



Codice procedura	2677
Classifica	PA_072_VIAR003
Procedura	Procedura di Valutazione impatto ambientale (VIA) -Verifica di Assoggettabilità (art.19)
Oggetto	Progetto “Realizzazione di un punto di alaggio e varo nel litorale antistante l’agglomerato industriale di Termini Imerese” (PA).
Procedura finanziata	su Fondi Misura 3.3 del FEP 2007/2013 "Porti, luoghi di sbarco e ripari di pesca"
Proponente	ARTEMAR S.R.L.
Sede Legale	c/da Grisone, 90018 Termini Imerese
Capitale Sociale	dati non reperiti nella documentazione fornita
Legale Rappresentante	Artese Ignazio
Progettisti	Bonafede Michele
Località del progetto	Termini Imerese
Data presentazione al dipartimento	prto. DRA n. 62933 del 17/08/2023
Valore dell’Investimento	4.393.358,26 (Quattromilionitrecentonovantatremilatrecentocinquantotto/26)
Data procedibilità	prot. DRA n. 71048 del 27/09/2023
Data Parere Istruttorio Intermedio	-
Versamento oneri istruttori	3.757,34 EUR bonifico del 06.06.23
Conferenze di servizio	-
Responsabile del procedimento	Patella Antonio
Responsabile istruttore del dipartimento	La Rosa Tiziana
Contenzioso	no, sulla base della documentazione fornita sul portale regionale

Parere predisposto sulla base della documentazione e delle informazioni fornite dal servizio 1 del Dipartimento Regionale Ambiente Regione Siciliana e contenute sul portale regionale.

Parere CTS n. 603/2023 del 17/11/2023

VISTO il D.P.R. n. 357 del 08/03/1997 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto Legislativo 22/01/2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 Legge 6 luglio 2002, n. 137” e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii.;



VISTO il Decreto M.A.T.T.M. 17 ottobre 2007 “Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS)”.

VISTO l’art. 91 della Legge Regionale n. 9 del 07 maggio 2015 recante “Norme in materia di autorizzazione ambientali di competenza regionale”, come integrato con l’art. 44 della Legge Regionale n. 3 del 17.03.2016;

VISTO il D.P.R. 13/06/2017 n. 120 “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo” e ssmmii;

VISTO il D.M. 15/07/2016, n. 173, “Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini”;

VISTO il D.A. n. 207/GAB del 17 maggio 2016 – Costituzione della Commissione tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il D.D.G. del Dipartimento Regionale dell’Ambiente n. 412 del 18 maggio 2016 di approvazione della modulistica per le domande di autorizzazione integrata ambientale di competenza regionale, ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

VISTO il D.A. n. 295/GAB del 28 giugno 2019 che approva la “*Direttiva per la corretta applicazione delle procedure di valutazione ambientale dei progetti*”;

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 nuovo 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 del 19 dicembre 2019 di nomina di quattro componenti della Commissione Tecnica Specialistica in sostituzione dei membri scaduti;

VISTA la Delibera di G.R. n. 307 del 20 luglio 2020, “Competenza in materia di rilascio dei provvedimenti di valutazione d’impatto ambientale (VIA), di valutazione ambientale strategica (VAS), di Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) e di valutazione di incidenza ambientale (VINCA)”.

VISTO il D.A. n. 36/GAB del 14/02/2022 “Adeguamento del quadro normativo regionale a quanto disposto dalle Linee Guida nazionali sulla Valutazione di Incidenza (VINCA)” che abroga il D.A. n. 53 del 30 marzo 2007 e il D.A. n. 244 del 22 ottobre 2007.

VISTO il D.A./Gab del DRA n. 237 del 29/06/2023, con il quale sono integralmente sostituiti gli Allegati 1, 2 e 3 di cui al Decreto Assessoriale n. 36 del 14 febbraio 2022, relativo all’adeguamento del quadro normativo regionale alle Linee guida Nazionali sulla Valutazione di Incidenza (VincA), approvate in Conferenza Stato-regioni in data 28 novembre 2019 e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale dello Stato Italiano del 28 dicembre 2019, n. 303;

RICHIAMATA la normativa relativa alla Commissione Tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, e in particolare:

- il D.A. n. 207/Gab del 17/05/2016 di istituzione della Commissione tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale e successive modifiche ed integrazioni;
- le note assessoriali prot. n. 5056/Gab/1 del 25/07/2016 “Prima direttiva generale per l’azione amministrativa e per la gestione” e prot. n.7780/Gab/12 del 16.11.2016 esplicativa sul coordinamento tra le attività dipartimentali e la C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;



- il D.A. n. 295/GAB del 28 giugno 2019 che approva la “Direttiva per la corretta applicazione delle procedure di valutazione ambientale dei progetti”;
- 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 nuovo Presidente e gli altri componenti della C.T.S.;
- il D.A. n. 318/GAB del 31 luglio 2019 di ricomposizione del Nucleo di coordinamento e di nomina del vicepresidente;
- il D.A. n. 414 del 19 dicembre 2019 di nomina di quattro componenti della Commissione Tecnica Specialistica in sostituzione dei membri scaduti;
- il D.A. n. 57/GAB del 28/02/2020 che regola il funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;
- il D.A. n. 285/GAB del 3/11/2020 con il quale è stato inserito un nuovo componente con le funzioni di segretario del Nucleo di Coordinamento;
- 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;
- il D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021 di regolamentazione del funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, con il quale è stato sostituito il D.A. n. 57/GAB del 28 febbraio 2020;
- il D.A. n. 273/GAB del 29 dicembre 2021 di nomina di nn. 30 componenti ad integrazione della CTS e di nomina di due componenti ad integrazione del Nucleo di coordinamento;
- il D.A. n. 24/GAB del 31 gennaio 2022 di nomina di n. 1 componente ad integrazione della CTS;
- il D.A. n. 116/GAB del 27/05/2022 di nomina di nn. 5 componenti della CTS ad integrazione della CTS;
- il D.A. n. 170 del 26 luglio 2022 con il quale è prorogato senza soluzione di continuità fino al 31 dicembre 2022 l’incarico a 21 componenti della Commissione Tecnica Specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, modificando, altresì, il Nucleo di Coordinamento con nuovi componenti;
- il D.A. 310/Gab del 28/12/2022 di ricomposizione del nucleo di coordinamento e di nomina del nuovo Presidente della CTS;
- il D.A. n° 06/GAB del 13 gennaio 2023 con il quale è stata riformulata la composizione del Nucleo di coordinamento della Commissione Tecnica Specialistica;
- il D.A. n. 194 del 31/05/2023 con il quale è stato approvato il nuovo regolamento di funzionamento della CTS che indica la decorrenza a partire dal 01/07/2023;
- il D.A./Gab del DRA n. 238 del 30/06/2023 che decreta la proroga per non oltre un mese, sino al 30/07/2023, del precedente DA n. 265 del 15/12/2021 di funzionamento della CTS;
- il D.A. n. 333/GAB del 02 ottobre 2023 di nomina di n. 23 componenti ad integrazione della CTS;

VISTA la nota prot. A.R.T.A. n. 42853 del 09.06.2023 del Serv. 1, con cui, in riferimento alla pec UOSD di Prevenzione di Termini Imerese del 11.05.2023, acquisita al prot. DRA n. 36810 del 22.05.2023, relativa alla Conferenza di servizi semplificata in modalità asincrona per il progetto indicato in oggetto, si rappresenta che la procedura di Verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione ambientale prevista dall’*ex art. 20 del D.Lgs 152/2006* (art. 19 a seguito delle modifiche apportate dal D.Lgs 104/2017), avanzata con nota acquisita al prot DRA n. 31471 del 07.07.2014 dalla Società Artemar srl, per una “nuova concessione demaniale marittima per la realizzazione di un punto di alaggio e varo nel litorale antistante l’agglomerato industriale di Termini Imerese”, in ragione del mancato seguito alla nota prot. DRA n. 6220 del 29.01.2019 e del tempo trascorso, si ritiene archiviata;

VISTA l’istanza con relativa documentazione a corredo, acquisita al prot. DRA n. 43242 del 09.06.2023, di attivazione della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del D.lgs. 152/06 e

Commissione Tecnica Specialistica – CP2677 -PA_072_VIAR003– Progetto di “Realizzazione di un punto di alaggio e varo nel litorale antistante l’agglomerato industriale di Termini Imerese” (PA).



ss.mm.ii. per l'intervento di "Realizzazione di un punto di alaggio e varo nel litorale antistante l'agglomerato industriale di Termini Imerese", con cui il proponente si impegna ad ottemperare eventuali "Condizioni ambientali" ex comma 7, art. 19 del TUA e comunica di aver fatto richiesta alla Regione Siciliana - Assessorato del territorio e dell'ambiente - Dipartimento dell'Ambiente concessione demaniale marittima (Istanza presentata con protocollo n.7901 del 20.02.2014; conferma interesse con protocollo n.6225 del 30.06.2021);

CONSIDERATO che il progetto rientra tra quelli individuati nell'allegato IV al punto 7 lettera n tipologia "lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di moli" alla parte II del D.Lgs. 152/06 e, pertanto è soggetto alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06;

VISTA la nota del Servizio 1 prot. n. 46157 del 20.06.2023 con cui viene richiesta al proponente documentazione integrativa;

VISTA la nota, acquisita al prot. DRA n. 54392 del 14.07.2023, con cui, in riscontro alla nota del Servizio 1 prot. n. 46157 del 20.06.2023, il proponente trasmette la seguente documentazione integrativa a perfezionamento dell'istanza:

- nota di trasmissione
- RS05ADD0009I1 Lettera affidamento incarico Dott. Geol. Ignazio Giuffrè
- RS05ADD0010I1 Lettera affidamento incarico Dott.ssa Laura Pollicino
- RS05ADD0011I1 Quadro economico dal quale discende il valore complessivo delle opere

VISTA la nota prot. A.R.T.A. n. 62933 del 17/08/2023 con cui il Serv. 1 comunica la procedibilità dell'istanza, la pubblicazione della documentazione per n. 30 giorni, il Responsabile del procedimento e trasmette formalmente la pratica alla CTS, e ribadito che ai sensi del D.A. n. 265/2021;

ESAMINATI i seguenti elaborati trasmessi per il tramite del Portale della Regione Siciliana:

RS00OBB0001A0 01 - ISTANZA DI ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA
RS00OBB0002A0 02 - AVVISO AL PUBBLICO
RS00OBB0003A0 03 - DICHIARAZIONE DEL VALORE DELL'OPERA
RS00OBB0004A0 04 - QUIETANZA ONERI ISTRUTTORI
RS00OBB0005A0 05 - SCHEDA DI SINTESI
RS00OBB0006A0 06 - LETTERA AFFIDAMENTO INCARICO
RS00OBB0007A0 12 - STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
RS00OBB0008A0 16 - DICHIARAZIONE CONFORMITÀ URBANISTICA
RS00OBB0009A0 30 - SHAPE FILES (ZIP)
RS05EPD0001A0 ALL.1.2 - DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA
RS05EPD0002A0 1.3.2 STRALCIO DEL P.R.G.C. DEL CONSORZIO A.S.I. DI PALERMOELABORATO N. D13 – AREA INDUSTRIALE DI TERMINI IMERESE - DISEGNO DI PIANO
RS05EPD0003A0 1.3.3 STRALCIO DEL P.R.G.C. DEL CONSORZIO A.S.I. DI PALERMOELABORATO N.D11.1 - NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE
RS05EPD0004A0 1.3.4 PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO PAI – D. P. 2/11/2007CARTOGRAFIA TEMATICA
RS05EPD0005A0 2.1 COGNOGRAFIA - SCALA 1:25.000
RS05EPD0006A0 2.2 CARTA NAUTICA – SCALA 1:100.000
RS05EPD0007A0 2.3 COGNOGRAFIA - SCALA 1:10.000
RS05EPD0008A0 2.4 IMMAGINE SATELLITARE – SCALA APPROX 1:2.000
RS05EPD0009A0 2.5 PLANIMETRIA STATO DI FATTO – SCALA 1:500



RS05EPD0010A0 2.6 RILIEVO BATIMETRICO – SCALA 1:1000
RS05EPD0011A0 3.1 PLANIMETRIA CATASTALE – SCALA 1:2.000
RS05EPD0012A0 3.2 VISURE CATASTALI
RS05EPD0013A0 4.1.1 PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO - SCALA 1:500
RS05EPD0014A0 4.1.2 PLANIMETRIA DI PROGETTO CON INDICAZIONE DEI PARAMETRI URBANISTICI – SCALA 1:500
RS05EPD0015A0 4.2 PROFILO LONGITUDINALE: RILIEVO E PROGETTO – SCALA 1:500
RS05EPD0016A0 5.1 VIA DI CORSA DEL TRAVEL LIFTARCHITETTONICIPIANTA E SEZIONI - SCALA 1:200
RS05EPD0017A0 5.2 VIA DI CORSA DEL TRAVEL LIFTARCHITETTONICISEZIONI - SCALA 1:50
RS05EPD0018A0 5.3.1 VIA DI CORSA DEL TRAVEL LIFTESECUTIVI STRUTTURALI IMPALCATO TIPO A - SCALA 1:50
RS05EPD0019A0 5.3.2 VIA DI CORSA DEL TRAVEL LIFTESECUTIVI STRUTTURALI IMPALCATO TIPO B - SCALA 1:50
RS05EPD0020A0 5.4 VIA DI CORSA DEL TRAVEL LIFTSCEMI PLANIMETRICI ILLUSTRATIVI DELLE MODALITÀ DI ESECUZIONE – SCALA 1:500
RS05EPD0021A0 6.1 AREA A TERRAPLANIMETRIA – SCALA 1:200
RS05EPD0022A0 6.2 AREA A TERRAPARTICOLARI COSTRUTTIVI – SCALA 1:20
RS05EPD0023A0 7.1 IMPIANTI ELETTRICO E DI ILLUMINAZIONEPLANIMETRIA – SCALA 1:500
RS05EPD0024A0 7.2 IMPIANTI ELETTRICO E DI ILLUMINAZIONESHEMA UNIFILARE E PARTICOLARI COSTRUTTIVI
RS05EPD0025A0 8 SEPARATORE DI OLII MINERALIPIANTA E SEZIONI – SCALA 1:20
RS05EPD0026A0 9 IMPIANTO IDRICOPLANIMETRIA – SCALA 1:500
RS05REL0001A0 1.1.1 RELAZIONE GENERALE
RS05REL0002A0 1.1.2 DOCUMENTI ALLEGATI ALLA RELAZIONE GENERALE
RS05REL0003A0 1.3.1 BIS RELAZIONE SUI VINCOLI ESISTENTI NELL'AREA RICHIESTA IN CONCESSIONE
RS05REL0004A0 1.4 RELAZIONE PAESAGGISTICA
RS05REL0005A0 1.5.1 STUDIO IDRAULICO MARITTIMO VOLTO ALLA DETERMINAZIONE DELLE FORZANTI DOVUTE AL MOTO ONDOSO - RELAZIONE
RS05REL0006A0 1.5.2 STUDIO IDRAULICO MARITTIMO VOLTO ALLA DETERMINAZIONE DELLE FORZANTI DOVUTE AL MOTO ONDOSO - ALLEGATI
RS05REL0007A0 1.6.1 BIS RELAZIONE DESCRITTIVA E DI CALCOLO STRUTTURALE
RS05REL0008A0 1.6.2 BIS TABULATI DI CALCOLO STRUTTURALE
RS05REL0009A0 1.7 RELAZIONE ILLUSTRATIVA E DI CALCOLO IMPIANTISTICA
RS05REL0010A0 1.8 RELAZIONE GEOLOGICO-TECNICA
RS05REL0011A0 1.9 RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLE MODALITÀ DI ESECUZIONE DELLE VIA DI CORSA DEL TRAVEL LIFT
RS05REL0012A0 1.10 RELAZIONE NATURALISTICO-AMBIENTALE CON STUDIO PRELIMINARE DELLA BIOCENOSI
RS05REL0013A0 1.12 RELAZIONE COMPATIBILITÀ IDRAULICA
RS05EET0001A0 ELENCO DEGLI ELABORATI TRASMESSI
RS05ADD0004A0 DICHIARAZIONE ELENCO DEI PROGETTISTI
RS05ADD0005A0 DICHIARAZIONE DEI PROFESSIONISTI CHE HANNO REDATTO LA DOCUMENTAZIONE AMBIENTALE
RS05ADD0006A0 PARERE DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA RILASCIATO DALL'AUTORITÀ DI BACINO DEL DISTRETTO IDROGRAFICO DELLA SICILIA CON PROT. N.7764 DEL 18.05.2021
RS05ADD0007A0 NOTA PROT. N.32546 DEL 09.05.2023 CON LA QUALE IL DIPARTIMENTO DELL'AMBIENTE - AREA 2 DEMANIO MARITTIMO,HA INDETTO LA CONFERENZA DEI SERVIZI



