colmata	Intorbidimento delle acque Distruzione flora e fauna nelle aree dragate Emissioni sonore Inquinamento atmosferico Disturbo al paesaggio (stoccaggio a terra) Inquinamento terrestre Disturbo paesaggistico	Atmosfera Ambiente idrico Suolo e sottosuolo Vegetazione, flore e fauna Ecosistema Salute Rumori e vibrazioni Paesaggio
Opere stradali ed impianti	Inquinamento atmosferico Disturbo al paesaggio (stoccaggio a terra)	Atmosfera Paesaggio

Individuazione dei principali impatti ambientali in fase di esercizio

Alla fase di esercizio delle opere, appartengono tutti i fattori causali direttamente o indirettamente connessi all'esercizio del porto di Bonagia: pressione antropica, carico organico e dei rifiuti solidi, traffico viario e nautico, sfruttamento turistico delle risorse, aumento dell'attrattiva dei luoghi e quindi valorizzazione delle aree.

Gli impatti da considerare sono quelli illustrati nella Tabella che segue:

Impatti generati dall'esercizio del porto



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

FATTORE	EFFETTI	COMPONENTI IMPATTATE
Rilascio di inquinanti dai natanti	Inquinamento organico e batteriologico Inquinamento chimico Inquinamento dei residui galleggianti Inquinamento atmosferico	Atmosfera Ambiente idrico Suolo e sottosuolo Vegetazione, flore e fauna Ecosistema Salute pubblica Paesaggio
Rilascio di inquinanti da insediamenti terrestri	Inquinamento organico Inquinamento chimico Inquinamento dei residui galleggianti Inquinamento atmosferico	Atmosfera Ambiente idrico Suolo e sottosuolo Ecosistema Salute Pubblica Vegetazione, flore e fauna Rumori e vibrazioni Paesaggio
Traffico Veicolare	Inquinamento acustico Inquinamento atmosferico	Atmosfera Vegetazione, flore e fauna Ecosistema Salute Pubblica Rumori e vibrazioni
Emissioni Sonore derivanti dai natanti e dalle attività nautiche	Inquinamento acustico	Salute Pubblica Rumori e vibrazioni

Impatti sulla qualità delle acque portuali

Il traffico marittimo è tra le cause fondamentali dell'inquinamento marino all'interno del bacino portuale, dove, a causa della ridotta diluizione operata dall'acqua di mare, si registrano concentrazioni di inquinanti estremamente elevate.

Si possono individuare tre fattori di inquinamento idrico che schematicamente è possibile suddividere in classi, a seconda della loro provenienza:

- sostanze organiche, quelle nutrienti e quelle microbiche, contenute nelle acque reflue di origine fecale scaricate a mare;*
- gli inquinanti chimici derivanti dalle attività nautiche; fra questi, si citano i carburanti (contenenti metalli pesanti ed idrocarburi) utilizzati dalle imbarcazioni, i microinquinanti metallici e gli idrocarburi presenti nelle sostanze adoperate per le operazioni di manutenzione di manutenzione dei natanti, le sostanze tossiche contenute nelle vernici anti-salsedine utilizzate per il rimessaggio degli scafi, i detergenti sversati a mare a seguito di lavaggio delle imbarcazioni;*
- i residui galleggianti, costituiti prevalentemente, da sostanze plastiche, lentamente biodegradabili, nonché da oli e grassi rilasciati in mare dagli utenti della struttura portuale.*

Relativamente all'inquinamento prodotto dalle acque reflue generate dallo scarico in acqua di liquami e di acque di lavaggio provenienti dalle cucine, dai bagni e dalle sentine delle imbarcazioni approssimativamente si può valutare in circa 40 litri/persona/giorno il volume di acqua di scarico prodotto da un individuo che soggiorni sull'imbarcazione all'ormeggio.

Gli scarichi di acque luride delle imbarcazioni sono intermittenti, motivo per cui è difficile identificare l'origine una volta disperse nelle acque del bacino; da ciò deriva la necessità di sensibilizzare il fruitore della struttura portuale e nel contempo di intervenire con norme drastiche.

Relativamente all'inquinamento prodotto dallo scarico dei reflui di altra origine (servizi igienici centralizzati o aree abitate circostanti), la capacità di autodepurazione del mare richiede diluizioni molto



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

elevate, che si possono realizzare a grande distanza dalla costa, mentre nelle zone vicine alla costa, in caso di sversamento di liquami, possono verificarsi fenomeni di diversa natura.

La realizzazione del porto creerà uno specchio acqueo chiuso all'interno del quale è facile prevedere che il ricambio sarà più lento che nello stato attuale. In ogni caso, la qualità dell'acqua interna al porto può essere migliorata prevedendo l'adozione di sistemi che facilitino il ricambio idrico con il mare aperto quali canalette vivificatrici e/o pompe ad elevata portata. In tal modo è assicurato un impatto minimo sulla qualità dell'acqua interna, a vantaggio di tutti i fruitori della struttura portuale. Si può quindi affermare che la realizzazione della nuova infrastruttura portuale di Bonagia non modificherà in maniera avvertibile la qualità dell'aria della zona in esame.

