

REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE SICILIANA

Assessorato Regionale Territorio e Ambiente

Dipartimento Regionale Urbanistica

L'AUTORITÀ COMPETENTE

VISTO lo Statuto della Regione Siciliana;

VISTA la Direttiva Europea 2001/42/CE (*Direttiva VAS*), concernente la "Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente";

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i. (*Testo Unico Ambientale*), concernente "Norme in materia ambientale";

VISTO il Decreto del Presidente della Regione n. 23 del 8 Luglio 2014, concernente il "Regolamento della valutazione ambientale strategica (*VAS*) di piani e programmi nel territorio della Regione siciliana";

VISTO l'Art. 91 della Legge Regionale 7 maggio 2015 n. 9 recante "Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale" come integrato dall'Art. 44 della Legge Regionale 17 marzo 2016 n. 3;

VISTO il D.A. n. 207/gab del 17 maggio 2016, di istituzione della Commissione Tecnica Specialistica (C.T.S.) per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 142/GAB del 18/04/2018 che ha abrogato le precedenti disposizioni, con il quale sono state disciplinate le procedure di competenza dell'Amministrazione regionale ed individuate le modalità operative e di ottemperanza agli obblighi, anche comportamentali dei componenti della Commissione Tecnica Specialistica, in applicazione dei principi di trasparenza e buon andamento della P.A., in conformità all'art. 97 della costituzione ed alla normativa ambientale di cui al D.lgs 3 aprile 2006, n 152 e ss.mm.ii.;

VISTO il funzionigramma del D.R.U. approvato con D.P.R.S. 14 giugno 2016, n. 12 "Regolamento di attuazione del Titolo II della legge regionale 16 dicembre 2008, n 19. Rimodulazione degli assetti organizzativi dei Dipartimenti regionali di cui all'articolo 49, comma 1, della legge regionale 7 maggio 2015, n 9. Modifica del decreto del Presidente della Regione 18 gennaio 2013, n 6 e successive modifiche ed integrazioni" pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana, parte I, n. 28 del 01/07/2016;

VISTA la direttiva dirigenziale prot. n 8078 del 9.05.17 con la quale, tra l'altro, si è disposto il "...trasferimento delle pratiche, riconducibili al procedimento di cui all'art. 12 del D.Lgs. n. 152/2006, giacenti agli atti dell'Ufficio e la cui istruttoria non è stata avviata, ai pertinenti Servizi per ambiti di competenza..., previa verifica della procedibilità dell'istanza in termini di mero accertamento della sussistenza della documentazione essenziale o obbligatoria...";

VISTO il D.P.Reg. n. 645/Area1^/S.G. del 30 Novembre 2017, con il quale l'On.le Avv. Salvatore Cordaro è stato nominato Assessore regionale con preposizione all'Assessorato regionale del Territorio e dell'Ambiente.

VISTA la nota prot. n. 10434 del 03/08/2018 (assunta all'ARTA, Dipartimento Urbanistica, con prot. n. 13390 del 09/08/2018), con la quale il Comune di Balestrate (PA), nella qualità di Autorità Procedente, ha trasmesso il Rapporto Preliminare Ambientale corredato degli elaborati progettuali ai fini della verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (ex art. 12 del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i.) del progetto per lavori di completamento della strada di accesso al porto del comune di Balestrate

VISTA la nota prot. n. 14759 del 10/09/2018, del Servizio 2 - DRU con la quale si è dato avvio alla fase di consultazione, ex art. 12 del D. Lgs. 152/2006, della documentazione relativa al

progetto per lavori di completamento della strada di accesso al porto del comune di Balestrate, dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale (S.C.M.A.), ivi indicati nella medesima nota, chiamandoli alla pronuncia entro 30 gg. dalla ricezione della stessa, ai sensi della medesima norma;

PRESO ATTO che gli S.C.M.A. non hanno fatto pervenire pareri, osservazioni o contributi a questa Autorità Competente.

VISTA la nota del Servizio 2 – DRU prot. n. 18011 del 23/10/2018 con la quale sono stati trasmessi, per il tramite della Segreteria della C.T.S., gli atti relativi al procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (ex art. 12 del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i.) del progetto per lavori di completamento della strada di accesso al porto del comune di Balestrate, alla Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, al fine di acquisire il parere di competenza.

CONSIDERATO che in assenza di pareri, osservazioni e/o contributi questa Autorità Competente deve necessariamente ritenere che non sussistano criticità del contesto ambientale interessato per quanto di rispettiva competenza dei suddetti S.C.M.A.

VISTO il parere n. 09 del 14/01/2019, approvato in pari data dalla Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, trasmesso dallo Staff 2/DRU, nella qualità di Segreteria a supporto della medesima Commissione, con nota prot. n. 1615 del 23/01/2019, al Servizio 2 – DRU, con il quale viene espresso parere che il progetto per lavori di completamento della strada di accesso al porto del comune di Balestrate, non sia da assoggettare alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i., con le prescrizioni in esso contenute.

RITENUTO di poter condividere il sopra citato parere della C.T.S. n. 09 del 14/01/2019, che allegato al presente Decreto ne costituisce parte integrante.

DECRETA

Art. 1) Ai sensi e per gli effetti dell'art. 12, comma 4, del D.Lgs. n. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, in conformità al parere n. 09 del 14/01/2019, reso dalla Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, il progetto per lavori di completamento della strada di accesso al porto del comune di Balestrate, **non sia da assoggettare alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica**, di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., con le prescrizioni contenute nel sopra citato parere n. 09 del 14/01/2019.

