



Autorità Portuale di Augusta

**LAVORI DEL PRIMO STRALCIO E DEL SECONDO STRALCIO
DELLA TERZA FASE DEL PORTO COMMERCIALE DI AUGUSTA
- BANCHINE CONTAINERS -**

IMPRESE:



Condotte S.p.A.

Fondata il 7 aprile 1880

(MANDATARIA)



**PIACENTINI
COSTRUZIONI** spa



Cosedil spa

(MANDANTI)

PROGETTO ESECUTIVO DI FUSIONE ED INTEGRAZIONE DEL I E II STRALCIO

3								
2								
1	070315	PRIMA REVISIONE			F. GIORDANO	F. GIORDANO	F. GIORDANO	
0	081114	PRIMA EMISSIONE			F. GIORDANO	F. GIORDANO	F. GIORDANO	
REV.	DATA	EMISSIONE			RED.	VER.	APPR.	
PROGETTO		OPERA		TIPO ELAB.	N° ELAB.	REV.	SCALA:	
1073		GE00		C	014	B		

TITOLO ELABORATO:

RELAZIONE GENERALE DEL PROGETTO ESECUTIVO

Relazione integrativa - Parte 2

Allegati documentali A

PROGETTAZIONE:



(MANDATARIA)



SIGMA INGEGNERIA s.r.l.
Via della Libertà, 201/A
90143 PALERMO
Tel. 091/8254742 - Fax 091/307909
C.F. e P.IVA 02639310826
e-mail: sigmaingsrl@gmail.com



(MANDANTE)

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:
Geom. Venerando Toscano

Indice Allegati:

- ALLEGATO 1** Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale prot. DSA-2007-000244 del 27 marzo 2007 – relativo alla Terza Fase di Attuazione del PRP del Porto Commerciale di Augusta – Terza Fase – Banchine Containers
- ALLEGATO 2** Voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 25 Luglio 2008 N° 40/08
- ALLEGATO 3** Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare- Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - Prot. DSA 2009-0027742 del 16/10/2009 - Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui al decreto di VIA n. 244 del 27 marzo 2007 relativo al Porto di Augusta
- ALLEGATO 4** Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare- Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS - Prot. CTVA 2009-003682 del 06/10/2009 - Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui al decreto di VIA n. 244 del 27 marzo 2007 Porto di Augusta – Opere di Completamento terza fase realizzazione Banchina Containers – progetto esecutivo – terza fase – primo stralcio DEC/VIA/244/2007
- ALLEGATO 5** ISPRA – Prot. n. 16864 del 14/05/2010 – Osservazioni inerenti il Piano di Caratterizzazione dei Sedimenti Marini del progetto esecutivo delle opere di primo stralcio
- ALLEGATO 6** ISPRA – Prot. n. 2 – Osservazioni inerenti il Piano di monitoraggio delle acque marine del progetto esecutivo delle opere di primo stralcio
- ALLEGATO 7** Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare- Prot. 32057/TRI/DI del 10 dicembre 2010 – Procedimento per gli interventi di bonifica d’interesse nazionale relativo al sito di Priolo. Convocazione della Conferenza di Servizi Istruttoria
- ALLEGATO 8** A.R.P.A. Sicilia ST Siracusa – Prot. n. 35365 del 05/06/2014 – Approvazione del Piano di Monitoraggio Ambientale delle componenti atmosfera, rumore, biologico e ricognizione archeologica e del piano di caratterizzazione ambientale e piano di monitoraggio delle acque marine da parte di ARPA Sicilia
- ALLEGATO 9** Autorità Portuale di Augusta – Prot. n. 4392 del 02/07/2014 – Trasmissione del protocollo ambientale
- ALLEGATO 10** Regione Sicilia – Assessorato del Territorio e dell’Ambiente – Dipartimento Regionale dell’Ambiente – Servizio 1 VAS e VIA – Prot. n. 47105 del 15/10/2014 – Condivisione del Protocollo Ambientale
- ALLEGATO 11** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 124 del 01/10/2014 – Trasmissione relazione finale – Caratterizzazione dei sedimenti marini
- ALLEGATO 12** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 125 del 01/10/2014 – Trasmissione relazione finale – Caratterizzazione delle Aree a Terra
- ALLEGATO 13** Richiesta di incontro con il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24.09.2014 per concordare l’iter approvativo del progetto esecutivo di fusione ed i contenuti del “Progetto di Dragaggio”
- ALLEGATO 14** Calendario Audizioni Con il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la tutela del Territorio e delle Risorse Idriche
- ALLEGATO 15** A.R.P.A. Sicilia ST Siracusa – Prot. n. 37702 del 16/06/2014 – Verbale di ispezione e campionamento del 13/06/2014
- ALLEGATO 16** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 94 del 23/07/2014 – Caratterizzazioni in sito e Monitoraggio Ambientale – Aggiornamento in merito

- ALLEGATO 17** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 61 del 07/07/2014 – Monitoraggio ambientale e caratterizzazioni in sito – Trasmissione Cronoprogramma delle attività e relazione sui punti di prelievi matrici atmosfera/umore
- ALLEGATO 18** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 102 del 06/08/2014 – Ultimazione attività di campionamento in situ
- ALLEGATO 19** Mail del dott. Farina, ARPA Sicilia ST Siracusa, avente come oggetto il campionamento delle acque di falda Porto commerciale Augusta
- ALLEGATO 20** A.R.P.A. Sicilia ST Siracusa – Prot. n. 47821 del 29/07/2014 – Verbale di ispezione e campionamento del 28/07/2014
- ALLEGATO 21** A.R.P.A. Sicilia ST Siracusa – Prot. n. 48804 del 31/07/2014 – Verbale di ispezione e campionamento del 31/07/2014
- ALLEGATO 22** A.R.P.A. Sicilia ST Siracusa – Prot. n. 49919 del 06/08/2014 – Verbale di ispezione e campionamento del 04/08/2014
- ALLEGATO 23** Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. – Prot. n. 1228 del 04/02/2014 – Piano di monitoraggio e piano di caratterizzazione: richiesta incontro A.R.P.A. Sicilia e I.C.R.A.M.
- ALLEGATO 24** Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. – Prot. n. 3708 del 07/04/2014 – Problematiche in merito all'avvio delle attività ante operam
- ALLEGATO 25** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 169 del 19/11/2014 – Conclusione Attività di Monitoraggio c.d. Ante Operam – Trasmissione Relazioni Finali
- ALLEGATO 26** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 9 del 14/04/2014 – Inizio attività di ricognizione archeologica in mare con indagini strumentali
- ALLEGATO 27** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 14 del 22/04/2014 – Completamento attività di ricognizione archeologica in mare con indagini strumentali
- ALLEGATO 28** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 118 del 16/09/2014 – Trasmissione dei risultati indagini archeologiche strumentali
- ALLEGATO 29** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 180 del 09/12/2014 – Indagini Archeologiche Subacquee – Richiesta di autorizzazione per Sicula Sea Service S.r.l.
- ALLEGATO 30** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 188 del 18/12/2014 – Indagini Archeologiche Subacquee
- ALLEGATO 31** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 69 del 11/07/2014 – Opere di Mitigazione Ambientale – Barriere Fonoassorbenti
- ALLEGATO 32** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 145 del 21/10/2014 – Installazione Barriere Fonoassorbenti
- ALLEGATO 33** Risposta della Direzione dei lavori alla nota prot. 145/LPLM/FG in data 26 ottobre 2014
- ALLEGATO 34** Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 156 del 29/10/2014 – Insonorizzazione delle abitazioni individuate come recettori sensibili

ALLEGATO 1

Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale prot. DSA-2007-000244
DEL 27 MARZO 2007 – relativo alla Terza Fase di Attuazione del PRP
del Porto Commerciale di Augusta – Terza Fase – Banchine Containers



Roma

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III - Valutazione Impatto Ambientale di Infrastrutture,
Opere Civili ed Impianti Industriali



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

ord. BSA - 2007 - 0009134 del 27/03/2007

Prot. n. _____

Prot. n. _____

Ref. Uff. n. _____

Società Consorzio della
Provincia di Siracusa per la
Zona Sud dell' Area di Sviluppo
Industriale della Sicilia Orientale
Viale Scala Greca, 302
96100 SIRACUSA

Regione Siciliana
Assessorato Territorio e Ambiente
Via Ugo La Malfa, 169
90146 PALERMO

RACCOMANDATA A/R

Ministero delle Infrastrutture
Dipartimento per il Coordinamento
dello Sviluppo del Territorio,
il Personale e i Servizi Generali
Arch. Gaetano Fontana
Via Nomentana, 2
00161 ROMA

Ministero dei Trasporti
Direzione Generale
Demanio e Porti
P.le Asia, 44
00144 ROMA

Ministero BB.AA.CC.
Ufficio di Gabinetto
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA

Ministero BB.AA.CC.
Direzione Generale
Beni Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di S. Michele, 22
00153 ROMA

Segreteria Commissione VIA
Sig.ra Luciana Lo Bello
SEDE

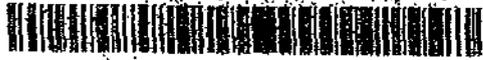
Sig. Capo di Gabinetto
Avv. Giancarlo Viglione
SEDE

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel. 0657225903 / Fax 0657225964 - e-mail: das-via@minambiente.it

Ufficio Mittente: Dott. Raffaele Ventreca - tel. 06 57225903
Funzionaria responsabile: Supporto Tecnico Divisione III - VIA
DSA-VIA-ST.12_2007_0035.DOC



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA-DEC-2007-0000244 del 27/03/2007

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del "Porto di Augusta - commerciale - completamento terza fase realizzazione banchina containers" da realizzarsi in Comune di Augusta (SR) presentata dalla Società Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona Sud dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale, con sede in viale Scala Greca 302 96100 Siracusa, acquisita in data il 24 giugno 2005 con protocollo n. CVIA/1976, pubblicata sui quotidiani "Il Giornale" e "La Sicilia" in data 15 giugno 2005;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona Sud dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale acquisita in data 18 novembre 2005 con protocollo n. 29486, in data 11 aprile con protocollo n. 10663, in data 4 maggio 2006 con protocollo n. 1577, in data 7 giugno 2006 con protocollo n. 15528, in data 20 giugno 2006 con protocollo n. 2359, in data 31 luglio 2006 con protocollo n. 20371 e in data 3 agosto 2006 con protocollo n. 3091;

VISTA la nota n. 28037 della Regione Sicilia del 14 aprile 2006, pervenuta il 21 aprile 2006, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. BAP/S02/34.19.04/18712 del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 ottobre 2006, pervenuta in data 20 ottobre 2006, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 807 positivo con prescrizioni formulato in data 3 agosto 2006, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona Sud dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale;

CONSIDERATO che il Direttore Generale della Direzione Qualità della Vita con nota 20184/adv/DI/VII/VIII, pervenuta in data 13 ottobre 2006, ha fatto presente:

A. "Gli interventi previsti dal progetto vanno realizzati compatibilmente alle attività di messa in sicurezza e/o bonifica previste dal Progetto preliminare di bonifica della Rada di Augusta. Fase I- inclusa all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Priolo (BoI-Pr-SI-PR-Rada di Augusta-02. 05) redatto da ICRAM.

In particolare, la caratterizzazione dei fondali da sottoporre a interventi di escavo, prevista dalla documentazione in oggetto, nella zona interessata dal piano di posa della banchina dovrà integrare quella già effettuata ai fini della caratterizzazione dell'area marino-costiera prospiciente il sito di interesse nazionale di Priolo secondo il protocollo adottato nel piano di caratterizzazione ICRAM (doc. ICRAM #CII-Pr-SI-P-02. 04), approvato senza prescrizioni dalla Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14 c. 2, della Legge n. 241/90) del 18.11.03, con metodiche e modalità da concordare con gli Enti competenti e già adottate all'interno di altri Siti di Interesse Nazionale.

Qualora emergessero evidenze di contaminazione, i fondali interessati dovranno essere sottoposti a procedura di messa in sicurezza o bonifica prima della realizzazione dell'intervento".

B. "Inoltre, constatando che l'unico schema strutturale esaminato è quello del banchinamento su pali, ti vorrei far presente che l'opzione progettuale più auspicabile, date le particolari condizioni ambientali della rada di Augusta, potrebbe essere rappresentata dalla realizzazione di strutture opportunamente ricontermate, anche tramite l'utilizzo di cassoni in cemento armato. In tali strutture potranno essere rifiuti i sedimenti da dragare nell'ambito degli interventi di sicurezza e/o bonifica. Infatti, l'Autorità Portuale di Augusta, con nota acquisita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot n.19738/qv/DI del 06/10/10, ha indicato in via provvisoria l'area interessata dagli interventi in oggetto come idonea all'ubicazione delle vasche di colmata necessarie per gli interventi di bonifica. Per questo motivo, tale area è compresa tra quelle che verranno incluse nella prima fase dell'intervento complessivo di bonifica, come riportato nella nota di Sviluppo Italia Area



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Produtive S.p.A., per conto del Commissario Delegato per l'emergenza bonifiche la tutela delle acque di Sicilia, prot. n. 19969/QdV/DI del 10.10.2006.

Certamente, sono consapevole che soluzioni progettuali alternative saranno già state esaminate e valutate, ma per non lasciare da parte un'opportunità davvero importante di conciliare gli interventi di bonifica con lo sviluppo portuale della rada, vorrei accertare se, ai fini del banchinamento previsto, vi siano le condizioni per attuare le alternative progettuali che ti ho proposto. Infatti come potrai leggere nel documento allegato il volume dei sedimenti oggetto di interventi di messa in sicurezza e /o bonifica della rada di Augusta è pari a circa 18.000.000 m³. In questa ottica, l'impiego di tali volumetrie di sedimento come risorsa e non come rifiuto, evitando così il conferimento in discarica appare più importante."

CONSIDERATO che la comunicazione è stata trasmessa in Commissione V.I.A. per la valutazione di quanto evidenziato;

VISTO il nuovo parere n. 852 formulato in data 21 novembre 2006, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VALUTATO sulla base dei predetti pareri della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- la finalità del progetto è quella della costruzione della banchina containers prevista dalla 4^a variante del Piano Regolatore Portuale, approvato con il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 251 del 28.05.86 e resa esecutiva con D.M. n. 647 del 16.04.87:
 - la costruzione della banchina containers costituisce la 3^a fase finale del processo da tempo avviato di realizzazione del porto commerciale di Augusta, che ha visto già portati a termine i lavori dei primi due lotti ad eccezione di alcune opere di completamento della seconda fase;
 - attualmente il porto commerciale di Augusta è in funzione, anche se a regime ridotto, coesistendo l'attività portuale con quella cantieristica. In particolare, non sono ancora terminati gli edifici che devono ospitare le funzioni amministrative, doganali e di controllo;
- il Porto di Augusta è classificato, nella 1^a classe della II^a categoria dei porti marittimi nazionali;
- l'Autorità Portuale di Augusta è stata istituita con il D.P.R. 12/04/2001, ai sensi dall'art. 6 comma 8 della legge del 28 gennaio del 1994, n. 84, mentre la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale è stata determinata con D.M. 5 settembre 2001, costituita "dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei indicati nel Piano Regolatore Portuale e compresi nel tratto di costa identificato dalle coordinate geografiche aventi latitudine 37° 13' 04" N e longitudine 15° 13' 54";
- l'ASI di Siracusa, quale ente delegato delle competenze statali sul demanio marittimo e portuale ha ricoperto le funzioni di Amministrazione appaltante e Ente gestore del Porto Commerciale fino all'istituzione dell'Autorità Portuale. Per la gestione del periodo transitorio di avviamento, la neo costituita Autorità Portuale ha incaricato l'ASI di portare a termine i procedimenti già da tempo iniziati e resi vigenti dall'approvazione della 4^a variante del PRP, pertanto, anche "la

progettazione e la finalizzazione delle procedure di approvazione dell'ampliamento del porto commerciale, con particolare riferimento alla terza fase, comprendente il progetto definitivo, lo Studio di Impatto Ambientale, la Progettazione esecutiva ed il Coordinamento per la sicurezza"; l'ASI ha recepito quanto indicato dall'Autorità Portuale con delibera n. 15 del 19 aprile 2005;

- l'ASI di Siracusa ha dichiarato che tutte le aree interessate dall'intervento ricadono all'interno dei confini di competenza dell'Autorità portuale di Augusta ed in particolare le parti a terra, come ex aree militari, sono destinate ai sensi del PRG vigente ad aree per attrezzature pubbliche integrative di quelle già previste dal PRG, che in quella zona sono proprio le aree portuali. Per tutte le "aree portuali - zone speciali" il PRG demanda la realizzazione agli organi specifici di pianificazione settoriale che ne regolano l'edificazione;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- l'intervento si inserisce nel quadro di un sistema di collegamenti a scala vasta, tra i maggiori mercati internazionali, ove l'Italia svolge un ruolo di cerniera tra Occidente e Oriente e tra Europa e Mediterraneo;
- il Porto di Augusta fa parte della rete transeuropea TEN (Trans-European Network) dei porti marittimi di categoria "A", insieme con gli altri porti siciliani di Palermo, Trapani, Gela, Siracusa, Catania, Messina e Milazzo;
- l'Accordo di Programma Quadro (APQ) per il Trasporto Marittimo del 5/11/2001, finalizzato alla realizzazione del potenziamento delle infrastrutture portuali nella Regione Siciliana, contiene le "schede intervento" relativamente al Porto di Augusta: - Completamento del porto commerciale; - Realizzazione di terminal attrezzato per traffici containerizzati; - Rifiorimento mantellata 1°, 2°, 3° e 4° braccio della diga foranea. Il terminal attrezzato per traffici containerizzati, è presente con un finanziamento di 50 miliardi di lire, pari a 25,823 milioni di euro. L'ultima integrazione dell'Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Marittimo, sottoscritta tra lo Stato e la Regione Siciliana nel mese di febbraio 2006, conferma il Porto di Augusta, per le sue caratteristiche strutturali (fondali con profondità tra i 16 e 20 m) come porto in grado di ospitare grosse navi "feeder", sviluppando operazioni di transhipment;
- nell'ambito della programmazione e pianificazione a livello regionale, il progetto è coerente con gli indirizzi strategici del "Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità - Piano Direttore", in ordine alla funzione di base che riveste l'intermodalità dei sistemi di trasporto ai fini dell'ottimizzazione dei collegamenti e della razionalizzazione della spesa pubblica;
- uno degli obiettivi da perseguire prioritariamente, ai fini dell'incremento della competitività nel Mediterraneo e del superamento delle criticità che penalizzano il sistema trasportistico in Sicilia, è rappresentato dalla costituzione di basi logistiche dei porti per l'interscambio mare-mare, in coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica. L'opera del completamento del Porto di Augusta rientra nel quadro di riassetto intermodale del trasporto merci del Mediterraneo, contribuendo sia al processo dello sviluppo intermodale dei trasporti e sia alla promozione della Sicilia come Piattaforma Logistica del Mediterraneo;



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- il Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica, come discende dal Piano Direttore Regionale, inquadra il Porto di Augusta nell'ambito della categoria degli interventi istituzionali ed in particolare nel "Sistema Portuale Orientale, comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa Orientale e Sud Orientale dell'Isola, basato su Catania ed Augusta";
- il Quarto Addendum al contratto di programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete Ferroviaria italiana S.p.A. per il periodo 2001-2005, contiene due voci di investimento che interessano l'area di Augusta ed in particolare la "Velocizzazione della tratta Catania - Siracusa", per 76 milioni di euro, e il "Raddoppio della tratta Catania - Siracusa" per 1.500 milioni di euro;
- l'area di intervento non è interessata da fenomeni di rischio idrogeologico o di frana e non emergono segnalazioni di erosione costiera; la limitata energia delle correnti sottocosta e delle dinamiche del moto ondoso, caratteristiche peculiari di un bacino chiuso e protetto come quello del Porto di Augusta, evita la configurazione di significative modificazioni delle dinamiche costiere da parte della nuova banchina container;
- l'area di Augusta ricade all'interno di diversi ambiti territoriali, definiti dal Piano Territoriale Paesistico Regionale - PTPR approvato con il D.A. n. 6080 del 21/05/1999, ed in particolare nell'Ambito 14 - Area della pianura alluvionale catanese e nell'Ambito 17 - Area dei rilievi e del tavolato ibleo; i beni paesaggistici e ambientali, nonché storici, monumentali e archeologici, di cui è ricco il territorio di Augusta risultano tutti esterni all'area interessata dall'intervento; il progetto non ricade in aree vincolate ai sensi dell'art. 2 del DLgs 490/1999, come sostituito dal D. Lgs. 22/01/2004, n. 42; le aree di intervento sono costituite da una limitata porzione di costa con presenza di vegetazione arborea ad eucalitti e resti di vecchie strutture di approdo prive di valore storico;
- le opere non ricadono all'interno del perimetro di Siti di Importanza Comunitaria o Zone a Protezione Speciale; i confini del pSIC "Saline di Augusta" (Codice Natura 2000: ITA090014), sono distanti 1 Km dall'area di progetto, mentre gli altri siti presenti nell'area vasta di riferimento, come Saline di Priolo (ITA090013), Grotta Palombara (ITA090012), Monti Climiti (ITA090020), Cozzo Ogliastrì (ITA090024), Fondali di Brucoli - Agnone (ITA090026), sono distanti dai 5 Km ai 15 Km dai confini dell'area;
- nell'area vasta interessata dal progetto, sono presenti sia vincoli archeologici, che vincoli monumentali che tuttavia non sono coinvolti direttamente dall'intervento; l'ex hangar per dirigibili, vincolato con DA 2739 del 24.12.1987, situato ad una distanza di 400 m. dall'area di intervento e a m 30 s.l.m. non interferisce con i lavori di ampliamento del porto; le aree di intervento sono esterne al perimetro del "Parco dell'Hangar" che rappresenta l'iniziativa in atto nel Comune di Augusta per il ripristino della parte alta della collina intorno all'ex-Hangar dei dirigibili ed il restauro di quest'ultimo;
- l'intervento non interferisce con le due fortificazioni del XVI secolo, il forte di Castel Garcia e il forte Vittorio, ambedue presenti nel Porto Megarese;

- il PRG del Comune di Augusta approvato con Decreto Assessoriale n. 171/75, evidenzia le zone interessanti il Porto di Augusta come zone speciali "aree portuali" e "zone omogenee D", sottozone D/1 e D/2: Industrie del Piano ASI. L'area interessata dalla nuova banchina container ricade all'interno della zonizzazione speciale delle "Aree Militari" del PRG, limitrofe all'Hangar e appartenenti all'aeronautica militare, aree successivamente abbandonate dagli impianti militari. Secondo quanto disposto dalle norme di attuazione del PRG, per la pianificazione delle aree ex militari, si provvede con piani particolareggiati di utilizzazione e coordinamento, devolvendo in ogni caso la loro superficie ad attrezzature pubbliche integrative di quelle previste dal PRG (nel caso specifico le aree portuali);
- le aree interessate dal progetto risultano accatastate come appartenenti al demanio dello Stato. La parte di costa, particella 154, e lo specchio acqueo antistante sono sotto la competenza dell'Autorità Portuale di Augusta, che l'ha ricevuta dall'Amministrazione della Difesa Marina di Augusta, in considerazione della nuova configurazione del territorio di competenza dell'Autorità Portuale medesima. Le particelle 153 e 155, nonostante risultino ancora appartenenti al Demanio dello Stato ramo Aeronautica, secondo quanto dichiarato sono state date in concessione al Comune di Augusta ufficialmente dal giugno 2004;
- il Piano Regolatore del Porto di Augusta è stato approvato con il DM del 21.03.1963; la 1ª variante, approvata con il DM n°3049 del 1968, riguarda l'approfondimento di alcuni fondali della rada e la costruzione di una darsena ubicata centralmente sulla costa occidentale del centro abitato di Augusta; la 2ª variante, approvata con il DM n°2219 del 10.01.1974, concerne la realizzazione di un pontile consortile in Punta Cugno per prodotti petroliferi e per petrolio greggio, nonché il connesso dragaggio del circostante specchio acqueo; la 3ª variante, approvata con il DM n°3006 del 20.09.1980, riguarda l'area in esame. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 18/07/1980 n. 421 ha espresso parere favorevole limitatamente alla 1ª fase riguardante la darsena n°1 e relativi pontili Ro/Ro e collegamenti viari da Nord-Est; la 2ª e la 3ª fase sono state sottoposte a prescrizioni e modifiche, mentre è stata eliminata la 4ª fase riguardante il bacino di carenaggio; la 4ª variante è stata approvata il 16-04-1987 con DM n°647. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 28/05/1986 n. 251 ha espresso parere favorevole alla 2ª e 3ª fase del porto. Gli interventi definiti di 2ª fase sono relativi alla banchina commerciale e quelli di 3ª fase sono relativi alla banchina container;
- successivamente è stata approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n°77 del 23-03-1991, la 5ª variante del PRP;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- i lavori per la costruzione della banchina containers costituiscono il completamento del progetto per la realizzazione del porto commerciale di Augusta, si prevede di adeguare la banchina esistente del porto Megarese al voto del consiglio dei LL.PP., attraverso il completamento della 2ª fase e la realizzazione della 3ª fase degli interventi;
- il Piano Regolatore Portuale prevede che la banchina in progetto sia destinata essenzialmente alla movimentazione containers e specificatamente finalizzata all'attività transhipment;