Infine, per quanto concerne l'inquinamento indotto dalle attività portuali sul suolo, si ritiene che le azioni e gli interventi previsti dalle previsioni progettuali non dovrebbero determinare contaminazione di suolo e/o sottosuolo né interferire con il rischio idrogeologico. Le previsioni di piano inerenti al migliore inserimento della struttura portuale nel contesto urbano di Bonagia e al miglioramento della funzionalità della struttura stessa a fini turistici potrebbero determinare cambiamenti positivi in termini quali/quantitativi del suolo.

Individuazione dei principali impatti ambientali in fase di manutenzione delle opere

Gli impatti più rilevanti nella fase di manutenzione del porto sono correlate, principalmente alle periodiche operazioni di dragaggio che possono rendersi necessarie al fine di assicurare ai fondali profondità soddisfacenti per la movimentazione dei natanti e del conseguente eventuale ripascimento delle spiagge soggette ad erosione.

Tabella-Impatti generati dalla manutenzione del porto

FATTORE	EFFETTI	COMPONENTI IMPATTATE
Drenaggio	Inquinamento marino (intorbilimento e aumento concentrazione inquinanti); Degrado flora e fauna delle aree dragate; Emissioni Sonore; Inquinamento Atmosferico; Inquinamento Idrico nell'area di scarico; Disturbo al Paesaggio; Inquinamento Terrestre; Inquinamento Falda	Ambiente idrico Suolo e sottosuolo Vegetazione, flore e fauna Ecosistema marino e terrestre Salute pubblica Rumore e vibrazioni Paesaggio
Ripascimento	Inquinamento marino Emissioni Sonore Inquinamento atmosferico	Suolo e sottosuolo Ecosistema Marino e Terrestre Salute Pubblica Rumori e vibrazioni

STIMA QUANTITATIVA DEGLI IMPATTI GENERATI DALLE CONDIZIONI ATTUALI E DALLE OPERE IN PROGETTO

Tale metodologia consente di mettere in evidenza non solo le conseguenze dirette delle azioni di progetto sulle componenti ambientali, ma anche gli effetti che gli impatti di secondo ordine o di ordine superiore esercitano a carico di altre variabili che compongono il sistema ambientale considerato. Lo studio in esame è stato condotto proprio attraverso l'applicazione della Matrice di Leopold, ancora oggi l'approccio più diffuso nel campo della Valutazione di Impatto Ambientale, e, pur con le limitazioni imposte dalla generalità dello strumento indagatorio, capace di offrire sufficienti garanzie di successo, oltre ad una ormai consolidata applicazione e una palese semplicità di lettura.

E' doveroso precisare fin d'ora che, a seguito di un attento esame della Matrice di Leopold così come definita nella sua generalità, è emersa l'assoluta inesistenza, anche potenziale, di alcuni impatti fra i definiti fattori ambientali e le individuate azioni. Ciò ha indotto a definire una Matrice di Leopold semplificata, particolarmente aderente al caso in esame.

Sono state considerate due opzioni:



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

1) stato attuale.

2) progetto.

Il progetto è stato inoltre suddiviso in tre differenti fasi:

- progettazione,
- realizzazione,
- esercizio.

Per ciascuna di esse è stata eseguita la compilazione di una matrice e la procedura adottata è stata quella qui di seguito riferita:

- identificazione delle azioni costituenti il progetto proposto o in ogni caso da esse dipendenti;
- marcatura dell'elemento matriciale corrispondente a ciascuna delle componenti ambientali suscettibili d'impatto;
- trascrizione nella casella corrispondente a ciascun elemento di un voto, relativo alla grandezza del possibile impatto.

Tale voto scaturisce dall'analisi contenuta in ciascuna scheda di cui la matrice risulta corredata. Tali schede sono inerenti ad ogni singola valutazione degli impatti e, per ciascun ragionevole elemento di interferenza tra azione e componente ambientale, motivano i valori attribuiti all'impatto.

Le schede contengono:

- 1) valutazione azione di progetto;
- 2) valutazione componente ambientale;
- 3) valutazione caratteri dell'impatto.

In Conclusione, dall'applicazione della Matrice di Leopold alle due opzioni in esame rispettivamente, stato attuale e progetto (quest'ultima suddivisa nelle tre fasi di progettazione, realizzazione ed esercizio), si sono desunti i seguenti giudizi:

- allo stato attuale l'impatto determinato è **NEGATIVO**;
- l'impatto derivante dalla fase di realizzazione è **NEGATIVO**;
- l'impatto determinato dal potenziamento della struttura portuale che consentirà una maggiore fruibilità di specchi acquei e dei punti di ormeggio è certamente **POSITIVA**.

Il valore negativo che scaturisce dalla matrice relativa allo stato attuale dipende dall'analisi effettuata sull'attuale condizione di degrado in cui versa l'infrastruttura portuale e il litorale limitrofo (degrado ambientale, scarsa qualità delle acque, scarso livello di sicurezza, inadeguatezza rispetto alle attività legate alla pesca e al turismo).

Per quanto riguarda la fase di realizzazione delle opere, il giudizio complessivo che ne deriva è negativo a causa dell'impatto sull'aria, sul clima acustico e sul paesaggio dovuto alla riduzione degli spazi aperti, alla presenza in cantiere delle macchine operative e delle apparecchiature necessarie all'esecuzione dei lavori.