Art. 2) Il Comune di Balestrate, Autorità Procedente, provvederà alla pubblicazione del presente decreto con l'allegato parere, che ne costituisce parte integrante, all'Albo Pretorio Comunale, e sul proprio sito istituzionale.

Art. 3) A norma dell'art. 12, comma 5, del D.Lgs. n. 152/2006, come modificato ed integrato dall'art. 15, comma 1, della Legge 116/2014, e dell'art. 68, comma 4, della L.R. n. 21/2014 e s.m.i., il presente Decreto verrà pubblicato integralmente nel sito web dell'Autorità Competente – Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente – Regione Siciliana, e contemporaneamente per estratto, sulla Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana.

Art. 4) Avverso il presente provvedimento è esperibile, dalla data di pubblicazione o notificazione, ricorso giurisdizionale dinanzi al T.A.R. entro il termine di giorni 60 (sessanta) o in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Regione entro il termine di giorni 120 (centoventi).

Palermo, li 13 FEB. 2019



L'Autorità Competente per la VAS
L'ASSESSORE
On. Avv. Salvatore Cordaro



Regione Siciliana
Assessorato del Territorio e dell'Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di
competenza regionale
Legge Regionale n. 9 del 07.05.2015, art. 91

OGGETTO: PA 8-4 Comune di Balestrate (PA) – Progetto per lavori di completamento della strada di accesso al porto.

AUTORITA' PROCEDENTE: Comune di Balestrate (PA)

PROCEDIMENTO: Verifica di assoggettabilità a V.A.S. ex art. 12 del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.- Art. 8 D.P.R. 8 Luglio 2014 n. 23

PARERE COMMISSIONE T.S. N. 09 / 2019 del 14 gennaio 2019

Vista l'istanza del Comune di Balestrate prot. n. 10434 del 03.08.2018 assunta al prot. n. 13390 del 09.08.2018 - Unità di Staff 2 DRU - ARTA con la quale è stato richiesto l'avvio della procedura in oggetto trasmettendo il RAP;

Vista la nota prot. n. 14759 del 10.09.2018 con la quale il Servizio 2 Affari Urbanistici Sicilia Occidentale, ha avviato le consultazioni con i S.C.M.A.;

Vista la nota prot. n. 18011 del 23.10.2018 con la quale il Servizio 2 Affari Urbanistici Sicilia Occidentale avendo effettuato l'istruttoria amministrativa e verificata la procedibilità della pratica, ha trasmesso alla segreteria della CTS, ai fini dell'espressione del parere tecnico previsto dal D.A. n. 142/GAB del 18 aprile 2018, la documentazione relativa al progetto in oggetto;

Visto l'art.91 della Legge Regionale n. 9 del 07 maggio 2015 rubricato "Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale", come integrato con l'art.44 della Legge Regionale n. 3 de 17 maggio 2016;

Visto il D.A. n. 207/GAB del 17 maggio 2016 con il quale è stata istituita la Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

Visto il D.A. n. 142/GAB del 18 aprile 2018, recante le norme sul funzionamento della Commissione Tecnica Specialistica;

Vista la Direttiva Europea 2001/42/CE (Direttiva VAS), concernente la "valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente";

Visto il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii. (Testo Unico Ambientale), concernente "Norme in materia ambientale";

Visto il Decreto del Presidente della Regione n. 23 dell'8 luglio 2014, concernente il "Regolamento della valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi nel territorio della Regione siciliana";

Vista la documentazione di seguito elencata e trasmessa in formato elettronico trasmessa a questa Commissione:

- *Rapporto Ambientale Preliminare;*
- *Istanza Autorità Procedente prot. n. 10434 del 03.08.2018;*
- *Nota Servizio 2 DRU dell'ARTA prot. n. 14759 del 10.09.2018 di avvio consultazioni;*

Considerato che al termine della fase di consultazione al RAP, così come riportato nella nota di trasmissione alla C.T.S. prot. n. 18011 del 23.10.2018, non sono pervenuti pareri/contributi;

Rilevato che dal contenuto dal Rapporto Ambientale Preliminare emerge quanto segue:

CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

Localizzazione territoriale

L'area interessata dal tratto di completamento della strada di accesso al porto non è prevista nel piano urbanistico previgente del comune di Balestrate PUC n. 3 in vigore fin dalla fine dagli anni 70 e non è prevista neanche nel PRG adottato con delibera del Commissario ad Acta n. 1 del 17.01.2018, a tal proposito poiché il progetto per il completamento della strada di accesso al porto costituisce un elemento essenziale per lo sviluppo del territorio; infatti, esso è inserito nella programmazione triennale delle opere pubbliche, sono state formulate apposite osservazioni con nota prot. n. 7798 del 7/06/2018 al nuovo PRG.

Il progetto pertanto costituisce una variante puntuale al PRG, di conseguenza al fine della realizzazione della strada in progetto è stato necessario attivare le procedure di variante allo strumento urbanistico previste dalla legislazione vigente.

L'area interessata dal progetto rientra nell'Area Territoriale compresa tra il bacino idrografico del F. Jato e il bacino idrografico del F. S. Bartolomeo (044). Nel vigente P.A.I. nelle vicinanze della

strada di accesso al porto è censito un dissesto dovuto a fenomeni di crollo, individuato con il codice 044-6BL-002, al quale è associato un livello di pericolosità elevato (P3) e un'area a rischio elevato (R3) in corrispondenza della strada comunale.