*Il Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- il numero di navi che, dal 1994 al 2002, sono mediamente transitate nei giorni feriali per il porto di Augusta, è risultato pari a circa 12 unità; dallo studio del trasporto marittimo indotto dal progetto in esame risulta l'incremento di 1 nave container in transito per ciascun giorno lavorativo corrispondente ad un aumento medio dell'8% rispetto al traffico portuale attuale;
- gli interventi previsti dal progetto riguardano:
 1. realizzazione di m. 1220 di banchinamenti a giorno su palificata. La banchina sarà costituita da file di 4 pali Ø 1500 posti ad interasse di 6.00 m con sottostante scarpata rivestita di scogliera, avente funzione prevalentemente antirisacca. In senso longitudinale l'interasse fra le varie file è di 6.00 m. L'impalcato è costituito da elementi prefabbricati aventi funzione di cassaforma per i successivi getti da eseguirsi in opera che conferiscono monoliticità alla struttura finale. Le file di pali estreme costituiscono anche la fondazione della via di corsa della gru Il sovraccarico previsto è di 8.00 t/m²;
 2. pavimentazione di circa 181.000 m² per movimento containers. La pavimentazione prevista è di tipo rigido poggiante su pacchetti di fondazione di spessori diversi, in funzione della capacità resistente del rilevato di appoggio;
 3. realizzazione di tutti gli impianti (rete idrica, antincendio, elettrica fognaria);
 4. realizzazione della recinzione completa delle aree portuali in modo da renderle sicure ed accessibili solo dall'ingresso principale costituito dall'Edificio Barriera Entrata - Uscita in corso di realizzazione;

in merito alla cantierizzazione:

- l'esecuzione delle opere è prevista in tre anni, l'area di impianto del cantiere sarà ricavata nell'ambito dello stesso piazzale in costruzione realizzando, all'inizio dei lavori, la porzione di rilevato collocata verso terra, per una superficie adatta ad accogliere l'insieme delle infrastrutture e dei mezzi di esecuzione;
- la viabilità di accesso al cantiere è interessata per la gran parte dai soli mezzi che riforniscono il cantiere dei materiali per il rilevato, nonché dai mezzi che smaltiscono il materiale di scavo non utilizzabile;
- il bilancio tra le quantità di materiali di approvvigionamento e da smaltire evidenzia la necessità di approvvigionamento di circa 1.800.000 m³ di materiali per la costruzione del rilevato delle banchine e di circa 100.000 m³ di inerti per i calcestruzzi;
- l'impianto di betonaggio per la costruzione delle strutture in calcestruzzo è ipotizzato all'interno del cantiere. La scelta è motivata in primo luogo dalla considerevole durata dei lavori, tre anni, e in secondo luogo dal fatto che in tal modo è organizzato l'attuale cantiere che sta finendo di realizzare le opere di seconda fase del porto commerciale;
- il progetto prevede il dragaggio dei depositi melmosi di fondale per lo spessore di circa 1,00 m soltanto nella zona interessata dal piano di posa della banchina, per un totale di circa 240.000 m³. Il Progetto non prevede ulteriori attività di dragaggio, in quanto le altre zone del porto sono già state dragate durante i lavori dei lotti precedenti;

AR

- le analisi dei campioni del fondale hanno riportato valori compatibili con tutte le ipotesi di smaltimento e/o reimpiego a terra;
- il materiale proveniente dal dragaggio non sarà destinato allo scarico a mare, ma in ogni caso, prima dell'inizio dei lavori, si effettuerà un piano di campionamento conforme al D.M. 24.01.1996;
- il progetto elenca numerose cave e discariche presenti nella zona e per ciascuna di esse riporta il percorso per giungere al porto, la tipologia delle zone da attraversare e la loro disponibilità. In particolare per la fornitura dei materiali per rilevati sono state segnalate le cave di Biggemi e di Carmino, distanti dal porto rispettivamente km 13,3 e km 34,0. Per l'approvvigionamento degli inerti per il calcestruzzo il progetto indica la cava di Biggemi. Per il deposito dei materiali di scarto è indicata una delle cave del Petrarò, distanti circa km 4,7 dall'area di cantiere a terra;
- trattandosi della realizzazione di opere di completamento di un progetto già in parte eseguito, l'unica alternativa analizzata dallo studio di impatto ambientale è quella dell'alternativa zero", ossia dell'ipotesi di non intervento. Tale ipotesi è stata superata perché lo scenario di non esecuzione dell'opera non solo vanificherebbe in gran parte le opere già eseguite, ma comporterebbe anche l'impossibilità per il Porto di Augusta di partecipare nell'area Mediterranea al trasporto su scala internazionale dei containers, impedendo così la nascita di attività produttive e di servizi indotti nell'area di influenza del porto;
- per le cave considerate sono state indicate le produzioni che in totale risultano di 2.150 m³/giorno di inerti per cls, di 1500 m³/giorno di materiale per rilevati e di 2000 m³/giorno di materiali Gruppo A1a e A1b;
- per alcune delle cave indicate nel progetto la disponibilità come discarica in totale ammonta a 1,680 Milioni di m³. Per le altre cave la disponibilità come discarica è da verificare;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

per quanto riguarda la componente atmosfera si rileva che:

- le sorgenti di inquinamento atmosferico presenti nell'area sono da ascrivere essenzialmente alla presenza nell'area vasta di insediamenti industriali e nell'area di progetto al transito di veicoli sulla S.S. 193 per Augusta e sulla S.S. 114 e alle emissioni prodotte dagli impianti di riscaldamento delle abitazioni di Augusta;
- l'impatto dell'opera sulla componente atmosfera deriva dal traffico indotto dal progetto in fase di costruzione e di esercizio ed interessa prevalentemente aree a bassa densità abitativa;
- l'area di cantiere sarà realizzata all'interno dell'area di progetto e tale area è interna al Porto Commerciale esistente e, quindi, distante dai recettori individuati;
- lo stato di qualità dell'aria nella zona di progetto è stato caratterizzato mediante i dati, registrati dalla centralina della rete provinciale ubicata in Augusta, a ca. 2 Km dal sito;
- negli anni considerati non sono stati registrati superamenti dei limiti normativi previsti per CO₂, NO_x, SO_x e PM10 dal DM 60/2002 e per PTS;
- a seguito della richiesta di chiarimenti è stata effettuata una campagna di misure di CO, NO_x, SO_x, PM10 e PTS, della durata di una settimana, in tre punti situati, rispettivamente, lungo la S.S. 193, lungo la banchina del porto commerciale e in corrispondenza dell'abitato di Augusta; i



*Il Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

ne punti, sono quelli, in cui si potrebbero risentire gli effetti del traffico indotto dal progetto in fase di costruzione e di esercizio, delle emissioni delle navi in accosto alla banchina e del traffico nel centro abitato di Augusta;

- i valori misurati nel corso della campagna di misure, anche se di durata limitata, sono inferiori ai limiti normativi e appaiono coerenti con il quadro che risulta dai dati del monitoraggio della rete provinciale;
- per la valutazione delle ricadute delle emissioni dovute al traffico attuale e a quello indotto dal progetto in fase di costruzione e di esercizio sono state condotte simulazioni delle ricadute utilizzando il modello CALINE4;
- ai fini dell'applicazione del modello di simulazione è stato condotto uno studio trasportistico per le fasi ante operam, di costruzione e di esercizio relativamente al percorso costituito dal raccordo porto-S.S. 193 e S.S. 193-S.S. 114, che è quello maggiormente interessato dal traffico indotto dal progetto nella fase di costruzione e in quella di esercizio. Nella fase di costruzione il traffico potrà essere ridotto rispetto a quanto evidenziato nello studio trasportistico nella misura in cui per l'approvvigionamento di parte del materiale di cava sarà utilizzato un percorso alternativo che si svilupperà nella zona industriale;
- lo studio trasportistico ha evidenziato un Traffico Giornaliero Medio (TGM) su entrambi i sensi di marcia di 5943 veicoli per la fase ante operam, di 6422 veicoli per la fase di cantiere e di 6256 veicoli per la fase di esercizio. I dati di traffico evidenziano che la fase di esercizio è meno gravosa della fase di costruzione riguardo agli impatti sulla qualità dell'aria e sul clima acustico;
- per quanto riguarda il traffico indotto in fase di cantiere, questo è stimato in circa 240 viaggi/giorno di autocarri su entrambi i sensi di marcia (andata/ritorno, a pieno e a vuoto), che, una volta raggiunta la S.S. 114, si distribuiscono in diverse direzioni per raggiungere le cave che saranno coinvolte nel progetto. Per quanto concerne la S.S. 114 tale volume non rappresenta una percentuale di incremento significativa in rapporto al TGM attuale, non in grado cioè di apportare modifiche sostanziali al regime della strada. E' altresì possibile che parte gli autocarri possano utilizzare un percorso alternativo che si sviluppa in area industriale e che non conduce alla S.S. 114;
- per quanto riguarda il traffico indotto in fase di esercizio, in base all'ipotesi progettuale, in linea di massima il nuovo terminal container non dovrebbe generare traffico di autotreni lungo le strade perché concepito come scalo "tranship". Tuttavia, poiché non si può escludere lo sviluppo nel tempo delle attività di scambio merci con l'entroterra, è stato ipotizzato un valore cautelativo di quota import-export del 15% (75.000 TEU) rispetto al totale complessivo di TEU movimentati. Il traffico indotto in fase di esercizio è, dunque, a parere dei progettisti, irrilevante, ma, ai fini delle verifiche riguardo agli impatti sull'atmosfera e sul clima acustico, nelle simulazioni sono stati considerati i valori di traffico ipotizzato nello studio trasportistico;
- per i fattori di emissione corrispondenti alle varie categorie di mezzi che costituiscono il parco circolante, nelle simulazioni sono stati utilizzati i dati e la metodologia forniti dal progetto CORINAIR (Coördination-Information-AIR) 1991; le stime delle ricadute sono state effettuate mediante modello CALINE4, risultano essere conservative;

- per tutte le fasi i valori calcolati sono inferiori ai limiti normativi. Nel confronto ante operam e fase di costruzione gli incrementi di concentrazione sono stati di frazioni di mg/m^3 per CO e minori di $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per NOx, SOx, PM10 e PTS. Gli incrementi tra fase ante operam e fase di esercizio sono stati inferiori agli incrementi tra fase ante operam e fase di costruzione, per quanto sopra esposto a proposito del traffico indotto nella fase di costruzione e in quella di esercizio.
- per la fase di esercizio è stata effettuata anche la simulazione per la ricaduta delle emissioni di una nave "madre" in manovra in corrispondenza del Forte Garcia, quale punto di fruizione turistica, e dell'abitato di Augusta. È stato considerato che in fase di avvicinamento e di attracco della nave alla banchina portuale, i motori della nave sono spenti o al minimo, mentre i rimorchiatori sono i principali emittenti giacché lavorano a piena potenza;
- i dati di traffico sono stati ottenuti prendendo in considerazione: le navi madre che vengono trainate nel porto da due rimorchiatori e che hanno una potenza complessiva di 4000 HP (circa 2941 KW) e un camino di altezza pari a 5 m s.l.m.; motori diesel dei due rimorchiatori sono stati assimilati a quelli di 25 autotreni per un tempo di manovra di 15 min.; gli incrementi di PM10 tra ante operam e post operam sono stati valutati pari a $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ su Forte Garcia e di $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sull'abitato di Augusta, con un valore massimo assoluto di $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$, molto inferiore al limite di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- le simulazioni delle ricadute delle emissioni dei principali inquinanti prodotte nella fase di esercizio dalle navi "feeder" e dalle navi "madre" sulle rotte di attracco alla nuova banchina containers hanno evidenziato valori significativamente inferiori ai limiti di legge;
- le simulazioni delle ricadute delle emissioni di PTS e PM10 dalle navi in banchina sono state sviluppate nell'ipotesi di tre navi all'ormeggio con i generatori in funzione a tre quarti di potenza; risultati della simulazione hanno dato valori di $2,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e di $1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ rispettivamente per PTS e PM10. È stato calcolato che le movimentazioni di tutti i mezzi che agiscono contemporaneamente in banchina equivalgono a 6 autocarri/h in movimento in termini di emissioni, con un impatto molto inferiore a quello di una nave madre in manovra;

per quanto riguarda l'ambiente idrico:

- la struttura in progetto non interferisce con la rete idrografica, pertanto, la componente relativa ai corsi d'acqua superficiali è da considerarsi indifferente;
- in relazione al recettore marino sussiste la sola possibilità di apporto inquinante in termini di solidi sospesi da parte delle acque meteoriche di prima pioggia raccolte dal piazzale. Infatti, il movimento dei mezzi in fase di esercizio implica un rilascio di materiali in forma di particolato sulla superficie della pavimentazione; per evitare il rilascio in mare di questi materiali la rete di smaltimento delle acque meteoriche di piazzale è stata progettata come sistema chiuso, il recapito a mare è trattato, per le acque di prima pioggia, con un impianto di dissabbiatura/disoleazione;

per quanto riguarda il suolo, sottosuolo e sedimenti marini:

- il progetto del nuovo molo si estende in mare per circa 500 metri perpendicolarmente alla costa, dove risulta, da dati di letteratura, una batimetria che varia da 5 a 13-15 m sotto il livello marino. Il fondale, da indagini appositamente eseguite nell'ambito del progetto, risulta costituito da depositi limo-argillosi recenti sottoconsolidati di spessore molto discontinuo e fino ad un



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

massimo di circa 16 m, sovrapposti a depositi plio-pleistocenici argillosi da mediamente a molto consistenti;

- dal Piano stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico risulta che l'area di progetto non ricade in zone interessate da rischio di frana o in zone interessate da rischio idraulico;
- le condizioni geostrukturali distensive e la presenza di numerose direttrici di faglia con attività anche recente confermano una elevata attività sismica dell'area in esame; inclusa nella Zona Sismica 2;
- i territori comunali di Augusta, Priolo, Melilli, Siracusa, Floridia e Solarino sono stati inclusi nell'elenco dei siti di interesse nazionale di cui al "Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale" (DM n. 468/2001). Da verifiche effettuate presso gli archivi del MATT-Direzione Qualità della Vita è risultato che la perimetrazione delle aree non include l'area di progetto;
- è stata effettuata una preliminare caratterizzazione della qualità del sedimento marino nell'area di progetto mediante una prima indagine, del 2003, che ha comportato due prelievi relativi al materiale di scavo dei pali di seconda fase e, successivamente, una seconda indagine, nel 2005, con prelievo di tre campioni attraverso lo scavo con draga in punti interessati dalla banchina in progetto; i risultati delle analisi dei campioni di sedimento da asportare hanno mostrato valori inferiori ai limiti sia della tab. I colonna A dell'Allegato I del DM 471/1999 che degli standard di qualità dei sedimenti previsti dal DM 367/2003; tutti i materiali di dragaggio saranno assimilati e rifiutati e saranno smaltiti a terra in discarica autorizzata;

per quanto riguarda la componente vegetazione, flora, fauna, ecosistemi:

- i fondali presenti nell'area di progetto sono di tipo melmoso e non ospitano alcuna fitocenosi, né biocenosi di rilievo. La presenza di macroalghe verdi, osservata a ridosso della linea costiera, è indice di elevata eutrofizzazione delle acque. Non sono presenti praterie di Fanerogame marine quali la posidonia (*Posidonia oceanica*), ciò in relazione con l'utilizzazione di questo specchio marino come area portuale, il che ha comportato e continua a comportare profonde modifiche delle condizioni ambientali, sia chimico - fisiche che biologiche;

valutazione dell'impatto dell'opera in progetto sull'area alla foce del F. Mulinello.

- sebbene non sia inserita nel pSIC "Saline di Augusta" l'area della foce Mulinello è caratterizzata dalla presenza degli specchi acquei delle saline, (oggi non più attive come tali), con una rilevante presenza faunistica. Nell'intorno della foce sono state realizzate nei decenni passati una serie di infrastrutture portuali, la cui attività incide da lungo tempo sull'habitat in questione;
- la foce del F. Mulinello, e lo stagno retrostante, attualmente risultano essere attorniti dalle seguenti infrastrutture in attività:
 1. in sinistra idraulica dall'esistente porto commerciale che in prossimità della foce ha le sue banchine RO - RO e i relativi attracchi;
 2. in destra idraulica dal complesso portuale della Marina Militare, ove operano navi militari e di approvvigionamento carburanti;

3. a Sud est dalle basi militari e da insediamenti industriali nonché dai relativi accessi;
4. infine anche l'area del Mulinello (così come l'area SIC) è attraversata dalla linea ferroviaria Catania Siracusa;

L'area in esame non risulta essere tutelata, l'Autorità Portuale ha dichiarato di voler mettere a disposizione della Regione Siciliana una somma pari al 2% dell'importo lavori, destinata a misure di compensazione da attuare nel pSIC Saline di Augusta e nell'area foce del F. Mulinello. Tali interventi saranno oggetto di un apposito programma di monitoraggio e di un progetto esecutivo con l'obiettivo di riqualificazione e valorizzazione dell'area;

valutazione di incidenza sul pSIC/ZPS "Saline di Augusta" (ITA090014)

- l'intervento in progetto non comporta interferenze negative dirette con gli obiettivi di conservazione della parte di pSIC/ZPS interessato dalla realizzazione dell'opera, in quanto l'area di progetto dista circa 1 km dalla salina del pSIC/ZPS situata presso il Porto Megarese;
- è stato prodotto uno studio inteso per approfondire i possibili impatti dell'opera in progetto sull'ansa del Porto Megarese a Nord Ovest dell'intervento, ansa caratterizzata, da uno stagno facente parte del pSIC Saline di Augusta; lo studio ha evidenziato lo stato di bassa energia cinetica dell'intera rada di Augusta, facendo presente che la realizzazione delle dighe foranee del porto, che risale a poco meno di cinquanta anni fa, ha conferito alla rada carattere di specchio acqueo chiuso, con equilibrio di costa immutato e statico. A seguito di tale "chiusura" della rada all'azione energica del moto ondoso e delle correnti le linee di costa non hanno più subito variazioni significative, la corrente è riconducibile al solo effetto delle maree, che costituiscono il principale contributo al rimescolamento delle acque;
- lo studio ha anche evidenziato che lo stagno è caratterizzato allo stato attuale da un avanzato processo di riduzione della sua superficie dovuto a fenomeni antropici ed una ad progressiva limitazione negli anni dell'apporto di acque meteoriche, riconducibile a cause diverse, tutte correlate e fatti che non hanno relazione con i fenomeni marini, (impermeabilizzazione del suolo, reti fognarie, siccità);
- per quanto riguarda l'equilibrio di costa post operam il modello marino elaborato evidenzia che i valori di energia erosiva sono sostanzialmente immutati nel post operam, essendo già irrilevanti nell'ante operam. Poiché, tra l'altro, non c'è trasporto solido in corrispondenza della spiaggia in esame, la relazione conclude che l'equilibrio di costa resterà immutato anche nel periodo post operam;
- la falda marina, e quindi la sua interazione con la sovrastante falda terrestre dello stagno, non subirà alcuna variazione, sia perché l'apertura della baia di 400 metri consentirà il pieno scambio di marea (si tenga anche conto che le due aperture nelle dighe foranee della rada di Augusta sono di 400 e 200 m, rispettivamente), sia perché la banchina in progetto è a struttura parzialmente "permeabile";
- per quanto riguarda il ricambio di acqua nel periodo post operam nell'area a Nord della banchina in progetto, lo studio evidenzia che il modello di simulazione calcola un ricambio completo del volume d'acqua in circa 35 giorni, che è lo stesso del periodo ante operam, giacché l'effetto di marea è inalterato. Semmai si potrebbe registrare un leggero miglioramento grazie ad un aumento della corrente di marea registrato dal modello matematico;



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- infatti, assumendo come riferimento le variazioni di livello definite dal range della deviazione standard di marea, ogni 12 ore affluisce (e defluisce) nello specchio acqueo in esame un volume di circa 100.000 m³, pari a circa il 2,5% del volume racchiuso nell'ansa. Questo volume d'acqua si trova ad attraversare un'imboccatura più piccola nel post operam, e conseguentemente aumentano le velocità di corrente, (da 1,5 cm/sec a 3,0 cm/sec), sempre valori modestissimi, ma che consentono di ipotizzare un miglioramento dell'effetto di miscelazione delle acque nell'ambiente in studio;
 - per verificare l'effetto dell'opera sulle dinamiche dispersive dell'avifauna si è proceduto a ricostruire le direttrici di movimento dell'avifauna che sono state analizzate e osservate per valutare la potenziale azione di disturbo da parte dei containers stoccati nel piazzale del terminal nei confronti delle rotte migratorie e se siano in grado di influenzare le dinamiche di dispersione giornaliera della fauna locale, legate soprattutto alla ricerca di cibo e di siti di riproduzione;
 - l'esame condotto evidenzia che l'effetto barriera dei containers e delle navi è irrilevante nei confronti delle rotte migratorie, sia per l'altezza limitata dei gruppi container, sia per la posizione e l'orientamento del terminal, in quanto le rotte di dispersione dell'avifauna locale attualmente privilegiate si sviluppano a nord dell'attuale porto e non sono interessate dal nuovo intervento. In ogni caso le caratteristiche dei container stoccati sono tali da costituire un ostacolo evidente e sufficientemente compatto all'avifauna, tale dunque da evitare fenomeni di disorientamento;
 - la Valutazione di incidenza, relativa agli impatti potenziali del progetto sul pSIC/ZPS "Saline di Augusta", condotta secondo le linee del D.P.R. 357/1997, conclude che il progetto non comporta interferenze negative con habitat e specie di interesse comunitario;
- valutazione di incidenza sul pSIC/ZPS "Fondali di Brucoli - Agnone" (ITA090026)
- gli obiettivi principali di conservazione del pSIC "Fondali di Brucoli - Agnone" (ITA090026) possono essere identificati nella salvaguardia del patrimonio marino esistente ed in particolare dell'habitat di interesse comunitario prioritario presente che è caratterizzato dalla presenza delle praterie di posidonia sul 35% della sua superficie e che sono in uno stato di conservazione molto buono; la realizzazione dell'opera in progetto non interessa né in modo diretto né in modo indiretto il pSIC/ZPS, in quanto l'area dista 5-6 Km in linea d'aria dal limite del pSIC ed è separata dal porto, dalla città di Augusta e dal promontorio del Monte Tauro. La distanza lungo la costa è superiore ai 15 km. Infine la caratteristica orografica che il porto è localizzato in uno specchio di mare chiuso, come è già stato descritto nell'inquadramento territoriale, determina l'assenza di interferenza tra le correnti che interessano l'habitat del pSIC analizzato e la realizzazione e l'esercizio dell'opera;
 - la Valutazione di incidenza, condotta secondo le linee del D.P.R. 357/1997, conclude che il progetto non comporta interferenze negative con habitat e specie di interesse comunitario;
 - ai fini della realizzazione dell'opera sono previsti sbancamenti sul versante collinare che degrada verso il mare, nel settore centrale dell'area di progetto. Tale versante è ricoperto principalmente da un rimboschimento ad eucalipti (*Eucalyptus* sp.) piuttosto esteso e di origine antropica e, in misura minore, dalla vegetazione degli incolti; lo sbancamento interesserà quindi tipologie vegetazionali non di pregio, e con caratteristiche esotiche del tutto estranee al paesaggio

vegetazionale autoctono; l'intervento di sistemazione a verde di progetto prevede la sistemazione del versante e la successiva messa a dimora di specie vegetali autoctone;

per quanto riguarda l'inquinamento acustico:

- l'impatto del traffico veicolare è stato studiato per i tratti stradali maggiormente interessati dal traffico in fase di cantiere e di esercizio, cioè bretella Porto-S.S. 193 e tratto della S.S. 193 fino all'allineamento sulla S.S. 114;
- è stato effettuato il censimento dei recettori entro la fascia di +/- 500 m (fascia A di +/-100 e fascia B di +/-250 m);
- il clima acustico attuale nell'area di progetto è stato caratterizzato mediante misure in continuo (in conformità al Decreto 16 Marzo 1998) in quattro siti nel tempo di riferimento diurno, con tempo di misura di 20 minuti per ogni sito. Non sono stati effettuati rilievi durante il tempo di riferimento notturno in quanto, sia in fase di costruzione che di esercizio, i mezzi interessati dal progetto si muoveranno solo di giorno;
- è stato applicato il modello previsionale di calcolo RLS 90 per il traffico stradale è stata fatta un'analisi acustica che ha interessato il clima acustico ante operam, post operam e in fase di cantiere nel tempo di riferimento diurno, in quanto non sono previste attività nel periodo notturno;
- la simulazione relativa alla fase di cantiere è cautelativa perché ipotizza che tutto il traffico di cantiere si svolga sul percorso bretella Porto-S.S. 193 e tratto S.S. 193-S.S. 114 considerato nello studio trasportistico. Tuttavia è verosimile che una quota significativa degli autocarri utilizzi il percorso alternativo di approccio alle cave che si svolge in area industriale e quindi sgravi la parte di S.S. 193 che si allaccia alla S.S. 114;
- l'interferenza con la componente umana è stata descritta tramite la definizione dei livelli acustici calcolati presso i recettori ed evidenziata nelle tavole delle mappe di conflitto, ove sono indicati gli scostamenti dai limiti di legge presso i singoli recettori; i livelli acustici calcolati in corrispondenza dei recettori risultano sempre inferiori ai limiti normativi di 70 dB(A) per la fascia A e di 65 dB(A) per la fascia B, sia per la fase ante operam, sia per la fase di costruzione e sia per la fase di esercizio; comunque, è stato previsto in progetto barriere fonoassorbenti in alcuni tratti al fine di ricondurre i valori percepiti dai recettori interessati a un livello di clima acustico paragonabile all'ante operam;
- per quanto detto a proposito dei volumi di traffico risultanti dallo studio trasportistico, l'impatto acustico in fase di costruzione è maggiore che non in fase di esercizio;
- l'incremento di rumore tra fase ante operam e post operam è contenuto in 2-3 dB(A);
- è stata effettuata anche una simulazione della diffusione del rumore verso la zona collinare prospiciente la radice della banchina in progetto. A tal fine è stato ipotizzato, conservativamente, che tutti gli automezzi percorrano la corsia della banchina container più vicina (ca. 127 m) al piede del rilevato della collina antistante, in modo tale da valutare gli effetti di tale traffico rispetto alle abitazioni più vicine al porto. L'edificio più vicino (che risulta disabitato e di proprietà demaniale) si trova circa 250 m dall'asse del percorso considerato e, dalle curve di diffusione del rumore, risulta non risentire del rumore prodotto dal traffico degli automezzi



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

interno al porto. Quindi, si valuta che anche altri edifici più lontani presenti sulla collina (l'edificio più vicino abitato si trova a ca. 435 m) e nella zona cosiddetta dell'hangar dei dirigibili non ne risentiranno;

- l'impatto del rumore dovuto alle attività di banchina è stato valutato equivalente a sei autocarri in movimento; sulla base della simulazione sopra riportata relativa al traffico di circa 300 autocarri al giorno in fase di cantiere all'interno del porto, si valuta che l'entità dell'impatto sia trascurabile nei confronti dei ricettori più vicini all'area, situati a circa 250 m sulla collina alla radice della banchina, e a maggior ragione sul clima acustico dell'abitato di Augusta situato a circa 500-700 m dall'estremo della banchina;
- riguardo all'impatto del rumore generato dalle attività di banchina il proponente ha prodotto uno studio modellistico nel quale sono state presentati i risultati di 3 simulazioni, riferite ai tre scenari più comuni che si possono presentare nel corso delle operazioni del porto: la presenza contemporanea della nave madre e delle due navi feeder; la presenza della sola nave madre; la presenza delle sole navi feeder;
- il software utilizzato è il SoundPLAN e la metodologia di propagazione è quella della ISO 9613. Le sorgenti di rumore considerate sono 2 transtainer, 20 forklift (un numero cautelativo riguardo alle effettive necessità dello scalo) e un traffico di camion in ingresso/uscita dal porto indotto dall'esercizio di circa 300 transiti. Il numero di mezzi indicati sono il risultato di una valutazione delle operazioni, e dei relativi tempi, che il progetto prevede che si svolgeranno sulla banchina in progetto nella fase di esercizio. La rappresentazione delle sorgenti fork lift e transtainer gommati disposte sull'area della banchina è stata posizionata nelle aree dove tipicamente si svolgerà la loro attività. Tale rappresentazione è stata effettuata considerando entrambe le sorgenti puntiformi e così localizzate: i fork lift ad un'altezza di 1 metro dalla superficie del suolo, ed i transtainer gommati ad un'altezza di 6 metri. Per quanto riguarda i livelli di pressione sonora delle emissioni dei macchinari, sono stati utilizzati livelli e spettri caratteristici scelti tra quelli proposti dal software di simulazione SoundPLAN e/o già utilizzati in altri studi riguardanti interporti, come Bari Lamasinata, Valpescara, Civitavecchia. Cautelativamente nelle simulazioni il valore della potenza sonora emessa dai mezzi in movimento è stato assunto pari a 105 dB(A) per tutti i mezzi indistintamente.