MISURE DI MITIGAZIONE

Dall'analisi di impatto precedentemente riportata si evidenzia che le opere in esame potranno generare un impatto significativo prevalentemente in fase di cantiere. Tale impatto si esplicherà sia sull'ambiente terrestre sia su quello marino.

Per quanto concerne l'ambiente terrestre l'impatto sarà dovuto ad un aumento della polverosità e ad interferenze tra il traffico e la movimentazione dei mezzi da e per il cantiere.

La polverosità sarà prevalentemente dovuta all'attività di scarico dei materiali lapidei in mare e sarà legata alla ventosità della zona. Fortunatamente il sito di cantiere è staccato dalle zone residenziali per cui tali effetti risultano ridotti. In ogni caso, una opportuna opera di mitigazione, soprattutto durante le giornate ventose sarà quella di bagnare tali sedimenti sfusi presenti sui piazzali e nelle zone esposte al vento.

Per quanto concerne invece gli impatti evidenziati come interferenza tra le attività di cantiere e il traffico, si ritiene che le attività di movimento terra debbano essere concentrate durante il periodo ottobre-giugno e debbano essere rallentate durante quello estivo.



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

Per quanto concerne l'ambiente marino si è evidenziato soprattutto un rischio di impatto dovuto alla diffusione di sedimento fine su fondali. Tale impatto potrà essere notevolmente limitato utilizzando panne mobili galleggianti, profonde 4 m., che potranno garantire l'intercettazione dei sedimenti in sospensione, facendoli precipitare sul fondo. Tale intervento non risulta però indispensabile nel caso in questione, stante scarso rischio di impatto su biocenosi rilevanti.

STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE

CONSIDERATO che nel territorio in cui insiste il porto di Bonagia sono presenti dei Siti della Rete Natura 2000 ed in particolare il SIC ITA 010025 –Fondali del Golfo di Custonaci, definito sulla base di specie animali che figurano nelle liste di specie da proteggere, come previsto da convenzioni nazionali ed internazionali, e da emergenze naturalistiche quali il marciapiede a vermeti, la fascia ad *Astroides calycularis*, gli anfratti sommersi ed i popolamenti sciafili e le praterie di *Posidonia oceanica*. Il Proponente ha predisposto lo Studio di Incidenza Ambientale al fine di mappare la prateria di *Posidonia Oceanica* nell'area interessata alla realizzazione del porto di Bonagia, valutare la significatività dei possibili effetti delle azioni di progetto sul sito Natura 2000 e aggiornare lo Studio di Incidenza Ambientale.

LETTO lo Studio di Incidenza Ambientale aggiornato, fornito dal Proponente, nel quale viene proposto un percorso di analisi e valutazione progressiva che si compone di 3 livelli:

- Livello I : Screening
- Livello II: Valutazione Appropriata
- Livello III: Deroga art.6 parag. 4

e dopo avere descritto le principali caratteristiche del SIC ITA 010025- Fondali del Golfo di Custonaci, e dei SIC connessi SIC ITA 010010 – Monte S.Giuliano e SIC ITA 010016 – Monte Cofano e litorale, **AFFERMA** che:

- *In merito al SIC ITA 010025- Fondali di Custonaci la prateria continua di *P. oceanica* nell'area di Bonagia evidenzia il limite superiore a 2,5m - 3m di profondità, mentre il mosaico di *Posidonia viva* e *matte morta* si estende fino all'isobata -1,5m circa; Pertanto, alcune azioni della messa in sicurezza del Porto di Bonagia (Trapani), relative alla realizzazione delle strutture portuali e delle dighe foranea e sottoflutto, eserciteranno un'interferenza sulla prateria di *Posidonia* presente nel SIC ITA010025 – Fondali del Golfo di Custonaci.*
- *In merito al SIC ITA 010010 – Monte S.Giuliano data la natura e le caratteristiche del progetto del Porto di Bonagia, al fine di garantire la conservazione e corretta gestione del sito Natura 2000 e tenuto conto delle caratteristiche e degli obiettivi di conservazione del medesimo, si escludono effetti significativi, sia diretti che indiretti, delle azioni di progetto del Porto di Bonagia sul SIC ITA 010010 – Monte S.Giuliano*
- *In merito al SIC ITA 010016 – Monte Cofano e litorale, Data la natura e le caratteristiche del progetto del Porto di Bonagia, al fine di garantire la conservazione e corretta gestione del sito Natura 2000 e tenuto conto delle caratteristiche e degli obiettivi di conservazione del medesimo, si escludono effetti significativi, sia diretti che indiretti, delle azioni di progetto del Porto di Bonagia sul SIC ITA 010010 – Monte Cofano.*

CONSIDERATO che il Proponente, nello Studio di Incidenza Ambientale riporta che ha esaminato gli elementi di vulnerabilità in ambito floristico faunistico e vegetazionale più frequenti ed importanti riscontrati nei Siti di Natura 2000 presenti nel territorio e risulta che non sono interessati da eventuali effetti diretti ed indiretti, riconducibili agli interventi conseguenti alla realizzazione del Porto di Bonagia. Pertanto conclude nell'affermare che in termini di probabilitistici che le azioni di progetto del Porto di Bonagia non interferiranno con il ciclo produttivo e non produrranno effetti negativi sulle specie e sui suoi habitat.