RS05ADD0008A0 NOTA DEL DIPARTIMENTO DELL'AMBIENTE - SERVIZIO 1 "AUTORIZZAZIONI E VALUTAZIONI AMBIENTALI" PROT. N.0042853 DEL 09.06.2023

LETTI i seguenti pareri e/o osservazioni di Enti coinvolti pervenuti nell'ambito della procedura ai sensi del c. 4 dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.:

- con nota prot. n. 27782 del 30.08.2023, acquisita con prot. DRA n. 64709 del 30/08/2023, il Comando Vigili del fuoco di Palermo specifica che "qualora siano previste attività di cui all'allegato I del DPR 151/2011, si rappresenta la necessità di acquisire specifico progetto, ai sensi dell'art. 3 del d.p.r. 01/08/2011 n. 151 e nei modi di cui al dm 7 agosto 2012";

- con nota prot. n. 79337 del 06.09.2023, acquisita con prot. DRA n. 66270 del 07/09/2023, l'Assessorato Regionale dell'Agricoltura, dello Sviluppo rurale e della Pesca mediterranea - Dipartimento regionale dello sviluppo rurale e territoriale - Serv. 2° - Riserve naturali, Aree protette e turismo ambientale comunica che non si ravvisano profili di propria competenza e che nulla può dirsi dell'eventuale coinvolgimento di demani traizerali la cui gestione è intestata al Serv. 5 Dipartimentale;

- con nota prot. n. 9105 del 08.09.2023, acquisita con prot. DRA n. 66737 del 08/09/2023, l'Ufficio Circondariale marittimo di Termini Imerese per gli aspetti di diretta competenza inerenti alla sicurezza della navigazione, rimanda al parere espresso con nota prot. 8533 in data 04.09.2014 (allegato in copia) e comunica che al termine dei lavori la società richiedente dovrà porre in essere ogni adempimento previsto nell'ambito dell'aggiornamento delle informazioni nautiche, provvedendo a fornire all'Autorità Marittima ogni dato e/o elemento informativo che verrà richiesto in merito; nell'allegato relativo alla nota prot. n. 8533 del 04.09.2014 l'Ufficio circondariale marittimo di Termini Imerese, in ordine alla realizzazione di opere marittime consistenti in due pontili a giorno paralleli in conglomerato cementizio di lunghezza pari a circa 110 ml, posti in direzione perpendicolare al litorale, che costituiscono le vie di corsa del travel lift necessario per il sollevamento di imbarcazioni del peso fino a 220 t, esprime parere favorevole ai fini della sicurezza della navigazione e della polizia marittima, a condizione che le testate dei pontili siano segnalate con idonei sistemi di illuminazione le cui caratteristiche saranno determinate dal Comando Zona Fari di Messina. Il medesimo sistema di illuminazione dovrà altresì essere adottato in fase di cantiere per la segnalazione delle piste provvisoriale;

- con nota prot. n. 3367 del 18.09.2023, acquisita con prot. DRA n. 69294 del 25/09/2023, la Regione Siciliana - Assessorato dei Beni culturali e dell'Identità siciliana - Dipartimento dei beni culturali e dell'Identità siciliana - Soprintendenza del Mare richiede l'integrazione del Documento di valutazione preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi dell'articolo 41, comma 4, del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36 e del D.P.C.M. del 14 febbraio 2022;

VISTA la nota prot. A.R.T.A. n. 71048 del 27.09.2023 con cui il Serv. 1, a conclusione della fase di pubblicazione della documentazione, comunica che risultano pervenute le seguenti osservazioni:

- nota del Comando Vigili del Fuoco di Palermo prot. n. 2782 del 30.08.2023, acquisita al prot. DRA n. 64709 del 30.08.2023;
- nota del Dipartimento Regionale dello Sviluppo Rurale e Territoriale Servizio 2° Riserve Naturali, Aree Protette e Turismo Ambientale prot. n. 79337 del 06.09.2023, acquisita al prot. DRA n. 66270 del 07.09.2023;
- nota dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Termini Imerese prot. n. 9105 del 08.09.2023, acquisita al prot. DRA n. 66737 del 08.09.2023;
- nota della Soprintendenza del Mare prot. n. 3367 del 18.09.2023, acquisita al prot. DRA n. 69294 del 25.09.2023.

VISTA la nota prot. 7764 del 18.05.2021 del Serv 3 Autorità di Bacino Distretto idrografico della Sicilia avente come oggetto il parere di compatibilità idraulica per la realizzazione di un punto di alaggio e varo sul litorale della zona industriale di Termini Imerese in prossimità della foce del fiume Torto.



RILEVATO che dalla documentazione progettuale risulta quanto segue.

Premessa e localizzazione

CONSIDERATO che oggetto della presente procedura è il progetto di “Realizzazione di un punto di alaggio e varo nel litorale antistante l’agglomerato industriale di Termini Imerese” (PA), caratterizzato complessivamente da un’estensione superficiale di 9.262,00 mq;

CONSIDERATO che, giusto “Atto di cessione di terreno a scopo industriale” stipulato con il Consorzio A.S.I. di Palermo, la società “ARTEMAR S.r.l.” è proprietaria di un lotto di terreno esteso circa 6.500 m², ubicato nel territorio del Comune di Termini Imerese, in contrada “Canne Masche”, che ricade all’interno dell’Agglomerato Industriale di Termini Imerese, che topograficamente, l’area in oggetto, rientra nella Tavoletta “Monte San Calogero”, Foglio n°259, Quadrante I, Orientamento N.O., redatta dall’I.G.M.I. in scala 1:25.000, e in particolare nel Foglio di mappa terreni n. 28 del Comune di Termini Imerese e comprende le particelle 113, 480, 1094, 944, 946;

CONSIDERATO che l’area in oggetto è ubicata in prossimità della linea di costa, poco più a nord della zona di incrocio tra il lungomare Cristoforo Colombo e via Ganci e Soletto, in prossimità dell’area di foce del fiume Torto;

CONSIDERATO che il suddetto lotto di terreno, prospiciente l’arenile, delimitato verso terra dalla strada litoranea interna all’Agglomerato Industriale e verso mare dal confine con il Demanio Marittimo ha come destinazione d’uso quella industriale/artigianale ed attualmente l’uso è naturale non coltivato, destinato alle attività produttive non agricole;

CONSIDERATO che lo scopo degli interventi è la creazione di una struttura atta a consentire l’attività di alaggio e varo di imbarcazioni del peso fino a 220 t.;

CONSIDERATO che, poiché il progetto interesserà oltre al lotto suddetto anche una fascia di demanio marittimo (sia a terra sia a mare), la società “ARTEMAR S.r.l.” intende avvalersi dell’istituto della “Concessione di Beni del Demanio Marittimo”;

CONSIDERATO che per le operazioni di alaggio e varo dal mare di imbarcazioni la società “ARTEMAR S.r.l.” intende avvalersi di un travel lift idoneo, apparecchiatura costituita da una gru a portale semovente gommata, che necessita di due vie di corsa fisse parallele che si protendano verso mare fino a fondali che presentino profondità idonee per l’alaggio ed il varo delle imbarcazioni per la costruzione e la gestione del punto di alaggio e varo;

Quadro programmatico

CONSIDERATO che dalla documentazione prodotta si evince quanto segue:

CONSIDERATO che nella relazione Generale il Proponente afferma che l’area in cui insistono le opere previste in progetto, infatti, è un bene paesaggistico ai sensi dell’art.136 del D.Lgs. 42/04, trattandosi del caso contemplato dal comma 1 lettera a) dell’Art.142 del D.Lgs. medesimo (i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare), mentre, pur essendo prossima alla foce del fiume Torto, non ricade nel caso contemplato dal comma 1 lettera c) dell’Art.142 del D.Lgs. 42/04 (i fiumi, i torrenti, i corsi d’acqua), perché esterna alla fascia di 150 metri dalla sua sponda sinistra.



CONSIDERATO e VALUTATO che, in relazione alla presenza del vincolo paesaggistico prima citato, non si ha evidenza dell'acquisizione da parte del proponente della autorizzazione paesaggistica dell'Assessorato BBCCAA;

CONSIDERATO che negli elaborati di progetto il proponente afferma che l'istanza di autorizzazione paesaggistica sarà presentata per il tramite dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente, durante l'iter per il rilascio della Concessione Demaniale Marittima. All'istanza per il rilascio della Concessione Demaniale Marittima, è allegata, pertanto, specifica relazione paesaggistica (All.1.4), ai sensi dell'art.146, comma 3, del Codice.

VISTA la nota del Demanio Marittimo di convocazione della Conferenza di Servizi;

CONSIDERATO e VALUTATO che non risulta agli atti il provvedimento di conclusione della conferenza di servizi indetta dal Dipartimento dell'Ambiente - Area 2 Demanio marittimo, volta all'acquisizione dei pareri, nulla osta o altri atti di assenso, ai fini del rilascio della concessione demaniale marittima dell'area;

CONSIDERATO che, con nota prot. n. 3367 del 18.09.2023, acquisita con prot. DRA n. 69294 del 25/09/2023, la Regione Siciliana - Assessorato dei Beni culturali e dell'Identità siciliana - Dipartimento dei beni culturali e dell'Identità siciliana - Soprintendenza del Mare ha richiesto l'integrazione del Documento di valutazione preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi dell'articolo 41, comma 4, del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36 e del D.P.C.M. del 14 febbraio 2022;

CONSIDERATO e VALUTATO che non risulta agli atti il riscontro del proponente alle richieste dell'Assessorato BBCCAA - Dipartimento dei beni culturali e dell'Identità siciliana - Soprintendenza del Mare, nè la relativa autorizzazione;

CONSIDERATO che dall'elaborato "BIS Relazione sui vincoli esistenti" si evince che l'area oggetto dell'intervento non ricade all'interno di siti della RETE NATURA 2000;

RILEVATO dal geoportale della Regione siciliana (SITR) che l'area oggetto di intervento:

- dista circa 1800 metri dai confini della ZSC più vicina è l'ITA020033, denominata Monte San Calogero;
- non ricade all'interno di Parchi e Riserve, ma dista circa 1800 metri dal periplo della ZONA B della R.N.O. Monte San Calogero (istituita con D.A. N. 742/44 del 10/12/1998, Ente gestore: il Dip. Reg. Sviluppo Rurale);
- non ricade all'interno di geositi;
- non ricade all'interno di aree IBA;
- non ricade all'interno di aree sottoposte al Vincolo Idrogeologico di cui al R.D.L. n. 3267/1923;

CONSIDERATO che dall'elaborato "BIS Relazione sui vincoli esistenti" si evince che il tratto di litorale oggetto dell'intervento:

- secondo la cartografia tematica relativa alla Unità Fisiografica n.18 del Piano, è oggetto di fenomeni di arretramento della linea di costa per cui nella "Carta della pericolosità e del rischio N°7" gli è attribuito un grado di pericolosità elevata P3 e di rischio elevato R3.
- per quanto riguarda il rischio idraulico per fenomeni di esondazione, il sito oggetto dell'intervento insiste nell'Area tra i bacini del F. S. Leonardo e F. Torto (032) individuata nel Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico PAI redatto dall'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente - Decreto Presidenziale del 2/11/2007 (All.1.3.4) in un'area caratterizzata da un grado di pericolosità P3 = pericolosità alta e un grado di rischio R4 = rischio molto elevato;
- nella "Carta dei dissesti N° 2": l'assenza di fenomeni franosi;



CONSIDERATO che nella Relazione di compatibilità idraulica il proponente, in riferimento al fiume Torto, afferma che si tratta di un corso d'acqua a regime quasi perenne, che, in occasione di eventi meteorologici di una certa importanza di continuità può raggiungere portate degne di interesse. Il fiume Torto scorre nelle immediate vicinanze dell'area di proprietà ARTEMAR, ovvero circa 300 m più ad est, nel punto più vicino (sx idraulica); tutto il tratto del fiume Torto nella zona prossima alla foce, sia destra che a sinistra idraulica, è perfettamente arginato mediante la realizzazione di argini in gabbioni metallici riempiti con pietrame calcareo. Tali opere sono state finanziate con decreto n. 174 del 18/04/2012 del Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi per la mitigazione del rischio idrogeologico nella regione Sicilia previsti nell'accordo di programma siglato il 30/03/2010 ex DPCM 10/12/2010 ed ex OPCM 09/07/2010 n. 3886:

CONSIDERATO che negli elaborati prodotti si evince che il proponente ritiene che le opere da realizzare nell'ambito dell'intervento previsto in progetto, tali da presentare una qualche potenziale interferenza con il regime del litorale, risultano perfettamente compatibili con quanto indicato nel Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico riguardo all'assetto del litorale, per le seguenti ragioni:

- i pontili costituenti le vie di corsa a mare del travel lift, essendo delle strutture a giorno, sono sostanzialmente permeabili nei confronti del trasporto solido litoraneo; non è da prevedere, pertanto, alcuna interferenza di tali strutture con il regime del litorale;
- a protezione della scarpata esistente in corrispondenza del lotto di terreno di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l.", lungo il confine con il demanio marittimo, è prevista la realizzazione di una scogliera radente che, nei riguardi delle criticità segnalate dal PAI, risulta opportuna poiché costituisce l'elemento atto a garantire la connessione e la continuità con i manufatti di protezione radenti già esistenti nei tratti contigui (ad Est e ad Ovest) nell'unico segmento del tratto di litorale soggetto ad erosione rimasto privo di un adeguato presidio a protezione degli insediamenti prospicienti il litorale.

Si rileva, inoltre, che le opere previste in progetto interessano un tratto di litorale in ombra rispetto ai pennelli esistenti in corrispondenza della Foce del Fiume Torto, ragion per cui non è comunque da attendere che si innescano fenomeni erosivi verso Est dovuti alla presenza delle opere medesime.