Nelle simulazioni sono state effettuate ulteriori assunzioni a favore di sicurezza. E' stato trascurato l'effetto di barriera acustica prodotto dalla presenza lungo il margine di banchina, come normalmente avviene, di file di containers e della presenza di infrastrutture e mezzi navali nell'area militare davanti all'abitato di Augusta. La predetta modalità di disposizione dei containers, attenua l'emissione verso l'esterno da parte dei macchinari che operano in mezzo alle pile di container di tutti quei segnali ad alta frequenza utilizzati, secondo disposizioni normative, quali segnali d'avviso come clacson, trombe e cicalini, che per altro essendo degli impulsi di breve durata influiscono poco sui livelli di rumore integrato. Dei tre scenari simulati, quello più impattante è quello con le sole navi feeder presenti, in quanto esse riflettono verso l'abitato il rumore che le investe. I livelli di pressione sonora presso le aree abitate di Augusta si attestano in questo caso su valori di circa 37,5 - 40 dB(A) per gli edifici più esposti, posti in corrispondenza

AR

alla zona di Via Barbarino. Per tutti gli altri edifici civili i livelli di rumorosità attesi sono al di sotto dei 25 dB(A).

Pur non avendo il comune di Augusta effettuato la zonizzazione acustica, il proponente indica che, in base alle norme nazionali e regionali, il fronte edifici in esame sia classificabile come classe 3, pertanto con limite di immissione diurno di 60 dB(A).

I risultati delle simulazioni evidenziano la scarsa rilevanza del contributo del rumore prodotto dalle attività di banchina sull'abitato di Augusta, tanto più se si considerano le assunzioni cautelative introdotte nelle simulazioni modellistiche.

Analogamente, sulla base delle curve isofoniche presentate si valuta che la scuola su Via Marina Ponente, unico ricevitore sensibile presente nell'area interessata dallo studio, non risulta assolutamente impattata dalle attività di banchina in quanto i livelli in corrispondenza al suo fronte risultano in ogni caso al di sotto dei 30 dB(A). Infatti, per un clima acustico attuale che sia compreso, in orario diurno, tra 50 dB e il massimo consentito di 60 dB il calcolo dell'incremento generato dai 40 dB (massimi) provenienti dal terminal porta a valori trascurabili:

- nel caso di abitazioni, 40 dB sommati energeticamente a 60 dB secondo la funzione $10 \cdot \log(10^{dB_1/10} + 10^{dB_2/10})$, dove $dB_1 = 60$ e $dB_2 = 40$ sono i due contributi da sommare, portano al valore finale di 60,04 dB, con un incremento impercettibile e irrilevante;
- nel caso della scuola, la somma del livello di pressione che è pari a 30 dB con un ipotetico clima di 50 dB conduce a 50,04 dB;

in merito alle mitigazioni:

- ai fini della tutela delle acque il progetto prevede un sistema di drenaggio delle acque meteoriche dei piazzali e della banchina, munito di pozzetti di raccolta e di un disoleatore;
- il progetto prevede la predisposizione, già in fase di cantiere, di appropriate misure di mitigazione dell'impatto acustico, con di barriere fonoassorbenti;
- il rimboschimento degli sbancamenti sul versante collinare che degrada verso il mare interessa una specie esotica non di pregio (*Eucalyptus* spp.) del tutto estraneo al paesaggio vegetazionale della zona. L'intervento di sistemazione a verde, pur in assenza di un progetto in dettaglio, prevede invece la messa a dimora di specie vegetali autoctone. Nella zona i muri di sostegno della scarpata saranno rivestiti in pietra;
- al fine di ridurre l'entità degli impatti in fase di costruzione, sia in senso qualitativo che quantitativo, è prevista l'adozione delle seguenti modalità operative:
 - le installazioni di cantiere saranno situate sulle aree interessate da categorie vegetazionali di minore qualità ambientale (minore naturalità);
 - l'ingombro dei cantieri e delle strade di servizio sarà ridotto al minimo;
 - qualora non fosse possibile utilizzare la viabilità esistente, saranno individuati percorsi opportuni per il movimento dei mezzi d'opera e saranno costruite le opere accessorie all'interno delle aree di cantiere, o nelle aree destinate all'occupazione definitiva;
 - saranno particolarmente curati la raccolta dei rifiuti prodotti nelle aree di cantiere (residui e sfridi di lavorazione, imballaggi dei materiali, contenitori vari, ecc.) e il loro smaltimento presso discariche autorizzate;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- i prodotti chimici potenzialmente inquinanti e/o pericolosi per la salute pubblica saranno "stoccati" in aree opportunamente predisposte e impermeabilizzate e successivamente smaltiti presso apposite discariche autorizzate;
- saranno inoltre adottati accorgimenti per evitare lo sversamento sul terreno di olii, combustibili, vernici, prodotti chimici in genere, che andranno comunque utilizzati in quantità limitata;
- si dovrà ricorrere all'innaffiamento controllato dei cumuli di terra e degli altri materiali polverosi, nonché delle strade di servizio, al fine di ridurre le emissioni di polveri;
- tutte le aree utilizzate come cantieri, depositi o altro, una volta dimesse, andranno riportate allo stato ante operam, con particolare riferimento al ripristino della vegetazione originaria, ove presente;
- dovranno essere previsti la conservazione del primo strato di terreno, rimosso nei lavori di sbancamento e movimento terra, particolarmente ricco di semi, radici, rizomi, microrganismi decompositori, larve e invertebrati, nonché il suo riutilizzo successivo nei lavori di mitigazione e ripristino naturalistico;
- dovrà essere elaborata una opportuna programmazione temporale degli interventi, in considerazione dei periodi più critici del ciclo biologico di piante (fioritura) e animali (nidificazione degli uccelli, riproduzione degli anfibi, ecc.). In particolare, gli interventi a scapito della vegetazione dovranno essere concentrati nel periodo novembre-febbraio, che è quello di minore attività della fauna. Parimenti, gli interventi di messa a dimora delle piante andranno realizzati nello stesso periodo, per garantire il maggiore successo di attecchimento delle specie vegetali e il minore disturbo sulla fauna;
- l'osservanza di quanto sopra descritto sarà garantita dall'inserimento, da parte del proponente, di un apposito "Protocollo ambientale", che conterrà le prescrizioni sopra indicate nel contratto degli esecutori finali degli interventi, con la previsione delle opportune penali in caso di inosservanza;
- la verifica della correttezza sarà operata dalla Direzione dei Lavori, mediante elaborazione di una specifica relazione tecnica, comprensiva della documentazione fotografica ante e post operam;
- il progetto della banchina containers riguarda il completamento di un'opera portuale progettata e già iniziata da lungo tempo, che si inserisce adeguatamente nell'evoluzione del traffico marittimo del Mediterraneo, profondamente modificato negli ultimi anni, soprattutto per quanto riguarda la specializzazione nel trasporto containers;
- lo schema strutturale a palificata della banchina da realizzare corrisponde alla soluzione adottata per la banchina a giorno del primo e secondo lotto, già realizzati, con la sola differenza nella dimensione dei pali, da Ø 1200 a Ø 1500, essendo passato il sovraccarico di progetto da 4,00 t/m² a 8,00 t/m²;

- analogamente a quanto già realizzato per le banchine del I e II lotto, le acque di prima pioggia recapitate sui piazzali e sulla banchina containers, a seguito del trattamento con impianti di dissabbiatura e disoleazione devono essere convogliate al sistema fognario comunale;
- le campagne di prelievi effettuate ai fini della caratterizzazione dei fondali hanno dimostrato l'assenza di inquinanti in misura significativa, tuttavia, nell'ambito della progettazione esecutiva, resta ferma l'applicazione dello schema di campionamento conforme al DM 24/01/1996, ai fini della caratterizzazione dei sedimenti dell'area da dragare;
- le simulazioni effettuate sulla diffusione del rumore non evidenziano criticità rispetto alle abitazioni più vicine al porto per la fase di esercizio; tuttavia il progetto prevede la realizzazione di barriere fonoassorbenti in alcuni tratti stradali al fine di ricondurre i valori percepiti dai recettori interessati a un livello di clima acustico paragonabile alla situazione ante operam;
- il progetto prevede l'utilizzo, per le attività di banchina, di motori diesel opportunamente silenziati;

preso atto che:

- il Proponente ha dichiarato di voler mettere a disposizione della Regione Siciliana una somma pari al 2% dell'importo lavori, quantificata, tenuto conto della proposta del proponente, in Euro 2.070.000,00 destinata a misure di compensazione da attuare nel pSIC Saline di Augusta e nell'area della foce del F. Mulino. Tali interventi, da concordare con la Regione Siciliana, saranno oggetto di un apposito programma di monitoraggio e di un progetto esecutivo con obiettivi di riqualificazione e valorizzazione delle aree;
- le soluzioni previste dal progetto per la mitigazione degli impatti appaiono condivisibili sia per la fase di esercizio che per la fase di cantiere;

CONSIDERATA la nota n. 28037 della Regione Sicilia del 14 aprile 2006, pervenuta il 21 aprile 2006, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

"dall'esame degli elaborati del progetto in epigrafe, del relativo SLA e delle integrazioni allo stesso, si ritiene che il Progetto "Opere di completamento terza fase realizzazione banchina containers nel Porto commerciale di Augusta" proposto dal Consorzio ASI di Siracusa possa riuscire a soddisfare le finalità per le quali è stato approntato e pertanto appare, ad avviso di questo Ufficio, meritevole di un positivo giudizio di compatibilità ambientale, esplicitando proposta di raccomandazioni, tese a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale dell'opera in esame, che, ove condivise, potranno essere inserite nel parere definitivo di competenza di codesto Ministero:

- per la fase di cantiere sembra opportuno che si proceda all'analisi del materiale proveniente dagli scavi al fine di poter effettuare un razionale smistamento degli stessi destinandoli, previa analisi, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o per il recupero di aree degradate od, infine, ma solo ove impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso le discariche autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive;
- si ritiene altresì utile procedere ad un costante controllo per l'adeguamento in fase di cantiere delle misure di mitigazione atte a limitare l'inquinamento atmosferico dovuto all'emissione di



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

polveri od altri materiali, nonché l'inquinamento acustico e vibrazionale dovuto all'impiego dei mezzi meccanici, adeguando le attività di cantiere affinché non vengano superati i limiti di tollerabilità previsti dalla vigente normativa;

- le sedi di cantiere dovranno essere restituite alla originaria destinazione al termine dei lavori;
- i fondali di cui è previsto l'escavo sono stati oggetto di una caratterizzazione preliminare attraverso il prelievo di alcuni campioni di fondo e l'analisi dei parametri di tipo fisico-chimico-microbiologico. Considerato che l'area di progetto rientra nel "sito di Priolo", uno dei quindici siti inquinati di interesse nazionale, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere eseguito un accurato studio dei fondali, esteso a tutta l'area oggetto delle operazioni di dragaggio, effettuando il prelievo e la caratterizzazione dei sedimenti marini secondo le modalità impartite dall'All. B/1 del D.M. del 24/01/1996. Sulla base delle risultanze di tale studio sarà possibile valutare in maniera adeguata la destinazione finale dei sedimenti scavati, stimati complessivamente in circa 241.165 m³;

PE sulla base delle risultanze dello studio di caratterizzazione dei sedimenti di cui al precedente punto, dovrà essere predisposto, in fase di progettazione esecutiva, un idoneo progetto per le attività di dragaggio, con specifica delle modalità realizzative e delle tecniche che si intendono utilizzare, nonché, anche in funzione dei mezzi di dragaggio utilizzati, sulle modalità di trasferimento dei materiali e, in caso di necessità di smaltimento di materiale non utilizzabile e/o contaminato, sull'eventuale gestione dello stoccaggio temporaneo. Ad ogni modo, dovranno essere acquisiti i pareri previsti per le attività di dragaggio;

PA il sistema di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi dovrà essere conforme al D.Lgs. n. 182 del 24 giugno 2003 recante "Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico";

PE in fase di progettazione esecutiva dovrà essere redatto, in accordo con l'A.R.P.A. Sicilia, un Piano di monitoraggio chimico-fisico delle acque prospicienti l'area di intervento con rilievi ante, durante e dopo la realizzazione dei lavori, ai sensi del D.Lgs 11 maggio 1999, n. 152;

in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto un piano di cantierizzazione che definisca in maniera dettagliata le modalità realizzative delle opere, esplicitando le attività che possono essere eseguite lato mare e quelle che necessitano di un impegno del fronte terra; inoltre, il piano dovrà contenere la localizzazione esatta delle aree di cantiere, l'indicazione di tutti gli accorgimenti e dei dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, comprensivi di quanto previsto per evitare sversamenti accidentali di liquidi inquinanti, in particolare dai mezzi di cantiere in sosta sia marittimi, sia terrestri e dalle operazioni di realizzazione dei Pali □ 1500 della banchina a giorno;

PA dovranno essere previsti in progetto gli impianti di disoleazione delle acque bianche provenienti dalla banchina e dalle aree adibite a cantiere e vasche di prima pioggia da realizzare a monte dell'immissione nel sistema fognario comunale;

PE il progetto dovrà essere realizzato, con le modifiche sopra descritte, nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente agli elaborati presentati. Ogni eventuale sostanziale modifica dovrà essere presentata a questo Dipartimento;

-- dovrà essere comunicata a questo Ufficio la data di inizio e di fine dei lavori fornendo una adeguata documentazione fotografica delle opere realizzate”;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. BAP/S02/34.19.04/18712 del 13 ottobre 2006, pervenuto in data 20 ottobre 2006, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta:

“VISTO l’art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349;
VISTO il D.P.C.M. 10 agosto 1988 n. 377 e successive modifiche e integrazioni;
VISTO IL D.P.C.M. 27 dicembre 1988;
VISTA la legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche e integrazioni;
VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante “Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 250 del 26 ottobre 1998;
VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137” pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 43 del 24 febbraio 2004, come modificato e integrato dal decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 157 (disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, in relazione al paesaggio) pubblicato nel supplemento ordinario n. 102 alla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 27 aprile 2006;
VISTO l’art. 8, comma 2, lett. o) del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173 “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali”;
VISTO il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 24 settembre 2004 recante “Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 271 del 18 novembre 2004 ed in particolare l’Allegato 3;
VISTO il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 17 febbraio 2006 “Modifiche al decreto ministeriale 24 settembre 2004, recante : < Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali >” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 92 del 20 aprile 2006;
VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 luglio 2005 di nomina del Direttore Generale per i beni architettonici e paesaggistici;
VISTO il decreto 3 luglio 2006, del Ministro per i Beni e le Attività Culturali, di nomina ad interim del Capo Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici, con decorrenza 1 luglio 2006;
CONSIDERATA l’istanza n. 2766 del 10.06.2005, pervenuta alla Direzione Generale per i beni architettonici ed il Paesaggio in data 15.6.2005, ed acquisita agli atti del Servizio II – Paesaggio con prot. n. SI/498/14490 del 21.6.2005, con la quale il Consorzio ASI di Siracusa ha richiesto, trasmettendo copia degli elaborati progettuali e della documentazione prescritta dall’art. 2 del D.P.C.M. 27.12.1988, la valutazione d’impatto ambientale, ai sensi dell’art. 6 della legge 349/86, del progetto dei lavori di cui all’oggetto;



*Il Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

CONSIDERATO che le pubblicazioni a mezzo stampa dell'avviso di richiesta di pronuncia di compatibilità d'impatto ambientale, ai sensi del D.P.C.M. n. 3777 del 10.8.1988, sono risultate effettuate in data 15.6.2005 sui quotidiani "Il Giornale" e "La Sicilia";

CONSIDERATO che la procedura di valutazione è stata quindi avviata con nota del 24.6.2005, prot. 14687, richiedendo contestualmente i pareri agli Uffici regionali competenti;

CONSIDERATO che il progetto di che trattasi attiene agli interventi di completamento di 3° fase delle opere del Porto commerciale di Augusta, sito nella parte Nord - Ovest dell'omonima Rada, e riguardano la realizzazione della banchina containers prevista dal PRP di Augusta approvato con i voti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 421 e n. 251 rispettivamente emessi nelle adunanze del 17.08.1980 e del 28.05.1986 e resi esecutivi con D.M. 675 del 16.04.1987. Gli interventi previsti in progetto si inseriscono in un processo, ormai avviato da tempo (Settembre 1979 ed il 2005), che ha visto la realizzazione del porto in tre lotti, di cui il secondo lotto si è sviluppato in due distinti stralci funzionali (oltre ad una terza fase di completamento). Gli interventi previsti in questa fase del progetto possono sinteticamente riassumersi in: realizzazione di ml 1.220 di banchinamenti a giorno su palificata, realizzazione di circa 181.000 mq di pavimentazione per movimentazione containers, realizzazione di tutti gli impianti quali rete idrica, antincendio, elettrica, fognaria per la completa operatività portuale, recinzione delle aree portuali (cfr. elaborati progettuali);

CONSIDERATO la nota del 21.10.2005, prot. n. 6657, con la quale l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della Pubblica Istruzione della Regione Sicilia - Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa, dopo aver rappresentato al Consorzio ASI che "da quanto relazionato ai par. 2.1.4 e 2.1.5. del "quadro di riferimento progettuale relazione" (elab.noPCAA20RLOIA.DOC) in ordine ai lavori, attualmente in via ultimazione, di completamento II stralcio funzionale II lotto, limitrofi complementari a quelli in esame, non si evincono gli estremi autorizzativi di questo Ufficio ovvero di Amministrazione deputata alla Tutela Paesaggistica dei luoghi, dovranno pertanto essere forniti chiarimenti a riguardo; considerato che l'intervento proposto comporterà una considerevole implementazione del traffico navale nell'immediato intorno dei Forti Garzia e Vittoria, dovranno essere prodotti adeguati studi mirati alla valutazione degli eventuali effetti degli inquinanti sui beni monumentali civici, facendo anche uso tavole di raffronto simili a quelle già prodotte e relative al "quadro di riferimento ambientale - atmosfera - modello simulazione diffusione inquinanti - post operam" (elabor.noNPLA32PLOIA.DWG); considerato che le opere da realizzare ricadono all'interno del Porto di Augusta, a breve distanza dalla foce del Fiume Mulinello, e che pertanto le stesse possono comportare modifiche al regime correntometrico ed al bilancio erosione-deposizione dei sedimenti all'interno della predetta Rada, considerato altresì che le eventuali predette modifiche inciderebbero sul paesaggio costiero tutelato, dovranno essere prodotti adeguati elaborati grafici e descrittivi che relazionino sugli effetti di cui sopra" ha sospeso la procedura nelle more della consegna dei chiarimenti richiesti nella medesima nota. La stessa nota è stata inviata alla Soprintendenza del Mare per le valutazioni di competenza;

PRESO ATTO che tale sospensione del procedimento, decisa dalla Soprintendenza regionale in attesa dei chiarimenti richiesti, è stata comunicata dalla Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici, con nota del 6.3.2006, prot. 4380, al Ministero dell'Ambiente che con

telegramma del 22.2.2006, acquisito al prot. n. 3904 del 28.2.2006, ne aveva invece sollecitato la chiusura;

PRESO ATTO che con nota del 23.1.2006 prot. n. 219, acquisita in data 7.2.2006 al prot. n. 2509, il Consorzio ASI ha comunicato alla Direzione Generale di aver trasmesso alla Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa i chiarimenti domandati;

CONSIDERATO che successivamente la stessa Soprintendenza, con la nota prot. 716 del 14.2.2006, acquisita al prot. n. 4468 del 6.3.2006 della Direzione Generale e assunta agli atti del Responsabile del Procedimento in data 6.4.2006, dopo aver fatto le seguenti premesse "vista la relazione trasmessa da Codesto Consorzio con nota n. 0438 del 1.2.2006 in ordine al punto 1 della predetta richiesta di integrazioni, considerato che l'intervento proposto si configura come funzionale al completamento delle infrastrutture commerciali all'interno del Porto di Augusta, in un contesto fortemente interessato da processi industriali e commerciali, territoriale limitrofo al Polo Petrochimico di Priolo-Augusta, vista la sostanziale conformità delle opere previste al piano Regolatore Generale del Porto Commerciale di Augusta, considerato che gran parte dei banchinamenti avverrà su pali di grosso diametro, consentendo pertanto una migliore "trasparenza" delle strutture alle correnti marine interne al Porto, atteso che nell'immediato intorno della stratta area di interesse esistono preesistenze architettoniche (Forti Spagnoli cinquecenteschi Garzia e Vittoria. Hangar per Dirigibili datato inizi '900), ambientali (S.L.C. ITA 090014 Saline di Augusta) ed archeologiche (Torrente Multinello), che comportano una particolare attenzione all'inserimento delle opere proposte nel territorio ed impongono adeguate misure di salvaguardia, considerato che questo Ufficio sta curando un intervento di restauro conservativo sul Forte Vittoria, con fondi P.O.R. per un importo complessivo di quasi 4 milioni di Euro, che prevede, fra l'altro, la pulizia dei paramenti murari, rilevato che il regime vincolistico vigente attualmente sui luoghi strettamente interessati dalle opere in oggetto prevede prevalentemente la fascia di cui all' art. 142, letto "a" ed, in minor misura, parte della lett. "c" del Decr. Lgs. 22.1.2004 n. 42" ha comunicato di esprimere sul progetto parere favorevole, ai sensi dell'art. 146 del predetto Decreto Legislativo 22.01.2004 n. 42 ed ai fini della valutazione ne di cui all'art. 26 del medesimo Decr. Lgs., alle seguenti condizioni: 1) che venga stipulata una apposita polizza assicurativa e/o fiduciaria, almeno ventennale, da prevedere fra le somme a disposizione dell'Amministrazione, che contempli il ripristino dei danni ai Forti Garzia e Vittoria attribuibili all'implementazione sia degli inquinanti che delle vibrazioni e del moto ondoso dovuti all'incremento del traffico navale nell'intorno dei predetti monumenti; 2) che gli sbancamenti previsti a monte delle banchine comportino muri di sostegno non più alti di 2,50 metri, da rivestire in pietrame a secco locale, ed eventuali opere di stabilizzazione del versante, da realizzarsi tramite sistemi di ingegneria naturalistica, mascherati da filari di vegetazione arborea ed arbustiva selezionata fra quella storicizzata mediterranea; 3) che il disboscamento previsto per una parte dell'esistente bosco di eucalyptus preveda una ripiantumazione, intorno ai piazzali a terra e/o in apposite aree all'interno, di essenze arboree di alto fusto, selezionate come da punto precedente; 4) che vengano salvaguardate le preesistenze architettoniche attualmente presenti nell'area e consistenti in un pozzo ed in un piccola postazione bunker risalente al 2° Conflitto Mondiale; 5) che i materiali di risulta e quelli provenienti dai dragaggi vengano conferiti presso discarica autorizzata, fatti salvi i



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

casi previsti dal D.M. 24.1.1996 e sentita la competente Soprintendenza del Mare; 6) considerato che è stata accertata la presenza di un'area archeologica, indiziata dalla presenza di materiali di età antica, attigua all'area dell'intervento, occorre che l'inizio dei lavori sia preceduto da una comunicazione scritta, almeno dieci giorni prima, al Servizio Museo archeologico di Leontinoi e Megara, presso questa Soprintendenza; 7) Saranno fatte salve le eventuali determinazioni della Soprintendenza del Mare, in ordine alle tutele di competenza; 8) le prescrizioni di cui ai superiori punti 2, 3 e 4 saranno recepite in appositi elaborati grafici e descrittivi e trasmesse a questa Soprintendenza, unitamente alle copie dei documenti relativi alle prescrizioni di cui al punto 1, prima dell'inizio dei lavori, perché facciano parte integrante del presente progetto;