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

CONSIDERATO che nella fase di screening, all'interno del SIC ITA010025 – Fondali del Golfo di Custonaci, il Proponente afferma **CHE**:

- *La prateria di Posidonia è ampiamente distribuita ed occupa una superficie di circa 1.575,19 ha, corrispondenti al 21,6% della superficie totale del sito Natura 2000. In particolare, la prateria continua di P. oceanica nell'area di Bonagia evidenzia il limite superiore a circa 2,5m - 3m di profondità, mentre il mosaico di Posidonia viva e matte morta si estende in anche fino all'isobata - 1,5m circa. Pertanto, alcune azioni del progetto del Porto di Bonagia, relative alla realizzazione delle strutture portuali e delle dighe foranea e sottoflutto, eserciteranno una parziale incidenza sull'habitat 1120 – Prateria di Posidonia.*
- *L'area interessata dalle azioni di progetto del Porto di Bonagia non presenta Grotte marine sommerse o semisommerse (Habitat 8330). Pertanto, è possibile affermare che la realizzazione del Porto di Bonagia non produrrà alcun effetto sull'habitat in oggetto e quindi non interferirà con il ciclo riproduttivo delle specie animali e vegetali che in esso trovano condizioni di insediamento e sviluppo.*
- *Le azioni di progetto del Porto di Bonagia non produrranno effetti negativi sull'habitat 1110 - Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina e quindi non interferirà in alcun modo con il ciclo riproduttivo del rettile chelonide Caretta caretta, specie dell'Allegato II della Direttiva 79/409/CEE riportata nel sito.*
- *Nel settore più prossimo al centro abitato di Bonagia, nell'area interessata direttamente e indirettamente dalle azioni di progetto del Porto di Bonagia, la biocenosi fotofila è sostituita dalle sabbie fini ben calibrate che in alcune aree si estendono sino alle batimetriche dei 25 metri.*
- *Sia il marciapiede a vermeti che la fascia ad Astroides calycularis non si rinvencono in prossimità centro abitato di Bonagia ed in particolare nell'area interessata direttamente e indirettamente dalle azioni di progetto del Porto di Bonagia.*
- *Le grotte superficiali ed aspetti carsici non si rinvencono in prossimità centro abitato di Bonagia ed in particolare nell'area interessata direttamente e indirettamente dalle azioni di progetto del Porto di Bonagia.*

CONSIDERATO che il Proponente sempre nella fase di screening, riporta che se da un lato le interferenze dirette e indirette sull'habitat a Posidonia presente nel SIC ITA 010025 appare non significativo (0,45%), in valore assoluto la superficie di prateria di Posidonia impattata direttamente (4,86ettari) e indirettamente (2,47 ettari) suggerisce, tenuto peraltro conto che trattasi di habitat prioritario, di esplorare eventuali soluzioni alternative e misure di mitigazione per raggiungere gli obiettivi progetto, che tendano a moderare le interferenze riscontrate. Pertanto, si ritiene opportuno ed utile passare al livello II della procedura (Valutazione Appropriata), nel rispetto della struttura e funzionalità del sito e dei suoi obiettivi di conservazione, con particolare riferimento all'habitat a Posidonia interferito dalle azioni di progetto, e individuando e valutando soluzioni alternative.

CONSIDERATO che nello Studio di Incidenza Ambientale sono affrontati ed analizzati gli aspetti inerenti gli impatti in fase di progettazione; – fase di realizzazione dell'opera; fase di esercizio dell'opera – fase di manutenzione ordinaria di parti del porto;

CONSIDERATO che quanto riportato nello Studio di Incidenza Ambientale dal Proponente per quanto concerne l'inquinamento indotto dalle attività portuali sul suolo, si ritiene che le azioni e gli interventi previsti dalle previsioni progettuali non dovrebbero determinare contaminazione di suolo e/o sottosuolo né interferire con il rischio idrogeologico. Le previsioni di piano inerenti al migliore inserimento della struttura portuale nel contesto urbano di Bonagia e al miglioramento della funzionalità della struttura stessa a fini turistici potrebbero determinare cambiamenti positivi in termini quali/quantitativi del suolo.



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

CONSIDERATO che sono stati esaminati i fattori che possono determinare incidenze sul grado di conservazione di habitat e specie tutelate attraverso l'identificazione degli effetti prodotti dal progetto correlati con i fattori di pressione.

RILEVATO secondo il formulario standard di Natura 2000 il SIC ITA 010025 – Fondali del Golfo di Custonaci presenta rapporti ad est con il SIC ITA 010016 – Monte Cofano e litorale, un'area di notevole interesse floro-faunistico e fitocenotico, che rappresenta un punto di riferimento costiero nella rotta di migrazione di numerose specie ed accoglie rare specie di falconiformi.

Inoltre, il SIC ITA 010025 – Fondali del Golfo di Custonaci è contiguo verso ovest con il SIC ITA 010010 – Monte S. Giuliano, che costituisce un biotopo di particolare rilievo, ospitando interessanti aspetti di vegetazione rupicola, caratterizzate da diverse entità endemiche e/o di rilevante interesse fitogeografico, e rare specie di falconiformi.