CONSIDERATO che negli elaborati prodotti si evince che il proponente ritiene che le opere da realizzare nell'ambito dell'intervento previsto in progetto risultano compatibili con i vincoli indicati nel **Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico** riguardanti il rischio idraulico per esondazione, alla luce delle seguenti considerazioni:

1. nell'area a terra oggetto dell'intervento non sono previsti volumi edilizi ed il piazzale da realizzare, nonché le attività che in esso si svolgeranno durante il suo esercizio, appaiono compatibili con la pericolosità dell'area;
2. è rilevante osservare che successivamente alla emanazione del decreto di approvazione del PAI, lo stato dei luoghi nell'area è sensibilmente mutato a causa di un consistente intervento di pulizia e di risagomatura degli argini, in particolare dell'argine in sinistra idraulica, nel tratto focale del Fiume Torto; detto intervento ha di fatto ridotto il livello di pericolosità e di rischio idraulico per esondazione nell'area;
3. la realizzazione della pavimentazione nel lotto di proprietà della società "ARTEMAR s.r.l." e la creazione di un adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche del piazzale, costituiscono validi interventi volti alla mitigazione dei livelli di rischio atteso e pericolosità esistenti; infatti, la pavimentazione del piazzale, oltre a comportare un miglioramento delle caratteristiche di scabrezza della superficie di scorrimento delle acque superficiali rispetto allo stato di fatto, inibisce il futuro sviluppo di vegetazione spontanea, che è causa principale del peggioramento di tali caratteristiche; il sistema di smaltimento delle acque meteoriche del piazzale, nel caso di utilizzo dell'intera sezione idrica disponibile dei canali di scolo longitudinali e di intervento delle condotte emissarie di emergenza, è idoneo a convogliare una portata dell'ordine dei 200 l/s (All.1.7).



CONSIDERATO che dagli elaborati di progetto risulta che il lotto di terreno esteso circa 6.500 m², ubicato nel territorio del Comune di Termini Imerese, in contrada “Canne Masche”, ricade all’interno dell’Agglomerato Industriale di Termini Imerese, come perimetrato con il vigente **Piano Regolatore Generale Consortile del Consorzio ASI di Palermo**.

Secondo il certificato di destinazione urbanistica n. 136 del 18.07.2013, rilasciato dal Comune di Termini Imerese, il citato Piano Regolatore Generale Consortile prevede per le particelle 113, 480, 1094, 944, 946 del foglio di mappa n.28, costituenti il lotto di terreno di che trattasi, la specifica destinazione di zona omogenea “D1: zone industriali esistenti”, fatta eccezione per circa 3/4 della particella 113, che è ricadente in zona omogenea “V2 – zone a verde di rispetto e di arredo stradale”; l’attività e le opere connesse che la società “ARTEMAR S.r.l.” intende insediare nel sito oggetto dell’intervento rientrano tra le attività per le quali, a norma dell’art.1 comma 1 della legge regionale 29 novembre 2005 n.15, può essere rilasciata la concessione dei beni demaniali marittimi. In particolare, l’attività di che trattasi, già compresa nell’ambito più generale dei servizi ed attività portuali e produttive di cui al primo comma dell’articolo di legge richiamato, rientra nelle più specifiche categorie di attività indicate ai punti di detto primo comma, per cui è compatibile con quanto previsto dal vigente P.R.G.C. del Consorzio ASI di Palermo.

CONSIDERATO che il proponente nell’elaborato Dichiarazione di conformità urbanistica prodotto afferma che l’intervento è conforme agli strumenti urbanistici comunali vigenti;

CONSIDERATO che il proponente afferma che nel caso del Comune di Termini Imerese, il **Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo** non è stato ancora approvato; pertanto, ai sensi dell’art.4 comma 3 della legge sopra richiamata, fino all’approvazione dei piani di utilizzo è consentito il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime con prevalenza delle previsioni contenute nei piani di utilizzo successivamente approvati. Per la realizzazione e l’esercizio dell’insediamento previsto con il presente intervento sarà necessario chiedere la concessione demaniale marittima delle seguenti superfici (All.3.1):

- superficie a terra: 757,82 m²;
- specchio liquido: 1.603,15 m²;

ricadenti nel Foglio di Mappa n.28 del Comune di Termini Imerese, particella catastale n.1.

Nell’area demaniale marittima da chiedere in concessione non sono previsti manufatti chiusi. La società ARTEMAR S.r.l. intende chiedere una concessione demaniale marittima della durata di 30 anni.

Quadro progettuale

CONSIDERATO che dalla Relazione geologica si evince che l’area interessata dalle opere di cui all’oggetto ha andamento sub-pianeggiante, con differenze plano-altimetriche molto contenute. Al fine di poter meglio caratterizzare dal punto di vista litostratigrafico e geotecnico i terreni che compongono il sottosuolo dell’area ove si prevede di realizzare le opere di cui all’oggetto, è stato eseguito un sondaggio meccanico a carotaggio continuo a profondità di 21 m. Dal punto di vista geologico, i terreni che caratterizzano l’area in esame, sono costituiti da uno spessore massimo di circa 2.50 metri di terreno di riporto (RIP). Seguono poi i depositi marini costieri ed alluvionali (DMCA), rappresentati, fino a circa 8.50 metri da alternanze di sabbie, sabbie limose, ghiaie e ciottoli; successivamente si rinvengono per tutto lo spessore investigato sabbie debolmente limose, di colore giallo ocra, da debolmente addensate al top ad addensate verso il basso. La permeabilità appare elevata e tali litotipi consentono una notevole circolazione idrica. Durante le fasi di perforazione, si è intercettata la falda già ad una profondità di circa – 2.50 metri dal piano campagna. Morfologicamente, la stabilità d’insieme dell’area appare buona e allo stato attuale non sono stati rilevati fenomeni franosi in atto e non sono stati riscontrati dissesti e/o segni di sconnessione o lesioni negli edifici esistenti nelle vicinanze.

CONSIDERATO che il presente progetto comprende:



- la realizzazione di **due pontili a giorno** in muratura, aventi la funzione di vie di corsa del travel lift, rispettivamente di lunghezza di circa 116 m per il pontile Ovest e di circa 117 m per il pontile Est; le due strutture insisteranno per tutta la lunghezza in area demaniale marittima, in parte sull'arenile (per una lunghezza di circa 15 m) ed in parte su specchio liquido (per una lunghezza di circa 100 m); i due pontili definiranno a mare un bacino interno di larghezza 9,40 m, misurata a quota del praticabile, in corrispondenza del filo interno di essi, all'interno del quale le imbarcazioni possano stazionare; in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni che si prevede debbano essere alate o varate, si è ritenuta idonea una profondità dei fondali marini in corrispondenza della testata dei due pontili di circa 2,00 m; i due pontili ed il bacino da essi delimitato occuperanno, pertanto, una superficie complessiva di specchio liquido di circa 1.600,00 m²; Ogni pontile presenterà il praticabile a quota costante pari a 2,80 m s.l.m. Nel tratto che insiste sulla spiaggia emersa (impalcato tipo A), ogni trave costituente la via di corsa del travel lift avrà larghezza 2,50 m ed altezza 1,00 m, mentre nel tratto che insiste su specchio liquido (impalcato tipo B) ogni trave avrà sempre larghezza 2,50 m, ma altezza 0,80 m, comprensive dello spessore dei casseri a perdere.

Lungo il filo opposto al bacino interno, ogni via di corsa sarà dotata di una passerella di servizio realizzata con pannelli in grigliato di acciaio elettrofuso zincato, sostenuta da una struttura a sbalzo in profilati di acciaio zincato. La passerella sarà munita di balaustra in profilati di acciaio zincato, con tavola fermapiè in lamiera di acciaio zincato, secondo norma.

Lungo lo spigolo superiore che guarda il bacino interno, ogni via di corsa presenterà un para ruota longitudinale, costituito da un tubo di acciaio, saldato all'armatura della trave. Ogni palo pila avrà diametro pari a 1200 mm e, nel tratto che insiste su specchio liquido, lunghezza complessiva 20,80 m, dei quali 17,00 m di infissione al di sotto del fondale e 3,80 m emergenti dal fondale in corrispondenza della batimetrica -2,00 m; solo i primi due pali alla radice di ogni pontile, cioè quelli che sosterranno la trave che insiste su spiaggia emersa, avranno una lunghezza di infissione di 23,00 m. I pali saranno disposti allineati in asse alla trave, con interdistanza di 5,00 m nel tratto che insiste su specchio liquido (impalcato tipo A), con interdistanza di 15,00 m (pontile Est) e di 14,10 m (pontile Ovest) nel tratto che insiste sulla spiaggia emersa (impalcato tipo B). La struttura della via di corsa del travel lift è stata concepita in modo che sulla spiaggia emersa non siano presenti opere fisse in conglomerato cementizio armato, poggianti direttamente sul suolo. Nel tratto iniziale che insiste sulla spiaggia emersa, infatti, entrambe le strutture a giorno presenteranno una trave a campata unica appoggiata alle estremità, rispettivamente lato terra su un palo infisso più a monte dell'arenile, lato mare su un palo infisso più a largo della linea di riva.

- la realizzazione di **un piazzale**, recintato in corrispondenza del lotto di terreno di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l." di superficie 4.500 m² circa, cui saranno collegate le vie di corsa; per ragioni di carattere strutturale connesse alla importanza dei carichi trasmessi dal travel lift al suolo e di carattere ambientale, il piazzale verrà dotato di pavimentazione impermeabile in modo da garantire un adeguato sistema di controllo di eventuali sversamenti di oli minerali sul suolo durante lo stazionamento delle imbarcazioni, in occasione di interventi di riparazione e manutenzione su di esse. Il piazzale operativo da realizzare nel lotto di terreno di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l." avrà il praticabile a quota compresa tra +2,18 m s.l.m. e +2,90 m s.l.m., presenterà i tre accessi preesistenti diretti sulla viabilità dell'Area Industriale, dei quali due carrabili ed uno pedonale. Per consentire il transito e le manovre del travel lift, l'area riservata allo stazionamento delle imbarcazioni alate o da varare è prevista nella porzione Est del piazzale; in tal modo sarà lasciata una corsia riservata al travel lift di larghezza adeguata sulla rimanente porzione Ovest del piazzale, in asse alle vie di corsa descritte nel paragrafo precedente ed all'ingresso carrabile Est sulla viabilità dell'Area Industriale. Con tale distribuzione degli spazi, sarà consentito lo stazionamento di imbarcazioni di lunghezza fino a circa 30,00 m. Ove non pavimentata, la suddetta fascia di rispetto sarà destinata alla vegetazione spontanea o alla messa a dimora di essenze autoctone arboree ed arbustive.

- la realizzazione di **un sistema di scolo delle acque** meteoriche e di lavaggio del piazzale suddetto; le linee di impluvio saranno realizzate lungo i confini Est ed Ovest del lotto pavimentato, ove due canali di scolo muniti di griglie in ghisa convoglieranno le acque di scorrimento fino ad un impianto di separazione degli



olii minerali. In particolare, i canali che correranno lungo il confine Est ed Ovest del piazzale saranno collegati all'impianto di separazione mediante tubazioni interrato trasversali che recapiteranno in un pozzetto posto immediatamente a monte del separatore. Il sistema sarà dotato anche di due condotte emissarie delle acque meteoriche previste per il funzionamento di emergenza.

- l'installazione di un **impianto di separazione degli oli minerali** da interrare in corrispondenza dell'angolo Nord- Ovest del piazzale nel quale recapitare le acque convogliate dal sistema di scolo, prima dello scarico delle acque suddette nel recapito finale, la battigia in corrispondenza della scogliera di protezione della scarpata naturale esistente prospiciente l'arenile; il separatore in continuo monoblocco prefabbricato, progettato e dimensionato secondo le Norme EN 858-1, è idoneo per assicurare il rispetto dei parametri di accettabilità previsti dal Decreto Legislativo n. 152 del 03.04.06 per gli scarichi in fognatura pubblica o in acque superficiali, limitatamente alle sostanze flottanti e ai solidi sedimentabili. Il separatore sarà suddiviso al suo interno in due compartimenti:

* comparto di dissabbiatura;

* comparto di separazione oli con filtro a coalescenza, munito di dispositivo di scarico con otturatore a galleggiante per impedire la fuoriuscita di oli quando la camera di raccolta è completamente riempita.

Sarà completo di deflettori in acciaio inox e soletta di copertura dotata di passo d'uomo per le ispezioni.

E' previsto un separatore avente dimensioni complessive 2,50×6,50×2,66 m (l×l×h), dimensionato per trattare una portata nominale non inferiore a 65 l/. Detto valore di portata nominale da trattare è stato determinato in base alla superficie pavimentata del piazzale pari a circa 4700 m² e alla massima intensità di pioggia prevedibile. A corredo dell'impianto di separazione è previsto il **serbatoio di accumulo degli olii** separati da smaltire attraverso il consorzio obbligatorio.

- la realizzazione degli **impianti idrico, elettrico e d'illuminazione** del piazzale, nonché del sistema di segnalazione luminosa marittima dei due pontili costituenti le vie di corsa del travel lift. Le reti degli impianti sono tutte previste interrate.

- il **livellamento superficiale** del terreno per conferire alla pavimentazione prevista in progetto le opportune pendenze, con il mantenimento di una quota media al finito di progetto uguale alla quota media attuale del piano di campagna, sia per l'operatività del travel lift, sia per conformare le pendenze del piazzale in maniera adeguata per lo scorrimento delle acque meteoriche da convogliare nel sistema di scolo; la quota del praticabile delle due vie di corsa sarà uguale alla quota della zona di colmo della superficie del piazzale.

- la realizzazione di un **presidio in scogli** di terza categoria, caratterizzati da un peso del singolo elemento compreso tra 3 e 7 t, su un'area di circa 460 m² ricadente interamente in area demaniale marittima, che si svilupperà parallelamente alla linea di riva per una lunghezza di circa 66 m ed una larghezza media complessiva di circa 7 m, solo in corrispondenza del lotto di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l."; presenterà una sezione trasversale trapezia, con berma di sommità a quota +2,80 m s.l.m. di larghezza 3,00 m, scarpa lato mare 2/1 e verrà rinterrata a tergo con i sedimenti naturali esistenti dell'arenile (sabbia e ciotoli). Tra la scarpa lato terra della scogliera ed il retrostante rinterro, sarà realizzato un filtro costituito da pietrisco; a contatto tra il filtro ed il rinterro sarà steso un telo di geotessile.

- Lungo il confine del piazzale prospiciente la viabilità pubblica e lungo i confini Est ed Ovest del piazzale, in modo da non risultare di intralcio alla sua operatività, sono previste **aiuole** nelle quali saranno messe a dimora essenze autoctone arboree ed arbustive. La superficie destinata a verde nella porzione del lotto che ricade in zona omogenea D1 (zone industriali esistenti) rispetta i limiti imposti dall'art.19.1 delle Norme tecniche di attuazione del vigente Piano Regolatore Generale Consortile del Consorzio ASI di Palermo.

- una porzione pari a circa il 10 % della superficie del lotto ricadente in zona omogenea D1, in ossequio al citato art.19.1 delle Norme tecniche di attuazione del vigente strumento urbanistico, sarà vincolata a **parcheggio**. Estesa circa 540 m², è prevista nella fascia Sud del piazzale pavimentato prospiciente la viabilità dell'area industriale, ed usufruirà dell'accesso carrabile Est del lotto.



CONSIDERATO che non è prevista la costruzione di volumi edilizi, in considerazione del tipo di attività da svolgere e in considerazione del fatto che la società “ARTEMAR Srl dispone di alcuni locali in affitto da adibire a uffici e servizi per il personale nel centro direzionale del Consorzio ASI di Termini Imerse, ubicato nelle vicinanze dell’area.

CONSIDERATO che dagli elaborati di progetto risulta che per la costruzione delle via di corsa del travel lift, in considerazione delle esigue profondità dei fondali in cui esse insistono, tali da risultare incompatibili con il pescaggio di un pontone, si prevede di procedere da terra con l’impiego di due piste provvisionali in scogli di elevata pezzatura, che si protendono a mare fino alla testata dei due pontili da realizzare; le due piste provvisionali saranno assimilabili tipologicamente a due pennelli perpendicolari alla linea di riva, paralleli fra di loro, che si protenderanno verso il largo, nella fase iniziale di massimo sviluppo, fino a circa 100 m dalla linea di costa.