Il versante soggetto a fenomeni di crollo, individuati nel P.A.I., come già ricordato, con il codice 044-6BL-002, è caratterizzato da una alternanza di calcareniti e sabbie debolmente cementate, che in caso di crollo interesserebbero la sede stradale sovrastante l'attuale la pista in sterrato di accesso al porto; tale strada, pertanto, è individuata come area a rischio, ragion per cui in sede di parere di compatibilità del progetto al PAI di cui alla richiesta avanzata in data 23.09.2011 con nota prot. 13742, il competente servizio 3 dell'ARTA con nota prot. n. 5920 del 04.02.2013, ha reso il parere subordinando la realizzazione dell'infrastruttura viaria alla realizzazione degli interventi di mitigazione sull'area individuata con il codice PAI 044-6BL-002.

Inoltre, l'area è gravata dai seguenti vincoli:

- 1) vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D.lgs 42/04 del "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 06 luglio 2002, n. 130";
- 2) vincolo di inedificabilità assoluta ai sensi dell'art. 15 della L.R. n. 78 del 12/06/1978 (per il tratto stradale oggetto del presente intervento l'Ass.to Reg. Territorio e Ambiente con D.D.G. n. 222/DRU del 25.09.2012, pubblicato sulla GURS del 26/10/2012 parte I n. 46, ha concesso la relativa deroga);
- 3) vincolo di rispetto ferroviario ai sensi dell'art. 49 del D.P.R. 11/07/1980 n. 753;
- 4) zona di rispetto stradale ai sensi del D.P.R. 26/04/1993 n. 147 e s.m.i.;
- 5) suolo trazzerale demaniale della regia trazzera del litorale tratto Castellammare-Isola delle Femmine con Demanialità n. 554, e si fa salvo eventuale diritto del Demanio;
- 6) vincolo sismico ex legge n. 64/74.

Pareri acquisiti:

- nulla osta affinché venga trasformato in rotabile il tratto di suolo demaniale trazzerale occorrente alla realizzazione della strada di accesso al porto di Balestrate e conseguente cessione definitiva con nota del 10/04/2008 prot. N. 1897 assunta al protocollo del comune di Balestrate il 11/04/2008 al n. 5176, il Servizio VII - Demanio Trazzerale;
- parere favorevole igienico-sanitario dell'ASP di competenza reso in data 22.09.2011 prot. n. 3649;
- nulla-osta ex articolo 55 del codice della navigazione reso, dall'ARTA Sicilia DRA Servizio 9 demanio marittimo, in data 15.02.2012;

- *parere favorevole in merito alla deroga da parte del CRU riferito con nota prot. n. 3514 del 13.02.2012;*
- *parere favorevole con prescrizioni in merito alla deroga dell'Assessorato ai BB.CC.AA. con nota prot. n. 4282/VIII del 14.06.2012;*
- *deroga a quanto previsto dalla lett. a) dell'art. 15 della L.R. 78/76 con D.D.G. n. 222/DRU del 25.09.2012;*
- *parere di compatibilità ex art. 13, L. n. 64/74 per la variante urbanistica inerente l'opera in progetto reso dall'Ufficio del Genio Civile di Palermo con nota prot. n. 436765 del 07.12.2012;*
- *nota prot. n. 38622 del 12.09.2013 il servizio 3 - Assetto del Territorio e Difesa del Suolo dell'ARTA Sicilia, esprime parere favorevole sugli interventi di mitigazione del rischio di crollo e condiziona i lavori di completamento della strada di accesso al porto alla preventiva esecuzione dei lavori di consolidamento sul costone roccioso;*
- *nota prot. n. 6916/VIII del 29.10.2013, registrata al protocollo del Comune di Balestrate al n. 16811 del 19.11.2013, il Servizio Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali di Palermo emette un nuovo parere con prescrizioni sugli elaborati oggetto di integrazione, variando anche i contenuti del precedente parere n. 4282/VIII del 14.06.2012 e prescrivendo altre modifiche al progetto definitivo in argomento.*
- *Con nota prot. n. 5650 del 23.04.2018 è stata acquisita l'autorizzazione alla realizzazione delle opere n. 8/2018 del 12.03.2018 del Responsabile della S.O. Ingegneria della Rete Ferroviaria Italiana.*

Obiettivi del progetto proposto

Si tratta della realizzazione di un'opera di viabilità a servizio della città di Balestrate e dei centri vicini, di grande valenza sotto il profilo viario, paesaggistico, ambientale ed urbanistico, in quanto la sua completa realizzazione costituirebbe la soluzione a delle annose problematiche a carico del centro urbano di Balestrate. Infatti la strada di accesso al porto consente di accedere direttamente al porto dalla strada Provinciale Intercomunale di Trappeto alla progressiva km 2+600 senza la necessità di accedere nel centro abitato.

Tale strada risulta, per il tratto (della lunghezza di circa 250 m) che si snoda tra via Madonna del Ponte e la strada litoranea esistente (prolungamento via IV Novembre), già realizzata.

Il tratto di completamento, di cui al progetto di che trattasi, riguarda 260 m circa di strada che si snoda dal bivio, in corrispondenza dello sbocco del tratto già realizzato, e l'ingresso dell'area portuale. Con il presente progetto si prevede inoltre la messa in sicurezza del tratto stradale esistente (prolungamento della via IV Novembre) che si snoda fino al depuratore per circa 350 m. L'intervento prevede altresì la messa in sicurezza del versante compreso tra la ferrovia e la strada comunale (prolungamento della via IV Novembre) nel quale nel vigente P.A.I. è censito un dissesto dovuto a fenomeni di crollo, individuato con il codice 044-6BL-002 (parere n. 5920 del 04.02.2013 del competente servizio 3 dell'ARTA Sicilia).