RILEVATO che dall'elenco degli habitat presenti nel SIC ITA 010025 – Fondali del Golfo di Custonaci l'habitat prioritario e significativo interessato dalle azioni di progetto del Porto di Bonagia è dato dalla prateria di Prateria Oceanica, e gli elementi del progetto suscettibili di avere un'incidenza sull'habitat sono dati dalla realizzazione e dalla presenza fisica delle dighe di sopraflutto e di sottoflutto e delle attività di escavo.

CONSIDERATO che nello studio al fine di valutare la significatività dell'impatto del progetto, dovuta all'interazione tra le azioni di progetto e le caratteristiche del sito, il Proponente ha utilizzato i seguenti indicatori chiave:

- perdita di aree di habitat (%);
- frammentazione di habitat;
- perturbazione di habitat e specie;
- cambiamenti negli elementi principali dell'area.

CONSIDERATO che il Proponente afferma che il 21,6% dei fondali sono colonizzati dalla prateria di Posidonia, per una superficie complessiva di circa 1.593,5 ettari insediati prevalentemente insediati prevalentemente su matte e roccia. In particolare, nell'area in cui incidono le azioni di progetto lo studio ha evidenziato la presenza sia di prateria continua di posidonia e di un "Mosaico di piante vive e morte a Posidonia.

VALUTATO che il Proponente nello SIA riporta che si stima che la prateria di Posidonia che sarà interferita direttamente ed indirettamente a seguito della realizzazione del porto di Bonagia occupa una superficie di circa 7,22 ettari e rappresenta circa lo 0,46% di quella presente nel SIC ITA 010025 – Fondali del Golfo di Custonaci, di cui lo 0,30% dovuto a impatto diretto.

CONSIDERATO che il Proponente, afferma che la realizzazione le azioni di progetto per la messa in sicurezza del Porto di Bonagia non produrranno una significativa frammentazione di habitat della prateria di Posidonia oceanica presente nell'ambito territoriale considerato e l'interruzione di potenziali corridoi ecologici. Inoltre, non si prevedono frammentazione di habitat e impatti negativi sulla struttura e sulle funzioni specifiche della prateria di Posidonia, necessarie al loro mantenimento a lungo termine, anche in relazione alla perdita fisica di habitat.

CONSIDERATO che il Proponente afferma che non si prevedono significative perturbazioni sugli habitat e sulle popolazioni di animali e vegetali presenti nell'ambito territoriale considerato a seguito della messa in sicurezza del Porto di Bonagia (Trapani), anche in relazione alla marginale perdita e frammentazione dell'habitat



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

CONSIDERATO che il Proponente afferma che se da un lato le interferenze dirette e indirette sull'habitat a Posidonia presente nel SIC ITA 010025 appare non significativo (0,45%), in valore assoluto la superficie di prateria di Posidonia impattata direttamente (4,86 ettari) e indirettamente (2,47 ettari) suggerisce, tenuto peraltro conto che trattasi di habitat prioritario, di esplorare eventuali soluzioni alternative e misure di mitigazione per raggiungere gli obiettivi progetto, che tendano a moderare le interferenze riscontrate. **CONSIDERATO** che il Proponente, ritiene opportuno ed utile passare al livello II della procedura (Valutazione Appropriata), nel rispetto della struttura e funzionalità del sito e dei suoi obiettivi di conservazione, con particolare riferimento all'habitat a Posidonia interferito dalle azioni di progetto, e individuando e valutando soluzioni alternative.

RILEVATO che al fine di ridurre ulteriormente l'interferenza delle azioni di progetto per la messa in sicurezza del porto di Bonagia sulla prateria di Posidonia, il Proponente riporta che sono state individuate e valutate tre alternative progettuali che prevedono, al fine di minimizzare l'impatto, azioni di escavo dei fondali interni all'area portuale fino all'isobata di -3 m.

Alternativa progettuale 1: Il progetto di messa in sicurezza del porto è stato rielaborato prevedendo il completamento del dispositivo portuale mediante la realizzazione delle opere strettamente necessarie a tal fine.

Alternativa progettuale 2: Il progetto prevede di realizzare la diga foranea di ponente (tratto compreso tra le progressive 280,00 e 400,00 m) e la diga foranea di levante "tratto compreso tra le progressive 62,20 e 70,40 m) con un sistema di pali del diametro di 1200 mm, costituita da una tura esterna ed una fila di pali interni, sormontata da una struttura a giorno costituita da un graticcio di travi prevista in prosecuzione.

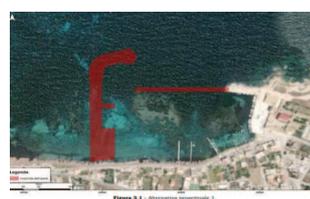
Alternativa progettuale 3: Modifica dell'alternativa 2 con il sistema di pali della diga foranea che interessa il tratto compreso tra le progressive 197,00 e 400,00 m



Alternativa progettuale 3



Alternativa progettuale 2



Alternativa progettuale 1

VALUTATO che l'alternativa 3, rispetto alle interferenze dirette (4,86 ha) e indirette (2,47) sulla prateria di Posidonia delle opere previste dal vigente PRP, prevede una significativa riduzione dell'incidenza diretta (1,58 ha) e indiretta (0,88 ha) sull'habitat 1120(*) Praterie di Posidonia.