CONSIDERATO che il proponente ritiene che sostanzialmente non sono da temere effetti negativi significativi sul regime del litorale, dovuti alla realizzazione delle due piste provvisionali in scogli, in quanto esse:

- saranno costruite all’inizio della stagione estiva e una volta realizzate inizialmente per il loro massimo sviluppo (fino a circa 100 m verso il largo dalla linea di riva), non appena costruita la campata di testata dei due pontili, inizierà la fase del loro salpamento, che avverrà verso terra di volta in volta per tratti di lunghezza circa pari alla campata del pontile, fino alla completa rimozione delle due scogliere con il tratto di esse che insisterà sulla spiaggia emersa.

- permarranno solo nel periodo di tempo strettamente necessario per la costruzione delle due vie di corsa, che peraltro avverrà contemporaneamente per entrambe, impiegando due squadre di operai e mezzi d’opera che lavoreranno in parallelo. Per ovvie necessità operative (i lavori a mare non possono svolgersi in condizioni meteo marine invernali), come si è detto, questo periodo di tempo inizierà il primo mese della stagione estiva o l’ultimo mese di quella primaverile, durerà al più circa 5 mesi, e si concluderà, quindi, con la fine della stessa stagione estiva.

- permarranno per un periodo di tempo limitato e nell’arco della stagione dell’anno durante la quale non si esplicano i fenomeni meteo marini responsabili del volume di trasporto solido preponderante nel ciclo annuale.

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente non produce un cronoprogramma dell’intervento;

Aspetti Sismici

CONSIDERATO che dalla Relazione geologica si evince che il territorio di Termini Imerese, da quanto riportato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica n. 105 del 08.05.2003 - supplemento ordinario n. 72, ai sensi dell’Ordinanza n. 3274 del 20 Marzo 2003, “Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica” è stato definito di classe “2”. L’elaborazione MASW della stessa sismica eseguita ha definito un valore della velocità Vs30 dei terreni pari a 236 m/s. Pertanto, ai sensi dell’Ordinanza n. 3274/2005 del Presidente del Consiglio dei Ministri ripresa e completata con la O.P.C.M. n. 3519/2006 e successivamente con il D.M. 17.01.2018, i terreni in esame rientrano nel tipo di suolo C (Depositi di terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fina mediamente consistenti con profondità del substrato superiori a 30 m, caratterizzati da un miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di velocità equivalente compresi tra 180 m/s e 360 m/s).

Cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati



CONSIDERATO che nello SPA il proponente afferma che *La società “ARTEMAR S.r.l.” non prevede di realizzare altri progetti nell’area in cui ricadono le opere oggetto del presente studio. Si rileva che eventuali ulteriori interventi ad opera di soggetti diversi, da realizzare nell’area, trattandosi come si è detto in precedenza dell’Agglomerato Industriale di Termini Imerese, come perimetrato e normato con il vigente Piano Regolatore Generale Consortile del Consorzio ASI di Palermo, dovranno essere conformi al Piano medesimo, il quale stabilisce le tipologie di interventi ammesse. Si ritiene quindi che le valutazioni in ordine alla compatibilità ambientale del cumulo di più progetti nell’Agglomerato Industriale di Termini Imerese, siano state già effettuate in sede di approvazione del PRGC citato.*

CONSIDERATO e VALUTATO che non è stato valutato l’effetto cumulo potenziale, sia in fase di cantiere che di esercizio, con altri progetti esistenti e/o approvati nell’intorno dell’area di progetto, compreso quello citato nello SPA dal proponente riguardante i *lavori del porto di Termini Imerese, nell’ambito di una delle varie opere marittime di ampliamento in corso di esecuzione attualmente o in programma nell’immediato futuro;*

Alternative progettuali

CONSIDERATO che, nello SPA, riguardo alle alternative progettuali, il proponente afferma che non è pensabile che si possa ripristinare l’originario ambiente naturale, trattandosi di un territorio attualmente occupato da un’area industriale che, come si è già rilevato nel corso della presente relazione, è oramai storicizzata, è stata peraltro nuovamente normata con uno strumento di pianificazione territoriale relativamente recente ed ha sostituito le importanti attività agricole presenti nel territorio nei secoli precedenti al suo insediamento, già responsabili della perdita di buona parte dei caratteri naturali originari della zona. Ciò che si può perseguire, per la valorizzazione sostenibile della zona così come risulta a seguito delle trasformazioni derivanti dall’insediamento dell’area industriale, dal punto di vista sociale ed economico, ma per certi versi anche ambientale, è la sua riconversione per attività alternative all’industria manifatturiera classica, così come è l’attività che intende insediare la società “ARTEMAR S.r.l.”.

Quadro ambientale

CONSIDERATO che nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente analizza le diverse componenti ambientali interessate da potenziali impatti di progetto, affermando quanto segue:

Atmosfera

CONSIDERATO nello SPA tra gli impatti potenziali conseguenti alla realizzazione delle opere (la realizzazione del piazzale, del presidio in scogli a protezione della scarpata naturale esistente prospiciente l’arenile, lungo il limite lato mare del lotto di proprietà della società “ARTEMAR S.r.l.” e delle vie di corsa del “travel lift”) il proponente individua l’emissione e la dispersione di **polveri** per la fase di cantiere, con effetti limitati nel tempo sia diretti, connessi al trasporto dei materiali da costruzione e degli scogli, sia indiretti, indotti dal traffico e dalle attività di cantiere;

CONSIDERATO che dallo SPA si evince che il proponente ritiene che gli impatti della fase di cantiere, come quello legato alla produzione di polveri, siano irrisonanti in quanto limitati nel tempo e che *gli impatti secondari legati al traffico dei mezzi da impiegare per il trasporto degli scogli, cioè dispersioni di polveri...omissis... risulteranno anch’essi irrisonanti;*

CONSIDERATO e VALUTATO che, stante anche la destinazione industriale dell’area, riguardo alla componente atmosfera il proponente non esamina gli aspetti relativi a:

- l’attuale stato di qualità della aria nell’area oggetto di intervento;



- gli eventuali impatti ambientali derivanti dalle ricadute atmosferiche delle emissioni odorigene e gassose da parte delle opere in fase di cantiere e di esercizio, al fine di verificare la conformità delle emissioni ai valori soglia previsti dalla vigente normativa;
- non vengono descritte eventuali misure per prevenire e/o mitigare i potenziali impatti;

Rumore

CONSIDERATO nello SPA tra gli impatti potenziali conseguenti alla realizzazione delle opere (la realizzazione del piazzale, del presidio in scogli a protezione della scarpata naturale esistente prospiciente l'arenile, lungo il limite lato mare del lotto di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l." e delle vie di corsa del "travel lift") il proponente individua la produzione di rumore per la fase di cantiere, con effetti limitati nel tempo;

CONSIDERATO e VALUTATO che, stante anche la destinazione industriale dell'area:

- non risultano agli atti informazioni, anche provenienti da altre pertinenti valutazioni o studi, relativi all'attuale clima acustico dell'area oggetto di intervento,
- non è stato prodotto alcuno studio previsionale di impatto acustico delle opere in fase di cantiere e di esercizio che tenga conto dei potenziali recettori vicini e degli effetti cumulativi con altre sorgenti, e da cui si evince che i livelli di emissione sonora prodotti dalle attività di cantiere e dalle opere di progetto risultino conformi ai valori limite previsti dalla vigente normativa in materia di inquinamento acustico per le aree industriali;
- non vengono previste misure di contenimento e/o mitigazione degli eventuali impatti acustici;

Acque

CONSIDERATO che, in merito alla qualità delle acque, dallo SPA si evince che l'intervento di impermeabilizzazione del suolo del piazzale garantirà lo smaltimento delle acque meteoriche, scongiurando durante l'esercizio dell'opera l'impatto potenziale, derivante dallo sversamento accidentale nel suolo di olii minerali provenienti dalle imbarcazioni a motore poste a deposito nell'area a terra (alate o da varare), in occasione di eventuali operazioni di manutenzione o di riparazione. Riguardo all'impatto di tipo "idraulico", alla superficie effettivamente pavimentata corrisponde un incremento del valore della portata di scorrimento, in caso di eventi meteorici di elevata intensità, piuttosto esiguo, se paragonato a quello della portata che compete all'intera superficie impermeabilizzata nell'area industriale in sinistra idraulica del fiume Torto; per lo smaltimento corretto ed in maniera controllata di tale incremento di portata, il progetto prevede un idoneo sistema di scolo a mare, coordinato con l'impianto di separazione degli olii minerali, dimensionato appunto per tale valore di portata; è stato descritto il sistema di convogliamento delle acque di pioggia con allegata planimetria descrittiva del suddetto convogliamento;

RILEVATO che, in relazione al sistema che, previo trattamento, recapiterà le acque meteoriche e di lavaggio del piazzale sulla battigia in corrispondenza della scogliera di protezione della scarpata naturale esistente prospiciente l'arenile, non risulta agli atti opportuna richiesta di autorizzazione allo scarico ai sensi dell'art. 124 del D.lgs 152/06, nel rispetto della normativa italiana vigente in materia di scarico in corpi idrici superficiali.

CONSIDERATO che, riguardo ai lavori di realizzazione delle vie di corsa del travel-lift, dallo SPA si evince che tra gli impatti connessi alle attività di cantiere nel sito di costruzione dell'opera è prevista la produzione di torbidità nell'acqua del mare indotta dal versamento del materiale lapideo, la contaminazione dei sedimenti naturali nella spiaggia emersa e nella spiaggia immersa con materiali lapidei alloctoni impiegati per la realizzazione delle piste di cantiere, nonché impatti connessi alla presenza delle maestranze ed al funzionamento dei mezzi d'opera, quali produzione di reflui civili e versamento di olii minerali, ecc.;



CONSIDERATO che il proponente ritiene tali impatti non significativi, in quanto:

- gli elementi lapidei con i quali saranno realizzate le opere provvisorie saranno di elevata pezzatura, quindi tali da non indurre torbidità apprezzabili, e facilmente rimovibili evitando di lasciare tracce di essi sui fondali o sulla spiaggia emersa.
- anche per motivazioni di ordine economico legate alla elevata incidenza del trasporto dalle cave di estrazione sul costo del materiale, gli scogli proverranno da cave appartenenti allo stesso bacino del sito di impiego, e quindi avranno simili caratteristiche mineralogiche, per cui l'eventuale dispersione nell'ambiente di impiego di qualche elemento di pezzatura inferiore, non costituirà in effetti una contaminazione dei sedimenti autoctoni.

CONSIDERATO e VALUTATO che, al fine di consentire il controllo e il contenimento del potenziale impatto sull'ambiente marino nel caso di sversamenti accidentali nel suolo o nelle acque durante la realizzazione e l'esercizio delle opere, il proponente non prevede alcuna misura di mitigazione, nè un Piano di intervento o di monitoraggio;

RICHIAMATO l'art. 109 del Cod. Amb., che così dispone (stralcio):

1. *Al fine della tutela dell'ambiente marino e in conformità alle disposizioni delle convenzioni internazionali vigenti in materia, è consentita l'immersione deliberata in mare da navi ovvero aeromobili e da strutture ubicate nelle acque del mare o in ambiti ad esso contigui, quali spiagge, lagune e stagni salmastri e terrapieni costieri, dei materiali seguenti:...omissis... b) inerti, materiali geologici inorganici e manufatti al solo fine di utilizzo, ove ne sia dimostrata la compatibilità e l'innocuità ambientale; ...omissis...*

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente non dimostra la compatibilità e l'innocuità ambientale dei materiali che prevede di immergere in mare;

Suolo

Impatti a terra

CONSIDERATO che dallo SPA si evince che, riguardo alle **opere a terra**, non essendo previsti sensibili movimenti di terra, ma solo un livellamento superficiale per conferire alla pavimentazione prevista in progetto le opportune pendenze, con il mantenimento di una quota media al finito di progetto uguale alla quota media attuale del piano di campagna, e quindi con una compensazione dei modesti volumi tra scavo e riporto, i soli impatti potenziali significativi a terra sono quelli conseguenti all'intervento di pavimentazione di una parte consistente dell'area, che comporta la impermeabilizzazione del suolo per la corrispondente superficie. Tuttavia, le trasformazioni non sono irreversibili in quanto la pavimentazione sarà costituita sostanzialmente da manufatti costituiti da elementi prefabbricati di conglomerato cementizio, opportunamente giuntati e facilmente amovibili, a partire dalla linea di riva e fino alla strada litoranea interna all'agglomerato industriale che delimita il lotto di terreno oggetto degli interventi; in modo che il progetto non comporti occupazione permanente del suolo con trasformazioni irreversibili, e che la pavimentazione possa essere rimossa in qualsiasi momento senza dover eseguire demolizioni.

L'intervento di impermeabilizzazione del suolo, coordinato con la prevista realizzazione di un sistema di scolo delle acque meteoriche e delle acque di lavaggio dei piazzali e con l'installazione in un impianto di separazione degli olii minerali, prima dello scarico delle acque suddette nel recapito finale, costituiscono le scelte progettuali finalizzate ad annullare l'impatto potenziale sul suolo.

CONSIDERATO che il proponente, in merito alle due strutture parallele ortogonali alla linea di riva previste in progetto, costituenti le vie di corsa del travel lift, afferma che appartengono alla tipologia costruttiva dei **pontili a giorno**, cioè a quelle strutture costituite da un impalcato sostenuto da pali-pila, che, in virtù della discontinuità dei sostegni dell'impalcato, consente, anche nel caso in cui si tratti di opere perpendicolari alla linea di riva, in mare aperto e su fondali mobili, come è nel caso in esame, la assoluta trasparenza nei



confronti del trasporto solido lungo riva: infatti, i sedimenti marini, trasportati per effetto dei fenomeni idrodinamici dovuti al moto ondoso, possono transitare appunto attraverso i varchi liberi lasciati tra un sostegno e l'altro. Si può senz'altro affermare, quindi, che i pontili a giorno non interferiscono con il trasporto solido lungo riva e più in generale con il regime del litorale preesistente alla loro costruzione.

CONSIDERATO che, in merito alla possibile interferenza sul regime della deriva litoranea dei sedimenti dovuto alla costruzione delle **piste provvisionali in scogli**, il proponente afferma che:

- la circostanza che esse permarranno per un periodo di tempo limitato e nell'arco della stagione dell'anno durante la quale non si esplicano i fenomeni meteo marini responsabili del volume di trasporto solido preponderante nel ciclo annuale, riduce la probabilità che si verifichi questo impatto potenziale.
- le modalità di esecuzione della via di corsa del travel lift portano a concludere che le due piste provvisionali in scogli non avranno effetti significativi sul regime del litorale durante la fase di cantiere

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente produce l'elaborato "Studio idraulico marittimo" nel quale sono illustrati i criteri adottati per il calcolo delle forzanti dovute al moto ondoso sui due pontili a giorno costituenti le vie di corsa del travel lift, nonché i calcoli strutturali finalizzati alla verifica del dimensionamento degli elementi strutturali costituenti l'opera progettata.

Per individuare le caratteristiche ondometriche, necessarie per i calcoli di verifica e il dimensionamento strutturale dell'opera, si fa riferimento a quanto emerge dagli studi preparatori del Piano Regolatore del Porto di Termini Imerese. A causa delle opere di irrigidimento dell'asta fluviale nel tratto più prossimo alla foce del Fiume Torto, distante solo poche centinaia di metri ad Ovest, l'apporto di materiale al litorale è notevolmente diminuito, talché il tratto di litorale ad Est della foce è soggetto ad una sensibile erosione, compreso il tratto di costa oggetto dell'intervento, classificato come costa bassa sabbiosa-ciottolosa; Le opere di protezione presenti inoltre hanno determinato degli accumuli ad Est del tratto di litorale in cui insisteranno le opere previste in progetto, con conseguente depauperamento in quest'ultimo, perché ubicato sottovento rispetto ad esse. Peraltro, la scarpata esistente in corrispondenza del lotto di terreno di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l." lungo il confine con il demanio marittimo è costituita da materiale facilmente erodibile e priva di alcuna protezione.