Il progetto dei lavori di completamento della strada di accesso al porto è stato approntato, tendendo al recupero ed al potenziamento degli spazi presenti, nonché della viabilità di servizio della zona. La realizzazione delle opere garantirà l'accesso al porto su sede viaria, aspetto fondamentale per il decollo dell'offerta turistica, la decongestione del centro abitato dall'afflusso incontrollato di traffico veicolare, migliorerà la gestione delle emergenze in caso di calamità naturali mediante un veloce sfollamento dell'area.

Infine gli interventi previsti con la proposta progettuale, da attuarsi senza ulteriore consumo di suolo, riguardano le seguenti tipologie di azione in accordo con gli obiettivi comunitari, quali:

- *il miglioramento della qualità del decoro urbano;*
- *manutenzione, riuso e rifunzionalizzazione di aree pubbliche, per finalità di interesse pubblico;*
- *accrescimento della sicurezza territoriale e della capacità di resilienza urbana;*
- *potenziamento delle prestazioni e dei servizi di scala urbana;*
- *mobilità sostenibile;*
- *la riqualificazione urbana.*

...

Il progetto prevede per il nuovo assetto viario, compatibilmente con la situazione oggettiva del sito, parametri geometrici tali da assicurare una guida sicura e scorrevole, nel rispetto delle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade di cui al Decreto 5 novembre 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tranne in quei piccoli tratti ove il rispetto della norma comporterebbe provvedimenti economicamente non sostenibili o in cui si adagia sulla viabilità esistente. Ciò in relazione alla tipologia della strada in oggetto che risulta essere, secondo la classificazione di cui al D.M. prima citato, di categoria F, in ambito urbano.

Messa in sicurezza del costone

Come già detto precedentemente, in sede di parere di compatibilità del progetto al PAI di cui alla richiesta avanzata in data 23.09.2011 con nota prot. 13742; il competente servizio 3 dell'ARTA con nota prot. n. 5920 del 04.02.2013, ha reso il parere subordinando la realizzazione dell'infrastruttura viaria alla realizzazione degli interventi di mitigazione sull'area individuata con il codice PAI 044-6BL- 002.

Alla luce del contenuto della successiva nota prot. n. 38622 del 12.09.2013 con la quale il servizio 3 - Assetto del Territorio e Difesa del Suolo dell'ARTA Sicilia, esprimeva parere favorevole sugli interventi di mitigazione del rischio di crollo proposti dal Comune di Balestrate e alla luce del nuovo parere, della Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali di Palermo, espresso con nota prot. n. 6916/VIII del 29.10.2013 con la quale si richiedeva che la rete sia collocata senza il telo in cocco e senza sradicamento della vegetazione esistente, al fine di limitare per quanto possibile l'impatto visivo derivante dalla totale occlusione conseguente, raccomandando altresì il mantenimento della vegetazione esistente in modo che questa possa incunearsi all'interno della maglia limitandone gli effetti negativi; è stato necessario rimodulare l'intervento sul costone per la mitigazione del rischio idrologico.

Ciò premesso, al fine di mitigare il rischio idrogeologico sul costone sarà effettuato un intervento di consolidamento con rivestimento costituito da geocomposito in rete metallica a doppia torsione, in possesso di certificazione CE in conformità alla Direttiva Europea Prodotti da Costruzione (CPD) 89/106/CEE. Il geocomposito è costituito da rete metallica a doppia torsione a maglia esagonale tipo 8x10, tessuta con trafilato di acciaio avente un diametro pari a 2.70/3.70 mm (diam. int./est.), conforme a UNI EN 10223-3 per le caratteristiche meccaniche e a UNI EN 10218-2 per le tolleranze sui diametri, avente carico di rottura compreso fra 380 e 550 N/mm² e allungamento minimo pari al 10%, galvanizzato con Galmac (lega eutettica di Zinco - 5% Alluminio) in conformità a UNI EN 10244-2 Classe A e successivamente rivestito in PVC in conformità a UNI EN 10245-2. La rete metallica, in rotoli di larghezza pari a 2.0/3.0 m, è tessuta con l'inserimento, direttamente in produzione, di funi di acciaio con anima metallica con grado non inferiore a 1770 N/mm² (UNI EN 12385-2) aventi un diametro pari a 6/8 mm (diam. int./est.), con carico di rottura minimo pari a 22.9 kN (UNI EN 12385-4), galvanizzate con Galmac (lega eutettica di Zinco - 5% Alluminio) in conformità a UNI EN 10264-2 Classe A e successivamente rivestite in PVC. La protezione anticorrosiva della rete sarà tale da non presentare tracce di