CONSIDERATO che vengono proposti i seguenti interventi di mitigazione riportati nello Studio di Incidenza Ambientale:

- Realizzazione a parete verticale del secondo tratto della diga di sopraflutto e la diga di sottoflutto attraverso la collocazione di pali secanti del diametro di 920 mm.
- Realizzazione delle dighe di sopraflutto e sottoflutto via terra, attraverso mezzi terrestri.
- Riutilizzo dei materiali scavati per le colmate.
- Interventi per migliorare il ricambio idrico all'interno del porto.
- Impiego di panne;
- Opere di arredo urbano.



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

CONSIDERATO che nel Piano di Monitoraggio Ambientale è stato evidenziato che le azioni di progetto individuavano come bersaglio l'habitat a Posidonia. Sono esclusi pertanto dal monitoraggio gli altri habitat e specie presenti nel SIC ITA 010025, Fondali del Golfo di Custonaci.

Saranno svolte le seguenti attività di monitoraggio ex-ante, in corso d'opera, ex post, nelle 6 stazioni di monitoraggio e 2 stazioni di controllo, selezionate a distanza in aree ritenute a priori non impattate, include per ogni stazione la definizione di 3 aree di circa 400 mq, dove per ogni stazione, saranno effettuate:

- 3 repliche per le misure di densità
- 6 repliche per i prelievi di fasci ortotropi.

Al fine di monitorare la dinamica della prateria in prossimità dell'area interessata dalle azioni di progetto ed evidenziare nel medio e lungo periodo la presenza di fenomeni regressivi conseguenti alle attività svolte, saranno collocati dei balise al limite della prateria che borda l'esterno della diga foranea e di sottoflutto. Nel complesso saranno posizionati 3 balise in vicinanza dei quali stati rilevati i seguenti dati:

- profondità;
- distanza del balise dal limite della prateria;
- tipologia del substrato di impianto (sabbia, matte, roccia);
- verifica dello stato di continuità della prateria;
- stima del ricoprimento della prateria, della matte morta, di *Cymodocea nodosae* di alghe alloctone;
- misure di densità dei fascicoli fogliari.

RILEVATO che il Proponente ha fornito l'elenco delle specie floristiche come riportato nei formulari standard dei siti Natura 2000;

RILEVATO che le considerazioni conclusive del proponente riguardo all'incidenza del progetto sono: non significative, per il fatto che non si ritiene che ci siano modifiche del grado di conservazione degli habitat e delle specie analizzate nella VINCA.

CONSIDERATO il parere favorevole con prescrizioni della Soprintendenza del Mare, prot. n 1123 del 05.09.2014:

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI FINALI

CONSIDERATO che l'intervento, in variante al Piano Regolatore del Porto di Bonagia, riguarda il potenziamento delle opere marittime esistenti, comprendente la costruzione di una diga foranea di sopraflutto ed il prolungamento della diga foranea di sottoflutto, ai fini della messa in sicurezza, redatto ai sensi dell'art. 5 della L.R. n. 21/1998 del porto di Bonagia.

CONSIDERATO che la realizzazione delle opere permette di avere un impatto migliorativo dell'attuale situazione anche dal punto di vista paesaggistico.

La sagoma della struttura infatti non verrà modificata dalle opere in progetto, che si collocano tutte all'interno degli spazi portuali esistenti.

CONSIDERATO che a seguito degli eventi verificatesi nel '68 nell'area della Valle del Belice il C.N.R. ha realizzato un progetto finalizzato alla classificazione sismica del territorio nazionale, nella fattispecie il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con D.M. 23/09/81 classifica il territorio di Valderice come zona sismica di 2^a Categoria con grado di sismicità $S = 9$.

CONSIDERATO che il Proponente nella VINCA ha analizzato l'incidenza dell'intervento nei confronti dei siti Natura 2000, tenendo conto della struttura e della funzione del Sito stesso e del contributo che il sito



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

fornisce alla coerenza della rete, nonché dei suoi obiettivi di conservazione, fornendo al contempo riferimenti specifici agli habitat e alle specie per cui Natura 2000 potenzialmente interessati;

CONSIDERATO che nello Studio di Incidenza Ambientale il Proponente ha affrontato le analisi delle componenti ambientali tipiche del SIA, ritenute fondamentali per la valutazione delle interferenze nei confronti degli obiettivi di conservazione sito specifici;

CONSIDERATO che nello Studio di Incidenza Ambientale il Proponente ha effettuato la caratterizzazione dell'habitat prioritario 1120 la Posidonia Oceanica ai sensi della Direttiva Habitat, che rappresenta la biocenosi più importante particolarmente abbondante e distribuita in maniera piuttosto continua su tutti i fondali dell'area del SIC;

VALUTATO che l'area ove è sita la città di Valderice è compresa nell'ambito paesaggistico n. 1, denominato «Aree dei rilievi del trapanese», approvato con decreto dell'Assessorato Regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana, 20/09/2010 (G.U.R.S. n. 46 del 22/10/2010);

CONSIDERATO il bacino portuale e l'intorno significativo di esso non ricadono nell'ambito di aree classificate ad "rischio o pericolosità" né tantomeno in siti di attenzione indicati né tantomeno in siti di attenzione indicati nel PAI del Comune di Valderice approvato con il D.P.le 04/06/2007 (G.U.R.S. 17/08/2007, n. 37).