Vengono, inoltre, riportati i dati della Relazione del PAI inerente l'unità fisiografica n.18, spiaggia del Comune di Termini Imerese, denominata "Stabilimento FIAT", che afferma che *nel tratto di litorale in erosione compreso tra l'estremità Est del muro di protezione dei piazzali Fiat ed il pennello Ovest realizzato alla foce del Fiume Torto, l'unico segmento di litorale ancora completamente privo di alcuna protezione rimane proprio quello in corrispondenza del lotto di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l."*.omissis... *Il tratto di costa oggetto dell'intervento ricade in un segmento classificato dal PAI con i seguenti gradi di pericolosità e rischio: - P3 = pericolosità elevata; - R3 = rischio elevato. Più in dettaglio per la spiaggia in argomento, annoverata tra le "spiagge a rischio", il PAI indica un arretramento medio stimato tra gli anni 1992 e 2003, espresso in larghezza misurata in m della spiaggia (tabella 3.1 della Relazione del PAI inerente l'unità fisiografica n.18, spiaggia del Comune di Termini Imerese denominata "Stabilimento FIAT") pari a 6 m. Alla luce di quanto sopra, si ritiene che le opere da realizzare nell'ambito dell'intervento previsto in progetto, tali da presentare una qualche potenziale interferenza con regime del litorale, risultano perfettamente compatibili con quanto indicato nel Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico, per le seguenti ragioni:*

- *i pontili costituenti le vie di corsa a mare del travel lift, essendo delle strutture a giorno, sono sostanzialmente permeabili nei confronti del trasporto solido litoraneo; non è da prevedere, pertanto, alcuna interferenza di tali strutture con il regime del litorale;*
- *la realizzazione della scogliera a protezione della scarpata esistente risulta opportuna poiché costituisce l'elemento atto a garantire la connessione e la continuità con i manufatti di protezione radenti già esistenti nei tratti contigui (ad Est e ad Ovest) all'unico segmento del tratto di litorale*



soggetto ad erosione rimasto privo di un adeguato presidio a protezione degli insediamenti prospicienti il litorale.

Si rileva, inoltre, che le opere previste in progetto interessano un tratto di litorale in ombra rispetto ai pennelli esistenti in corrispondenza della Foce del Fiume Torto, ragion per cui non è comunque da attendere che si innescano fenomeni erosivi verso Est dovuti alla presenza delle opere medesime.

CONSIDERATO e VALUTATO che, in merito al **presidio in scogli** previsto in progetto, nello SPA il proponente afferma che:

- essendo previsto in scogli di elevata pezzatura, può essere rimosso completamente in qualsiasi momento senza dovere effettuare demolizioni e con la possibilità del riutilizzo integrale dei materiali impiegati per la sua realizzazione, conseguendo in tal modo la completa reversibilità degli impatti potenziali.
- poichè la realizzazione dell'opera è prevista in fregio al lotto di terreno di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l.", i mezzi d'opera transiteranno solo sul lotto di terreno medesimo e non sulla spiaggia.
- dai risultati del calcolo dell'altezza di risalita dell'onda di progetto sulla spiaggia, presenti nell'elaborato "Studio idraulico marittimo" prodotto, emerge che anche il run-up massimo risulta inferiore alla quota della berma di sommità della scogliera radente prevista a presidio del piazzale (+ 2,80 m rispetto al l.m.m.); la scogliera è quindi idonea ad impedire la risalita dell'onda fino al piazzale.
- *non può essere considerata un'opera radente che rientri nella categoria delle opere di "difesa del litorale", cioè delle opere marittime progettate proprio per interferire con il preesistente regime del litorale, in generale per indurre una inversione della tendenza all'erosione, ovvero per stabilizzare una certa posizione della linea di riva in un tratto di litorale in cui sono in atto fenomeni erosivi. L'opera prevista in progetto è semplicemente finalizzata a delimitare e contenere il terrapieno naturale retrostante l'arenile, laddove è attualmente presente una scarpata naturale in terra, **di rado erodibile dalle mareggiate**, in considerazione della notevole **distanza di essa dalla linea di riva (circa 15,00 m)**, più frequentemente erodibile per l'azione di dilavamento delle acque meteoriche di scorrimento. Dal punto di vista funzionale, quindi, l'opera a gettata prevista in progetto rientra più esattamente nella categoria delle opere di sostegno dei terrapieni, realizzate generalmente in muratura o con gabbioni....omissis... tale tecnica costruttiva risulta la meno impattante con riguardo alla reversibilità dell'intervento, dato che offre la possibilità di rimuovere l'opera in qualsiasi momento, senza dovere effettuare demolizioni e con la possibilità del riutilizzo integrale dei materiali impiegati per la realizzazione dell'opera; ...omissis...*

CONSIDERATO che, riguardo alle possibili interferenze che l'opera a gettata prevista in progetto potrebbe avere con il regime del litorale, il proponente *sottolinea che la sua ubicazione rispetto alla linea di riva è tale da scongiurare ogni possibile azione in tal senso. Giova a tal riguardo confrontare l'ubicazione rispetto alla linea di riva dell'opera di presidio prevista in progetto con quella della scogliera radente esistente immediatamente ad Ovest della foce del fiume Torto (vedi All.1.2, foto 4 e All.2.3 e 2.4):*

CONSIDERATO che, nella Relazione naturalistico-ambientale con studio preliminare della biocenosi, si fa riferimento ad una **ampiezza media del litorale di 10 metri**;

CONSIDERATO e VALUTATO che il presidio in scogli si svilupperà in area demaniale marittima parallelamente alla linea di riva per una lunghezza di circa 66 m ed una larghezza media complessiva di circa **7 m**;

CONSIDERATO e VALUTATO che, in riferimento alle previste opere radenti, come evidenziato nelle carte del PAI delle coste esaminato dal Proponente, l'area oggetto di intervento è caratterizzata da una tendenza evolutiva della linea costa all'**arretramento** (classe di pericolosità elevata, P3);



RILEVATO dal geoportale regionale che l'ampiezza della spiaggia fronte scarpata risulta dell'ordine di qualche metro, inferiore ai 10 m.

VALUTATO che, a fronte dell'arretramento del litorale già in atto e della distanza ridotta tra il piede del presidio in scogli e la linea di riva, il proponente non ha fornito informazioni riguardo alla distanza tra il piede del presidio in scogli lato mare e la linea di riva, al fine di escludere che tali opere riflettenti possano trovarsi localizzate nella fascia interessata dalla marea e produrre eventuali effetti negativi sulla morfologia costiera e sulla dinamica litoranea dei sedimenti, sia in termini di fenomeni di erosione che di deposito, non solo a carico dell'arenile oggetto di intervento, ma anche sui segmenti litoranei adiacenti;

CONSIDERATO che è stato prodotto l'elaborato Relazione di compatibilità idraulica, finalizzato ad individuare la pericolosità ed il **rischio idraulico di alluvionamento**, dato dal deflusso superficiale non regimato conseguente ad un evento pluviometrico critico di fissato tempo di ritorno, dell'area di proprietà ARTEMAR. La suddetta verifica è stata eseguita applicando la "Metodologia Completa" per tempi di ritorno pari a 100 e 300 anni, ritenuti quelli più significativi al fine del rilascio del parere richiesto. Come si evince dalle cartografie di output, l'area di insidenza del fabbricato oggetto di sanatoria, è interessata da esondazione, con battenti idrici finali sempre inferiori ai 26 cm, sia con tempi di ritorno di 100 che di 300 anni. Al termine dell'evento pluviometrico, la zona in esame, molto vicina all'area esterna di esondazione stessa, rimane alluvionata con una altezza idrometrica sempre inferiore ai 30cm. La condizione di alluvionamento permane per poche ore e si esaurirà solo ad opera dell'infiltrazione verticale dell'acqua nel suolo. In definitiva, con riferimento alle tabelle di pericolosità, relative alla "Metodologia Completa", essendo in battente idraulico sempre inferiore ai 30cm nella maggior parte del lotto e inferiore al metro nella restante parte, sia per tempi di ritorno pari a 100 che a 300 anni, il livello di pericolosità atteso nel lotto di progetto è: P1 (pericolosità bassa). Essendo l'area classificata come elemento E3 (Insediamenti industriali ed artigianali) il livello di rischio atteso è: R2 nella maggior parte del lotto ed R3 nell'altra parte del lotto, sia per portate di massima piena calcolate con tempo di ritorno pari a 100 che a 300. In definitiva, il livello di pericolosità atteso nel lotto in oggetto, ricavato mediante modellazione idraulica bidimensionale, è: P1 nella maggior parte del lotto e P2 in una piccola parte restante. Pur tuttavia, le opere progettate sono compatibili con i vincoli alle prescrizioni del piano di assetto idrogeologico relativamente al rischio idraulico per esondazione perché nell'area a terra oggetto dell'intervento non sono previsti volumi edilizi ed il piazzale da realizzare, nonché le attività che in esso si svolgeranno durante il suo esercizio, appaiono compatibili con la pericolosità dell'area: pertanto le opere previste non costituiscono ostacolo e/o incompatibilità con quanto previsto nelle norme tecniche allegate alla relazione generale del PAI, e non si ritiene di dover eseguire opere di difesa, di sistemazione e di manutenzione idraulica, atte a mitigare il rischio calcolato.

VISTA la nota prot. 7764 del 18.05.2021 del Serv 3 Autorità di Bacino Distretto idrografico della Sicilia con cui, in riscontro alla lettera prot. 44525 del 4 marzo 2020 del Comune di Termini Imerese di richiesta di un parere sullo studio di compatibilità idraulica per la realizzazione di un punto di alaggio e varo sul litorale della zona industriale di Termini Imerese in prossimità della foce del fiume Torto. Alla luce dei lavori di regimazione effettuati nell'asta idraulica del fiume Torto, il proponente ha richiesto una rivalutazione della pericolosità dell'area, l'Autorità di Bacino afferma che *non è previsto il rilascio di alcun parere.omissis... l'intervento proposto è ritenuto compatibile con il livello di pericolosità esistente per l'Unità fisiografica n. 18.*

Flora, fauna ed ecosistema

CONSIDERATO che nello SPA il Proponente afferma che nell'arenile e nello specchio liquido interessato dall'opera cui si riferisce il presente studio vige il divieto di balneazione a causa della presenza dell'area industriale. Pertanto, ci si attende che l'opera in progetto e le attività che si svolgeranno durante il suo



esercizio siano tali da non indurre impatti determinanti correlabili alla capacità di carico dell'ambiente naturale che caratterizza l'area geografica in cui insistono.

CONSIDERATO che è stato redatto l'elaborato Relazione naturalistico-ambientale, nel quale si afferma che, da rilievi fitogeografici e dalla valutazione quantitativa per le singole specie condotti utilizzando il metodo della "stima a occhio" proposto da Braun Blanquet, risulta che:

- la spiaggia emersa appare ridotta in media ad una **decina di metri di larghezza**, priva di comunità vegetali tipiche degli ambienti di spiaggia o di scogliera e confinante con terrapieni colonizzati da specie ruderali e infestanti. Gli unici aspetti di vegetazione presenti si rilevano a bordo delle scarpate terrose e sono costituiti dalla presenza di *Salsola soda* e *Cakile marittima*, specie erbacee pioniere alo-nitrofile a ciclo effimero proprie di stazione sabbiose sinantropiche e povere di depositi organici spiaggiati. Nella porzione più orientale del tratto di costa considerato, alle suddette specie si aggiungono specie tipiche di ambienti di scogliera come *Crithmum maritimum*, *Inula crithmoides* e *Glaucium flavum*, specie nitrofila tipica di ambienti ruderali. Infine, in posizione più arretrata e fino al confine meridionale del lotto considerato, si rilevano aspetti di vegetazione poco stabile impossibile da tipizzare, costituita da specie sinantropiche e ruderali. Di conseguenza non è stato possibile evidenziare alcun tipo di sequenza catenale delle comunità vegetali degli ambienti costieri.

- La spiaggia sommersa risulta altresì priva di comunità vegetali tipiche del bacino del Mediterraneo, probabilmente presenti a profondità maggiori e dunque esterne all'area indagata. Tale condizione attribuisce al territorio un forte grado di alterazione e dunque un basso livello di naturalità. Durante il sopralluogo effettuato sulla porzione di spiaggia sommersa compresa tra la zona intertidale e la profondità di -2 metri, è stato possibile rilevare la mancanza di *Posidonietum oceanici*, assenza già ipotizzata a seguito dello scarso rinvenimento di residui organici spiaggiati riconducibili alla specie *Posidonia oceanica*. La mancanza di tale biocenosi alla profondità definita, è presumibilmente dovuta ad una molteplicità di fattori quali: la vicinanza della foce del fiume Torto, il quale influisce positivamente sulla riduzione della salinità delle acque circostanti, all'inquinamento delle acque, dovuto alla presenza del polo industriale e portuale di Termini Imerese, e all'alterazione del regime sedimentario, dovuto ai diversi fattori esposti in precedenza che causano l'arretramento della linea costiera.

CONSIDERATO che, in merito ai potenziali impatti prodotti dalle opere sulla spiaggia, il proponente afferma che:

- a proposito delle vie di corsa del travel-lift, sia nei fondali, sia nella spiaggia emersa che sarà occupata temporaneamente dalle piste provvisorie in scogli, si registra l'assenza di fitocenosi autoctone, o comunque da tutelare. In particolare, sulla porzione di spiaggia sommersa compresa tra la zona intertidale e la profondità di -2 metri, è stato possibile rilevare la mancanza di *Posidonietum oceanici*, presumibilmente dovuta ad una molteplicità di fattori, fra i quali principalmente la vicinanza della foce del fiume Torto, il quale influisce positivamente sulla riduzione della salinità delle acque circostanti, e l'inquinamento delle acque, dovuto alla presenza del polo industriale e portuale di Termini Imerese.

- tra gli impatti connessi alle attività di cantiere nel sito di costruzione dell'opera è prevista la produzione di torbidità indotta nell'acqua del mare a causa del versamento del materiale lapideo, la contaminazione dei sedimenti naturali con materiali lapidei alloctoni impiegati per la realizzazione delle piste di cantiere, impatti connessi alla presenza delle maestranze ed al funzionamento dei mezzi d'opera, quali produzione di reflui civili e versamento di olii minerali, ecc. La pressione antropica sull'ambiente naturale sia nella costruzione dell'opera sia in fase di esercizio (il numero di nuovi addetti non supererà complessivamente le dieci unità) si ritiene irrisoria, soprattutto in relazione alle caratteristiche dell'area industriale.