ruggine rossa a seguito di un test di invecchiamento accelerato in nebbia salina (test in accordo a UNI EN ISO 9227) per un tempo di esposizione minimo di 6000 ore. Le funi sono inserite longitudinalmente lungo i bordi e all'interno (delle doppie torsioni) del telo di rete con una spaziatura nominale pari a 100 cm. Il geocomposito metallico avrà una resistenza a trazione longitudinale nominale non inferiore a 70 kN/m, con una deformazione massima non superiore al 9%. La rete sarà caratterizzata da una resistenza a punzonamento nominale non inferiore a 70 kN, con una relativa deformazione massima non superiore a 450 mm, quando testata in accordo a UNI 11437. Le superfici da trattare per il rivestimento dovranno essere liberate da radici, pietre o eventuali masse pericolanti; gli eventuali vuoti andranno saturati con materiale terroso possibilmente concimato, in modo da ottenere una superficie uniforme, affinché il geocomposito possa adagiarsi ed aderire perfettamente al terreno. Una volta stesi lungo la scarpata, i teli di rete dovranno essere legati tra loro ogni 15-20 cm mediante false maglie in filo di acciaio inox ad alta resistenza (1500 N/mm²) con un diametro minimo di 4.0 mm.. Il geocomposito metallico sarà fissato alla sommità ed al piede della parete alla predisposta struttura di contenimento (ancoraggi con chiodi in barre d'acciaio tipo B 450 C diam. 28 mm, trattate con zincatura elettrolitica in accordo a UNI EN ISO 1461, con limite di snervamento non minore di 450 N/mm² della lunghezza di 3,03 m e funi da 16 mm in trefoli d'acciaio zincato AMZ), mediante l'applicazione di morsetti con una protezione anticorrosiva tale da non presentare tracce di ruggine rossa, a seguito di un test di invecchiamento accelerato in nebbia salina (test in accordo a UNI EN ISO 9227), su una superficie maggiore del 5% per un tempo di esposizione minimo di 600 ore. Gli ancoraggi saranno dotati di speciale piastra di ripartizione in acciaio S235JR (EN 10025-2) di dimensioni minime 150x150x8 mm, zincate a caldo in accordo a UNI EN ISO 1461, e dado di serraggio con zincatura elettrolitica in conformità a UNI EN ISO 4042. La perforazione per gli ancoraggi sarà eseguita con perforatrice portatile pneumatica a rotopercolazione eseguita da personale specializzato rocciatore provvisto dell'attrezzatura adeguata e successiva iniezione, fino a rifiuto del foro, con boiaccia di cemento tipo 325, Rck 25 MPa, ottenuta con idonei mescolatori a basso rapporto acqua - cemento (rapporto in peso acqua/cemento 0.4- 0.5), additivata con prodotti antiritiro (2-4%) Inoltre, il sistema verrà ancorato in perfetta aderenza mediante idonei picchetti battuti, nervati tipo B450C di diametro mm 12, conformati con estremità a manico d'ombrello, e lunghezza variabile tra 60 e 90 cm, a seconda dello spessore della coltre, in ragione di almeno un picchetto ogni 2 mq di superficie trattata.

L'intervento viene completato con la messa a dimora in parete di "Capparis Spinosa" (cappero) e con la messa in opera alla base e lungo la strada di una palizzata in legno di castagno o larice per occultare la rete.

CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE

Per definire un quadro dello stato ambientale dell'area oggetto del progetto e delle zone limitrofe sono stati individuati i principali elementi di sensibilità, vulnerabilità e criticità ambientale di diretto interesse per la scala del progetto in esame.

Fattori di attenzione ambientale

Contesto idrogeomorfologico

L'area interessata dal progetto rientra nell'Area Territoriale compresa tra il bacino idrografico del F. Jato e il bacino idrografico del F. S. Bartolomeo (044). Nel vigente P.A.I. nelle vicinanze della strada di accesso al porto è censito un dissesto dovuto a fenomeni di crollo, individuato con il codice 044-6BL-002, al quale è associato un livello di pericolosità elevato (P3) e un'area a rischio elevato (R3) in corrispondenza della strada comunale. Dall'indagine geologica, effettuata per ottenere la conformità geomorfologica da parte del Genio Civile, è risultato che il sito è perfettamente idoneo alla realizzazione dell'intervento.

Elementi del paesaggio e vegetazione

L'area dove verrà realizzato il tratto di completamento della strada di accesso al porto è una zona periferica di Balestrate che si adagia sulle sabbie di spiaggia ove esiste una pista realizzata quale opera provvisoria, per accedere al cantiere per la realizzazione del porto. Il posizionamento della strada sul terreno oggetto di studio non arrecherà alcun danno significativo locale. L'elemento che caratterizza il paesaggio nella zona è la fascia costiera interrotta dall'infrastruttura portuale esistente da diversi anni ma "scucita" dal territorio in quanto manca la strada di accesso allo stesso e oggetto della presente proposta progettuale. L'arenile si presenta in accrescimento per i depositi delle correnti legate alla presenza del molo. L'area oggetto di intervento è sovrastata da un costone, anch'esso inserito nella proposta progettuale in esame, sul costone insiste l'infrastruttura ferroviaria mentre alle quote di progetto si distinguono i tratti stradali esistenti a cui quello proposto va a collegarsi, l'impianto di depurazione e lo sterrato di accesso all'area portuale. Nell'area si riscontra della vegetazione xerofila ed alofita tipica degli ambienti rupestri marini.

Ecosistemi

L'area in oggetto ha una connotazione fortemente antropica, a ridosso del centro edificato.

La zona non è interessata da "corridoi ecologici".

Clima acustico e qualità dell'aria

La zona in oggetto non è posta all'interno di un'area di intensa attività umana. La zona è caratterizzata da un'attività antropica piuttosto accentuata.