VALUTATO che l'intervento non interferisce con le previsioni di Piani sovra-ordinati e/o con zone di particolare interesse essendo compatibile con i vincoli, le prescrizioni di tutela e protezione del paesaggio, dei beni culturali e delle infrastrutture.

CONSIDERATO che sulla base dei rilievi batimetrici effettuati nel 2017, il volume di escavo stimato è pari a circa 70.000 m³. È previsto l'utilizzo di parte del materiale proveniente dalle operazioni di dragaggio per il riempimento dei cassoni della diga di sottoflutto, delle aree a tergo della banchina di riva e del piazzale operativo in radice alla diga di sopraflutto per un volume stimato in circa 25.000 m³.

CONSIDERATO E VALUTATO che il materiale lapideo che deve approvvigionarsi è 31.911,775 tonn. di pietrame; 10.700 tonn. di scogli di 1° categoria; 19.400 tonn. di scogli di 2° categoria; 2832 mc di tout-venant; 3290 mc di misto granulometrico.

CONSIDERATO E VALUTATO che l'infrastruttura portuale di Bonagia è coerente con i quadri di riferimento programmatico e gli atti di programmazione e di pianificazione territoriale e settoriale;

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito allo smaltimento dei reflui il Proponente nello SIA prevede il trattamento dei liquami provenienti dai servizi igienici degli edifici e delle aree attrezzate, e lo smaltimento delle acque bianche mediante riutilizzo delle stesse per l'irrigazione delle aree a verde. Dagli elaborati si evince infine la realizzazione di un impianto fognario di raccolta delle acque reflue e meteoriche esteso a tutte le banchine, piazzali e pontili e la successiva adduzione ad impianto di depurazione comunale.

VALUTATO il parere favorevole ARPA prot.12034 del 17.03.2014, il quale prescrive che:

- *In merito al riutilizzo, ove compatibile del materiale sabbioso-roccioso-calcarenitico proveniente dalle attività di escavo dei fondali, così come dichiarato a pag.131 dello SIA, sarà necessaria una indagine analitica sui materiali escavati. Ove previsto lo smaltimento dei materiali da conferire in discarica, dovranno essere effettuate le analisi tese alla caratterizzazione del rifiuto, anche al fine di definire la compatibilità con la destinazione in discarica;*



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

- *In merito alla provenienza dei materiali lapidei utilizzati per realizzare le opere in progetto da reperire presso le cave ricadenti all'interno del territorio limitrofo, è necessario che si tratti di materiale "vergine" di cava non trattato;*
- *Si sottolinea la necessità di effettuare un periodico monitoraggio sulla matrice acqua sui sedimenti durante le opere di cantiere e nella fase di post-operam, cioè al fine di conoscere i cambiamenti e gli eventuali impatti sull'ambiente derivanti dalla realizzazione delle opere oggetto di valutazione. Tutto ciò anche in considerazione del fatto che saranno mutate le condizioni di idro dinamismo dello specchio portuale, unitamente all'aumento del numero dei natanti;*
- *In merito al rumore generato dalle attività di cantiere, dovranno essere adottati gli opportuni sistemi di contenimento delle emissioni sonore come previsto dalle vigenti normative di settore;*
- *Gli opportuni accorgimenti dovranno essere adottati anche al fine del contenimento delle emissioni diffuse di polveri che si genereranno durante la fase di cantiere.*

CONSIDERATO che il Proponente tra le 3 soluzioni alternative progettuali proposte all'interno della fase II "Valutazione Appropriata", ha scelto la soluzione progettuale 3 che di fatto comporta la realizzazione di un sistema di pali della diga foranea nel tratto compreso tra le progressive 197,00 e 400,00 m., che prevede un'interferenza diretta e indiretta di circa 2.47 ha, pari allo 0.15% della superficie complessiva di habitat presente nel SIC ITA 010025- Fondali del Golfo di Custonaci;

VALUTATO che le azioni esercitate dall'alternativa progettuale 3, relative alla realizzazione del porto di Bonagia, interferiscono con la prateria di P.oceanica che rappresenta l'habitat più importante e significativo del SIC ITA010025 – Fondali del Golfo di Custonaci, ricoprendo il 21,6% dei fondali del sito Natura 2000;

CONSIDERATO che non nota prot. ARTA 74844 del 03.11.2021il Servizio 3/DRA in merito alla documentazione integrativa allo studio di incidenza ambientale presentato con prot 18182 del 02/07/2021 prot ARTA 45396 del 21/07/2021, fa emergere che *"non vi è corrispondenza rispetto alla richiesta di integrazioni, in quanto vengono esclusivamente descritte tre alternative progettuali, due delle quali non riferite ad elaborati progettuali precedentemente trasmessi, per le quali vengono riportate le incidenze sulla prateria di Posidonia oceanica, con una valutazione appropriata che tuttavia non descrive in modo dettagliato le condizioni dell'habitat prioritario interferito, né di eventuali altri popolamenti presenti, né dei sistemi ecologici ad essi connessi. Il proponente dichiara di non aver effettuato rilievi in campo ma rilevamenti da drone. Inoltre, non vengono previste misure di mitigazione e di monitoraggio adeguate alle incidenze prospettate.*

Per quanto sopra rappresentato, questo Servizio, ai fini dell'espressione del parere di cui all'oggetto, ritiene che la documentazione trasmessa debba essere ulteriormente integrata secondo quanto indicato nella nota prot. n. 32454 del 17.05.2016 e qui integralmente riportato, corredato da un piano degli interventi di mitigazione e un piano di monitoraggio ambientale ante operam, in corso d'opera e post operam."