CONSIDERATO che l'Assessorato Territorio ed Ambiente - Dipartimento Territorio ed Ambiente - Servizio VIA della Regione Sicilia con nota del 14.4.2006, prot. 28037, acquisita agli atti della Direzione Generale al prot. n. 10525 del 6.6.2006, ha comunicato di esprimere sul progetto un positivo giudizio di compatibilità ambientale, proponendo le seguenti "raccomandazioni tese a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale dell'opera in esame: 1) Per la fase di cantiere sembra opportuno che si proceda all'analisi del materiale proveniente dagli scavi al fine di poter effettuare un razionale smistamento degli stessi destinandoli, previa analisi, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o per il recupero di aree degradate od, infine, ma solo ove impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso le discariche autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive; 2) Si ritiene altresì utile procedere ad un costante controllo per l'adeguamento in fase di cantiere delle misure di mitigazione atte a limitare l'inquinamento atmosferico dovuto all'emissione di polveri od altri materiali, nonché l'inquinamento acustico e vibrazionale dovuto all'impiego dei mezzi meccanici, adeguando le attività di cantiere affinché non vengano superati i limiti di tollerabilità previsti dalla vigente normativa; 3) le sedi di cantiere dovranno essere restituite alla originaria destinazione al termine dei lavori; 4) i fondali di cui è previsto l'escavo sono stati oggetto di una caratterizzazione preliminare attraverso il prelievo di alcuni campioni di fondo e l'analisi dei parametri di tipo fisico-chimico-microbiologico. Considerato che l'area di progetto rientra nel "sito di Priolo", uno dei quindici siti inquinati di interesse nazionale, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere eseguito un accurato studio dei fondali, esteso a tutta l'area oggetto delle operazioni di dragaggio, effettuando il prelievo e la caratterizzazione dei sedimenti marini secondo le modalità impartite dall'All. B/1 del D.M. del 24/01/1996. Sulla base delle risultanze di tale studio sarà possibile valutare in maniera adeguata la destinazione finale dei sedimenti scavati, stimati complessivamente in circa 241.165 mc.; 5) sulla base delle risultanze dello studio di caratterizzazione dei sedimenti di cui al precedente punto, dovrà essere predisposto, in fase di progettazione esecutiva, un idoneo progetto per le attività di dragaggio, con specifica delle modalità realizzative e delle tecniche che si intendono utilizzare, nonché, anche in funzione dei mezzi di dragaggio utilizzati, sulle modalità di trasferimento dei materiali e, in caso di necessità di smaltimento di materiale non utilizzabile e/o contaminato, sull'eventuale gestione dello stoccaggio temporaneo. Ad ogni modo, dovranno essere acquisiti i pareri previsti per le attività di dragaggio; 6) il sistema di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi dovrà essere conforme al D.Lgs. n. 182 del 24 giugno 2003 recante "Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i

residui del carico"; 7) In fase di progettazione esecutiva dovrà essere redatto, in accordo con l'A.R.P.A. Sicilia, un Piano di monitoraggio chimico-fisico delle acque prospicienti l'area di intervento con rilievi ante, durante e dopo la realizzazione dei lavori, ai sensi del D.Lgs 11 maggio 1999, n. 152; 8) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto un piano di cantierizzazione che definisca in maniera dettagliata le modalità realizzative delle opere, esplicitando le attività che possono essere eseguite lato mare e quelle che necessitano di un impegno del fronte terra; inoltre, il piano dovrà contenere la localizzazione esatta delle aree di cantiere, l'indicazione di tutti gli accorgimenti e dei dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, comprensivi di quanto previsto per evitare sversamenti accidentali di liquidi inquinanti, in particolare dai mezzi di cantiere in sosta sia marittimi, sia terrestri e dalle operazioni di realizzazione dei Pali D 1500 della banchina a giorno; 9) dovranno essere previsti in progetto gli impianti di disoleazione delle acque bianche provenienti dalla banchina e dalle aree adibite a cantiere e vasche di prima pioggia da realizzare a monte dell'immissione nel sistema fognario comunale; il progetto dovrà essere realizzato, con le modifiche sopra descritte, nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente agli elaborati presentati. Ogni eventuale sostanziale modifica dovrà essere presentata a questo Dipartimento; 10) dovrà essere comunicata a questo ufficio la data di inizio e di fine lavori fornendo una adeguata documentazione fotografica delle opere realizzate";

CONSIDERATO che con nota del 7.3.2006, acquisita agli atti in data 15.3.2006, al prot. n. 5235, l'Area Soprintendenza del Mare - Servizio Beni culturali e naturalistici della Regione Sicilia, non avendo ancora ricevuto gli elaborati progettuali ne ha richiesto al Consorzio ASI di Siracusa la trasmissione per le valutazioni di merito, trasmissione del progetto ribadita in ultimo dall'Assessorato regionale competente con nota del 17.7.2006, prot. n. 76122, acquisita agli atti della Direzione Generale in data 3.8.2006, al prot. n. 14552;

CONSIDERATO che la stessa Soprintendenza del Mare con successiva nota del 15.9.2006, prot. n. 469, acquisita al protocollo 17054 del 19.9.2006 della Direzione Generale, ricevuto il progetto, dopo aver premesso che "nell'area portuale in atto non sono note emergenze di carattere storico-archeologico, e il sito interessato dall'intervento non è stato oggetto di misura di tutela specifica di competenza di questa Soprintendenza, visto il parere prot. n. 716 del 14.02.2006 emesso dalla Soprintendenza BB.CC. ed AA. di Siracusa; considerato che il completamento delle banchine investe parzialmente lo specchio d'acqua del bacino portuale denominato "Porto Megarese" con specifico riferimento all'antica "Megara Hyblea, e che per consentire l'attracco a imbarcazioni di stazza maggiore è previsto un dragaggio fino alla profondità di 12-14 metri" ha comunicato la necessità, al fine di non compromettere eventuale materiale archeologico nell'area interessata "di procedere preventivamente alla costruzione della banchina containers e nelle aree interessate dai dragaggi ad una ricognizione archeologica dettagliata che dovrà essere effettuata sia con indagini strumentali che visive dirette. Tali indagini dovranno essere condotte alla presenza di personale tecnico scientifico di questa Soprintendenza; di conseguenza resta inteso che tutti gli oneri derivanti dall'attività di indagine e di sorveglianza saranno a carico dell'Ente proponente". Nel ribadire la rilevanza storica del porto Megarese di Augusta e conseguentemente la necessità di porre in essere particolari cautele durante l'esecuzione delle opere la medesima Soprintendenza ha



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

prescritto inoltre che " non dovrà nel corso delle loro esecuzione, essere arrecato alcun danno al materiale archeologico eventualmente rinvenuto in modo fortuito sui fondali, dovrà essere data tempestiva comunicazione del rinvenimento a questa Soprintendenza senza la cui preventiva autorizzazione non potrà essere rimosso alcun materiale afferente al patrimonio culturale del sito. Restano salve pertanto le norme sul rinvenimento fortuito di beni archeologici. Contestualmente si chiede di essere tempestivamente informati circa l'esecuzione dei lavori, al fine di poter esercitare le proprie competenze in materia di tutela dei beni culturali sommersi e di esercitare l'alta sorveglianza archeologica";

PREMESSO tutto quanto sopra riportato;

TENUTO CONTO dei pareri formulati dai competenti Uffici della Regione Siciliana in ordine all'intervento in questione, come depositati in atti e sopra riportati;

VISTI gli elaborati progettuali trasmessi e il relativo studio di impatto ambientale;

PRESO ATTO della situazione vincolistica, come verificata nei pareri dagli Uffici regionali sopra citati e riportata nelle tavole progettuali in atti;

CONSIDERATO che in ragione di quanto sopra la Direzione Generale ha espresso il parere istruttorio di cui alla nota prot. n. DG-BAP/17971 del 2.10.2006;

QUESTO MINISTERO a conclusione della procedura di che trattasi esprime parere favorevole all'istanza di valutazione d'impatto ambientale relativa al "Porto Commerciale di Augusta- Terza Fase - Banchine Containers" presentata dal Consorzio ASI di Siracusa con nota del 10.6.2005,

prot. n. 2766, pervenuta alla Direzione Generale per i beni architettonici ed il Paesaggio in data 15.6.2005, ed acquisita agli atti del Servizio II - Paesaggio con prot. n. SI/408/14490 del 21.6.2005, nell'assoluto rispetto delle seguenti prescrizioni:

A) che, come richiesto dalla Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa:

- 1) venga stipulata una apposita polizza assicurativa e/o fiduciaria, almeno ventennale, da prevedere fra le somme a disposizione dell'Amministrazione, che contempli il ripristino dei danni ai Forti Garzia e Vittoria attribuibili all'implementazione sia degli inquinanti che delle vibrazioni e del moto ondoso dovuti all'incremento del traffico navale nell'intorno dei predetti monumenti dovuto alla realizzazione dell'intervento;
- 2) gli sbancamenti previsti a monte delle banchine comportino muri di sostegno non più alti di 2,50 metri, da rivestire in pietrame a secco locale, e le eventuali opere di stabilizzazione del versante vengano realizzate tramite sistemi di ingegneria naturalistica, mascherati da filari di vegetazione arborea ed arbustiva selezionata fra quella storicizzata mediterranea;
- 3) il disboscamento previsto per una parte dell'esistente bosco di eucalyptus preveda una ripiantumazione, intorno ai piazzali a terra e/o in apposite aree all'interno, di essenze arboree di alto fusto, selezionate come da punto precedente;
- 4) vengano salvaguardate le preesistenze architettoniche attualmente presenti nell'area e consistenti in un pozzo ed in un piccola postazione bunker risalente al 2° Conflitto Mondiale;
- 5) vengano conferiti presso discarica autorizzata i materiali di risulta e quelli provenienti dai dragaggi, fatti salvi i casi previsti dal D.M. 24.1.1996, sentita la competente Soprintendenza del Mare;

- 6) l'inizio dei lavori, in considerazione del fatto che è stata accertata la presenza di un'area archeologica attigua all'area dell'intervento, indiziata dalla presenza di materiali di età antica, sia preceduto da una comunicazione scritta, almeno dieci giorni prima, al Servizio Museo archeologico di Leontinoi e Megara della Soprintendenza di Siracusa;
- 7) le prescrizioni di cui ai superiori punti 2, 3 e 4 vengano recepite in appositi elaborati grafici e descrittivi trasmessi alla Soprintendenza che li ha richiesti, unitamente alle copie dei documenti relativi alle prescrizioni di cui al punto 1, prima dell'inizio dei lavori, perché facciano parte integrante del progetto di cui alla presente valutazione;
- B) che, come richiesto dalla Soprintendenza del Mare:
- 8) si proceda, preventivamente alla costruzione della banchina containers e nelle aree interessate dai dragaggi, ad una ricognizione archeologica dettagliata che dovrà essere effettuata sia con indagini strumentali che visive dirette. Tali indagini dovranno essere condotte alla presenza di personale tecnico scientifico della Soprintendenza che le ha richieste. Gli oneri derivanti dall'attività di indagine e di sorveglianza saranno a carico dell'Ente proponente;
- 9) vengano poste in essere, in considerazione della rilevanza storica del porto Megarese di Augusta, particolari cautele durante l'esecuzione delle opere. In particolare nel corso delle loro esecuzioni non dovrà essere arrecato alcun danno al materiale archeologico eventualmente rinvenuto in modo fortuito sui fondali, di cui dovrà essere data tempestiva comunicazione alla Soprintendenza, senza la cui preventiva autorizzazione non potrà essere rimosso;
- 10) venga data alla Soprintendenza tempestiva comunicazione dell'inizio dei lavori al fine di poter consentire al medesimo Ufficio di esercitare le proprie competenze in materia di tutela dei beni culturali sommersi e di esercitare l'alta sorveglianza archeologica;
- C) che, come raccomandato dall'Assessorato Territorio ed Ambiente - Dipartimento Territorio ed Ambiente - Servizio VIA della Regione Sicilia:
- 11) si proceda, per la fase di cantiere, all'analisi del materiale proveniente dagli scavi al fine di poter effettuare un razionale smistamento dello stesso destinandolo, previa analisi, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o per il recupero di aree degradate o, infine, ma solo ove siano impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso le discariche autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive;
- 12) si proceda ad un costante controllo per l'adeguamento in fase di cantiere delle misure di mitigazione atte a limitare l'inquinamento atmosferico, dovuto all'emissione di polveri od altri materiali, e quello l'inquinamento acustico e vibrazionale, dovuto all'impiego dei mezzi meccanici, adeguando le attività di cantiere affinché non vengano superati i limiti di tollerabilità previsti dalla vigente normativa;
- 13) al termine dei lavori siano restituite alla originaria destinazione le sedi di cantiere;
- 14) in fase di progettazione esecutiva venga eseguito un accurato studio dei fondali, esteso a tutta l'area oggetto delle operazioni di dragaggio, effettuando il prelievo e la caratterizzazione dei sedimenti marini secondo le modalità impartite dall'All. B/1 del D.M. del 24/01/1996. Sulla base delle risultanze di tale studio venga poi valutata in maniera adeguata la destinazione

PR



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

finale dei sedimenti scavati, stimati complessivamente in circa 241.165 mc.;

- 15) *sulla base delle risultanze dello studio di caratterizzazione dei sedimenti di cui al precedente punto, venga predisposto, in fase di progettazione esecutiva, un idoneo progetto per le attività di dragaggio, con specifica delle modalità realizzative e delle tecniche che si intendono utilizzare, e, anche in funzione dei mezzi di dragaggio utilizzati, per le modalità di trasferimento del material, nonchè, in caso di necessità di smaltimento di materiale non utilizzabile e/o contaminato, per l'eventuale gestione dello stoccaggio temporaneo. Ad ogni modo, prima di intraprendere qualsiasi opera sui fondali, vengano acquisiti tutti i pareri previsti per le attività di dragaggio;*
 - 16) *il sistema di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi sia conforme al D.Lgs. n. 182 del 24 giugno 2003 recante "Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico";*
 - 17) *in fase di progettazione esecutiva sia redatto, in accordo con l'A.R.P.A. Sicilia, un Piano di monitoraggio chimico-fisico delle acque prospicienti l'area di intervento, con rilievi ante, durante e dopo la realizzazione dei lavori, ai sensi del D.Lgs 11 maggio 1999, n. 152;*
 - 18) *in fase di progettazione esecutiva venga predisposto un Piano di cantierizzazione che definisca in maniera dettagliata le modalità realizzative delle opere, esplicitando le attività che possono essere eseguite lato mare e quelle che necessitano di un impegno del fronte terra. Tale piano venga predisposto in modo da contenere la localizzazione esatta delle aree di cantiere, l'indicazione di tutti gli accorgimenti e dei dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, comprensivi di quanto previsto per evitare sversamenti accidentali di liquidi inquinanti, in particolare dai mezzi di cantiere in sosta sia marittimi, sia terrestri e dalle operazioni di realizzazione dei pali Ø 1500 della banchina a giorno;*
 - 19) *vengano previsti in progetto gli impianti di disoleazione delle acque bianche provenienti dalla banchina e dalle aree adibite a cantiere e vasche di prima pioggia da realizzare a monte dell'immissione nel sistema fognario comunale; il progetto venga realizzato, con le modifiche sopra descritte, nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente agli elaborati presentati. Ogni eventuale sostanziale modifica venga presentata al Dipartimento regionale;*
 - 20) *che venga comunicata a tutti gli Uffici regionali competenti, e di cui sopra, la data di inizio e di fine lavori. Con tale ultima comunicazione venga fornita un'adeguata documentazione fotografica delle opere realizzate;*
- D) che venga presentato per la verifica di ottemperanza a questo Ministero**
il progetto esecutivo di tutte le modifiche e gli adeguamenti progettuali sopra prescritti. Contestualmente alla presentazione a questo Dicastero lo stesso progetto venga inoltrato agli Uffici regionali competenti affinché possano verificare l'adeguamento degli elaborati esaminati in questa fase di V.I.A. alle condizioni dagli stessi dettate per la realizzazione dell'intervento";

Preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al "Porto di Augusta - commerciale - completamento terza fase realizzazione banchina containers" da realizzarsi in Comune di Augusta (SR), presentata dalla Società Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona Sud dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. prima dell'avvio dei lavori dovrà essere definito il passaggio di proprietà delle particelle 153 e 155, per le parti interessate, dal Demanio dello Stato, ramo Aeronautica al Demanio Marittimo di competenza dell'Autorità Portuale di Augusta;
2. per quanto riguarda l'escavo in mare:
 - in accordo con l'ARPA Sicilia e l'ICRAM, prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere effettuata la caratterizzazione, ai sensi del DM 24.01.96, dei fondali dell'intera area da dragare in corrispondenza del piano di posa della banchina e il materiale dragato dovrà essere conferito a discarica autorizzata;
 - gli interventi previsti dal progetto vanno realizzati compatibilmente alle attività di messa in sicurezza e/o bonifica previste dal Progetto preliminare di bonifica della Rada di Augusta. Fase I- inclusa all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Priolo (BoI-Pr-SI-PR-Rada di Augusta-02.05) redatto da ICRAM;
 - in particolare, la caratterizzazione dei fondali da sottoporre a interventi di escavo, nella zona interessata dal piano di posa della banchina, dovrà integrare quella già effettuata ai fini della caratterizzazione dell'area marino-costiera prospiciente il sito di interesse nazionale di Priolo secondo il protocollo adottato nel piano di caratterizzazione ICRAM (doc. ICRAM #CUI-Pr-SI-P-02.04), approvato senza prescrizioni dalla Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14 c. 2, della Legge n. 241/90 del 18.11.03, con metodiche e modalità da concordare con gli Enti competenti e già adottate all'interno di altri Siti di Interesse Nazionale;
3. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere redatto un piano di monitoraggio relativo al piano di costruzione delle opere che consideri tutte le componenti ambientali, ai fini di eventuali misure di mitigazione; tale piano di monitoraggio, concordato con l'ARPA Sicilia, riporterà le modalità operative, la frequenza, i parametri e i tempi di esecuzione, e dovrà prevedere anche una idonea banca dati per l'informazione e la consultazione; in particolare:



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- a dovrà essere previsto e posto in essere un piano di monitoraggio del rumore prodotto durante le attività di cantiere e di esercizio, con particolare riferimento all'abitato di Augusta e di eventuali recettori sensibili. In caso di superamento dei limiti normativi per le emissioni sonore, deve essere previsto l'impiego di macchine o tecniche di lavorazione meno rumorose, oppure devono essere predisposte barriere acustiche da collocare sul perimetro di cantiere, in corrispondenza dei recettori. Nei casi non risolvibili mediante le misure suesposte il proponente dovrà provvedere a proprio carico all'insonorizzazione degli edifici interessati;
 - b dovrà esser previsto un monitoraggio del rumore, prodotto durante le attività di cantiere e di esercizio, per la valutazione di eventuali disturbi alle specie di uccelli frequentatrici il PSIC Saline di Augusta;
 - c dovrà essere previsto e posto in essere un piano di monitoraggio delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotti durante le attività di cantiere e di esercizio, con particolare riferimento all'abitato di Augusta e ad eventuali recettori sensibili;
 - d dovrà essere previsto e posto in essere un sistema di monitoraggio degli sversamenti accidentali in mare di sostanze inquinanti durante le attività di cantiere che potrebbero nascere a seguito di incidenti o di malfunzionamento delle macchine. Tale piano di emergenza dovrà essere concordato con l'ARPA Sicilia sia per quanto riguarda le macchine per le lavorazioni a terra sia per quelle impegnate nelle lavorazioni a mare;
 - e durante le attività di dragaggio e di costruzione della banchina dovranno essere effettuati prelievi delle acque del bacino portuale al fine di verificare la sussistenza di alterazioni ambientali significative (torpidità, contaminanti) e di predisporre adeguate azioni correttive in corso d'opera;
 - f durante la fase di realizzazione di tutte le opere previste in prossimità dei recettori residenziali e delle zone del porto in esercizio, dovranno essere adottati opportuni accorgimenti per ridurre la produzione o la propagazione di polveri quali: bagnatura delle aree di cantiere e delle piste di servizio non pavimentate; lavaggio delle ruote degli autocarri in uscita dall'area di cantiere, bagnatura di eventuali cumuli di materiali, pulizia delle strade pubbliche utilizzate, senza tuttavia provocare fenomeni di inquinamento delle acque marine dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati;
4. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione acustica, consistenti nella messa in opera di barriere antirumore fonoassorbenti, in corrispondenza dello svincolo tra la strada di collegamento del porto con la S.S. 193 e di quello tra la S.S. 193 e la S.S. 114 e in altre zone dove dovesse risultare necessario in base ai dati del piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Siciliana. Laddove, si dovesse configurare l'impossibilità fisica o tecnica di posizionare le barriere fonoassorbenti si dovrà ricorrere a un contributo per l'insonorizzazione delle abitazioni interessate, destinato al potenziamento del potere fonoisolante degli infissi;
5. allo scopo di limitare i potenziali impatti derivanti dalla sospensione e diffusione dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio sui litorali limitrofi all'ambito portuale, fatti salvi ulteriori specifici accordi sulle modalità operative che potranno essere indicate dalla

- Regione Siciliana o dalle strutture tecniche delegate, esse dovranno essere effettuate con procedure e macchinari idonei a minimizzare la risospensione del materiale fine;
6. il capitolato d'appalto delle opere dovrà prevedere l'osservanza di un "Protocollo ambientale", da concordare con l'ARPA Sicilia e la Regione Siciliana, dove saranno riportate tutte le prescrizioni per la mitigazione degli impatti durante lo svolgimento dei lavori e per tutte le attività di cantiere e la comminazione di opportune penali in caso di inosservanza;
 7. per evitare la dispersione delle polveri durante le attività di cantiere, il materiale trasportato dagli autocarri dovrà essere bagnato e coperto con teloni;
 8. per il contenimento delle emissioni inquinanti, i veicoli impiegati nella fase di costruzione e quelli impiegati nelle attività di banchina dovranno essere omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (fase III-A o fase III-B) e muniti di filtri per il particolato conformi alle norme europee;
 9. durante la fase di esercizio le attività di banchina dovranno essere sospese nelle ore notturne, fatti salvi i casi di forza maggiore;
 10. il piazzale e la banchina containers dovranno essere provvisti di un sistema di raccolta e di trattamento delle acque di prima pioggia, con un numero idoneo di dissabbiatori e disoleatori, che dovranno essere poi convogliate al sistema fognario comunale;
 11. prima del collaudo finale delle opere dovrà essere definito con l'ARPA Sicilia:
 - il sistema per la gestione delle acque di sentina, comprensivo degli impianti e delle attrezzature per il trattamento finale e il successivo smaltimento dei rifiuti, conformemente a quanto previsto dal decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182, recante attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
 - il sistema della gestione della raccolta degli oli usati, dei filtri dell'olio e delle batterie esaurite nonché delle vernici, solventi e sostanze antivegetative;
 - il sistema dei controlli sulla manutenzione dei pozzetti di trattamento delle acque meteoriche dei piazzali e della banchina (dissabbiatura e disoleatura delle acque di prima pioggia) e dell'eventuale impianto della raccolta delle acque di sentina;
 12. un'attività di monitoraggio consistente in campionamenti periodici nell'area marina circostante la banchina in progetto, da effettuarsi in accordo con ICRAM e ARPA-Sicilia e secondo le modalità indicate nel DM 24/01/1996, volti a verificare la caratterizzazione chimica, fisica e microbiologica dei sedimenti, per garantire l'immediato riconoscimento di eventuali fenomeni di inquinamento a carico dei sedimenti stessi in conseguenza delle attività previste;
 13. il sistema di illuminazione dell'area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

14. in considerazione della messa a disposizione della Regione Siciliana di una somma pari al 2% dell'importo lavori, destinata a misure di compensazione, si dovrà, in accordo con la Regione Siciliana, individuare un programma di monitoraggio per le due aree, pSIC Saline di Augusta e l'area della foce del F. Mulinello, e predisporre e attuare un progetto esecutivo che abbia obiettivi di riqualificazione e valorizzazione riguardante l'area del pSIC Saline di Augusta;
15. in fase di progettazione esecutiva dovrà essere elaborato un progetto complessivo relativo alle opere di mitigazione della sistemazione a verde dell'area collinare sbancata, da realizzare a totale carico del proponente, che dovrà essere sottoposto a verifica ed approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, comprendente la sistemazione a verde sulla base dei seguenti criteri:
- utilizzo di essenze arboree ed arbustive tipiche ed autoctone, da acquisire possibilmente in ambito locale rivolgendosi preferibilmente agli ecotipi genetici locali (non d'importazione) in quanto meglio adatti alle condizioni pedologiche e meteorologiche ed al fine di introdurre elementi di tutela della biodiversità genetica;
 - impianto di macchie e raggruppamenti costituite da specie ad alto fusto associate a specie a portamento arbustivo, al fine di creare un raccordo omogeneo con le biocenosi esistenti ed incrementare la naturalità dell'area; l'altezza degli esemplari, al momento dell'impianto, dovrà essere già significativa e comunque non inferiore a quattro metri;
 - programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati ai fini dell'efficacia dell'effetto-barriera e di inserimento paesaggistico; la manutenzione dovrà comprendere le idonee cure colturali atte a garantire il buon esito degli impianti, fino al completo affrancamento della vegetazione (irrigazione di soccorso, ripristino delle fallanze, potature e sfalci delle infestanti, eventuali trattamenti diserbanti e antiparassitari con uso esclusivo di sostanze a bassa persistenza e tossicità, ogni altro intervento che si renda necessario per il buon esito degli interventi); il monitoraggio e le cure colturali dovranno comunque essere ripetuti con frequenze idonee per tutta la durata dell'esercizio della centrale;
16. il Proponente dovrà fare riferimento al Manuale ANPA - Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente - e Comitato per la Lotta alla Desertificazione (di cui al DPCM 26.09.1997, G.U. n. 43 del 21.02.1998) - Propagazione per seme di alberi e arbusti della flora mediterranea - Roma 2001 ed al Manuale di Ingegneria Naturalistica, redatto a cura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
17. tutte le prescrizioni dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dalla Regione Sicilia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, per le parti di rispettiva competenza;
18. dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza, da parte della Regione Sicilia, e dal Ministero per i beni e le attività culturali, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate nei rispettivi pareri, riportati integralmente nelle premesse;

AR

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona Sud dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale, al Ministero delle infrastrutture, al Ministero dei trasporti ed alla Regione Sicilia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;
- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Roma li

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**



**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



Bar
gr

AR

ALLEGATO 2

Voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 25 Luglio 2008 N°
40/08



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Assemblea Generale

Adunanza del 25 luglio 2008

N° del protocollo 40/08

Oggetto: Porto Commerciale di Augusta – Completamento terza fase realizzazione

banchina containers da realizzarsi nel Comune di Augusta.