La realizzazione dell'intervento, che consiste essenzialmente nella realizzazione di un tratto stradale, durante la costruzione implicherà delle emissioni dovute ai mezzi d'opera e alle lavorazioni di cantiere. Ad opera conclusa le emissioni saranno legate al transito veicolare di una strada in ambito urbano ad uso dei fruitori del porto senza connessioni con ulteriori viabilità e pertanto con emissioni molto limitate.

Inquinamento luminoso

L'inquinamento luminoso rappresenta un impatto di una certa intensità, quindi, è prevista la riduzione al minimo della luce inutilmente dispersa nelle aree circostanti, evitando le immissioni di luce sopra l'orizzonte mediante l'utilizzo di apparecchi totalmente schermati senza proiezioni di flusso verso l'alto tutte le lampade saranno a LED.

Recettori antropici sensibili

Nell'immediato intorno non ne sono segnalati.

Vincoli, tutele ed indirizzi specifici

La zona è sottoposta al vincolo paesaggistico di tutela della Soprintendenza ai BB.CC.AA., la quale ha già emesso il proprio parere. Nel territorio comunale ricadono siti appartenenti alla Rete Natura 2000 (Siti di importanza Comunitaria - SIC e Zone di Protezione Speciale - ZPS. Nei territori comunali limitrofi ricadono siti appartenenti alla Rete Natura 2000 (Siti di importanza Comunitaria - SIC e Zone di Protezione Speciale - ZPS. Nell'intorno non sono presenti siti di interesse archeologico; sono presenti corsi d'acqua all'interno dell'area di intervento.

Altri rischi

Dall'esame degli elaborati e dal quadro conoscitivo del progetto, la zona di intervento non risulta interessata da nessun altro vincolo oltre quelli precedentemente esplicitati.

POTENZIALI EFFETTI ATTESI E SPECIFICHE RISPOSTE ASSOCIATE

Il progetto proposto risulta di indifferibile necessità sia per motivi logistici sia per motivi legati alla pubblica sicurezza: infatti non è possibile accedere all'area portuale via terra, se non

attraverso l'attuale pista sterrata, non solo agli utenti legati all'attività turistica e alla gestione dell'infrastruttura portuale ma neppure ai mezzi di soccorso. Non sono generati neanche impatti del tipo transfrontalieri. Rispetto allo stato attuale, il bilancio post-operam risulta globalmente positivo dal punto di vista ambientale, infatti:

- non vi saranno rilevanti modificazioni della morfologia dei luoghi in quanto a sbancamenti e/o movimenti di terra;
- la compagine vegetale, troverà un assetto quantitativo e qualitativo congruo;
- il waterfront verrà modificato rispetto allo stato attuale, comportando un sostanziale miglioramento per l'intera area degradata;
- le modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico che interverranno, stante lo stato attuale del suolo, estremamente impermeabilizzato, non potranno che apportare conseguenze positive in merito alla rifunzionalizzazione dell'assetto idraulico;

Pressioni attese dalla attuazione e indicazioni di mitigazione

Data la natura dell'intervento, nel quadro complessivo, non sono attesi effetti rilevanti che possano alterare la percezione e la valenza dei luoghi.

Relativamente alla componente paesaggio, si ritiene che il programma non muterà significativamente la percezione dei luoghi.

Le scelte funzionali, costruttive, architettoniche e formali che il progetto adotta sono di per sé volte all'ottimizzazione delle caratteristiche di inserimento del progetto. Tale circostanza determina sostanzialmente scenari diversi dal punto di vista delle misure di mitigazione.

Per quanto concerne, infatti, la fase di esercizio dell'opera appare del tutto evidente che il progetto si configura nel suo complesso come un importante contributo al miglioramento qualitativo dell'area; il carico urbanistico atteso è nullo.

L'aumento di emissioni (inquinamento luminoso, emissioni da riscaldamento, traffico) saranno estremamente limitati in relazione alle nuove tecnologie da adottarsi per il risparmio energetico e all'ottimizzazione dell'uso di fonti energetiche tradizionali e alternative.

In tal senso gli interventi saranno mirati a contenere i consumi energetici attraverso la realizzazione di impianti d'illuminazione a led per l'illuminazione stradale.

Pressioni attese dal cantiere e indicazioni di mitigazione

L'intervento sarà effettuato in ottemperanza al D. Lgs. 81/08 e s.m.i. concernente le prescrizioni minime di sicurezza da attuare nei cantieri temporanei o mobili.

Le lavorazioni saranno realizzate per la maggior parte all'interno del cantiere e, tuttavia, sono prevedibili fin d'ora interferenze riassumibili in:

- incremento di mezzi lungo la rete viaria costiera e cittadina per il trasporto del materiale connesso alla costruzione;
- possibili emissioni rumorose e vibrazionali dovute all'utilizzo di apparecchiature rumorose;
- possibili sollevamenti di polveri sia per la movimentazione terra che per il passaggio di mezzi o veicoli movimento terra entro l'area di cantiere.

In generale, la fase di cantiere avrà avvio nella recinzione del cantiere con l'iscrizione di protezioni a cose e all'interferenza con le persone.

Si prevede la realizzazione di baracche di cantiere per le varie necessità, la realizzazione di un impianto idrico provvisorio, di un impianto fognario per le baracche di cantiere e di un impianto elettrico di cantiere.

Si provvederà, successivamente, allo scortico del terreno superficiale, al fine di preparare il terreno per la collocazione delle strutture di fondazione delle unità abitative, per la costruzione dei muri di recinzione, delle strade e delle aree per spazi pubblici da cedere al Comune. Infine, si proseguirà il completamento dei fabbricati e da ultimo le opere di urbanizzazione accessorie.