RILEVATO che a nord-est dell'area oggetto di intervento, a distanza inferiore ai 1000 metri dalla linea di costa, il fondale risulta colonizzato da praterie a *Cymodocea nodosa* (fonte: Ministero dell'Ambiente Italiano - Sezione SI.DI.MAR. - Anno 2001);



CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente non valuta i potenziali effetti dell'intorbidimento delle acque su tale habitat, al fine di predisporre eventuali opportune azioni di mitigazione;

Produzione di Rifiuti

CONSIDERATO che nello SPA il Proponente afferma che i reflui di tipo speciale, previsti durante la costruzione dell'opera, si limiteranno essenzialmente agli oli minerali usati per il funzionamento dei mezzi d'opera. Anche durante l'esercizio dell'opera, la produzione di reflui di tipo speciale si limiterà essenzialmente ai potenziali sversamenti di oli minerali sulla superficie del piazzale operativo, anche in emulsione provenienti dalle acque di sentina delle imbarcazioni a motore alate (o da varare), nel caso di eventuali operazioni di manutenzione o di riparazione. *E' stato necessario, pertanto, dotare il piazzale di una pavimentazione impermeabile che garantisca un adeguato sistema di controllo di eventuali versamenti di olii minerali sul suolo durante lo stazionamento delle imbarcazioni e di un sistema di scolo delle acque meteoriche e delle acque di lavaggio dei piazzali ...omissis....*

In considerazione del fatto che la società "ARTEMAR S.r.l." dispone di alcuni locali in affitto, da adibire ad uffici e servizi per il personale, nel centro direzionale del Consorzio ASI di Termini Imerese, ubicato proprio nelle immediate vicinanze dell'area, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio delle opere, i reflui di tipo civile saranno prodotti in detto edificio e convogliati nella rete fognaria esistente a servizio dell'area industriale, cui è collegato l'edificio medesimo.

Anche per quanto riguarda la produzione di rifiuti solidi urbani da parte del personale, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio delle opere, la disponibilità di locali nell'edificio sede del centro direzionale del Consorzio ASI di Termini Imerese, comporterà, con ogni probabilità, che la parte preponderante da smaltire graverà sul sistema di raccolta e smaltimento già operante a servizio dell'edificio suddetto e dell'area industriale più in generale. Si rileva, inoltre, che l'esiguo numero di addetti che sarà coinvolto sia nelle attività di cantiere, sia nelle attività previste durante l'esercizio delle opere, non potrà costituire un significativo incremento del carico sul sistema di smaltimento dei rifiuti solidi urbani già operante a servizio dell'area industriale e di cui si potrà usufruire anche in corrispondenza del lotto di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l.". Oltre ai rifiuti solidi urbani normalmente smaltibili con i servizi urbani di raccolta, conferimento e/o riciclaggio, è da prevedere che sia in fase di cantiere, sia durante l'esercizio delle attività alle quali sono finalizzate le opere, saranno prodotte modeste quantità di rifiuti solidi costituiti da elementi di metallo, legno, PRFV e materie plastiche simili, provenienti soprattutto in fase di esercizio in occasione di eventuali piccoli interventi sulle imbarcazioni, il cui stoccaggio, smaltimento e/o riciclaggio secondo norma sarà a carico della società "ARTEMAR S.r.l.". Si rileva a tal riguardo, che le attività da svolgere durante l'esercizio delle opere non sono propriamente assimilabili alla cantieristica navale, ma rientrano piuttosto nell'ambito delle attività di tipo logistico; di conseguenza è da attendere che sia i volumi complessivi, sia le dimensioni dei singoli elementi di questo genere di rifiuti, non saranno significativi.

Non si prevede, comunque, che durante la fase di costruzione delle opere e durante il loro esercizio vengano prodotti rifiuti tossici.

Non essendo previsti sensibili movimenti di terra, ma solo un livellamento superficiale con una compensazione dei modesti volumi tra scavo e riporto, la realizzazione delle opere a terra non comporta gli impatti connessi alla necessità del conferimento a discarica di materiali scavati;

Viabilità

CONSIDERATO che dallo SPA si evince che in fase di cantiere si prevede un potenziale impatto potenziale del progetto sulla viabilità, indotto dal traffico dei mezzi di trasporto dei materiali lapidei (flussi veicolari, polveri, rumore, manutenzione delle infrastrutture viarie, ecc.) dalle cave di prestito all'area oggetto del progetto;

- per la costruzione del presidio in scogli a protezione della scarpata naturale esistente prospiciente l'arenile occorreranno circa 40 viaggi dei mezzi di trasporto dalla cava al cantiere, entità considerata dal proponente



irrisoria rispetto ai flussi veicolari nella viabilità esistente; conseguentemente, gli impatti secondari legati al traffico dei mezzi da impiegare per il trasporto degli scogli, cioè dispersioni di polveri, rumore, oneri per la manutenzione delle strade, risulteranno anch'essi irrisori; si fa rilevare che per raggiungere la cava individuata sono disponibili percorsi interamente extra-urbani, che si avvalgono anche per lunghi tratti di viabilità autostradale e comunque infrastrutture stradali già normalmente transitate da veicoli pesanti.

- per la realizzazione delle vie di corsa, alla quantità di conglomerato cementizio di 1.500 m³ di calcestruzzo necessario corrispondono circa 125 viaggi delle autobetoniere dallo stabilimento di produzione al cantiere, quindi una entità non rilevante dell'impatto sui flussi veicolari nella viabilità esistente, e comunque limitata nel tempo (non più di un mese lavorativo, ipotizzando un volume giornaliero di getto in opera di 60 m³, cui corrispondono 5 viaggi di autobetoniere al giorno);

VALUTATO che, a fronte del consistente numero di viaggi verso la cava, il proponente non produce una planimetria con il percorso dal cantiere alla cava individuata, ubicata entro un raggio di 25 km (cava in località "Giardinello" nel territorio del Comune di Termini Imerese);

Risorse naturali

CONSIDERATO che dallo SPA si evince che in fase di cantiere si prevede un potenziale impatto potenziale sulla componente risorse naturali per l'approvvigionamento di materiali da costruzione, costituiti quasi esclusivamente da materiali lapidei, quindi fondamentalmente gli impatti dovuti all'esercizio delle cave di prestito; il progetto prevede l'impiego per la costruzione dei manufatti di cui si compone l'opera, essenzialmente di materiali da cava, sia in elementi di elevata pezzatura (scogli a protezione della scarpata naturale), da collocare in opera così come estratti dalle cave, sia in elementi di granulometria minuta, da collocare in opera sciolti e sottoporre solo a costipamento meccanico (misto granulometrico per fondazione stradale), ovvero con funzione di inerti per conglomerato cementizio (sabbia e pietrisco), da miscelare nell'impasto al momento del confezionamento nello stabilimento di produzione, mentre per la costruzione e dall'esercizio delle vie di corsa del travel lift previste in progetto, i materiali da costruzione da impiegare nell'opera sono costituiti da conglomerati cementizi, sia in elementi prefabbricati già stagionati in stabilimento, sia gettati in opera, prodotti in centrale e trasportati in cantiere con autobetoniere, nonché carpenteria metallica in acciaio, realizzata mediante l'assemblaggio in opere o in officina di lamiere, profilati e grigliati;

la quantità di conglomerato cementizio necessario per la costruzione dell'opera, che in termini di volumi e quindi di entità degli impatti legati all'approvvigionamento è il materiale preponderante tra quelli che concorrono alla costruzione dell'opera, è molto limitata, essendo necessari solo circa 1.500 m³ di calcestruzzo, dei quali circa 1.400 m³ da gettare in opera e circa 100 m³ in elementi prefabbricati (che è possibile costruire anche a pie' d'opera), quantità certamente disponibile nell'ambito della normale produzione di uno dei vicini stabilimenti di produzione di conglomerato cementizio, taluni dei quali ubicati proprio all'interno dello stesso agglomerato industriale di Termini Imerese;

in riferimento alla fase di costruzione del presidio radente, la quantità di scogli necessari per la costruzione dell'opera è molto limitata, essendo necessarie solo 1.250 t di scogli, quantità certamente coperta dalla normale produzione della più vicina cava in esercizio nella zona, ubicata entro un raggio di 25 km (cava in località "Giardinello" nel territorio del Comune di Termini Imerese); una parte degli scogli da impiegare per le piste provvisorie sarà riutilizzata proprio per la realizzazione della scogliera a presidio della scarpata prospiciente l'arenile, dal che in fase di rimozione il materiale da smaltire (comunque riutilizzabile nell'area del porto di Termini Imerese, nell'ambito di una delle varie opere marittime di ampliamento in corso di esecuzione attualmente o in programma nell'immediato futuro) sarà inferiore a quello proveniente dalle cave.



Non essendo previsti sensibili movimenti di terra, ma solo un livellamento superficiale con una compensazione dei modesti volumi tra scavo e riporto, la realizzazione delle opere a terra non comporta impatti connessi alla necessità dell'approvvigionamento di materiali di cava per colmate e rilevati.

Nel complesso l'entità dell'utilizzo di fonti di energia non rinnovabili, sia durante la fase di costruzione dell'opera, sia durante la fase di esercizio della attività che in essa si svolgerà, sarà molto modesta in quanto si limiterà solo ai carburanti derivati dal petrolio necessari per il funzionamento dei mezzi d'opera meccanici da impiegare nella fase di costruzione delle opere e per il funzionamento della gru semovente (travel lift) durante il loro esercizio; si rileva che in virtù del migliore rendimento energetico, l'utilizzo di gru semovente, piuttosto che di altri mezzi di sollevamento a trazione elettrica (argani, gru fisse, ecc.), risulta senz'altro più vantaggioso dal punto di vista del risparmio sui consumi delle fonti di energia non rinnovabili. Tenuto conto che anche l'energia elettrica che si prevede di consumare durante l'esercizio dell'opera si limiterà soltanto a quella necessaria per il funzionamento di piccoli utensili per interventi di manutenzione di modesta entità nelle imbarcazioni, nonché all'energia necessaria per l'illuminazione artificiale notturna, essenzialmente per motivi di sicurezza.

Per l'acqua dolce, che sarà fornita dall'AMAP mediante la rete esistente che distribuisce nell'area industriale, si prevedono consumi di modeste quantità solo per il lavaggio dei natanti e del piazzale;

RICHIAMATO il DPR 120/17 che all'art. 2 dispone che con il termine terre e rocce da scavo fa riferimento al *suolo scavato derivante da attività finalizzate alla realizzazione di un'opera tra cui: scavi in genere (sbancamento, fondazioni, trincee); perforazione, trivellazione, palificazione, consolidamento; opere infrastrutturali in generale (galleria, strade, ecc.); rimozione e livellamento di opere in terra....omissis....*

CONSIDERATO e VALUTATO che, nel caso di terre e rocce da scavo che hanno requisiti tali da poter essere trattati come sottoprodotti e che, in quanto tali, possono essere riutilizzate nell'ambito della stessa opera per la quale sono state generate, di una diversa opera - in sostituzione dei materiali di cava - o in processi produttivi, si applica il regime normativo del DPR 120/17;

VALUTATO che non sono stati stimati i volumi delle terre e rocce da scavo derivante dal livellamento, al fine di definire la tipologia di cantiere;

Paesaggio

CONSIDERATO che il proponente afferma che il paesaggio è già compromesso dal punto di vista naturalistico, perché era stato trasformato in paesaggio agrario piuttosto antropizzato già da diversi secoli e successivamente, fin dagli anni '60 del secolo scorso, si è caratterizza oramai storicamente come paesaggio industriale.

CONSIDERATO che, in merito ai potenziali impatti sul paesaggio, il proponente afferma che:

- l'intervento di pavimentazione impermeabilizzata del suolo per la corrispondente superficie, che equivale alla superficie effettivamente pavimentata risulta solo di circa 4.500 m², quindi solo il 70 % circa dell'intera superficie del lotto, comporta un impatto "visivo sul paesaggio". Gli impatti potenziali conseguenti alla realizzazione della pavimentazione vengono controllati e sostanzialmente annullati attraverso la realizzazione di aree a verde, piantumate con specie autoctone, peraltro nel rispetto delle norme urbanistiche dettate dal PRG Consortile, anche per quanto riguarda la loro localizzazione e la loro estensione;

- gli impatti potenziali in fase di costruzione del presidio in scogli a protezione della scarpata naturale prospiciente l'arenile, sia gli impatti potenziali durante il suo esercizio, in relazione alla modesta estensione dell'opera, in termini di superficie occupata e di volume dell'ammasso, hanno una portata limitata sia per quanto riguarda l'area geografica, sia per quanto riguarda la densità di popolazione interessata. Infatti, per quanto riguarda l'impatto visivo sul paesaggio, la superficie effettivamente occupata dall'opera è solo di



circa 460 m² e come prima evidenziato la quota di coronamento è pari alla quota preesistente e di progetto del terrapieno retrostante. Inoltre, le scelte progettuali riguardanti geometria dell'opera e tecnica costruttiva, concorrono all'annullamento dei possibili residui aspetti di questo genere di impatto sul paesaggio, dato che per non modificare l'andamento altimetrico dello skyline preesistente, la quota di coronamento della gettata è circa uguale alla quota del terrapieno retrostante attuale e di progetto. Si è ritenuto di eseguire una gettata in scogli sia per uniformità nella tipologia costruttiva, ma non nella funzione, con le opere di difesa radenti esistenti lungo costa ad Est ed ad Ovest del tratto di litorale oggetto degli interventi in progetto. Tale tecnica costruttiva risulta la meno impattante con riguardo alla reversibilità dell'intervento, dato che offre la possibilità di rimuovere l'opera in qualsiasi momento, senza dovere effettuare demolizioni e con la possibilità del riutilizzo integrale dei materiali impiegati per la realizzazione dell'opera;

- la realizzazione dell'opera nel suo complesso e delle vie di corsa del travel lift in particolare, non determina una sensibile alterazione del profilo del crinale, in considerazione di quanto segue:

- non sono previsti volumi edilizi;

- non sono previsti movimenti di terra o sbancamenti;

- le due vie di corsa del travel lift, sono previste con praticabili a quota di 2,80 m s.l.m., non superiore alla massima quota attuale e di progetto del lotto di terreno al quale sono collegate.

Infatti, per quanto riguarda l'impatto visivo sul paesaggio, la proiezione sul piano orizzontale della superficie di ingombro complessiva dei due pontili a giorno è solo di circa 580 m², dei quali circa 500 m² a mare e circa 80 m² sulla spiaggia emersa; come prima evidenziato la quota del loro praticabile è pari alla quota preesistente e di progetto del terrapieno retrostante, cioè +2,80 m s.l.m..

- Per quanto riguarda l'impatto sulla fruizione dell'arenile, lo sviluppo dell'opera si limita solo alla larghezza del fronte sulla spiaggia del lotto di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l.", come anche la larghezza dell'area di sedime delle vie di corsa del travel-lift e del bacino da esse delimitato è contenuta nella larghezza del fronte a mare del lotto di terreno di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l.;

- Emergono, peraltro, i seguenti elementi progettuali finalizzati a ridurre o migliorare l'impatto del bene tutelato sui caratteri del contesto paesaggistico e dell'area di intervento:

- i cromatismi dei manufatti di nuova realizzazione, con la finitura in polvere al quarzo colorata di colore appartenente alla gamma delle terre naturali, sono tali da integrarsi con quelli degli elementi naturali ed antropici circostanti che più caratterizzano il paesaggio;

- la configurazione altimetrica delle opere previste è stata concepita al fine di mitigare l'impatto sul profilo del crinale, poiché non se ne determina una sostanziale alterazione, non risultando, peraltro, necessario eseguire movimenti di terra o sbancamenti per realizzare l'opera; le opere in progetto non costituiscono una barriera visiva. Peraltro i due pontili a giorno si inseriscono in un tratto di litorale già caratterizzato dalla presenza di strutture a mare con strutture analoghe (pontili per l'approvvigionamento del petrolio e pennelli alla foce del fiume Torto).

- la funzionalità dell'accesso alla spiaggia non viene sostanzialmente inficiata con la realizzazione dell'opera, considerata la sua caratteristica puntuale;

- in virtù della mancanza di volumi edilizi e della configurazione altimetrica sia del piazzale, sia delle due vie di corsa del travel lift, l'intervento non comporta alterazioni percettive del paesaggio, dovute ad intrusioni o ostruzioni visuali;

- tra le opere previste in progetto sono contemplati interventi migliorativi sugli elementi arborei e sulla vegetazione autoctona esistente. La fascia confinante con il demanio marittimo di larghezza 27 m sarà destinata alla vegetazione spontanea o alla messa a dimora di essenze autoctone arboree ed arbustive. Inoltre, in alcuni punti sono previste aiuole per la messa a dimora di essenze autoctone arboree ed arbustive.