Importo complessivo progetto definitivo generale: € 130.890.000,00

Importo complessivo progetto definitivo di primo stralcio: € 25.823.000,00

L'ASSEMBLEA

VISTA la nota n. 1413 del 21.02.2008, con la quale l'Autorità Portuale di Augusta ha trasmesso, per esame e parere, l'affare indicato in oggetto;

ESAMINATI gli atti pervenuti e gli atti integrativi successivamente trasmessi rispettivamente con note n° 3521 del 03.06.2008, n° 3681 del 10.06.2008 e n° 511/08 del 27/06/2008;

UDITA la Commissione Relatrice (Musci, Sessa, Ferrante, D'Antonio, Ianniello, La Montagna, Braga, Burghignoli, Fontana, Stara, Veca, Albenzio, Evangelista, Fiadini, Da Deppo, Parise, Carrisani).



PREMESSE

Con lettera prot. n. 1413 del 21.02.2008, l'Autorità Portuale di Augusta ha trasmesso per esame e parere i progetti definitivi generale e di primo stralcio, relativi al completamento della terza fase di realizzazione della banchina containers da realizzarsi nel comune di Augusta nell'ambito del relativo porto commerciale.

Dall'elaborato "Relazione Generale" che accompagna gli elaborati di progetto è possibile desumere gli elementi salienti che caratterizzano gli interventi proposti, che si riportano qui di seguito attraverso uno stralcio significativo della relazione stessa a meno di grafici, tabelle e figure.

"Il presente documento riguarda la progettazione definitiva, redatta ai sensi degli artt. 25/26/27/28/29/30/31/32/33/34 del DPR 554/1999, della terza fase delle opere del Porto Commerciale di Augusta sito nella parte Nord - Ovest dell'omonima Rada, ed in particolare della realizzazione della banchina Containers.

Le opere, previste dal piano Regolatore del Porto approvato con i voti del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici n. 421 e 251 rispettivamente emessi nelle adunanze del 17.08.80 e del 28.05.1986 ed infine resi esecutivi con il D.M. n. 64/1986, si inseriscono in un contesto ad oggi ben delineato che ha visto, la realizzazione per lotti e fasi del porto, e che ha portato negli anni un crescente incremento del traffico commerciale e che ne fa, ad oggi, uno dei porti di maggiore interesse sia per la sua ubicazione strategica, in quanto baricentrico nel bacino del Mediterraneo, sia per la sua potenzialità futura, in quanto la ulteriore possibilità di sviluppo verso la terra ferma lo rende competitivo rispetto ai numerosi porti italiani, i quali si trovano ingabbiati all'interno delle città e pertanto hanno per gran parte raggiunto i limiti di espansione, vedi il Porto di Catania, di Palermo, di Trapani, di Napoli, di Genova ecc..., solo per citarne alcuni tra i più importanti.

La realizzazione della terza fase, pertanto, risulta essere l'ultima fase di previsione del succitato PRP, ciò a dimostrazione della lungimiranza avuta nella sua stesura da parte dell'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Palermo, redattore del progetto di Piano.

Tale realizzazione consentirebbe al Porto Commerciale di Augusta di fare quel salto di qualità necessario per essere sempre più competitivo al fine di non vanificare gli sforzi fatti, fino ad oggi, in termini di investimenti.

PROGETTUALITA'

Descrizione sulle varie fasi di realizzazione del Porto

2.1.1 - 1° Lotto funzionale

Il Progetto esecutivo di un primo lotto funzionale del Porto commerciale di Augusta venne redatto, nel Settembre del 1979, dalla S.p.a. Estramed, su incarico del Consorzio ASI di Siracusa.

Tale Progetto fu approvato e finanziato (Finanziamento CASMEZ), previo parere favorevole della delegazione speciale del consiglio superiore dei Lavori Pubblici, dalla Cassa del Mezzogiorno, in data 03.12.1980 per il complessivo importo di Lire 27.975.000.000, di cui 18.900.000.000 per lavori a base d'appalto e le restanti Lire 9.075.000.000 per forniture, spese generali, oneri ed iva.

Il Progetto comprendeva il dragaggio di un adeguato specchio d'acqua per l'evoluzione dei natanti, la costruzione di banchine e di un pontile di servizio per l'ormeggio dei natanti, la formazione di retrostanti piazzali e opere minori di viabilità.

Per i lavori da eseguire in appalto venne direttamente svolta dalla Cassa del mezzogiorno una licitazione privata, il cui esito fu approvato con determinazione del 28.10.1980, l'importo dell'appalto rimase stabilito lire 18.704.880.000.

La consegna dei lavori ebbe luogo il 21.01.1982, in pendenza della sottoscrizione del Contratto di appalto avvenuta il 23.03.1982, con il verbale di consegna fu disposto l'immediato inizio delle operazioni di dragaggio.



Nelle more della stipulazione del contratto di appalto, venne ad estendersi, anche alle opere portuali in oggetto, la normativa antisismica, per effetto dell'avvenuta inclusione del territorio del Comune di Augusta tra le zone sismiche, disposta dal Ministero del LL.PP. con D.M. del 23.09.1981.

Si rese, pertanto, necessaria la verifica dei calcoli di stabilità delle banchine dalla quale emerse l'inadeguatezza delle strutture sotto l'azione delle spinte sismiche con la conseguente necessità di revisionare gli elaborati progettuali.

Da ciò, scaturì, la realizzazione di una prima perizia di variante, e si rese necessaria la sospensione dei lavori che avvenne con verbale del 29.10.1982.

La perizia di variante venne approvata previo parere favorevole della delegazione speciale del Consiglio superiore dei LL.PP., dalla Cassa del Mezzogiorno in data 01.12.1983 n. 2981.

L'ammontare dell'appalto venne elevato dal lire 18.704.880.000 a lire 25.195.706.000, per il maggior costo pari a lire 6.490.826.000 venne disposto un atto aggiuntivo, il quale fu perfezionato il 05.07.1984, in pendenza del perfezionamento di detto atto aggiuntivo, vennero ripresi i lavori con verbale del 13.02.1984.

Di seguito vennero introdotte nuove varianti di minor conto e senza nuovo impegno di spesa, formalizzate con la perizia di assestamento contabile del 15.03.1986 approvata dall'Agenzia sviluppo del Mezzogiorno con provvedimento n. 414 del 23.12.1986.

Il termine finale per l'ultimazione dei lavori, a seguito delle perizie di variante, venne fissato il 12.07.1986, l'ultimazione avvenne entro i tempi contrattuali così come risulta dal verbale della D.L. del 18.07.1986.

I lavori eseguiti con il I° Lotto possono così riassumersi:

- **Dragaggio della zona portuale**

In conformità alle previsioni di P.R.P., le operazioni di dragaggio, incluse in questo I° lotto, concernono la escavazione (fino a quota - 12,00 m. sotto l.m.) degli specchi acquei prospicienti le banchine e le aree di accesso;

- **Banchine commerciali e di riva**

Erano state progettate a pilonate di massi prefabbricati, per una lunghezza rispettivamente di ml. 234 e ml. 249, a seguito della prima perizia di variante, con il nuovo grado di sismicità attribuito al Comune di Augusta, si è optato per un nuovo tipo di banchina a giorno, con impalcato di piastre prefabbricate e poggianti su quattro file di pali di grande diametro (\downarrow 1200), ad interasse longitudinale e trasversale di 6,00 e 7,00 metri.

Con la variante approvata la lunghezza della banchina di Riva passava a ml. 246 e quella della banchina Commerciale a ml. 255,76.

L'opera viene completata dal terrapieno, costituente i piazzali a tergo delle due banchine opportunamente mantellato da una scogliera di protezione avente anche la funzione antirisacca.

- **Pontile di Servizio**

Il pontile di servizio, serve all'ormeggio, oltre che dei tanti natanti normali, anche a quelli delle navi Ro-Ro. Esso misura una lunghezza di ml 256,10 dal filo banchina, completano l'opera tre briccole di accosto e quattro briccole di ormeggio per natanti fino a 40.000 Tonnellate.

- **Piazzali per le operazioni portuali**

Posti a ridosso della banchina i piazzali prendono inizio dall'estremità del molo commerciale, con larghezza variabile tra ml 125 e ml 60, l'area degli arrivi e partenze, per raccordarsi poi con la viabilità stradale. La loro realizzazione è stata prevista mediante versamento, sul terreno previamente bonificato, di materiale Tout-venant e la costruzione del rilevato, fino al piano di posa della pavimentazione vera e propria. Per i tratti di rilevato con scarpata terminale a contatto con il mare, è stata prevista una protezione formata di strati di geotessile e di detriti frenanti e drenanti, con un sovrapposto strato di scogli.

2.1.2 - II° Lotto 1° stralcio funzionale

Il progetto generale del II° Lotto funzionale esecutivo del Porto Commerciale di Augusta, fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nella seduta del 26.06.1986 n. 32, per un importo complessivo di lire 43.000.000.000, con il quale si approvava contestualmente, il 1°



stralcio esecutivo funzionale del secondo lotto per un importo pari a lire 21.480.000.000, il quale fu ammesso a finanziamento con i fondi di cui alla legge 730/83 FIO, per un importo pari a lire 21.425.000.000. Il progetto stralcio in argomento fu approvato con delibera n. 10006 del 22.07.1986.

Dal Commissario del Governo presso l'Intervento Straordinario per il Mezzogiorno, con la succitata delibera con la quale veniva approvato il progetto, venne anche concessa l'esecuzione dei lavori al Consorzio ASI di Siracusa.

Con delibera n.18/86 del 22.07.1986 il Consiglio Generale dell'Asi approvò l'affidamento dei lavori a trattativa privata, a seguito del ribasso offerto del 12%, l'importo contrattuale netto è risultato pari a lire 14.207.600.000, a fronte di lire 16.145.000.000.

La consegna dei lavori ebbe luogo il 23.07.1986, il termine ultimo per dare finitiz i lavori veniva fissato ai data 02.10.1987.

In data 20.06.1987 veniva trasmessa all'agenzia per il Mezzogiorno una perizia di variante e suppletiva per l'impegno delle somme derivanti dal ribasso d'asta, da destinare al prolungamento del terrapieno a tergo della banchina commerciale, con nota del 17.04.1990, la Agenzia comunicava che non potendosi prevedere a tempi brevi l'approvazione della perizia, i lavori principali dovevano essere ripresi ed ultimati in tempi brevi.

In data 22.11 1991 veniva trasmessa all'agenzia per il Mezzogiorno una seconda perizia per l'esecuzione dei lavori dei danni causati dal terremoto che ha colpito la zona nel dicembre del 1990, cui far fronte con le economie conseguite sui lavori principali, la perizia veniva approvata dal Comitato dell'Agenzia, con delibera n. 6021 dell'11.11.1992, e con essa autorizzati i lavori di riparazione per un importo pari a lire 44.143.821, pertanto l'importo autorizzato originariamente di lire 16.145.000.000, con l'approvazione della perizia veniva determinato in lire 16.189.143.821.

Su istanza dell'impresa in data 19.02.1988, come risulta da verbale del 18.03.1988, in attesa della prima perizia inviata alla cassa non approvata.

* Tenendo presenti i 180 gg. di proroga concessi l'ultimazione dei lavori veniva fissata al 02.04.1988, l'ultimazione avvenne entro il tempo fissato.

* Durante l'attuazione dei lavori non vennero apportate modifiche al progetto, i lavori appaltati e realizzati possono così riassumersi:

- Escavo Subacqueo alle quote -1, -7, -14, -15;
- Terrapieni per la formazione del piazzale della superficie
- Impianti relativi alle aree interessate dallo stralcio

2.1.3 - II° Lotto 2° stralcio funzionale

Il progetto generale del II° Lotto funzionale esecutivo del Porto Commerciale di Augusta, fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nella seduta del 26.06.1986 n.32, per un importo complessivo di lire 43.000.000.000, con il quale si approvava, contestualmente, il 1° stralcio esecutivo funzionale del secondo lotto per un importo pari a lire 21.480.000.000, già descritto nel punto precedente.

Dal progetto generale esecutivo fu poi redatto il secondo stralcio per l'importo di lire 21.575.000.000 finanziato con fondi di cui alla Legge 730/83 FIO.

Il progetto di secondo stralcio in argomento fu approvato con delibera n. 6643 del 26.10.1988 dal Comitato di gestione dell' Agenzia per la Promozione dello Sviluppo del Mezzogiorno per l'importo di lire 21.575.000.000, con la succitata delibera con la quale veniva approvato il progetto, venne anche concessa l'esecuzione dei lavori al Consorzio ASI di Siracusa.

Con delibera n. 19/89 del 14.06.1989 il Consiglio Generale dell'Asi approvò l'affidamento dei lavori a trattativa privata, a seguito del ribasso offerto del 12% l'importo contrattuale netto è risultato pari a lire 16.338.517.000.

La consegna dei lavori ebbe luogo il 26.10.1989, come risulta dal relativo verbale redatto, sotto riserva di legge, in pari data. Con successivo atto aggiuntivo del 20.11.1990 si conviene che il verbale sopradetto deve considerarsi come primo verbale parziale relativo a consegna frazionata, come previsto dall'art. 11.2 C.S.A., e che la data legale della consegna sarà quella dell'ultimo verbale di consegna parziale.



Nei fatti la consegna definitiva è intervenuta il 10.12.1993.

Con delibera n. 203/96 del 19.07.1996, il Consorzio ha concesso una proroga di mesi tre, su istanza dell'impresa del 29.05.1996, per il verificarsi di eccezionali avversità atmosferiche, su istanza dell'impresa del 18.10.1996, è stata concessa una proroga di giorni 60 al termine di ultimazione dei lavori, concessa dal Consorzio con Delibera direttiva n. 243/96 del 23.10.1996, accordata per le incombenze relative agli impianti elettrico e antincendio.

I lavori furono sospesi dal 18.12.1990 al 14.09.92 per definire la reale portata dei danni riscontrati conseguenti al sisma del 13.12.1990 e degli interventi da realizzare. Dal 06.10.1994 al 26.09.1995 in attesa dell'approvazione della perizia di variante e suppletiva redatta nel luglio del 1993, dal 27.11.1996 al 27.07.1997 per la risoluzione delle problematiche connesse all'adeguamento della quota parte dell'impianto antincendio realizzata nel lotto precedente, con diverso appalto. Tenendo presente la data di consegna definitiva, il tempo utile assegnato di mesi 15, le sospensioni intervenute e le proroghe di mesi tre e di sessanta giorni concessi, la scadenza per dare finiti i lavori restava fissata al 06.09.1997.

In data 23.05.1991, con nota n. 1529, veniva trasmessa all'agenzia per il Mezzogiorno una perizia di variante e suppletiva, datata dicembre 1990, per maggiori lavori relativi alle banchine ed ai terrapieni, nonché l'eliminazione della strada di collegamento, della pavimentazione del piazzale e degli impianti. Tale perizia non risulta essere stata approvata.

Nel Gennaio 1993 veniva trasmessa all'agenzia per il Mezzogiorno una seconda perizia per tenere conto degli interventi necessari connessi all'evento sismico del 13.12.1990. tale perizia veniva trasmessa con nota n. 4035 del 27.11.1993 al Ministero dei Lavori Pubblici, che l'1.12.1994 invitava il Consorzio ad una successiva rielaborazione secondo le indicazioni dell'art. 9 del D.L. 96/93. Tale perizia aggiornata e ripresentata con nota 635 del 17.02.1995 veniva approvata con Decreto n. 4335 del 27.04.1995 e con successivo decreto n. 4344 del 25.05.1995 veniva autorizzata la ripresa dei lavori.

La perizia comprendeva modesti adeguamenti delle opere e degli impianti tecnologici, nonché alcuni adeguamenti alle Leggi vigenti e alle indicazioni delle autorità competenti all'utilizzo delle strutture portuali.

L'importo a seguito di tale perizia ha subito un incremento di lire 1.266.519.000 determinando un importo complessivo di lire 24.950.000.000. Durante l'attuazione dei lavori non vennero apportate modifiche al progetto, così come modificato con la richiamata perizia, i lavori appaltati e realizzati possono così riassumersi:

1. **Banchine per complessivi ml 275.000;**
2. **Piazzali e pavimentazioni delle aree retrostanti le banchine;**
3. **Strada di conglomerato tra il Porto e l'area industriale di Punta Cugno;**
4. **Infrastrutture ed impianti elettrico, idrico ed antincendio;**

2.1.4 - Progetto di completamento II° stralcio II° Lotto completo e funzionale

In data 05/02/2001, con delibera n. 18 il Comitato direttivo del Consorzio ASI di Siracusa approvava il progetto esecutivo dei lavori di Completamento del secondo stralcio secondo lotto del porto commerciale di Augusta con l'esclusione dell'edificio 5 Magazzino consolidamento merci in località Augusta per un importo dei lavori da appaltare di €13.069.574,15 (Euro tredicimilioni sessantanovemila trecento cinquecentosettantaquattro/15); a corpo €13.069.574,15 (Euro tredicimilioni sessantanovemila trecento cinquecentosettantaquattro/15); e di cui €181.276,63 (Euro centoottantunomila duecentosettantasei/63) per oneri per la sicurezza già predeterminati dalla stazione appaltante e non oggetto dell'offerta; il progetto riportava già il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 529 del 30.11.2001.

L'intervento in oggetto riguarda:

- **la realizzazione di ml 194,25 di banchinamenti a giorno su palificata;**
- **Edificio Direzione portuale e servizi (mc 5.900);**
- **Edificio Dogana e Guardia di Finanza (mc 1.120);**
- **Edificio Spedizionieri e Agenti Portuali (mc 3.260);**
- **Edificio Barriere ingresso-uscita (mc 185);**



- l'esecuzione di tutti gli impianti (rete idrica, antincendio, elettrica, fognaria) e le attrezzature necessarie per la completa operatività portuale;
- la realizzazione di n. 3 briccole di accosto e di n. 1 briccola di ormeggio in maniera tale da consentire l'attracco di navi tipo RO-RO;
- la pavimentazione di 74.000 mq di piazzali già completati nell'ambito del primo lotto funzionale.

In seguito a pubblico incanto il cui verbale di gara è stato approvato con determinazione del dirigente generale del consorzio n. 122 in data 28/11/2002, i lavori sono stati aggiudicati all'ATI Tecnis s.p.a. - Si.Gen.Co s.r.l. con sede in Tremestieri Etneo (Catania) via G. Almirante n. 23 per il prezzo complessivo di € 9.334.545,53 (Euro novemilioni trecentotrentaquattromila cinquecentoquarantacinque/53) come di seguito specificato, in seguito all'offerta del 28,98 % (ventotto virgola novantotto) di ribasso;

Il giorno 24.04.2003 veniva fatta la consegna dei lavori sotto riserva di legge in pendenza della stipula del contratto, la durata è prevista in giorni 650 naturali lavorativi e consecutivi con esclusione dei giorni di Sabato e Domenica e dei giorni in cui ricadono le festività nazionali riconosciute e la festa del patrono del comune Augusta. Pertanto il termine di ultimazione resta fissato per il giorno 17.11.2005.

Il giorno 04.07.2003 veniva stipulato il contratto presso lo studio del notaio De Luca Annio, Rep. 20886 Racc. n. 9691, registrato a Siracusa il 23.07.2003 al n. 2860.

Il 14.11.2003 ai sensi dell'ex art. 8 lettera t del D.P.R. 554/1999, veniva accertato l'effettivo inizio della produzione.

I lavori venivano ultimati in data 14.07.2006 con un credito d'impresa di € 25.318,47.

2.1.5. Progetto di completamento III° fase "REALIZZAZIONE BANCHINA CONTAINERS"

Il progetto di completamento della terza fase "Realizzazione banchina Containers", è stato redatto dalla società VIA Ingegneria, la quale contestualmente produceva lo studio di Impatto Ambientale redatto ai sensi dell'art. 4 (commi 1, 2 e 3) del DPCM 27.12.1988

La procedura di compatibilità ambientale veniva avviata dal Consorzio ASI di Siracusa il giorno 15.06.2005 con la pubblicazione su giornali a diffusione regionale e nazionale, in pari data veniva trasmesso sia il progetto definitivo delle opere che il SLA al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero dei BB.CC.AA. per gli opportuni adempimenti.

Lo studio VIA otteneva parere favorevole del Comitato del Ministero dell'Ambiente il 02.08.2006, che oltre a recepire i pareri espressi dall'Area Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali di Siracusa e dell'Area Soprintendenza del Mare, dettava tutta una serie di prescrizioni ed indicazioni a cui adeguare la progettazione definitiva.

In data 27 Marzo 2007 veniva emesso il Decreto definitivo di approvazione a firma congiunta del Ministro ai beni Culturali ed ambientali, On. Francesco Rutelli e Ministro all'Ambiente On. Pecorario Scanio., DSA -DEC-2007-0000244

Alla luce delle superiori considerazioni, si è proceduto a rielaborare il progetto definitivo, che nei capitoli successivi viene puntualmente descritto evidenziando i punti sollevati dall'iter VIA.

ANALISI E VALUTAZIONE DEI PARERI ACQUISITI DAL VIA

Decreto approvazione VIA

La compatibilità ambientale relativa al progetto del Porto Commerciale di Augusta - Terza fase - Realizzazione Banchine containers, è stata acquisita con la emissione in data 27 Marzo 2007 del DSA - DEC - 2007 - 0000244.

L'iter che ha portato all'ottenimento del D.M., pur non lungo, relativamente ai tempi di avvio, ha visto impegnati i progettisti alla risoluzione in fase di istruttoria di gran parte delle problematiche che venivano poste, prima dalla Commissione istruttrice del progetto ed in secondo luogo dal Comitato del Ministero dell'Ambiente.

Tale impegno, ha dato la possibilità di approfondire molte e tante questioni, soprattutto di natura ambientale, che non rimosse avrebbero certamente non solo allungato i tempi di approvazione ma vanificato l'intervento stesso.

Di seguito vengono riportati i punti essenziali da seguire al fine di ottemperare a quanto richiesto dal D.M. ed ottenere pertanto la realizzazione dell'opera compatibilmente ad esso e di conseguenza



contemplando la compatibilità ambientale con lo sviluppo socio - economico - produttivo dell'area.

In ottemperanza al D.M. si metteranno in atto le seguenti disposizioni vincolanti alla esecuzione delle opere:

▪ prima dell'avvio dei lavori dovrà essere definito il passaggio di proprietà delle particelle 153 e 155, per le parti interessate, dal Demanio dello Stato, ramo, Aeronautica al Demanio Marittimo di competenza dell'Autorità Portuale di Augusta;

▪ per quanto riguarda l'escavo in mare in accordo con l'ARPA Sicilia e ICRAM, prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere effettuata la caratterizzazione, ai sensi del DM 24.01.96, dei fondali dell'intera area da dragare in corrispondenza del piano di posa della banchina e il materiale dragato dovrà essere conferito a discarica autorizzata; gli interventi previsti dal progetto vanno realizzati compatibilmente alle attività di messa in sicurezza e/o bonifica previste dal Progetto preliminare di bonifica della Rada di Augusta Fase I- inclusa all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Priolo (BoL-Pr-SI-PR-Rada di Augusta-02 05) redatto da ICRAM; in particolare, la caratterizzazione dei fondali da sottoporre a interventi di escavo, nella zona interessata dal piano di posa della banchina, dovrà integrare quella già effettuata ai fini della caratterizzazione dell'area marino-costiera prospiciente il sito di interesse nazionale di Priolo secondo il protocollo adottato nel piano di caratterizzazione UCRAM (doc. ICRAM #CII-Pr-SI-F-02. 04), approvato senza prescrizioni dalla Conferenza di Servizi decisoria ex art 14 c. 2, della Legge n. 241/90 del 18.11.03, con metodiche e modalità da concordare con gli Enti competenti e già adottate all'interno di altri Siti di interesse Nazionale;

▪ prima dell'inizio dei lavori dovrà essere redatto un piano di monitoraggio relativo al piano di costruzione delle opere che consideri tutte le componenti ambientali ai fini di eventuali misure di mitigazione; tale piano di monitoraggio, concordato con l'ARPA Sicilia, riporterà le modalità operative, la frequenza, i parametri e i tempi di esecuzione, e, dovrà prevedere anche una idonea banca dati per l'informazione e la consultazione;

in particolare:

a - dovrà essere previsto e posto in essere un piano di monitoraggio del rumore prodotto durante le attività di cantiere e di esercizio, con particolare riferimento all'abitato di Augusta e di eventuali ricettori sensibili. In caso di superamento dei limiti normativi per le emissioni sonore, deve essere previsto l'impiego di macchine o tecniche di lavorazione meno rumorose, oppure devono essere predisposte barriere acustiche da collocare sul perimetro di cantiere, in corrispondenza dei ricettori. Nei casi non risolvibili mediante le misure suesposte il proponente dovrà provvedere a proprio carico all'insonorizzazione degli edifici interessati;

b - dovrà essere previsto un monitoraggio del rumore, prodotto durante le attività di cantiere e di esercizio, per la valutazione di eventuali disturbi alle specie di uccelli frequentatrici il PSIC Saline di Augusta;

c - dovrà essere previsto e posto in essere un piano di monitoraggio delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotti durante le attività di cantiere e di esercizio, con particolare riferimento all'abitato di Augusta e ad eventuali ricettori sensibili;

d - dovrà essere previsto e posto in essere un sistema di monitoraggio degli sversamenti accidentali in mare di sostanze inquinanti durante le attività di cantiere che potrebbero nascere a seguito di incidenti o di malfunzionamento delle macchine. Tale piano di emergenza dovrà essere concordato con l'ARPA Sicilia sia per quanto riguarda le macchine per le lavorazioni a terra sia per quelle impegnate nelle lavorazioni a mare;

e - durante le attività di dragaggio e di costruzione della banchina dovranno essere effettuati prelievi delle acque del bacino portuale al fine di verificare la sussistenza di alterazioni ambientali significative (torpidità, contaminanti) e di predisporre adeguate azioni correttive in corso d'opera;

f - durante la fase di realizzazione di tutte le opere previste in prossimità dei ricettori residenziali e delle zone del porto in esercizio, dovranno essere adottati opportuni accorgimenti per ridurre la produzione o la propagazione di polveri quali: bagnatura delle aree di cantiere e delle piste di servizio non pavimentate; lavaggio delle ruote degli autocarri in uscita dall'area di cantiere, bagnatura di eventuali cumuli di materiali, pulizia delle strade pubbliche utilizzate, senza tuttavia



provocare fenomeni di inquinamento delle acque marine dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati;

▪ prima dell'inizio dei lavori dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione acustica, consistenti nella messa in opera di barriere antirumore fonoassorbenti, in corrispondenza dello svincolo tra la strada di collegamento del porto con la SS. 193 e di quello tra la S.S. 193 e la S.S. 114 e in altre zone dove dovesse risultare necessario in base ai dati del piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Siciliana. Laddove, si dovesse configurare l'impossibilità fisica o tecnica di posizionare le barriere fonoassorbenti si dovrà ricorrere a un contributo per l'insonorizzazione delle abitazioni interessate, destinato al potenziamento del potere fonoisolante degli infissi.