I rifiuti che si verranno a creare sono dovuti a scarto di lavorazione, tale materiale sarà per lo più inviato presso un impianto di stoccaggio di una ditta specializzata per un eventuale reimpiego secondo le norme di legge. Si valutano circa 60 mc. di materiale che dovrà essere conferito in discarica e/o smaltito da ditte specializzate.

Altro materiale di rifiuto prodotto dal cantiere sono i prodotti di confezionamento dei diversi materiali impiegati: si tratta in genere di carta e cartone, legno, plastica e ferro o altri materiali metallici. Si prevede l'utilizzo di appositi cassoni all'interno del sedime di cantiere dove smaltire in modo differenziato questi materiali che poi saranno conferiti in modo appropriato da una ditta specializzata.

Si prevede l'allacciamento alla rete idrica esistente per le lavorazioni di cantiere. Altri consumi sono legati ai servizi igienici degli addetti.

È previsto un collegamento con la rete fognaria esistente ed è previsto un impianto apposito di cantiere.

Rumore e vibrazioni

Allo stato attuale non si può ipotizzare la tipologia delle apparecchiature utilizzate in cantiere giorno per giorno e per quante ore al giorno.

Questo tipo di valutazione potrà essere realizzata nella fase esecutiva di realizzazione con l'ausilio del responsabile dell'impresa esecutrice, valutando l'impatto acustico delle attività temporanee (cantiere).

Emissioni in atmosfera

Come per il rumore la valutazione preventiva dell'inquinamento atmosferico per effetto dell'utilizzo delle apparecchiature di cantiere e dei veicoli di approvvigionamento materiali allo stato attuale è di difficile valutazione. In termini qualitativi l'impatto è legato soprattutto alla sospensione di polveri. Per la limitazione delle stesse sono previste vasche lava ruote per evitare la dispersione sulle strade urbane utilizzate dai mezzi veicoli di ausilio al cantiere e la periodica bagnatura degli eventuali cumuli di materiali posti all'interno del cantiere.

Rischio di incidenti

Come tutti gli interventi di questo tipo, l'opera in fase di cantiere è sottoposta al D. Lgs. 81/08 e s.m.i per la sicurezza dei cantieri.

*** **

Da quanto si evince dall'analisi del rapporto preliminare, complessivamente le azioni intraprese dal progetto non risultano impattanti in quanto non interferiscono negativamente sulle risorse territoriali, fatta eccezione per le componenti di aria, suolo e mobilità, sulle quali le ricadute attese sono, comunque, limitate. Si può, quindi, affermare che il progetto risulta compatibile con i caratteri territoriali presenti.

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI AMBIENTALI CONCLUSIVE

Considerato che:

- l'area interessata dal progetto risulta compatibile rispetto all'intervento proposto;

- le analisi pianificatorie condotte, per studiare e verificare possibili impatti derivanti derivanti dall'attuazione della proposta progettuale hanno permesso di verificare la **non sussistenza** di impatti dannosi sull'ambiente e sul paesaggio circostante;

Valutato che:

- nell'area interessata dal progetto, nonché nell'immediata prossimità all'ambito di studio, non sono presenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000 (Siti di importanza Comunitaria- SIC e Zone di protezione Speciale ZPS, ai sensi delle direttive CEE);
- il progetto non risulta da assoggettare a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in quanto non comprende alcuno degli interventi di cui agli allegati III e IV del Dlgs. 152/2006 e ss. mm.ii.;

Considerato e Valutato che:

- l'area, in cui si inserisce il progetto di che trattasi, non rientra nella fattispecie prevista dall'art. 2, comma 5, della L.R. 71/78 essendo ubicata in zona urbana e non essendo utilizzata ad usi agricoli;

Per quanto sopra considerato e valutato, questa Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, ai fini dell'emissione del provvedimento finale di "giudizio di compatibilità ambientale" da parte dell'Autorità Ambientale, esprime

PARERE

Di esclusione dalla procedura di valutazione ambientale strategica ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii. Art. 8 D.P.R. 8 Luglio 2014 n. 23 relativo al Progetto per lavori di completamento della strada di accesso al porto, **con le prescrizioni già contenute nei pareri degli enti di cui, in particolare, quanto prescritto dal competente servizio 3 dell'ARTA con nota prot. n. 5920 del 04.02.2013, che ha reso il parere subordinando la realizzazione dell'infrastruttura viaria alla realizzazione degli interventi di mitigazione sull'area individuata con il codice PAI 044-6BL- 002, e le condizioni che si riportano a seguire:**

- ❖ dovranno essere mantenute umide le piste sterrate e i cumuli di materie edili polverose all'interno del cantiere per evitare nubi di polvere, che potrebbero arrecare fastidio all'ambiente, alle persone residenti e alle persone in transito nelle vie prossime all'aria di cantiere;