VALUTATO che il proponente non indica le specie arboree e arbustive da mettere a dimora.



Salute Pubblica

CONSIDERATO che per quanto riguarda la fruibilità della costa *post operam*, il proponente afferma che la presenza del divieto di balneazione fa sì che sia possibile solo un utilizzo della costa connesso con una delle attività ammesse nell'area industriale, così come è secondo le previsioni di progetto. Peraltro, la scogliera si estende in lunghezza solo in corrispondenza del lotto ARTEMAR, quindi non modifica l'attuale possibilità di accesso all'arenile ad Est e ad Ovest.

Impatto economico-sociale

CONSIDERATO che secondo il proponente ritiene che di fatto le sole modalità di utilizzo possibili, tali da conseguire sia un beneficio diretto per la Regione Siciliana, rappresentato dal canone che la società "ARTEMAR S.r.l." dovrà versare a seguito del rilascio della concessione, sia un beneficio indiretto, rappresentato dall'insediamento di una attività economica, peraltro ad impatto negativo sull'ambiente pressoché nullo, non possono che essere quelle correlate alle attività di tipo industriale e/o assimilabili, ammesse da PRG Consortile, nei lotti di terreno dell'area industriale limitrofi, appunto, al demanio marittimo.

Beni Culturali

CONSIDERATO che, con nota prot. n. 3367 del 18.09.2023, acquisita con prot. DRA n. 69294 del 25/09/2023, la Regione Siciliana - Assessorato dei Beni culturali e dell'Identità siciliana - Dipartimento dei beni culturali e dell'Identità siciliana - Soprintendenza del Mare ha richiesto l'integrazione del Documento di valutazione preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi dell'articolo 41, comma 4, del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36 e del D.P.C.M. del 14 febbraio 2022;

RILEVATO che non risulta agli atti il riscontro del proponente alle richieste dell'Assessorato BBCCAA;

Natura transfrontaliera dell'impatto

CONSIDERATO che nello SPA il Proponente afferma che per l'ubicazione dell'opera prevista in progetto, la natura stessa e la portata degli impatti potenziali derivanti dalla pavimentazione di parte del lotto di terreno non si ravvisano effetti transfrontalieri. Un aspetto transfrontaliero che potrebbe caratterizzare l'attività di alaggio e varo cui è finalizzata l'opera durante il suo esercizio, afferisce più all'ambito socio-economico degli impatti che a quello più strettamente naturalistico-ambientale, ed è costituito dalla possibilità che detta attività potrebbe essere rivolta anche ad imbarcazioni battenti bandiera estera. Ciò non può che essere considerato un impatto positivo nell'ambito socio-economico, anche in relazione a quanto prima accennato circa la sostenibilità dell'attività di servizio alla nautica, in un'ottica di riconversione delle aree fino ad ora destinate all'industria manifatturiera classica.

Rischio di incidenti

CONSIDERATO che nello SPA il Proponente afferma che:

- non si rilevano possibili cause di inquinamento e disturbi alimentari sia in fase di costruzione dell'opera, sia durante lo svolgimento delle attività alle quali è finalizzata nel suo esercizio.
- Non si rileva il rischio di incidenti correlati alle sostanze e tecnologie che si prevede di utilizzare, significativi ai fini dell'ambiente.

CONSIDERATO che nell'elaborato "All. 1.3.1 bis - Relazione sui vincoli esistenti" il proponente afferma che *In ossequio a quanto richiesto dall'Ufficio del Genio Civile di Palermo con le note prot. n. 640337 del 19.03.2018 e prot. n.218744 del 18.10.2018, la presente relazione aggiorna e sostituisce il corrispondente elaborato, precedentemente caricato sul Portale del Demanio Marittimo della Regione Siciliana in occasione della conferma di interesse recante il protocollo n.6225 del 30.06.2021;*



RILEVATO che non risulta agli atti la suddetta nota dell'Ufficio del Genio Civile di Palermo;

Piano di Monitoraggio Ambientale

CONSIDERATO che non è stato prodotto alcun "Piano di monitoraggio ambientale";

CONSIDERATO che dall'elaborato "4.1.2 Planimetria di progetto con indicazione dei parametri urbanistici" si evince l'interferenza delle opere di progetto con reti di servizio;

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI FINALI

CONSIDERATO e VALUTATO che oggetto del presente parere è il Progetto di "Realizzazione di un punto di alaggio e varo nel litorale antistante l'agglomerato industriale di Termini Imerese" (PA), destinatario di un finanziamento a valere sui Fondi Misura 3.3 del FEP 2007/2013 "Porti, luoghi di sbarco e ripari di pesca";

CONSIDERATO che il proponente è la Ditta ARTEMAR S.R.L. con sede in c/da Grisone, 90018 Termini Imerese;

CONSIDERATO che il progetto rientra tra quelli individuati nell'allegato IV al punto 7 lettera n tipologia "lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di moli" alla parte II del D.Lgs. 152/06 e, pertanto è soggetto alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06;

CONSIDERATO che il progetto oggetto della presente valutazione prevede in sintesi:

- la realizzazione di **due pontili a giorno** in muratura, aventi la funzione di vie di corsa del travel lift, rispettivamente di lunghezza di circa 116 m per il pontile Ovest e di circa 117 m per il pontile Est;
- la realizzazione di **un piazzale**, recintato in corrispondenza del lotto di terreno di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l." di superficie 4.500 m² circa, cui saranno collegate le vie di corsa;
- la realizzazione del **sistema di scolo delle acque** meteoriche e di lavaggio del piazzale suddetto;
- l'installazione di un **impianto di separazione degli oli minerali** da interrare in corrispondenza dell'angolo Nord- Ovest del piazzale nel quale recapitare le acque convogliate dal sistema di scolo. e di un **serbatoio di accumulo degli olii** separati da smaltire attraverso il consorzio obbligatorio.
- la realizzazione degli **impianti idrico, elettrico e d'illuminazione** del piazzale, nonché del sistema di segnalazione luminosa marittima dei due pontili costituenti le vie di corsa del travel lift.
- il **livellamento superficiale** del terreno per conferire alla pavimentazione prevista in progetto le opportune pendenze.
- la realizzazione di un **presidio in scogli** di terza categoria, su un'area di circa 460 m² ricadente interamente in area demaniale marittima, che si svilupperà parallelamente alla linea di riva per una lunghezza di circa 66 m ed una larghezza media complessiva di circa 7 m;
- la realizzazione di **aiuole** lungo il confine del piazzale, nelle quali saranno messe a dimora essenze autoctone arboree ed arbustive.
- la realizzazione di un **parcheggio** di 540 m².

PRESO ATTO che attualmente risulta che il progetto in esame abbia ottenuto i seguenti pareri/autorizzazioni:

- parere favorevole con condizioni rilasciato da parte dell'Ufficio circondariale marittimo di Termini Imerese per gli aspetti inerenti alla sicurezza della navigazione e della polizia marittima;
- parere favorevole rilasciato da parte del Serv 3 Autorità di Bacino Distretto idrografico della Sicilia avente come oggetto il parere di compatibilità idraulica per la realizzazione di un punto di alaggio e varo sul litorale della zona industriale di Termini Imerese in prossimità della foce del fiume Torto.



CONSIDERATO che l'Assessorato Regionale dell'Agricoltura, dello Sviluppo rurale e della Pesca mediterranea - Dipartimento regionale dello sviluppo rurale e territoriale - Serv. 2° - Riserve naturali, Aree protette e turismo ambientale, ha comunicato l'assenza di profili di propria competenza e che nulla può dirsi dell'eventuale coinvolgimento di demani trazzerali la cui gestione è intestata al Serv. 5 Dipartimentale;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 32546 del 09.05.2023 il Dipartimento dell'Ambiente - Area 2 Demanio marittimo, in riferimento alla Richiesta di concessione demaniale marittima avanzata da parte della società ARTEMAR srl, al fine di realizzare un punto di alaggio e varo lungo il litorale antistante la zona industriale di Termini Imerese per una superficie totale di mq. 2.360,97, di cui mq. 757,82 di area a terra con impianti di difficile rimozione e mq. 1603,15 di specchio acqueo per realizzare le vie di corsa del travel lift dedicato all'alaggio e varo delle imbarcazioni, ha indetto la conferenza dei servizi volta all'acquisizione dei pareri, nulla osta o altri atti di assenso per l'approvazione del progetto;

CONSIDERATO e VALUTATO che non risulta agli atti il provvedimento di conclusione della conferenza di servizi indetta dal Dipartimento dell'Ambiente - Area 2 Demanio marittimo, volta all'acquisizione dei pareri, nulla osta o altri atti di assenso, ai fini del rilascio della concessione demaniale marittima dell'area;

CONSIDERATO E VALUTATO che, in merito alla coerenza degli interventi previsti dal progetto con il quadro programmatico, risulta che l'area interessata:

- dal punto di vista paesaggistico, è gravata dal vincolo di cui al comma 1 lettera a) dell'Art.142 del D.Lgs. 42/04 "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare";
- non ricade all'interno di Parchi e Riserve;
- non ricade all'interno di Siti della Rete Natura 2000;

CONSIDERATO e VALUTATO che, in relazione alla presenza del vincolo paesaggistico prima citato, non si ha evidenza dell'acquisizione da parte del proponente dell'autorizzazione paesaggistica dell'Assessorato BBCCAA competente;

CONSIDERATO che, con nota prot. n. 3367 del 18.09.2023, acquisita con prot. DRA n. 69294 del 25/09/2023, la Regione Siciliana - Assessorato dei Beni culturali e dell'Identità siciliana - Dipartimento dei beni culturali e dell'Identità siciliana - Soprintendenza del Mare ha richiesto l'integrazione del Documento di valutazione preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi dell'articolo 41, comma 4, del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36 e del D.P.C.M. del 14 febbraio 2022;

CONSIDERATO e VALUTATO che non risulta agli atti il riscontro del proponente alle richieste dell'Assessorato BBCCAA - Dipartimento dei beni culturali e dell'Identità siciliana - Soprintendenza del Mare, nè la relativa autorizzazione;

RILEVATO dal geoportale della Regione siciliana (SITR) che l'area oggetto di intervento:

- dista circa 1800 metri dai confini della ZSC più vicina è l'ITA020033, denominata Monte San Calogero;
- dista circa 1800 metri dal periplo della ZONA B della R.N.O. Monte San Calogero (istituita con D.A. N. 742/44 del 10/12/1998, Ente gestore: il Dip. Reg. Sviluppo Rurale);
- non ricade all'interno di geositi;
- non ricade all'interno di aree IBA;
- non ricade all'interno di aree sottoposte al Vincolo Idrogeologico di cui al R.D.L. n. 3267/1923;

CONSIDERATO che il progetto, secondo quanto affermato dal proponente, è compatibile con quanto previsto dal vigente P.R.G.C. del Consorzio ASI di Palermo;



CONSIDERATO che il tratto di litorale oggetto dell'intervento, per quanto riguarda i vincoli del PAI:

- secondo la cartografia tematica relativa alla Unità Fisiografica n.18 del Piano, è oggetto di fenomeni di arretramento della linea di costa con un grado di pericolosità elevata P3 e di rischio elevato R3.
- per quanto riguarda il rischio idraulico per fenomeni di esondazione, è caratterizzato da un grado di pericolosità alta P3 e un grado di rischio molto elevato R4;

CONSIDERATO e VALUTATO che con nota prot. 7764 del 18.05.2021 il Serv 3 dell'Autorità di Bacino Distretto idrografico della Sicilia, in relazione alla richiesta di parere sullo studio di compatibilità idraulica per la realizzazione di un punto di alaggio e varo sul litorale della zona industriale di Termini Imerese in prossimità della foce del fiume Torto, anche alla luce dei lavori di regimazione effettuati nell'asta idraulica del fiume Torto, afferma che l'intervento proposto è ritenuto compatibile con il livello di pericolosità esistente;

CONSIDERATO e VALUTATO che il previsto presidio in scogli si svilupperà in area demaniale marittima parallelamente alla linea di riva per una lunghezza di circa 66 m e una larghezza media complessiva di circa 7 m;

CONSIDERATO e VALUTATO che, riguardo alle possibili interferenze che il presidio in scogli potrebbe avere con il regime del litorale, il proponente sottolinea che *la sua ubicazione rispetto alla linea di riva è tale da scongiurare ogni possibile azione in tal senso.*

CONSIDERATO e VALUTATO che nello SPA si parla di una distanza della scarpata naturale dalla linea di riva di circa 15,00 m mentre nella Relazione naturalistico-ambientale si fa riferimento a un'ampiezza media del litorale di 10 metri;

RILEVATO dal geoportale regionale che l'ampiezza della spiaggia fronte scarpata risulta dell'ordine di qualche metro, inferiore ai 10 m.

RICHIAMATO quanto evidenziato nelle carte del PAI delle coste, ovvero che l'area oggetto di intervento è caratterizzata da una tendenza evolutiva della linea costa all'arretramento (classe di pericolosità elevata, P3);

VALUTATO che, a fronte dell'arretramento del litorale già in atto, il proponente non ha fornito informazioni univoche riguardo alla distanza tra il piede del presidio in scogli lato mare e la linea di riva, al fine di escludere che tali opere riflettenti possano trovarsi localizzate nella fascia interessata dalla marea e produrre eventuali effetti negativi sull'evoluzione della morfologia costiera e sulla dinamica litoranea dei sedimenti, sia in termini di fenomeni di erosione che di deposito, non solo a carico dell'arenile oggetto di intervento ma anche sui segmenti litoranei adiacenti;

CONSIDERATO e VALUTATO che non è stato valutato l'effetto cumulo potenziale, sia in fase di cantiere che di esercizio, con altri progetti/attività esistenti e/o approvati nell'intorno dell'area di progetto, compreso quello citato nello SPA dal proponente riguardante i *lavori del porto di Termini Imerese, nell'ambito di una delle varie opere marittime di ampliamento in corso di esecuzione attualmente o in programma nell'immediato futuro;*

CONSIDERATO che nello SPA vengono analizzati gli impatti potenzialmente indotti da ognuna delle tre opere di cui si compone l'intervento, nonché dalle attività che in ognuna di esse si svolgerà durante il loro esercizio:

- a) opere previste nel lotto di terreno di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l.";



- b) presidio in scogli a protezione della scarpata naturale esistente prospiciente l'arenile, lungo il limite lato mare del lotto di proprietà della società "ARTEMAR S.r.l.";
- c) vie di corsa del "travel lift".

CONSIDERATO che, secondo quanto affermato dal proponente, per quanto riguarda la fase di esercizio delle opere, gli impatti potenziali conseguenti alla realizzazione della pavimentazione vengono controllati e sostanzialmente annullati attraverso opportune scelte progettuali, come segue:

- l'impatto visivo sul paesaggio verrà controllato realizzando ampie aree a verde, piantumate con specie autoctone, peraltro nel rispetto delle norme urbanistiche dettate dal PRG Consortile, anche per quanto riguarda la loro localizzazione e la loro estensione;
- l'impatto "idraulico" verrà controllato con la realizzazione di un sistema di smaltimento delle acque meteoriche del piazzale opportunamente dimensionato.
- la tecnica costruttiva prevista per la realizzazione della pavimentazione che prevede l'uso di elementi prefabbricati di conglomerato cementizio, opportunamente giuntati ed amovibili, in modo che l'intervento di impermeabilizzazione del suolo non sia irreversibile, ma la pavimentazione possa essere rimossa in qualsiasi momento senza dover eseguire demolizioni.