Allo scopo di limitare i potenziali impatti derivanti dalla sospensione e diffusione dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio sui litorali limitrofi all'ambito portuale, fatti salvi ulteriori specifici accordi sulle modalità operative che potranno essere indicate dalla Regione Siciliana o dalle strutture tecniche delegate esse dovranno essere effettuate con procedure e macchinari idonei a minimizzare la risospensione del materiale fine.

Il capitolato d'appalto delle opere dovrà prevedere l'osservanza di un "Protocollo ambientale, da concordare con l'ARPA Sicilia e la Regione Siciliana dove saranno riportate tutte le prescrizioni per la mitigazione degli impatti durante lo svolgimento dei lavori e per tutte le attività di cantiere e la comminazione di opportune penali in caso di inosservanza.

Per evitare la dispersione delle polveri durante le attività di cantiere, il materiale trasportato dagli autocarri dovrà essere bagnato e coperto con teloni.

Per il contenimento delle emissioni inquinanti, i veicoli impiegati nella fase di costruzione e quelli impiegati nelle attività di banchina dovranno essere omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (fase III-A o fase III-B) e muniti di filtri per il particolato conformi alle norme europee.

Durante la fase di esercizio le attività di banchina dovranno essere sospese nelle ore notturne, fatti salvi i casi di forza maggiore.

- Il piazzale e la banchina containers dovranno essere provvisti di un sistema di raccolta e di trattamento delle acque di prima pioggia, con un numero idoneo di dissabbiatori disoleatori, che dovranno essere poi convogliate al sistema fognario comunale.

Prima del collaudo finale delle opere dovrà essere definito con l'ARPA Sicilia:

- il sistema per la gestione delle acque di sentina comprensivo degli impianti e delle attrezzature per il trattamento finale e il successivo smaltimento dei rifiuti, conformemente a quanto previsto dal decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182, recante attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico:

- il sistema della gestione della raccolta degli oli usati, dei filtri dell'olio e delle batterie esaurite nonché delle vernici, solventi e sostanze antivegetative;

- il sistema dei controlli sulla manutenzione dei pezzetti di trattamento delle acque meteoriche dei piazzali e della banchina (dissabbiatura e disoleatura delle acque di prima pioggia) e dell'eventuale impianto della raccolta delle acque di sentina; un'attività di monitoraggio consistente in campionamenti periodici nell'area marina circostante la banchina in progetto, da effettuarsi in accordo con ICRAM e ARPA-Sicilia e secondo le modalità indicate nel DM 24/01/1996, volti a verificare la caratterizzazione chimica, fisica e microbiologica dei sedimenti, per garantire l'immediato riconoscimento di eventuali fenomeni di inquinamento a carico dei sedimenti stessi in conseguenza delle attività previste;

- il sistema di illuminazione dell'area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di scatenatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;

- in considerazione della messa a disposizione della Regione Siciliana di una somma pari al 2% dell'importo lavori, destinata a misure di compensazione, si dovrà, in accordo con la Regione Siciliana, individuare un programma di monitoraggio per le due aree pSIC Saline di Augusta e l'area delta foce del F. Mulinello, e predisporre e attuare un progetto esecutivo che abbia obiettivi di riqualificazione e valorizzazione riguardante l'area del pSIC Saline di Augusta;



- in fase di progettazione esecutiva dovrà essere elaborato un progetto complessivo relativo alle opere di mitigazione della sistemazione a verde dell'area collinare sbancata, da realizzare a totale carico del proponente, che dovrà essere sottoposto a verifica ed approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, comprendente la sistemazione a verde sulla base dei seguenti criteri:

- utilizzo di essenze arboree ed arbustive tipiche ed autoctone, da acquisire possibilmente in ambito locale rivolgendosi preferibilmente agli ecotipi genetici locali (non d'importazione) in quanto meglio adatti alle condizioni pedologiche e meteorologiche ed al fine di introdurre elementi di tutela della biodiversità genetica;

- impianto di macchie e raggruppamenti costituite da specie ad alto fusto associate a specie a portamento arbustivo, al fine di creare un raccordo omogeneo con le biocenosi esistenti ed incrementare la naturalità dell'area, l'altezza degli esemplari, al momento dell'impianto, dovrà essere già significativa e comunque non inferiore a quattro metri;

- programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati ai fini dell'efficacia dell'effetto-barriera e di inserimento paesaggistico; la manutenzione dovrà comprendere le idonee cure colturali atte a garantire il buon esito degli impianti, fino al completo affrancamento della vegetazione (irrigazione di soccorso, ripristino delle fallanze, potature e sfalci delle infestanti, eventuali trattamenti diserbanti e antiparassitari con uso esclusivo di sostanze a bassa persistenza e tossicità, ogni altro intervento che si renda necessario per il buon esito degli interventi); il monitoraggio e le cure colturali dovranno comunque essere ripetuti con frequenze idonee per tutta la durata dell'esercizio della centrale;

Il Proponente dovrà fare riferimento al Manuale ANPA — Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente - e Comitato per la Lotta alla Desertificazione (di cui al DPCM 26.09.1997, G.U. a 43 del 21.02.1998) — Propagazione per seme di alberi e arbusti della flora mediterranea - Roma 2001 ed al Manuale di Ingegneria Naturalistica, redatto a cura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

Tutte le prescrizioni dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dalla Regione Sicilia e dal Ministero per i beni e le attività culturali per le parti di propria competenza;

dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza, da parte della Regione Sicilia, e del Ministero per i beni e le attività culturali, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate nei rispettivi pareri, riportati integralmente nelle premesse, ove non ricomprese nelle precedenti.

3.1.1 Parere Dip. Reg.le BB.CC.AA – Area Soprintendenza BB.CC.AA Siracusa

Come richiesto dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA di Siracusa dovrà essere:

- stipulata una apposita polizza assicurativa e/o fidjiussoria, almeno ventennale, da prevedere fra le somme a disposizione dell'Amministrazione, che contempli il ripristino dei danni ai Forti Garzia e Vittoriana attribuibili all'implementazione sia degli inquinanti che delle vibrazioni e del modo ondoso dovuti all'incremento del traffico navale nell'intorno dei predetti monumenti dovuto alla realizzazione dell'intervento;

- realizzare negli sbancamenti previsti a monte della banchine muri di sostegno non più alti di 2,50 metri, da rivestire in pietrame a secco locale, e le eventuali opere di stabilizzazione del versante vengano realizzate tramite sistemi di ingegneria naturalistica, mascherati da filari di vegetazione arborea ed arbustiva selezionata fra quella storicizzata mediterranea;

- il disboscamento previsto per una parte dell'esistente bosco di eucalyptus preceda una ripiantumazione, intorno ai piazzali a terra e/o in apposite aree all'interno, di essenze arboree di alto fusto, selezionate come da punto precedente;

- salvaguardare le preesistenze architettoniche attualmente presenti nell'area e consistenti in un pozzo ed in una piccola postazione bunker risalente al 2° Conflitto Mondiale;

- conferire presso discarica autorizzata i materiali di risulta e quelli provenienti dai dragaggi, fatti salvi i casi previsti dal D.M. 24.1.1996, sentita la competente Soprintendenza del Mare;

- l'inizio dei lavori, in considerazione del fatto che è stata accertata la presenza di un'area archeologica attigua all'area di intervento, indiziata dalla presenza di materiali di età antica, sia



preceduto da una comunicazione scritta, almeno dieci giorni prima, al Servizio Museo archeologico di Leontinoi e Megera della Soprintendenza di Siracusa.

3.1.2 Parere Dip. Reg.le BB.CC.AA – Area Soprintendenza del Mare

Come richiesto dalla Soprintendenza del mare dovrà essere:

- preventivamente alla costruzione della banchina containers e nelle aree interessate dai dragaggi, ad una ricognizione archeologica dettagliata che dovrà essere effettuata sia con indagini strumentali che visive dirette. Tali indagini dovranno essere condotte alla presenza di personale tecnico scientifico della Soprintendenza che le ha richieste. Gli oneri derivanti dall'attività di indagine e di sorveglianza saranno a carico dell'Ente proponente;

- vengano poste in essere, in considerazione della rilevanza storica del porto Megarese di Augusta particolari cautele durante l'esecuzione delle opere. In particolare nel corso dello loro esecuzione non dovrà essere arrecato alcun danno al materiale archeologico eventualmente rinvenuto in modo fortuito sui fondali, di cui dovrà essere data tempestiva comunicazione alla Soprintendenza, senza la cui preventiva autorizzazione non potrà essere rimosso;

- venga data alla Soprintendenza tempestiva comunicazione dell'inizio dei lavori al fine di poter consentire al medesimo Ufficio di esercitare le proprie competenze in materia di tutela dei beni culturali sommersi e di esercitare l'alta sorveglianza archeologica.

INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO

Il contesto dell'intervento

Il PORTO DI AUGUSTA, si inserisce nel quadro di un vasto sistema di trasporti intermodale che solo in Italia conta circa 22 porti internazionali e che rendono il bacino del Mediterraneo un'area strategica nella logistica internazionale. Il Mezzogiorno italiano e la Sicilia, a fronte di un livello di infrastrutturazione inferiore alla media nazionale, conta nello specifico una dotazione di porti di gran lunga superiore al resto d'Italia, come dimostrano i dati presentati nella tabella seguente.

Tuttavia, se da una parte l'insularità e la localizzazione periferica rispetto ai mercati europei e ai principali fornitori di materie prime rappresentano al momento dei fattori limitanti per lo sviluppo della Sicilia, dall'altra tale posizione geografica – nodo di rotte commerciali del Mediterraneo – può diventare strategica per la candidatura dell'isola a futura piattaforma logistica internazionale.

Allo stato attuale, fanno parte della rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, cioè del sistema infrastrutturale multimodale di interesse nazionale) i porti sede di autorità portuale e cioè Palermo, Catania e Messina, e della rete transeuropea TEN (Trans-European Network) dei porti marittimi di categoria "A" e cioè i porti di Palermo, Trapani, Gela, Siracusa, Augusta, Catania, Messina e Milazzo.

I dati relativi al trasporto marittimo nei porti italiani sono stati desunti dall'analisi statistica redatta nel Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti (CNIT) – per l'anno 2002, e dall'Osservatorio Short Sea Shipping "Classifiche dei porti secondo i dati di traffico annuali – 1997-2003 – dai quali si desume l'andamento in aumento della capacità dei porti italiani e la loro specializzazione in porti di transhipment e di trasporto combinato.

Il progetto di ampliamento del porto di Augusta si inserisce all'interno di un programma regionale che, compatibilmente al diritto nazionale ed europeo in vigore, possa incentivare, nell'ambito dell'autotrasporto di merci, il ricorso al trasporto combinato strada-mare sulle rotte nazionali attestata sui porti della Sicilia, al fine di perseguire obiettivi di natura ambientale, consistenti nella riduzione degli impatti negativi provocati dal traffico su strada degli automezzi pesanti.

In considerazione della ridotta attrazione che esercita sugli autotrasportatori il trasporto via mare rispetto al trasporto tutto-strada, la Regione Siciliana ha addirittura studiato un provvedimento mirato ad assegnare lungo un periodo temporale di durata triennale, un sussidio agli autotrasportatori comunitari in partenza o in arrivo via mare nei porti della Sicilia, una specie di "bonus ambientale" commisurato alla differenza fra i costi esterni del trasporto su strada e quelli del trasporto via mare.

Le direttrici di traffico marittimo più significative che coinvolgono la Sicilia sono:

- per la linea Tirrenica: le relazioni Liguria-Sicilia, Toscana-Sicilia, Campania-Sicilia, Lazio-Sicilia
- per la linea Adriatica: Veneto/Emilia Romagna-Sicilia.



L'insieme dei porti ritenuti strategici per il sistema delle Autostrade del Mare del Ministero dei Trasporti sono a tutt'oggi Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Catania, Venezia, Ravenna e Brindisi, mentre i porti siciliani in cui vengono operati servizi di cabotaggio Ro-Ro per il combinato strada-mare sono Palermo, Termini Imerese, Catania, Trapani.

Tuttavia, nonostante le elevate dotazioni portuali, con le quali la Sicilia supera la media nazionale con un dato pari al 174,9% (cfr. Tabella: "indicatori di dotazione infrastrutturale"), la tipologia e la qualità dei servizi offerti risulta inadeguata al sistema produttivo e alla domanda di trasporto merci, tanto che il numero di container che viene movimentato nei porti siciliani (47.000 contenitori - TEU) è di molto inferiore a quello di Genova (1.500.000), Gioia Tauro (2.650.000), Trieste (200.000), e Napoli (200.000).

Allo stato attuale le direttrici di riferimento siciliane sono solo: Genova-Palermo, Napoli-Palermo, Genova-Termini Imerese, Livorno-Palermo e Ravenna-Catania, ma, gran parte degli interventi individuati dai Piani di settore tendono al potenziamento delle infrastrutture portuali e dei nodi di interscambio, allo scopo di incrementare il trasporto intermodale soprattutto in relazione al trasporto di cabotaggio.

In questo quadro, il porto di Augusta, grazie ai suoi fondali profondi che permettono il transito di navi di grande cabotaggio e alla posizione strategica rispetto al settore sud-orientale dell'isola che rappresenta uno dei poli agricoli più importanti per l'economia della Sicilia, è candidata - dall'Assessorato all'Agricoltura della Regione Siciliana - a diventare dopo Palermo, Catania e Trapani, il quarto punto di controllo fitosanitario per i prodotti agricoli, dove - cioè - possono effettuarsi importazioni ed esportazioni di produzioni agroalimentari verso i paesi extracomunitari.

Già allo stato attuale, tuttavia, la baia naturale di Augusta rappresenta uno dei nodi industriali più importanti del Mediterraneo. Essa è sede del primo polo di raffinazione di greggio del Mediterraneo - Priolo -, la cui raffineria occupa un'area di 400 ettari tra i Comuni di Priolo, Melilli e Augusta, e comprende anche le strutture produttive delle società Enichem e Polimeri Europa.

L'insediamento industriale dispone al suo interno di circa 70 km di rete stradale e 30 km di rete ferroviaria. Il ciclo petrolifero installato nella raffineria costituisce una delle maggiori strutture per la trasformazione del petrolio grezzo, e ha una capacità di lavorazione autorizzata per 17.600 Ktonn/anno.

Il territorio interessato

L'area oggetto dell'intervento ricade all'interno dell'ambito amministrativo della Provincia di Siracusa, provincia che si estende per oltre 80 km dalla Piana di Catania all'Isola delle Correnti e per 42 km dal mar Jonio e fino a Monte Lauro.

La linea di costa è bagnata da un piccolo tratto di Mar d'Africa e, per il resto, dal mar Jonio. Essa è caratterizzata nella parte a sud da estesi litorali sabbiosi alternati a rari tratti rocciosi, mentre nella parte centrale spesso emergono dal mare ripide scogliere che trovano la loro massima espressione nei pressi di Capo Murro di Porco, a sud di Siracusa, di Capo S. Panagia, immediatamente a nord di Siracusa, e di Capo S. Croce e Capo Campolato nei pressi di Augusta e della Costa Saracena, a sud di Agnone Bagni.

Lungo la costa, in corrispondenza delle aree più depresse, sono frequenti quelle paludose che spesso nel passato erano state trasformate in saline.

In particolare le più importanti paludi sono rappresentate dai Pantani Cuba e Longarini, ai confini con la provincia di Ragusa, dal Pantano Morghella vicino Pachino, dai pantani di Vendicari, e dalle ex saline di Siracusa, Augusta e Priolo.

L'idrografia della provincia è costituita dai fiumi Anapo, San Leonardo, Marcellino, Cassibile, Asinaro e Tellaro.

Essi hanno un regime idraulico che - in molti casi - a dispetto dell'irregolarità del regime pluviometrico, è particolarmente uniforme. In particolare nei Fiumi Anapo, Cassibile ed Asinaro, alimentati da cave che incidono estesi tavolati calcarei, scorrono costantemente alcune centinaia di litri al secondo di acqua che spesso alimentano ambienti fluviali di particolare interesse e suggestione, tra i quali quelli nei quali insistono le Riserve Naturali Orientate di Pantalica, Valle dell'Anapo e di Cavagrande del Fiume Cassibile.



Dal punto di vista climatico va rilevata la notevole influenza che i rilievi esercitano a dispetto della loro modesta quota.

Le aree costiere sono caratterizzate da una piovosità molto più ridotta che va dai valori di poco superiori ai 550 mm/anno di Siracusa ed Augusta, ai circa 430 mm di Cozzo Spada r.o. vicino Porto Palo.

Augusta, in particolare, rappresenta già oggi un importante porto industriale italiano legato soprattutto all'attività di raffinazione del petrolio e alla produzione di benzina verde. La città, costruita su di un'isola collegata alla terraferma attraverso dei ponti, ha subito molti danni sia per il terremoto del 1693 che per i bombardamenti del 1943 ed, ultimamente, per il sisma del 1990, avvenimenti che hanno contribuito a sostituire il tessuto edilizio storico con edilizia recente.

Fondata da Federico II, ha sempre avuto, per la sua posizione strategica a guardia dell'omonimo golfo, un accentuato carattere difensivo testimoniato dal castello svevo e da due bastioni che cingono la porta spagnola.

La sua economia ha sempre ruotato intorno alla strategica posizione, tant'è che, così in passato la città ha avuto come punti di forza il controllo dei traffici marittimi commerciali, così oggi essa ha potenziato il controllo di quelli petroliferi ed ha sviluppato il settore industriale.

Dalle origini storiche ancora incerte, della città si hanno notizie precise e documentate a partire dalla concessione di un decisivo ruolo difensivo e militare al porto cittadino effettuata da Federico II di Svevia.

Il suo importante ruolo storico è continuato nel corso dei secoli tanto da esser un decisivo porto militare sotto gli Aragonesi contro i Turchi ed il centro militare siracusano più importante durante la seconda guerra mondiale.

Il territorio di Augusta - quindi - è fortemente caratterizzato dalla naturale morfologia della baia su cui affaccia, che si articola in tre parti storiche:

- il Porto Xifonio (rada esterna), compreso fra Punta Izzo e Punta Cacarella;
- Porto Megarese (rada interna), compreso fra la costa nord e ovest della rada e le dighe nord, centrale e sud;
- Seno del Priolo, compreso tra la diga sud e la penisola di Magnesi.

Il progetto delle opere di realizzazione delle banchine container, relativo alla 3° fase di attuazione del PRP del Porto commerciale di Augusta, interessa l'area del porto Megarese (rada interna) e costituisce l'estensione (3° fase) del porto commerciale già esistente e relativo agli stralci di 1° e 2° fase.

Il progetto in esame corrisponde - funzionalmente - all'estensione delle banchine commerciali esistenti e in realizzazione con le funzioni relative al traffico marittimo di cabotaggio e Ro-Ro.

Una serie di interventi infrastrutturali nelle quattro modalità di trasporto (strade, ferrovie, porti e aeroporti) ritenuti di assoluta priorità, sono direttamente correlati al progetto in esame.

Tali interventi sono rivolti al recupero dell'efficienza di base del sistema regionale dei trasporti e risultano compatibili con le previsioni di intervento previste nell'ambito del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, nonché nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche previste nella delibera CIPE del 221/12/2001 in attuazione della legge 443 del 21/12/2001 (Legge Obiettivo).

Gli interventi individuati non sono relativi a singole tratte o lotti isolati di infrastrutture, ma rappresentano opere per le quali è stata dimostrata la capacità di incidere sulla complessiva funzionalità dell'itinerario o del nodo prescelto, in termini di miglioramento della sicurezza, dei tempi di percorribilità, dell'impatto ambientale e del riequilibrio ed integrazione tra modi diversi di trasporto.

Legge Obiettivo

L'art. 1 della Legge Obiettivo n° 443 del 21-12-2001 attribuisce al Governo la delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi (Del. N°121/2001) per il rilancio delle attività produttive. Il Governo, cioè, "...nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni,



individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese".

Attraverso tale strumento si è realizzata la possibilità di costruire un quadro normativo specifico, finalizzato alla celere realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti necessarie - così come individuate dal 1° Programma delle infrastrutture strategiche - riformando le procedure per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e l'autorizzazione integrata ambientale, introducendo un regime speciale anche in deroga alla legge n. 109/94 e successive modificazioni.

Le grandi opere strategiche del 1° Programma Nazionale Infrastrutture strategiche (Legge Obiettivo) che riguardano il sistema dei trasporti siciliani sono riportati nella tabella¹ degli interventi.

In sintesi si riportano la totalità degli interventi previsti nella regione Siciliana correlati al progetto in esame e previsti dalla Legge Obiettivo: *omissis*

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE TRASPORTISTICO NEL MEDITERRANEO

Il PORTO DI AUGUSTA si inserisce nel quadro di un vasto sistema di collegamenti che fa perno su 81 porti distribuiti all'interno del bacino del Mediterraneo e che rendono quest'area geografica strategica per i collegamenti con i maggiori mercati internazionali.

Di questi porti, 25 dispongono di servizi diretti intercontinentali e 58 di servizi via porti di transhipment, mentre a proporre servizi "short sea" inframediterranei o verso i paesi nord-europei sono rispettivamente 64 e 40 porti; 37 infine sono quelli con servizio traghetti.

Anche gli scali piccoli o medi diventano, in questo scenario, fondamentali grazie ai porti di transhipment (dove il carico viene trasferito su una nave diversa) che offrono servizi competitivi rispetto ai collegamenti diretti.

Una ricerca predisposta dal Cnel analizza le trasformazioni dell'industria dello shipping in uno spazio come quello del Mediterraneo diventato rapidamente un mercato integrato attraverso l'adeguamento all'evoluzione dei trasporti marittimi mondiali di linea e alle esigenze della logistica moderna.

L'indagine, che aggiorna una precedente rilevazione, analizza gli elementi portanti del sistema (rete dei porti e dei servizi ed operatori), e in particolare la portualità italiana e il rapporto con il territorio, prendendo in considerazione 411 servizi di linea gestiti da 195 compagnie di navigazione internazionali e circa 9.000 collegamenti fra porti e aree geografiche.

Se si considerano i 22 porti italiani con collegamenti internazionali si conferma la tendenza alla crescita dei servizi sia intercontinentali diretti (disponibili in 10 porti contro gli 8 del 1998) sia via porti di transhipment (16, uno in più rispetto al 1998); i servizi "short sea" sono presenti in 14 porti italiani per i collegamenti inframediterranei e in 9 per quelli verso il Nord-Europa (rispettivamente 12 e 7 nel 1998); l'offerta del servizio traghetti è passata dai 12 agli attuali 15 porti.

L'Italia ha certamente saputo cogliere le opportunità offerte dallo sviluppo del sistema del transhipment per estendere la sua rete di collegamenti internazionali; l'intero territorio nazionale gode oggi di un'adeguata disponibilità di servizi di trasporto marittimo, che costituiscono il presupposto per sostenere lo sviluppo di un'economia di grande scala.

A trarre maggior vantaggio è il Mezzogiorno, dove si trova un terzo dei porti di transhipment mediterranei e può - così - considerarsi inserito all'interno del circuito primario del trasporto marittimo internazionale; in particolare gli scali di Napoli e Salerno hanno segnato l'incremento di servizi regolari più alto di tutto il Mediterraneo occidentale.

Nello scenario internazionale, gli itinerari marittimi tendono a ridisegnare i collegamenti intercontinentali in una visione di aree più che di porti serviti.

Di conseguenza acquistano significato l'insieme di porti a dimensione regionale, nazionale o internazionale; comunque soggetti a modifiche nel tempo, e non classificabili.