- ❖ dovranno essere realizzate aree, dotate di copertura impermeabile, per la sosta e la manutenzione delle macchine, ciò allo scopo di limitare l'inquinamento del suolo dovuto ad eventuali perdite di carburanti e lubrificanti;
- ❖ dovranno essere usati teloni contenitivi, da applicare sugli automezzi e sui ponteggi, al fine di limitare l'emissione di polveri dannose per l'ambiente circostante e per la popolazione residente, a causa del deposito di polveri e prodotti per l'edilizia nelle colture e negli edifici limitrofi all'area di cantiere;
- ❖ dovranno essere conferite, nella più vicina discarica autorizzata per lo smaltimento, i rifiuti prodotti in fase di cantiere per la realizzazione dei lavori (quali ad esempio: inerti derivanti dalle demolizioni per l'esecuzione delle tracce per gli impianti elettrici, idrici, sanitari, e materiali di risulta derivanti da sfridi per la messa in opera di pavimenti, rivestimenti e rifiniture varie).
- ❖ Non dovranno essere rimosse specie vegetali di valore in termini biogeografici e/o con significativi requisiti naturalistici e/o storico paesaggistici;
- ❖ dovranno essere realizzate aree a verde nelle quali utilizzare essenze autoctone xerofile;
- ❖ dovrà essere schermato il perimetro nelle aree a maggior rischio, al fine di mimetizzare gli interventi nell'ambiente, e contenere l'inquinamento dell'aria dal rumore e dai gas dei veicoli;
- ❖ per ridurre il consumo di suolo con relativa impermeabilizzazione, realizzare le superfici a parcheggio, con materiali atti a consentire il drenaggio delle acque meteoriche nel sottosuolo come ad esempio: grigliati in calcestruzzo inerbiti, grigliati plastici inerbiti, cubetti o masselli con fughe larghe inerbite, sterrati artificiali, masselli porosi, cubetti o masselli a fughe strette; ad eccezione delle aree destinate alle attività di carico e scarico merci, per evitare che eventuali perdite di sostanze inquinanti, causate dalla rottura accidentale di contenitori, possano penetrare nel terreno;
- ❖ poiché l'opera ha un impatto potenziale atteso sulla componente acqua, occorre recepire il principio della invarianza idraulica nel programma costruttivo per ridurre la circolazione incontrollata delle acque superficiali. Inoltre, occorre adottare misure finalizzate al risparmio idrico, attraverso la raccolta ed il riciclo delle acque meteoriche previo eventuale trattamento primario se necessario anche secondario e successivo smaltimento controllato dell'acqua in esubero tramite sistemi (pozzo assorbente, subirrigazione, corpo idrico superficiale) compatibili con gli equilibri geotecnici e ambientali, nel rispetto della

normativa di riferimento, ovvero il D.M. 14/01/88, allegato 5 della Delibera C.I.T.A.I. del 4/02/77 e il D.Lgs. 152/2006;

- ❖ limitare le opere di sbancamento;
- ❖ limitare le attività di smaltimento dei materiali provenienti dagli sbancamenti, verificando la possibilità di riutilizzarli nell'ambito dei lavori in argomento, conseguendo un modellamento del suolo il più aderente possibile all'attuale conformazione morfologica, osservando quanto disposto dalla normativa sulla gestione delle terre e rocce da scavo;
- ❖ evitare la compromissione dello stato qualitativo delle acque, dei corpi idrici superficiali e sotterranei esistenti;
- ❖ assicurare la salubrità dell'aria regolamentando opportunamente il traffico veicolare;
- ❖ ottemperare alle disposizioni sulle emissioni rumorose al fine di contenerle;
- ❖ si suggerisce l'utilizzo di luci a led per l'illuminazione stradale.
- ❖ dovranno essere previste in fase progettuale indagini geognostiche per definire l'esatta situazione litostratigrafica, e prove in situ per la caratterizzazione geotecnica dei terreni di fondazione.
- ❖ per lo smaltimento delle acque nere, si dovrà prevedere la realizzazione di un impianto di depurazione. A valle dell'impianto sarà assicurato un idoneo pozzetto atto al prelievo di campioni d'acqua di scarico, da parte dell'Autorità competente di controllo. Inoltre, dovrà essere prevista la predisposizione dell'allacciamento alla rete fognante comunale in attesa della futura realizzazione e messa in esercizio della stessa.

Il presente giudizio è rilasciato esclusivamente per gli aspetti di natura ambientale di cui al D. Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii. e solo per quanto indicato negli elaborati progettuali trasmessi a questa Commissione.

Sono fatti salvi i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra disposizione di legge e senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi.

I Commissari:

1. FONTE ALBERTO - Presidente



2. BONACCORSO ANGELO



3. CANNAVO' FRANCESCO

Francesco Cannavo

4. CASONE SANTI MARIA

5. CILUFFO PIETRO QUIRINO

6. DI SALVO BARTOLOMEO

Bartolomeo Di Salvo

7. DOLCE FERDINANDO

Ferdinando Dolce

8. FAMA' FABIO

Fabio Fama'

9. LA BARBERA CARMEN

Carmen La Barbera

10. LANZA CHIARA

11. LEONE VALERIA

Valeria Leone

12. LIPARI PIETRO

Pietro Lipari

13. LO BIONDO MASSIMILIANO

Massimiliano Lo Biondo

14. MARTORANA M.ASSUNTA

Marta Martorana

15. MONTALBANO FRANCESCO

Francesco Montalbano

16. MONTALBANO LUIGI

Luigi Montalbano

17. MONTI DANIELE

Daniele Monti

18. PAMPALONE SALVATORE

Salvatore Pampalone

19. RJCCO DAVIDE

David Rjcco

20. RIZZO CLAUDIO

Claudio Rizzo

21. SCIMONE ALESSIA

Alessia Scimone

22. SCIORTINO ELEONORA

23. TOMASINO MARIA CHIARA

24. VELLA PIETRO

25. VERSACI BENEDETTO