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente non indica le specie arboree e arbustive da mettere a dimora;

CONSIDERATO e VALUTATO che, in relazione all'impatto sul paesaggio, non è stato prodotto un rendering che mostri l'impatto visivo delle opere, sia in termini di profilo e altezza delle opere da realizzare che in termini cromatici;

CONSIDERATO e VALUTATO che, in relazione alla realizzazione del sistema di convogliamento e trattamento delle acque meteoriche e di lavaggio del piazzale, non risulta agli atti la richiesta di autorizzazione allo scarico delle acque meteoriche e di lavaggio prevista ai sensi dell'art. 124 del D.lgs 152/06;

CONSIDERATO e VALUTATO che, stante anche la destinazione industriale dell'area, riguardo alla componente rumore:

- non sono state fornite informazioni, anche provenienti da altre pertinenti valutazioni o studi, relativi all'attuale clima acustico dell'area oggetto di intervento,
- non è stato prodotto alcuno studio previsionale di impatto acustico delle opere in fase di cantiere e di esercizio che tenga conto dei potenziali recettori vicini e degli effetti cumulativi con altre sorgenti, e da cui si evinca che i livelli di emissione sonora prodotti dalle attività di cantiere e dalle opere di progetto risultino conformi ai valori limite previsti dalla vigente normativa in materia di inquinamento acustico per le aree industriali;
- non vengono previste misure di contenimento e/o mitigazione degli eventuali impatti acustici;

CONSIDERATO e VALUTATO che, riguardo ai potenziali impatti negativi individuati relativi a emissione e dispersione di polveri e produzione di torbidità indotta nell'acqua del mare a causa del versamento del materiale lapideo, contaminazione dei sedimenti naturali con materiali lapidei alloctoni impiegati per la realizzazione delle piste di cantiere, versamento accidentale di olii minerali, il proponente non prevede l'adozione di opportuni accorgimenti e/o specifici interventi di mitigazione;

CONSIDERATO e VALUTATO che, stante anche la destinazione industriale dell'area, riguardo alla componente atmosfera il proponente non esamina gli aspetti relativi a:

- l'attuale stato di qualità della aria nell'area oggetto di intervento;



- gli eventuali impatti ambientali derivanti dalle ricadute atmosferiche delle emissioni in atmosfera da parte delle opere in fase di cantiere e di esercizio, al fine di verificare la conformità delle emissioni ai valori soglia previsti dalla vigente normativa;
- eventuali misure per prevenire e/o mitigare i potenziali impatti;

CONSIDERATO che, in merito ai potenziali impatti prodotti dalle opere sulla componente flora e fauna, il proponente afferma che sia nei fondali, sia nella spiaggia emersa che sarà occupata temporaneamente dalle piste provvisoriale in scogli, si registra l'assenza di fitocenosi autoctone, o comunque da tutelare.

RILEVATO che a nord-est dell'area oggetto di intervento, a distanza inferiore ai 1000 metri dalla linea di costa, il fondale risulta colonizzato da praterie a *Cymodocea nodosa* (fonte: Ministero dell'Ambiente Italiano - Sezione SI.DI.MAR. - Anno 2001);

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente non valuta i potenziali effetti dell'intorbidimento delle acque sulle biocenosi marine presenti nell'intorno dell'area oggetto di intervento, al fine di predisporre eventuali opportune azioni di mitigazione, né produce una mappa descrittiva delle comunità fito-zoobentoniche presenti nell'area di intervento e negli ambienti contigui nel raggio del potenziale impatto causato dalla movimentazione dei sedimenti;

CONSIDERATO e VALUTATO che, al fine di consentire il controllo e il contenimento del potenziale impatto sull'ambiente marino nel caso di sversamenti accidentali nel suolo o nelle acque durante la realizzazione e l'esercizio delle opere, il proponente non prevede alcuna misura di mitigazione, né un Piano di intervento o di monitoraggio;

CONSIDERATO e VALUTATO che non è stato prodotto un cronoprogramma dell'intervento né un piano di cantierizzazione, al fine di valutare gli eventuali impatti temporanei su viabilità, occupazione suolo, disagi per la popolazione, etc.;

RICHIAMATA la definizione di «terre e rocce da scavo» del DPR 120/2017, come modificata ai sensi del D.L. 13/2023 - art. 48 - c. 1 (DL PNRR convertito con legge 41 del 21 aprile 2023): *il suolo, il materiale roccioso e i sedimenti escavati derivanti da attività finalizzate alla realizzazione di un'opera, tra le quali: scavi in genere (sbancamento, dragaggi); palificazione, infrastrutturali (gallerie, strade, infrastrutture portuali); rimozione e livellamento di opere in terra, ripristino di reti e servizi, scavi per indagini archeologiche, geologiche e geotecniche nonché i sedimenti derivanti da operazioni di svasso, sfangamento e sghiaamento.*

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente non fornisce informazioni relative a modalità di scavo e stima delle volumetrie soggette a scavo e livellamento, necessari per definire la tipologia di cantiere ai sensi del DPR 120/2017 e ssmmii e il relativo regime normativo da applicare;

CONSIDERATO e VALUTATO che la realizzazione dei due pontili a giorno (infissione dei pali) e delle relative opere provvisoriale (posa e salpamento degli scogli) comportano una movimentazione dei sedimenti marini;

VALUTATO che, per le opere che comportano la movimentazione dei sedimenti marini, assoggettabili all'autorizzazione regionale prevista dall'art 109, comma 5 del TUA (l'infissione nei fondali dei pali delle vie di corsa del travel lift nonché il salpamento degli inerti riguardanti l'opera provvisoriale delle vie di corsa del travel lift.), non è stato prodotto quanto previsto dall'allegato B/2 del D.M. 24 gennaio 1996, e in particolare:



- la caratterizzazione del settore di intervento, con particolare riferimento all'ubicazione e alle caratteristiche di eventuali fonti di emissioni di rifiuti che possono avere influito e/o influire sulle qualità fisico-chimiche microbiologiche dei fondali oggetto dei lavori, alle superfici, alle quote ed ai volumi di escavazione;
- la descrizione delle modalità di esecuzione dei lavori (mezzi, apparecchiature impiegate, tecniche di deposizione/salpamento, cronoprogramma dei lavori, superficie interessata dall'intervento, volumi movimentati, procedure da adottare per contenere il fenomeno della torbidità, per minimizzare la presenza di eventuali polveri prima della messa in opera ed altre cautele ambientali etc);
- una mappa descrittiva delle comunità fito-zoobentoniche presenti nell'area di intervento e negli ambienti contigui nel raggio del potenziale impatto causato dalla movimentazione dei sedimenti, a supporto della caratterizzazione preliminare dei fondali prodotta, finalizzata a verificare la presenza/assenza e la distanza di eventuali praterie a fanerogame dalle opere, e valutare eventuali impatti, al fine di consentire la gestione corretta della fascia costiera e lo sviluppo sostenibile di un'area già sottoposta a degrado ambientale.
- un piano di caratterizzazione fisica, chimica e microbiologica dei sedimenti da movimentare.
- l'indicazione di opere di mitigazione che si intendono mettere in atto per mitigare l'intorbidimento delle acque;

CONSIDERATO e VALUTATO che, in relazione alle opere assoggettabili all'autorizzazione regionale prevista dall'art 109, comma 1, lett. b) del TUA, quali l'immersione in mare degli inerti dell'opera provvisoria delle vie di corsa del travel lift, nonché la realizzazione del presidio in scogli (laddove da studio meteomarinico idraulico risulti che le opere possano trovarsi in contatto anche discontinuo con il mare, cioè localizzate in aree interessate dalla massima escursione di marea), non sono stati prodotti:

- la documentazione attestante la compatibilità e l'innocuità ambientale dei materiali utilizzati (inerti), con particolare riferimento a pezzatura, caratteristiche mineralogiche, petrografiche, granulometriche, geotecniche e colorimetriche, prove di resistenza alla compressione, all'abrasione, alla salsedine marina e alla gelività secondo le norme in vigore per l'accettazione delle pietre naturali da costruzione;
- informazioni relative a volume e tipologia dei materiali (scogli);
- una dettagliata descrizione delle modalità operative, dei mezzi e delle apparecchiature impiegate, delle tecniche di deposizione/salpamento/trasporto dei materiali, cronoprogramma dei lavori, superficie interessata dall'intervento, volumi movimentati, procedure da adottare per contenere il fenomeno della torbidità, per minimizzare la presenza di eventuali polveri prima della messa in opera ed altre cautele ambientali;
- elaborati grafici in scala adeguata: planimetrie e sezioni quotate (con indicazione delle coordinate geografiche delle aree di intervento) dello stato attuale, dello stato di progetto e del sovrapposto con riportate anche le batimetriche, la linea di riva attuale e le relative distanze dalle opere.
- una mappa dettagliata delle biocenosi presenti nell'area di intervento e negli ambienti contigui nel raggio del potenziale impatto causato dalla movimentazione dei sedimenti, finalizzata a verificare la presenza/assenza e la distanza di eventuali praterie a fanerogame dalle opere, e consentire una gestione corretta della fascia costiera e lo sviluppo sostenibile di un'area già sottoposta a degrado ambientale.
- un piano di caratterizzazione dei sedimenti marini dal punto di vista fisico, chimico e microbiologico.
- uno studio idraulico meteomarinico che possa escludere l'interferenza delle opere (quelle provvisorie del travel lift e il presidio in scogli) con la morfologia costiera e la dinamica dei sedimenti del litorale;
- in riferimento alla sabbia, ai ciottoli e al pietrisco previsti per l'interramento a tergo della scarpa lato mare e lato terra della scogliera, non viene fornita una stima dei volumi da movimentare, nè viene chiarita la loro esatta origine;

VALUTATO che, a fronte del consistente numero di viaggi dalla cava verso l'area di progetto, il proponente non produce una planimetria con il percorso dalla cava individuata, ubicata entro un raggio di 25 km (cava in località "Giardinello" nel territorio del Comune di Termini Imerese) al cantiere;



CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente non chiarisce se e dove è previsto lo stoccaggio temporaneo dei materiali;

CONSIDERATO e VALUTATO che non è stato predisposto un piano di monitoraggio ante-corso-post operam che consenta di verificare l'impatto effettivo delle opere in fase di cantiere e di esercizio sui sedimenti e sulle comunità marine, ed intervenire tempestivamente in caso di effetti negativi non previsti, apportando eventuali azioni correttive;

CONSIDERATO e VALUTATO conclusivamente che la documentazione depositata risulta non esaustiva per quanto riguarda l'inquadramento del contesto territoriale e ambientale di riferimento, la comprensione delle caratteristiche, delle dimensioni del progetto e della tipologia delle opere previste e per l'individuazione e valutazione dei principali effetti che l'intervento può determinare sull'ambiente costiero e marino, nonché per la mancata individuazione di idonee misure di mitigazione;

VALUTATO conclusivamente che, sulla base dei criteri indicati nell'allegato V alla parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006 ss.mm.ii., per il progetto “*Realizzazione di un punto di alaggio e varo nel litorale antistante l'agglomerato industriale di Termini Imerese*” (PA), la documentazione prodotta e le misure di mitigazione proposte nello Studio Preliminare Ambientale e negli altri elaborati risultano carenti e tali da non consentire a questa CTS di poter escludere potenziali impatti ambientali significativi;

VALUTATO che l'intervento deve essere orientato ad una gestione rispettosa della fascia costiera e allo sviluppo sostenibile di un'area già sottoposta a degrado ambientale;

VALUTATO conclusivamente che relativamente al Progetto di “*Realizzazione di un punto di alaggio e varo nel litorale antistante l'agglomerato industriale di Termini Imerese*” (PA) non è possibile escludere impatti ambientali significativi sulle componenti ambientali.

La Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

La Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale,

Tutto ciò Visto, Considerato e Valutato

ESPRIME

parere di assoggettabilità a V.I.A ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto “*Realizzazione di un punto di alaggio e varo nel litorale antistante l'agglomerato industriale di Termini Imerese*” (PA)”, proposto dalla Ditta ARTEMAR S.R.L.



**ATTESTAZIONE PRESENZA DEI COMPONENTI
ADUNANZA DEL 17.11.2023
COMMISSIONE TECNICA SPECIALISTICA
per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale**

1.	Abramo	Anna	ASSENTE
2.	Aiello	Tommaso	PRESENTE
3.	Andaloro	Pasquale	ASSENTE
4.	Arcuri	Emilio	PRESENTE
5.	Armao	Gaetano	PRESENTE
6.	Bendici	Salvatore	PRESENTE
7.	Bonaccorso	Angelo	PRESENTE
8.	Caldarera	Michele	PRESENTE
9.	Cammissa	Maria Grazia	PRESENTE
10.	Cecchini	Riccardo	PRESENTE
11.	Cilona	Renato	PRESENTE
12.	Corradi	Alessandro	ASSENTE
13.	Cucchiara	Alessandro	PRESENTE
14.	Currò	Gaetano	PRESENTE
15.	D'Urso	Alessio	PRESENTE
16.	Daparo	Marco	PRESENTE
17.	Di Loreto	Paolo	PRESENTE
18.	Dieli	Tiziana	PRESENTE
19.	Dolfin	Sergio	PRESENTE
20.	Geraci	Massimo	PRESENTE
21.	Gullo	Onfrio	PRESENTE
22.	Ilarda	Gandolfo	PRESENTE
23.	Iudica	Carmelo	PRESENTE
24.	La Fauci	Dario	ASSENTE
25.	Latona	Palermo	PRESENTE
26.	Lipari	Pietro	PRESENTE
27.	Livecchi	Giuseppe	PRESENTE
28.	Lo Biondo	Massimiliano	PRESENTE
29.	Maglienti	Francesco	PRESENTE



30.	Maio	Pietro	PRESENTE
31.	Martorana	Giuseppe	PRESENTE
32.	Mastrojanni	Marcello	PRESENTE
33.	Mignemi	Giuliano	PRESENTE
34.	Modica	Dario	PRESENTE
35.	Montalbano	Luigi	PRESENTE
36.	Morabito	Marianna	PRESENTE
37.	Pagano	Andrea	PRESENTE
38.	Pandolfi	Anna Rita	PRESENTE
39.	Pantalena	Alfonso	PRESENTE
40.	Patanella	Vito	PRESENTE
41.	Pedalino	Andrea	PRESENTE
42.	Pergolizzi	Michele	PRESENTE
43.	Piscitello	Fabrizio	PRESENTE
44.	Ronsisvalle	Fausto	PRESENTE
45.	Sacco	Federica	PRESENTE
46.	Saladino	Salvatore	PRESENTE
47.	Salvia	Pietro	PRESENTE
48.	Santoro	Piero	PRESENTE
49.	Savasta	Giovanni	PRESENTE
50.	Saverino	Arcangela	PRESENTE
51.	Seminara	Salvatore	ASSENTE
52.	Spinello	Daniele	PRESENTE
53.	Trombino	Giuseppe	ASSENTE
54.	Vernola	Marcello	PRESENTE
55.	Versaci	Benedetto	PRESENTE
56.	Villa	Daniele	ASSENTE
57.	Viola	Salvatore	PRESENTE

I sottoscritti, preso atto del verbale della riunione del 17.11.2023, attesta il voto dai componenti espresso e verbalizzato e la presenza e l'assenza degli stessi.

Il Segretario
Avv. Vito Patanella

VITO PATANELLA

Firmato digitalmente da VITO
PATANELLA
Data: 2023.11.27 12:27:00 +01'00'

Il Presidente
Prof. Avv. G. Armao

Firmato digitalmente da
GAETANO ARMAO

CN = GAETANO ARMAO
SerialNumber = TINIT-RMAGTN62A14G273D
C = IT
Data e ora della firma: 27/11/2023 14:39:45