Pertanto più si consolida la visione di sistema della rete dei trasporti nell'intero Mediterraneo, più aumentano le interdipendenze tra porti e fra aree.



Nel contesto generale assume rilevanza il ruolo del transshipment con valenza di fattore strategico per le Compagnie di navigazione sul piano dell'organizzazione dei propri servizi, ottica della riduzione dei costi, da una parte, e di allargamento dei bacini di utenza, dall'altra. Certamente la localizzazione di un porto di transshipment rappresenta una grande opportunità di sviluppo d'area economica.

Per la sua posizione geografica e la dotazione dei porti, non solo di transshipment, l'Italia rappresenta idealmente il più importante mercato di O/D delle merci del bacino Mediterraneo, ma a questo non corrispondono altrettanti efficienti collegamenti stradali e ferroviari con il territorio.

Uno studio effettuato nel Gennaio del 2001 dal Ministero dei trasporti e della navigazione, ha riportato le differenze infrastrutturali tra le regioni italiane e europee classificate secondo il sistema Nuts (Nomenclatura delle Unità Territoriali per scopi Statistici), e ha evidenziato che la Sicilia, in materia di trasporti, soffre un notevole divario nei confronti delle altre.

Corridoi transeuropei programmati

Nel 2001, in occasione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea, si è ravveduta l'opportunità, alla luce dello stato di avanzamento del processo realizzativo delle reti TEN e dei corridoi eurasiatici, redigere un Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti della nuova Europa, che operativamente ha inizio nel 2002.

Il Gruppo di Alto Livello per la rete di trasporto transeuropea (TEN-T) ha ricevuto quindi mandato di valutare i progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto fino al 2020 in base alle proposte formulate dagli Stati Membri e dai Paesi in via di adesione.

La lista dei progetti prioritari individuata comprende unicamente le infrastrutture di maggior rilevanza per il traffico internazionale, tenuto conto degli obiettivi generali di coesione del continente europeo, dell'equilibrio tra i modi di trasporto, dell'interoperabilità e della riduzione delle strozzature. E' inoltre stata eseguita una valutazione di "come ciascun progetto soddisfi agli obiettivi di politica europea in materia di trasporto, del valore aggiunto per la Comunità e della natura sostenibile dei suoi finanziamenti fino al 2020".

Tale piano è stato presentato nel Consiglio informale dei Ministri svoltosi a Napoli il 4 e 5 luglio 2003, durante il semestre di presidenza italiana dell'Unione Europea.

Il 1° ottobre 2003 la Commissione ha preso visione della proposta Van Miert condividendo, tra l'altro, oltre alla maggior parte della proposta legata agli interventi del nuovo Master Plan dell'Unione Europea allargata a 25 Stati, anche quattro proposte sostanziali che il documento conteneva:

- la possibilità di aumentare la percentuale (oggi del 10%) per la copertura finanziaria degli itinerari della rete TEN;
- la disponibilità della BEI di garantire fino al 75% il servizio del debito e allungare fino a 35 anni l'arco temporale dell'indebitamento;
- la identificazione di un coordinatore del corridoio, un vero soggetto responsabile del corridoio stesso;
- la dichiarazione di interesse europeo delle proposte, definita in modo da responsabilizzare gli Stati a fare e a fare in tempi certi, con l'adeguata priorità, gli interventi scelti.

La Commissione, nella seduta del 1° ottobre 2003 ha ritenuto opportuno identificare un unico elenco, all'interno del quale sono stati confermati:

- il corridoio 5;
- il corridoio 1 (Berlino - Palermo), cioè non più articolato in due segmenti Berlino - Napoli e Napoli - Palermo, comprensivo del Ponte;
- il corridoio Genova - Rotterdam (il vero ponte fra i due mari: il Mare Mediterraneo ed il Mare del Nord);
- l'autostrada del Mare del sistema occidentale del Mediterraneo;
- l'autostrada del mare del sistema orientale del Mediterraneo.

Delle 21 opere la Commissione nella seduta sopra richiamata del 1° ottobre 2003 ha identificato 17 opere, tra le quali 4 riguardano direttamente il nostro Paese.



Le 4 opere sono:

- Asse Lione – Budapest
- Asse Berlino – Palermo (comprensivo del ponte sullo Stretto di Messina)
- Asse Genova – Rotterdam
- Il sistema delle autostrade del mare nel Mediterraneo

La Commissione Trasporti del Parlamento Europeo ha votato il documento con una serie di emendamenti e con il reinserimento del Corridoio n. 8.

Il 5 dicembre 2003 i Ministri europei dei Trasporti hanno dato il via libera definitivo alla lista di 29 grandi progetti infrastrutturali (cui si è aggiunto l'asse Senna – Shelda) selezionati dalla Commissione europea sulla base del lavoro svolto dal gruppo Van Mieri.

L'Italia è ben rappresentata nelle nuove mappe dei TENs essendo percorsa:

- dall'asse ferroviario n. 1 "Berlino-Palermo" (prevedendo il potenziamento del tunnel del Brennero);

- dal "Corridoio V" che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);

- da un terzo grande asse ferroviario che connette il porto di Genova con quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018); di tale asse il CIPE ha già approvato il progetto del segmento ferroviario Genova – Novara – Sempione; inoltre, i porti italiani beneficeranno, di due "autostrade del mare" quella dell'area occidentale e quella dell'area orientale del Mediterraneo.

Nella seduta dell'11 marzo 2004 del Parlamento europeo è stato reinserito il progetto relativo al Corridoio n. 8.

Con la risoluzione legislativa del Parlamento Europeo del 30 marzo 2004 è stato consentito un aumento dal 10 al 20% del sostegno comunitario alle Reti Transeuropee

Piano delle Autostrade del mare

Il 15 febbraio 2002 e' stato costituito a Livorno un gruppo di esperti, il cui mandato era di esaminare i problemi che fino ad ora hanno impedito lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio e delle autostrade del mare, e formulare indicazioni operative sulle azioni da intraprendere per dare concretezza progettuale allo sviluppo del sistema intermodale con valorizzazione della modalità marittima.

Obiettivo del lavoro e' stato quello da una parte di rafforzare il concetto dello sviluppo sostenibile per decongestionare le strade europee, superando le barriere geografiche (Alpi e Pirenei) e riducendo di fatto l'impatto ambientale ed il consumo energetico, e dall'altra di realizzare con le autostrade del mare il prolungamento naturale delle infrastrutture terrestri ed inserirsi nelle grandi reti transeuropee dei trasporti.

Le attività svolte, culminate nella sottoscrizione di una dichiarazione congiunta e accompagnata da un documento tecnico, hanno consentito di identificare puntualmente non solo le strozzature e le criticità del sistema trasportistico nell'area del Mediterraneo, ma anche le misure da adottare, sia sul piano infrastrutturale (porti) che su quello gestionale-operativo, per favorire lo sviluppo, a livello nazionale o fra le regioni interessate dei cinque Paesi, di collegamenti marittimi che possano adeguatamente inserirsi, con carattere di sostenibilità, nella catena intermodale.

In tal senso l'incremento dell'uso della modalità marittima deve diventare elemento strategico di una politica dei trasporti ecologicamente sostenibile, capace anche di incrementare la coesione territoriale fra i Paesi dell'Unione Europea.

In ambito italiano, per Autostrade del Mare si possono intendere i servizi in combinato strada-mare di merci, alternativi ad un percorso tutto strada, effettuati con navi Ro-Ro tra porti nazionali (ma anche tra porti europei), in grado di assicurare frequenza, velocità, regolarità nelle partenze (giorni e orari) e fluidità nei collegamenti con l'entroterra.

Il sistema italiano di Autostrade del Mare ha dimostrato una spiccata tendenza alla crescita: in un confronto percentuale tra il 1999 e il 2003, sia in relazione al numero dei viaggi sia dei metri lineari offerti (lo spazio a bordo delle navi è venduto - appunto - in metri lineari), si nota una crescita pari rispettivamente all'84% e al 109%.



Considerata l'attuale operatività delle Autostrade del Mare italiane si deve sottolineare come, ai fini dello sfruttamento integrale delle loro potenzialità, una loro decontestualizzazione dalla logica nazionale sia di fondamentale importanza.

Le Autostrade del Mare (termine adottato anche a livello comunitario come Motorways of the Sea anche se con un significato non del tutto coincidente) nel contesto italiano rappresentano già un sistema.

Se inserite nel quadro dei trasporti (non solo marittimi) europei possono far svolgere all'Italia quel ruolo di cerniera tra Occidente e Oriente, tra Europa e Mediterraneo.

PROGRAMMAZIONE E PLANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE

Il piano generale dei trasporti (PGTL)

La legge 30 del 1998 ha previsto l'approvazione di un nuovo Piano Generale dei Trasporti, in luogo del semplice aggiornamento triennale (inizialmente previsto dalla legge 245/84) a cui provvedeva il CIPE con lo scopo di coordinare l'esercizio delle funzioni e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome.

La elaborazione del nuovo PGT è stata effettuata dal Ministro dei Trasporti, di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente, nell'ottobre 2000 e dopo l'approvazione da parte del CIPE è stato adottato dal Consiglio dei Ministri con deliberazione del 2 marzo 2001.

Al nuovo piano fa esplicito riferimento il DPEF 2001 - 2004 che gli affida il compito di definire le linee prioritarie di intervento nel settore della mobilità al fine di:

- realizzare un progressivo riequilibrio modale;
- valorizzare le potenzialità delle nuove tecnologie;
- realizzare il miglioramento del sistema della mobilità nelle grandi aree urbane

Il primo Piano generale dei trasporti, previsto dalla legge 15 giugno 1984, n. 245 e approvato mediante il D.P.C.M. del 10.4.1986, costituisce il primo tentativo di approccio globale al governo del sistema dei trasporti. Il Piano individuava le azioni finalizzate alla costruzione ed alla funzionalità dell'offerta: corridoi plurimodali, sistemi strutturali (valichi, porti, aeroporti, interporti), sistemi organizzativi, l'urbano.

I corridoi plurimodali - assi infrastrutturali e vie di collegamento stradali, ferroviarie, aeree, marittime, idroviarie ed in condotta - consentono il collegamento funzionale di determinate aree del Paese.

Esso si pone come quadro di riferimento di un insieme di interventi finalizzati a rafforzare e migliorare la qualità della vita a partire da una analisi negativa del settore attraverso l'introduzione di indirizzi che conducono verso uno sviluppo della logistica - Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) - per il quale si desume la necessità di un collegamento delle infrastrutture, in una logica di sistema a rete della mobilità (intermodalità).

Soprattutto il PGT facilita le condizioni per la realizzazione degli interventi snellendo le procedure di approvazione introducendo, ad esempio, la Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare e conducendo all'adozione della Valutazione Ambientale Strategica per la valutazione della conformità con la normativa europea.

Il PGT determina quindi gli indirizzi e, soprattutto, detta le linee guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti che costituiscono uno strumento prescrittivo.

Il nuovo Piano Generale Dei Trasporti, presentato nel Gennaio 2001, ipotizza per le infrastrutture di trasporto un ruolo di motori di sviluppo locale, a condizione che gli interventi siano costruiti non solo sulla base di obiettivi macroterritoriali, inseriti quindi in uno scenario nazionale ed europeo, ma anche in funzione di una maggiore integrazione rispetto alle reti della mobilità attraverso le iniziative di sviluppo e promozione dei contesti locali. Gli indirizzi riguardano principalmente l'incentivazione della produttività del sistema, il contenimento dei consumi energetici, la massimizzazione della redditività degli investimenti nella rete infrastrutturale. Gli obiettivi di contenuto specifico riguardano i programmi e gli investimenti nelle infrastrutture di interesse nazionale.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, il PGT individua le priorità degli interventi a sostegno delle autostrade del mare.

Le autostrade del mare, così come definite dal DM 30 giugno 2000, riguardano il solo trasporto merci a corto raggio attuato attraverso navi Ro-Ro, nell'ambito italiano (cabotaggio) ed internazionale (continentale e da/verso il Mediterraneo - short sea shipping).

Conseguentemente le risorse finalizzate alla realizzazione delle cosiddette autostrade del mare, in senso tecnico, escludono sia il trasporto passeggeri, sia il trasporto merci effettuato su lunghe distanze e di tipo non point to point. Le infrastrutture portuali dedicate esclusivamente alla movimentazione delle merci e al trasporto su lunghe distanze sono dunque escluse dal progetto delle autostrade del mare mentre rientrano nella programmazione finalizzata allo sviluppo della portualità e della intermodalità.

Il trasporto point to point attuato attraverso navi Ro-Ro (Roll on - Roll off), lungo i corridoi tirrenico e adriatico, risponde all'esigenza di riequilibrio modale dei traffici per ridurre il costo generalizzato del trasporto attraverso una graduale diminuzione del peso della strada.

Tutto ciò mostra una grande aspettativa in direzione di uno sviluppo dei traffici Ro-Ro ma occorre sfruttare meglio le sinergie e le strategie politiche per il settore in modo da evitare sprechi di risorse, cattivi investimenti e aspettative disattese. Il PGTL rileva che mentre da un lato la crescita del trasporto passeggeri e di quello merci sono complementari ad uno sviluppo del traffico marittimo e alla strategia di riequilibrio modale dell'intero comparto, dall'altro è necessario agevolare la tendenza alla specializzazione, per far sì che la portualità italiana esprima a fondo la sua vocazione nei vari mercati.

Il mercato di container marittimi finalizzato ai traffici ferroviari risente fortemente delle strategie degli operatori del settore, che dispongono spesso di propri piazzali e banchine. Per realizzare la massima integrazione intermodale con la strada e la ferrovia occorre rafforzare le aree destinate agli interporti e le piattaforme logistiche situate in prossimità dei porti o lungo le direttrici di collegamento con la rete ferroviaria o autostradale.

Le esigenze del traffico di cabotaggio inoltre sono diverse da quelle del traffico "sea shipping" perché la specializzazione (passeggeri o merci e/o per categoria merceologica) del porto richiede infrastrutture adeguate (strade, interporto, città), ed una maggiore integrazione con la pianificazione urbana (Piano regolatore, PUM, PRUSST), per evitare possibili congestioni.

Valori d'eccellenza nel trasporto marittimo di container sono stati raggiunti a Gioia Tauro, dove il traffico non è generato dall'entroterra - ma anche a Genova, Livorno, La Spezia, Salerno, dove invece il traffico container coinvolge maggiormente l'intermodalità di corto raggio e il trasporto marittimo che ne deriva è prevalentemente di cabotaggio.

Anche per il cabotaggio passeggeri, infine, la specializzazione, in virtù del minore congestionamento delle aree in prossimità del porto, potrebbe consentire ottimi risultati di riequilibrio modale, riducendo il peso della strada.

Gli studi più accreditati sul futuro dei traffici containerizzati ipotizzano il raggiungimento di una quota media del transshipment sui traffici totali pari al 25% nel 2005.

Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Il PGT si propone lo sviluppo di un sistema infrastrutturale che superi le carenze di quello attuale, tra i cui elementi di criticità sono evidenziati i seguenti fattori che risultano indicativi anche ai sensi del sistema infrastrutturale di questa parte del territorio :

- presenza di fenomeni di congestione;
- fragilità del sistema in seguito ad eventi accidentali;
- eccessivi carichi sull'ambiente;
- elevata incidentalità stradale.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e individuare le aree di crisi di tale sistema, viene definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti attuale SNIT rappresentato dall'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale.

Per la definizione dello SNIT attuale sono state individuate le infrastrutture che già oggi consentono servizi merci e viaggiatori tra le diverse regioni e con gli altri Paesi, oltre quelle esistenti che potenzialmente possono consentire tali collegamenti a seguito della attivazione di nuovi servizi e a limitati interventi di adeguamento e riqualificazione delle infrastrutture stesse. Lo

SNIT attuale, evolverà verso uno SNIT futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati dal PGT e dagli approfondimenti che seguiranno. Le componenti dello SNIT sono classificate in nodi ed archi. Sono nodi dello SNIT i grandi nodi infrastrutturali, intesi come elementi di collegamento reciproco tra le infrastrutture di trasporto di livello nazionale ed elemento di collegamento tra queste e le reti locali; i valichi alpini di maggiore rilevanza; i porti di interesse internazionale e nazionale; gli aeroporti con traffici rilevanti sulle relazioni nazionali e internazionali; i centri merci con traffici rilevanti sulle relazioni nazionali e internazionali. Sono archi dello SNIT le infrastrutture di trasporto lineari che assicurano i collegamenti tra i nodi: gli assi stradali autostradali, ferroviari e idroviari.

La rete SNIT è composta dai seguenti assi principali:

- direttrici longitudinali (dorsale, adriatica e tirrenica);
- trasversali che collegano le direttrici longitudinali;
- trasversale est-ovest, a servizio della pianura padana ed interconnessa alle aree metropolitane di Torino, Milano, area diffusa veneta;
- direttrici di accesso dai valichi alpini; direttrici di accesso Sud;
- porti sede di autorità portuale.

La rete ferroviaria dello SNIT attuale si collega a quella internazionale attraverso 9 valichi alpini che assicurano la continuità delle reti TEN e dei corridoi paneuropei - I valichi risultano così suddivisi per paese confinante: Francia (Ventimiglia, Bardonecchia - traforo del Frejus); Svizzera (Domodossola - traforo del Sempione, Luino, Como); Austria (Brennero, Tarvisio); Slovenia (Gorizia, Trieste Villa Opicina) - e 3 porti Palermo, Catania e Messina.

Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Marittimo (APO)

L'Accordo di Programma Quadro costituisce lo strumento con il quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, le Autorità portuali di Palermo, Catania e Messina e l'Ufficio Genio Civile OO.MM. di Palermo, concordati gli obiettivi attivano azioni per una effettiva realizzazione degli interventi previsti.

L'APO per il trasporto marittimo, sottoscritto il 5/11/2001, è finalizzato a realizzare il potenziamento delle infrastrutture portuali nella Regione Siciliana, cosa che costituisce elemento indispensabile per accrescere la competitività del sistema produttivo regionale e contribuisce al riequilibrio territoriale.

Tale obiettivo è perseguito mediante l'attuazione del programma di interventi su di una serie di infrastrutture portuali ricadenti nella Regione Siciliana.

Tali interventi sono - attraverso tale APO - schedate e contengono informazioni relative alla tipologia dell'intervento previsto

Le "schede intervento" sono inserite nell'applicazione informatica di cui alla Delibera CIPE n. 44 del 25 maggio 2000, sottoscritte dai firmatari ed allegate allo stesso APO.

Programma di attuazione dell'Accordo: elenco degli interventi e costi: **omissis**

La finalità di tale Accordo di programma quadro è - quindi - l'accelerazione e la qualificazione del processo di sviluppo territoriale, sviluppo che deve essere perseguito attraverso una più stretta cooperazione tra Governo e Regione e che preveda un programma individuato come un complesso unitario cui assicurare una programmazione e una realizzazione coordinata e funzionale.

Per la realizzazione di tali interventi l'Accordo prevede - inoltre - una stretta e opportuna collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

La copertura finanziaria dell'intero programma per il valore complessivo di 1.175,111 miliardi di lire (606,894 milioni di euro) è assicurata per una parte con risorse afferenti al Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) 2000 - 2006. I sottoscrittori dell'Accordo si impegnano, ciascuno per le rispettive competenze e mediante gli strumenti della finanza di progetto, a reperire e rendere disponibile per l'attuazione del programma, la quota di co-finanziamento privato prevista dai relativi Complementi di programmazione o da specifiche convenzioni.



PROGRAMMAZIONE E PLANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE

Piano Regionale dei Trasporti e della mobilità – Piano Direttore

La Regione Siciliana non ha approvato un PRT, ma l'Assessore per il Turismo, per le Comunicazioni e per i Trasporti ha adottato, con Decreto Assessoriale, il "Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità - Piano Direttore".

Esso, al pari del PRT, costituisce lo strumento programmatico - regionale - finalizzato ad:

- *orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana;*
- *perseguire gli obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti;*
- *a realizzare una organica e bene articolata rete di trasporti pubblici Locali che, con criteri di gestione economica*

Le linee e le proposte del Piano Direttore – "Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia" - recepiscono gli indirizzi di politica dei trasporti già formulati dagli Organi di governo della Regione e sono correlate allo scenario nazionale così come delineato nel Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL) del gennaio 2001, approvato con delibera del Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 ed a quello Comunitario (Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006), nonché allo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, al Programma Operativo Nazionale 2000-2006 ed al Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006.

La pianificazione strategica si articola in un Piano Direttore, in Piani Attuativi e Studi di Fattibilità dei sistemi di trasporto, caratterizzati da un sempre maggiore livello di dettaglio, riferendosi lo studio di fattibilità ad opere specifiche indicate nei Piani prima enunciati.

Il Piano Direttore, individua le scelte "macro" individuate per il riassetto dei trasporti regionali, di valenza istituzionale, gestionale e infrastrutturale, e prevede gli indirizzi generali per la pianificazione dei servizi di trasporto di competenza degli enti locali, al fine di garantire il coordinamento con i livelli di pianificazione e programmazione infraregionale (Piani Provinciali e di Bacino, Piani Comunali, Piani Urbani di Mobilità, ecc.)

I Piani Attuativi contengono le scelte di dettaglio, affrontando i temi specifici di ogni modalità di trasporto, nel rispetto delle scelte generali, integrabili secondo la logica di "processo", già formulata nel Piano Direttore.

Il Piano Direttore è dimensionato sulla base delle effettive risorse finanziarie pubbliche attivabili sia per la realizzazione di infrastrutture che per la gestione della mobilità locale.

Gli indirizzi strategici del Piano Direttore e la sua azione attuativa, si ispirano ai seguenti principi di riferimento:

- *Collegamenti interni ed esterni.*

Funzione strategica di base riveste l'intermodalità dei sistemi di trasporto al fine di ottimizzare i collegamenti interni ed esterni dell'Isola e razionalizzare la spesa pubblica.

Ciò riguarda il trasporto delle merci e delle persone con specifico riferimento anche al trasporto pubblico locale, per il quale sono da recepire i più attuali orientamenti per il passaggio dal sistema concessionale a quello dei contratti di servizio, improntati a principi di economicità, efficienza ed efficacia;

- *Ambiente e sicurezza.*

I problemi dell'ambiente e della sicurezza sono ritenuti prioritari sia a livello infrastrutturale che organizzativo. Per i primi si evidenzia l'importanza, non solo della Valutazione dell'Impatto Ambientale per le opere infrastrutturali, ma anche delle conseguenze derivanti dall'accessibilità e sull'uso del territorio.

L'aspetto ambientale ricorre in modo significativo anche nelle scelte modali con specifico riferimento alle aree urbane e metropolitane, per le quali viene preferito il sistema con minori emissioni nocive.



La sicurezza di tutti i sistemi di trasporto deve essere considerata nei riflessi sia sulle priorità di intervento nel sistema infrastrutturale, che nel sistema tecnico-gestionale di tutti i modi di trasporto.

Gli obiettivi che occorrerà prioritariamente perseguire per il superamento delle criticità che in atto penalizzano il sistema trasportistico in Sicilia, coerenti con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, vengono qui di seguito sintetizzati:

- favorire il collegamento veloce EST-OVEST di passeggeri e merci sia su ferro che su gomma;
- favorire un sistema di interconnessione NORD-SUD;
- favorire nelle aree metropolitane la realizzazione di sistemi di trasporto leggero su ferro, radialmente, dalla periferia verso il centro e servire le aree urbane con reti di bus non impattanti a livello ambientale, sviluppando altresì la mobilità ciclistica mediante sistemi combinati (treno+bici, bus+bici, metro+bici, ecc);
- favorire nei centri urbani il riequilibrio del trasporto pubblico su gomma con quello privato, riqualificando le risorse finanziarie;
- favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, sviluppando l'idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo le diverse vocazioni locali;
- favorire la costituzione di basi logistiche dei porti per l'interscambio mare-mare per aumentare la competitività nel Mediterraneo;
- favorire la realizzazione di approdi crocieristici nei porti realizzando collegamenti con gli aeroporti e strutture logistiche integrate con il territorio terminale;
- favorire una progettualità preparatoria alla realizzazione del collegamento stabile dello stretto di Messina.

Gli obiettivi suddetti sono finalizzati al miglioramento dei livelli di accessibilità sia nel campo del trasporto delle persone che in quello delle merci, pur con livelli di servizio diversificati ai fini di:

- minimizzare il costo generalizzato della mobilità;
- favorire la sostenibilità ambientale dei trasporti, e correlativamente scegliere un sistema di trasporto articolato nelle diverse modalità al fine di ridurre i livelli di inquinamento chimico e acustico, nel rispetto delle determinazioni della conferenza di Kyoto;
- accrescere il livello sicurezza dei sistemi di trasporto, incentivando l'ammodernamento e l'innovazione tecnologica;
- proteggere il patrimonio archeologico, monumentale e storico pervenendo alla conservazione ed alla riqualificazione del territorio, valorizzando percorsi e strade vicinali ed interpoderali, sedimi, caselli, stazioni ferroviarie con valore storico-ambientale a forte caratterizzazione del paesaggio siciliano;
- garantire la coerenza con gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e piani di sviluppo socio-economico;
- garantire la coerenza con le esigenze di protezione civile, tenuto conto dei problemi di sismicità del territorio siciliano e della sua elevata vulnerabilità idrogeologica e di dissesto, anche in relazione al dissennato uso dello stesso (edificazione, disboscamento, escavazione dei torrenti, ecc.);
- favorire il riequilibrio territoriale attraverso le comunicazioni infraregionali, l'accessibilità delle aree interne con le aree metropolitane;
- favorire il riequilibrio modale anche attraverso l'integrazione dei diversi vettori, nell'ottica della economicità dei servizi e della compatibilità ambientale, particolarmente nelle aree urbane;
- migliorare le comunicazioni extraregionali con il potenziamento dei poli di interscambio, dei servizi di attraversamento dello Stretto di Messina, del trasporto aereo e, più in generale, attraverso l'inserzione nei corridoi plurimodali previsti a livello nazionale ed euromediterraneo;
- favorire nei centri urbani e metropolitani il riequilibrio fra trasporto privato e trasporto pubblico, anche attraverso la realizzazione di sistemi di trasporto in sede propria.