CONSIDERATO che a seguito della nota del Servizio 3/DRA prot.74844 del 03.11.2021 sopra riportata il proponente ha ritrasmesso le integrazioni richieste con nota prot ARTA 85600 del 21/12/2021 e che ad oggi il servizio 3 non ha ancora espresso parere;

VALUTATO la documentazione integrativa, il Proponente nell'aggiornamento dello Studio di Incidenza Ambientale e della mappatura e distribuzione della prateria di Posidonia Oceanica nell'area interessata alla realizzazione del porto di Bonagia, ha approfondito la descrizione del SIC ITA 010025-Fondali del Golfo di Custonaci e dei SIC connessi ITA 010010 –Monte S.Giuliano e ITA 010016 – Monte Cofano e litorale, analizzando le caratteristiche, la qualità, l'importanza e la vulnerabilità dei siti, ha descritto gli indicatori atti a valutare la significatività dell'incidenza del progetto del PRP sul SIC ITA 010025-Fondali del Golfo di Custonaci:



Assessorato Territorio e Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica

per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

- Perdita di aree di Habitat
- Frammentazione di Habitat
- Perturbazione di habitat e specie
- Cambiamenti negli elementi principali dell'area"

Ha preso in esame la fase relativa al Livello II- Valutazione Appropriata, con le finalità di ridurre l'interferenza delle azioni di progetto per la messa in sicurezza del porto di Bonagia sulla prateria di Posidonia, valutando tre alternative di progettuali che prevedono, al fine di minimizzare l'impatto, azioni di escavo dei fondali interni all'area portuale fino all'isobata di -3 m, affermando in conclusione che la realizzazione che le azioni esercitate dall'alternativa progettuale 3 del Porto di Bonagia non produrranno una significativa frammentazione di habitat della prateria di P. oceanica presente nell'ambito territoriale considerato e l'interruzione di potenziali corridoi ecologici. Inoltre, non si prevedono impatti negativi sulla struttura e sulle funzioni specifiche della prateria di Posidonia, necessarie al loro mantenimento a lungo termine.

VALUTATO che occorre approfondire lo studio sugli indicatori (Perdita di aree di habitat-Frammentazione di habitat - Perturbazione di habitat e specie-Cambiamenti negli elementi principali dell'area) atti a valutare la significatività dell'incidenza dell'alternativa progettuale 3 sul SIC ITA 010025-Fondali del Golfo di Custonaci, in ossequio alle linee guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VIncA);

VALUTATO che le connessioni ecologiche potrebbero essere interferite dalla realizzazione delle opere di messa in sicurezza dell'area portuale, che sono ipotizzabili azioni di progetto che possano condurre alla perdita e frammentazione dell'habitat prioritario 1120 – prateria di P. oceanica, che pertanto non possono essere escluse incidenze significative negative sulla tutela e conservazione dell'habitat;

CONSIDERATO E VALUTATO che il volume di escavo dai fondali del bacino portuale a quota – 3.00m s.l.m. stimato nel 2017 era pari a 70.000 mc e che una porzione del bacino portuale non è stato oggetto di rilievo a seguito dei bassi fondali risulta necessario approfondire, tenuto altresì conto del lasso di tempo trascorso, nuovi rilievi batimetrici aggiornati estesi alle suddette aree del bacino portuale;

CONSIDERATO che a seguito della nota del Servizio 3/DRA prot.74844 del 03.11.2021 sopra riportata il proponente ha ritrasmesso le integrazioni richieste con nota prot ARTA 85600 del 21/12/2021 e che ad oggi il servizio 3 non ha ancora espresso parere;

CONSIDERATO che ai sensi dell'art. 10, comma 3, del D.lgs. 152/06 e s.m.i., detta valutazione è inoltre integrata nei procedimenti di VIA e VAS. Nei casi di procedure integrate VIA-VIncA, VAS-VIncA, l'esito della Valutazione di Incidenza è vincolante ai fini dell'espressione del parere motivato di VAS o del provvedimento di VIA che può essere favorevole solo se vi è certezza riguardo all'assenza di incidenza significativa negativa sui siti Natura 2000;

VALUTATO in conclusione che non è possibile escludere che il piano/progetto in esame non comporta impatti significativi sulle componenti ambientali;

VALUTATO che ai sensi dell'art.6 comma 3-ter. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale. Qualora il Piano regolatore portuale, il Piano di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla



Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale legge regionale n. 9 del 2015, art. 91

valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento.

La Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale

Tutto ciò **VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**

ESPRIME

PARERE DI ASSOGGETTABILITA' a V.A.S. del progetto “Variante al Piano Regolatore del Porto di Bonagia”Lavori di potenziamento delle opere marittime esistenti ai fini della messa in sicurezza (ex art.5 L.R.21/98) e che ai sensi dell’art.6 comma ter del DL.gs152/06 ss.mm.ii dovrà essere attivata la procedura integrata VIA-VAS da svolgersi nell’ambito della procedura unificata di cui all’art. 6 comma 3ter del TUA e quindi di competenza nazionale.