Il Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica nella sua interezza sarà - allora - costituito dal Piano Direttore e dai Piani Attuativi relativi al trasporto stradale, al trasporto ferroviario, al



trasporto aereo, al trasporto marittimo, al trasporto merci e della logistica ed al trasporto pubblico locale, conferendo al PRTL la configurazione di "progetto di sistema dei trasporti e della mobilità in Sicilia", nell'ambito del quale ogni singolo documento, una volta predisposto e condiviso, avrà una propria validità individuale in quanto espressione di un quadro generale consolidato, ovvero il Piano Direttore.

Piano attuativo delle quattro modalità di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo, aereo
Dati gli obiettivi quindi, attraverso i risultati emersi dall'analisi compiuta per la redazione degli Accordi di Programma Quadro, la Regione ha individuato una serie di interventi infrastrutturali nelle quattro modalità di trasporto (strade, ferrovie, porti e aeroporti) ritenuti di assoluta priorità. Tali progetti, sono rivolti al recupero dell'efficienza di base del sistema regionale dei trasporti e risultano compatibili con le previsioni di intervento previste nell'ambito del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, nonché nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche previste nella delibera CIPE del 221/12/2001 in attuazione della legge 443 del 21/12/2001 (Legge Obiettivo).

Il sistema portuale

Gli interventi individuati tendono al potenziamento delle infrastrutture portuali e dei nodi di interscambio, elevandone qualità, efficienza e sicurezza per la crescita del trasporto intermodale, con particolare riferimento al cabotaggio.

La realizzazione del progetto delle Autostrade del Mare in modo coerente con la visione di sistema in cui nel PGTL viene inquadrata l'attività del trasporto marittimo di cabotaggio, significa individuare le condizioni per cui infrastrutture e servizi, fra loro coordinati, possono accrescere l'efficacia e la capacità competitiva, al fine di rendere il trasporto combinato strada-mare una opzione alternativa e/o integrativa delle altre modalità di trasporto.

Le direttrici più significative interessanti la Sicilia sono individuate, nell'ambito del Mare Tirreno, nei collegamenti con la Liguria, la Toscana, il Lazio e la Campania, e sul versante adriatico nel collegamento con Veneto/Emilia Romagna.

Gli interventi, con caratteristiche di priorità, si riferiscono a porti regionali di 2° cat. e classi 2° e 3°, ed ai porti delle isole minori, con particolare riguardo alle infrastrutture a mare, alle infrastrutture retro-portuali riguardanti la realizzazione di piattaforme logistiche, alle infrastrutture in ambito portuale per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti provenienti da navi.

I criteri di selezione degli interventi previsti dal PRT fanno riferimento:

- alla capacità di incidere sulla funzionalità dell'infrastruttura;
- al miglioramento della sicurezza;
- al grado di integrazione delle opere con altri interventi del sistema;
- ai tempi di realizzazione dell'opera.

In connessione con interventi degli altri settori, quelli relativi al sistema portuale facilitano l'integrazione tra impianti portuali e sistemi di trasporto terrestre, migliorando le caratteristiche di accessibilità degli stessi.

Ulteriori interventi sul sistema portuale dovranno essere individuati tramite un Progetto per il potenziamento del sistema portuale, il cui finanziamento viene previsto nell'APQ Porti.

Gli interventi che riguardano i porti sono stati raggruppati in:

- interventi sui porti di interesse nazionale: porti sede di autorità portuali (Palermo, Messina, Catania e Augusta) appartenenti al sistema SNIT;
- porti di 2° categoria, 1° Classe (Porto Empedocle e Trapani);
- interventi sui porti di interesse regionale.

Interventi sui porti SNIT e porti nazionali

Lo studio del Ministero delle Infrastrutture sui collegamenti Sicilia-Continente ha evidenziato la necessità di potenziare il sistema portuale siciliano, in particolare le strutture relative ai traffici commerciali di tipo Roll On-Roll Off, sia nell'ipotesi di realizzazione di un collegamento stabile che nell'ipotesi di razionalizzazione e potenziamento del sistema attuale di traghettamento attraverso lo Stretto.



La modalità di trasporto Ro-Ro mostra un trend di crescita che negli ultimi anni risulta più che raddoppiato (circa il 110%) e conquista quote di mercato crescenti; il miglioramento delle caratteristiche dei trasporti marittimi (in termini di velocità, comfoti e sicurezza di viaggio) con la conseguente riduzione del costo di trasporto connesso, il crescente interesse degli operatori nazionali ed esteri per il trasporto combinato multimodale, le politiche nazionali di riequilibrio modale dei trasporti (oggi fortemente sbilanciati a favore del tutto strada) sono i fattori principali che hanno portato in primo piano la necessità di potenziare il sistema portuale siciliano, al fine di promuovere le autostrade del mare previste dal PGTL.

Le scelte relative al collegamento di attraversamento dello Stretto possono influire solo in modo marginale sull'evoluzione del trasporto combinato strada/nave, differendo o anticipando l'orizzonte temporale di saturazione del sistema.

La metodologia per l'individuazione degli interventi ha tenuto conto, del potenziamento delle funzioni passeggeri, di quelle industriali e di quelle commerciali con unità di carico, nonché della necessità di connessione con la rete stradale principale e la rete ferroviaria.

Piano Attuativo del trasporto delle merci e della logistica

I Piani Attuativi rappresentano il secondo livello della "pianificazione strategica" e contengono le scelte di dettaglio sulle singole modalità di trasporto nel rispetto delle scelte generali, integrabili secondo la logica di "processo" formulata dal Piano Direttore.

Essi contengono l'elenco degli interventi attuativi, distinti nelle seguenti classi tipologiche:

- interventi infrastrutturali lineari;
- interventi infrastrutturali lineari;
- interventi gestionali e organizzativi;
- interventi istituzionali.

Interventi infrastrutturali lineari

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi adeguamento delle sagome ferroviarie agli standard di riferimento per gli itinerari nazionali ed internazionali ("freeways") ed in particolare:

- per gli assi Catania-Messina e Palermo-Messina, adeguamento alle
- sagome ferroviarie europee PC 80;

per i restanti assi ferroviari, verifica complessiva e prima classificazione delle sagome, compreso l'esame di alcuni punti singolari lungo le linee di collegamento per Gela ed Agrigento, analizzando i costi di intervento (ad esempio rilevamento automatico computerizzato a raggio laser).

Interventi infrastrutturali puntuali

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi infrastrutturali puntuali di interesse nazionale, europeo ed intercontinentale; sono compresi gli interventi sui porti previsti dagli strumenti di pianificazione e di finanziamento prima richiamati per il trasporto marittimo:

- completamento dell'Interporto di Catania;
- realizzazione dell'Interporto di Termini Imerese;
- realizzazione degli Autoporti/Piattaforme Logistiche;
- realizzazione di Piattaforme Logistiche per la distribuzione urbana, da
- definire nell'ambito dei piani locali.

Interventi gestionali ed organizzativi

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- sistema integrato per rilievo, monitoraggio, previsione a breve e medio termine ed informazione relativamente al traffico sulle autostrade siciliane.
- di attraversamento dello Stretto di Messina, nei Porti ed Interporti della Regione;
- misure integrate per ridurre i rischi connessi al trasporto delle merci pericolose;
- misure integrate per la filiera agro-alimentare con particolare attenzione al
- sistema del freddo e della velocità;
- misure integrate per la filiera turistica di approvvigionamento con particolare attenzione alle aree ad accessibilità debole;
- misure integrate per i servizi a supporto dei sistemi intermodali.



Interventi istituzionali

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- istituzione di sistemi portuali integrati (SPI):

Sistema Portuale Occidentale, costituito dai principali porti commerciali situati sulla costa della Sicilia Occidentale e Sud Occidentale basato su Palermo, Termini Imerese ed eventualmente Trapani;

Sistema Portuale Orientale, comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa Orientale e Sud Orientale dell'Isola basato su Catania ed Augusta;

Sistema Portuale dello Stretto, costituito dai principali porti situati nell'area di influenza dello Stretto di Messina basato su Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La realizzazione e gli obiettivi di tale sistema devono essere verificati insieme alla Regione Calabria ed alle Autorità Nazionali (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, etc.).

- *Verifica nell'ambito di uno studio di fattibilità la realizzazione di un Sistema Portuale Meridionale comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa meridionale dell'Isola basato su Porto Empedocle e istituzione di un Centro Regionale di Ricerche e Formazione Superiore sui Trasporti e la Logistica.*

Interventi infrastrutturali lineari

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- *adeguamento delle sagome ferroviarie agli standard di riferimento per gli itinerari nazionali ed internazionali ("freeways") ed in particolare:*

- *studio di fattibilità e progettazione definitiva per gli assi Catania-Messina e Palermo-Messina, per l'adeguamento alle sagome ferroviarie europee PC 80;*

- *verifica complessiva e prima classificazione delle sagome per i restanti assi ferroviari (ad esempio rilevamento automatico computerizzato a raggio laser);*

- *studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecutiva del raddoppio ferroviario Catania Centrale - Catania Acquicella;*

- *studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecutiva dell'"Asse della Logistica Occidentale" costituito dal collegamento stradale tra gli agglomerati industriali di Lercara Friadi e Termini Imerese (collegamento tra la SS 189 e la A 19);*

- *studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecutiva dell'"Asse della Logistica Orientale" costituito dalle seguenti tratte funzionali:*

- *collegamento dal Porto di Catania all'Interporto di Catania (raccordo diretto Asse dei Servizi - Porto di Catania, svincolo tangenziale di Catania/Asse dei Servizi/Interporto di Catania);*

- *tratta di collegamento dall'Interporto di Catania ai Mercati Agro-Alimentari Sicilia (MAAS) (due carreggiate direzionali ed una multimodale proprietaria);*

- *tratta di collegamento dai Mercati Agro-Alimentari Sicilia (MAAS) all'area di Sviluppo Industriale di Caltagirone (integrazione e potenziamento SS 417).*

Interventi infrastrutturali puntuali

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- *completamento dell'Interporto di Catania;*

- *studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecutiva dell'Interporto di Termini Imerese ed inizio lavori;*

- *studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecutiva degli Autoporti/Piattaforme Logistiche ed inizio lavori in uno dei siti;*

- *studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecutiva e realizzazione di un progetto pilota di Piattaforma Logistica per la Distribuzione Urbana delle merci.*

Interventi gestionali ed organizzativi

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- *implementazione di tecnologie telematiche e di controllo per il monitoraggio e la previsione del traffico stradale merci di attraversamento dello Stretto di Messina mediante la realizzazione di un sistema integrato per il rilievo, monitoraggio, previsione a breve e medio termine ed*



informazione relativamente al traffico sulle autostrade siciliane, di attraversamento dello Stretto di Messina, nei Porti ed Interporti della Regione;

- studio di settore relativo alla movimentazione delle merci pericolose nel territorio regionale e relativa analisi dei rischi lungo i percorsi; tale studio sarà propedeutico alla definizione di specifiche misure adottabili dall'amministrazione regionale per mitigare i rischi connessi al trasporto di tali tipologie di merci. Parte delle misure possono essere attivate entro il 2006;

- studio di settore relativo alla filiera agroalimentare con particolare attenzione al sistema del freddo e della velocità;

- studio di settore relativo alla filiera turistica di approvvigionamento con particolare attenzione alle aree ad accessibilità debole;

- misure integrate per i servizi a supporto dei sistemi intermodali (pilotaggio, promiscuità doganali).

Interventi istituzionali

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- Attivazione di consorzi dei sistemi portuali integrati (SPI):

Sistema Portuale Occidentale, costituito dai principali porti commerciali situati sulla costa della Sicilia Occidentale e Sud Occidentale basato su Palermo, Termini Imerese ed eventualmente Trapani;

Sistema Portuale Orientale, comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa Orientale e Sud Orientale dell'Isola basato su Catania e Augusta.

Sistema Portuale dello Stretto, costituito dai principali porti situati nell'area di influenza dello Stretto di Messina basato su Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La realizzazione e gli obiettivi di tale Sistema devono essere verificati insieme alla Regione Calabria ed alle Autorità Nazionali (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, etc.);

- Studi di fattibilità di:

Sistema Portuale Meridionale comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa meridionale dell'Isola basato su Porto Empedocle.

- Attuazione di Corsi Istruzione Formazione Tecnico Superiore e di un Master.

Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico Regione Siciliana

Con Decreto Assessoriale n. 298/41 del 4/7/00 (S.O. alla G.U.R.S. n° 54 del 21/7/00) viene adottato il "Piano Straordinario per l'Assetto Idrogeologico" e con esso vengono individuate le aree del territorio regionale soggette a rischio, e cioè:

- "molto elevato"

per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, comprese la possibile perdita di vite umane, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, distribuzione delle attività socio-economiche,

- "elevato"

per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale.

Il PAI costituisce nei fatti - quindi - il primo strumento operativo, di pianificazione e di programmazione, concepito al fine del recupero della integrità di un territorio difficile perché in realtà poco conosciuto.

Esso ha valore di piano territoriale di settore e rappresenta uno strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione mediante il quale l'Assessorato al Territorio e all'Ambiente pianifica e programma le azioni e le norme d'uso finalizzate alla salvaguardia delle popolazioni e degli insediamenti, delle infrastrutture e del suolo. Gli obiettivi del Piano sono:

- la conservazione e la difesa del suolo da tutti i fattori negativi di natura fisica ed antropica;
- il mantenimento e la restituzione, per i corpi idrici, delle caratteristiche qualitative richieste per gli usi programmati;



- la tutela delle risorse idriche e la loro e la loro razionale utilizzazione;
- la tutela degli ecosistemi, con particolare riferimento alle zone d'interesse naturale, generale e paesaggistico;

La Regione ha individuato obiettivi specifici da perseguire nel breve e medio periodo per preservare e valorizzare la risorsa suolo intesa come "risorsa limitata" alla quale è assegnata la funzione di infrastruttura portante di carattere strategico.

Contestualmente alla definizione dei Piani Straordinari di Bacino, così come definiti dalle modifiche alla legge 267/98 apportate con successiva legge 226/99, la Regione Siciliana ha proceduto alla raccolta delle proposte di interventi urgenti di cui ai relativi programmi previsti dall'art. 1 comma 2 del D.L. 180/98, da sottoporre alla scelta del Comitato dei Ministri.

Il territorio siciliano è suddiviso in 57 bacini idrografici principali, alcuni dei quali, ulteriormente distinti in sottobacini di 1° ordine. Tale suddivisione è, in linea generale, quella del Censimento dei Corpi Idrici contenuto nel Piano Regionale di Risanamento delle Acque della Regione Siciliana.

Le delimitazioni, al di là dei confini amministrativi tengono conto di aree dimensionalmente congrue e soprattutto omogenee dal punto di vista delle caratteristiche geomorfologiche ed ambientali. All'interno dell'ambito del Bacino della Regione Calabria ricadono anche due bacini di competenza interregionale: il bacino dei fiumi Lao e Noce - L.R. N.34/96 e il bacino del fiume Sinni - L.R. N.34/96.

Il territorio di riferimento di Augusta ricade all'interno del 51 BACINO IDROGRAFICO PRINCIPALE, ma non si rilevano situazioni a rischio idrogeologico o frana.

L'elaborazione del Piano definisce un sistema di prevenzione che - per tutto il territorio Regionale, Provincia per Provincia - tende a salvaguardare le naturali aree di esondazione dei corsi d'acqua e ad evitare modificazioni idrogeologiche e geologiche.

L'attività conoscitiva ha interessato tutti i corsi d'acqua della Sicilia. Il monitoraggio e il censimento di tali risultati hanno costituito la banca dati generale su cui è stato elaborato il Piano.

PROGRAMMAZIONE E PLANIFICAZIONE A LIVELLO COMUNALE

Strumenti di pianificazione comunale

Le opere di completamento del Porto di Augusta in oggetto, interessa il Comune di Augusta, appartenente all'ambito amministrativo della Provincia di Siracusa.

Di seguito vengono riepilogate le destinazioni d'uso previste dal Piano Regolatore Generale, in prossimità dell'area interessata dal progetto.

C'è da segnalare che, essendo l'area in oggetto e la tipologia del progetto relativa a un Porto, tale area è governata da un più preciso e particolareggiato strumento urbanistico costituito dal Piano Regolatore Portuale.

Piano Regolatore Generale di Augusta

Tutto il territorio di Augusta è soggetto ai vincoli e alle prescrizioni indicate nel P.R.G. Comunale e nelle Norme Tecniche di Attuazione così come adottato con Delibera n° 14 e 15 del C.C. del 18/9/72 e 25/9/72 e approvato con Decreto Assessoriale n° 171/75.

Il Territorio comunale è suddiviso in zone omogenee che vanno dalla lettera A alla lettera F, e in zone speciali nelle quali ricadono le aree portuali, militari, ferroviarie, aree di rispetto, aree archeologiche e il verde pubblico non attrezzato.

L'area interessata dall'intervento in oggetto ricade interamente all'interno della zonizzazione speciale delle aree portuali,

per le quali, con l'art. 30 si legge:

"Le zone contraddistinte nelle tavole di piano come "Aree Portuali" sono zone la cui realizzazione è demandata agli organi specifici di pianificazione settoriale.

L'edificazione in esse sarà pertanto regolata dalle norme che quegli organo dettano." e delle aree militari,

per le quali, con l'art. 31 si legge:

"Sono zone vincolate per la difesa nazionale dagli organi specifici. In esse pertanto l'edificazione sarà regolata da quegli organi(...)."



La zona omogenea di riferimento è la D, sottozona D/1 e D/2,

Industrie del Piano ASI:

"Le sottozone individuate nelle tavole di piano con il simbolo letterale D72 sono aree già individuate e vincolate dal Piano di Sviluppo Industriale. Per esse valgono le norme approvate dal Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno in sede della relativa legislazione settoriale e quelle specifiche del P.R.I. dell'area industriale del Siracusano (Piano ASI) approvato con DPRS in data 29/9/1973."

Piano Regolatore Porto di Augusta

Il Piano Regolatore del Porto di Augusta disciplina le aree ricadenti nell'ambito del Porto Megarese di proprietà del Consorzio ASI di Siracusa.

Con la tav. 2 il Piano costituisce una proposta di variante al Piano Regolatore vigente in adeguamento al voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. n° 421 del 18/7/80.

Con questa variante vengono regolamentati gli interventi definiti di 2° fase, relativi alla banchina commerciale, e di 3° fase, relativi alla banchina container oggetto del presente Studio.

IL REGIME VINCOLISTICO

Sito Natura 2000 "Saline di Augusta"

Il SIC "Saline di Augusta" (Codice Natura 2000: ITA090014) è ubicato in Provincia di Siracusa, nel territorio del comune di Augusta.

Il SIC in esame occupa una superficie di 52,00 ha. in un'area caratterizzata dalla presenza di aree umide salmastre.

Confina a nord con la S.S. N. 193, ad est con l'abitato di Augusta, a sud con il Mar Ionio (specchio marino del Porto commerciale di Augusta) e ad ovest con l'ambito terrestre dell'area portuale di Augusta.

Il centro del Sito è localizzato dalle seguenti coordinate:

Longitudine: E 15°12'7"

Latitudine: 37°14'19"

Il territorio interessato dal SIC si trova alla quota del livello del mare.

COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E DI PLANIFICAZIONE

La coerenza tra il progetto di completamento del Porto di Augusta - 3° fase - e gli strumenti più o meno recenti relativi al territorio della Provincia di Siracusa, il Piano Regolatore di Porto di Augusta e il PRG comunale, è un obiettivo sovrapponibile a quel patrimonio di principi e di soluzioni individuate dagli studi e dai piani strategici - pianificazione di settore - di più grande scala (PGT e PRT, Legge Obiettivo e -Accordo di Programma Quadro) e in questo Studio analizzati.

Dall'analisi condotta è emersa - infatti - una programmazione urbanistica che a partire dalla presenza di risorse di alto valore ambientale costruisce lo strumento per la razionalizzazione degli elementi e dei legami esistenti.

Inoltre, da questo studio emerge che la sostenibilità dell'intervento in oggetto risiede innanzi tutto nella risoluzione dei problemi ambientali e trasportistici di scala non solo regionale, ma addirittura nazionale e internazionale.

L'intermodalità

Il 12 settembre 2001, con la presentazione del Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" (COM [2001] 370 def. - non pubblicato sulla GU) la Commissione europea ha offerto il primo contributo concreto alla strategia di sviluppo sostenibile adottata dal Consiglio europeo di Göteborg nel giugno del 2001, riconoscendo che conciliare trasporti e protezione dell'ambiente va considerata una priorità a livello europeo.

Quello proposto è un vero e proprio piano d'azione, volto a migliorare il livello delle prestazioni dei trasporti europei in termini di qualità e di grado di sicurezza: la Commissione intende fare in

modo che la sicurezza sia in ogni occasione considerata un aspetto prioritario, in modo da garantire ai cittadini europei il più elevato grado possibile di sicurezza in ogni settore dei trasporti (strada, cielo, acqua), grazie ad un'adeguata normativa corredata da un sistema severo di controllo e di sanzioni.

In estrema sintesi il Libro bianco si pone, fondamentalmente, tre obiettivi:

- contrastare l'inesorabile crescita della domanda di trasporto;
- slegare progressivamente l'aumento della domanda di mobilità dalla crescita economica, così da ridurre le pressioni sull'ambiente e la congestione delle reti di trasporto pur salvaguardando la competitività economica dell'Unione europea;
- assicurare che le modalità di trasporto meno utilizzate giochino un ruolo significativamente più rilevante.

Nei settori del **trasporto marittimo e fluviale** obiettivo della Commissione è sviluppare le infrastrutture, semplificare il quadro regolamentare ed creare delle vere "autostrade del mare". Il contesto di riferimento vede, rispetto all'inizio degli anni 1980, una perdita da parte dell'Unione Europea del 40% dei marittimi (tale cifra è destinata ad aumentare). In compenso il trasporto marittimo rappresenta il 70% del totale degli scambi tra la Comunità ed il resto del mondo. Nei porti europei transitano ogni anno circa 3 miliardi di tonnellate di merci.

Proprio per favorire questa alternativa e sostenibile modalità di trasporto delle merci e a partire dal sottoutilizzo verificato in questo settore nel quale il ruolo della Sicilia e dell'Italia tutta - data l'estensione lineare delle sue coste - può risultare strategica.

Tuttavia, una verifica avviata nel settembre del 2004 dalla Corte dei Conti sul progetto Europeo delle Autostrade del Mare, ha concluso che i risultati raggiunti con la realizzazione delle infrastrutture portuali, peraltro ancora in corso e lontane dal completamento, sono modesti a distanza di un'oltre un quinquennio dall'emanazione della legge 413 del 1998. In effetti, le opere portate a termine dalle varie Autorità portuali sono ancora insufficienti al fabbisogno indicato all'origine.

- L'opera del completamento del Porto di Augusta rientra nel quadro di riassetto intermodale del trasporto merci nel Mediterraneo, e realizza il duplice obiettivo di costruire un tassello nel mosaico sia del processo che porta a una effettiva intermodalità dei trasporti e sia nella promozione della Sicilia come Piattaforma Logistica del Mediterraneo.

La compatibilità urbanistica

10.2.1 La pianificazione di settore

Dall'analisi degli strumenti di programmazione e pianificazione di livello nazionale e regionale è emersa una sostanziale coerenza con l'intervento proposto.

Anzi, confrontando il PGT, il PRT, la Legge Obiettivo e infine l'Intesa Generale Quadro - APQ - (cfr. paragrafi relativi), si deduce che i lavori relativi al completamento del Porto di Augusta in oggetto risultano in assoluta coerenza con quanto previsto e auspicato da quella ricca quanto articolata pianificazione di settore.

Il progetto, infatti, realizza un tassello importante nel settore sud-orientale della Sicilia di smistamento delle merci all'interno del Mediterraneo.

Parallelamente, alla scala vasta l'intervento si inserisce all'interno di una rete infrastrutturale che, attraverso i corridoi intermodali transeuropei potenzia il sistema intermodale e plurimodale - strada-ferrovia-mare - sistema che si distribuisce verso l'interno attraverso centri di interscambio (così come individuati e potenziati dal PRT) allo scopo di creare le condizioni oggettive per la razionalizzazione del trasporto.

E' evidente che il progetto pur inserendosi in un contesto extra-regionale deve essere supportato da una efficiente rete stradale e ferroviaria che possa essere messa a sistema con la rete transeuropea proprio attraverso le strutture portuali.

10.2.2 La pianificazione territoriale

Le indicazioni desunte dagli strumenti di programmazione e di vincolo dell'area (Piano di Bacino, Piano Territoriale Paesistico Regionale, DD.M. di istituzione dei vincoli storico-archeologici, PRG del Porto e PRG comunale) ci restituiscono un territorio ricco di qualità ambientali, dotato di un equilibrio sensibile alle trasformazioni e ci mettono a disposizione gli strumenti e le regole

- *realizzazione di circa 181.000,00 mq di piazzali con pavimentazione per rinviocontainers*
- *realizzazione di tutti gli impianti (rete idrica, antincendio, elettrica, fognaria per la completa operatività portuale);*
- *Recinzione delle aree portuali.*

I sistemi e le tecniche usate sono state già ampiamente collaudate nei vari Lotti precedenti, soprattutto la banchina su pali la quale mantiene lo stesso schema strutturale pur rielaborata e dimensionata per i nuovi carichi che dovrà sopportare.

Di seguito verranno descritte, puntualmente, le caratteristiche tecniche di ogni singolo intervento.

Caratteristiche tecniche degli interventi

11.2.1 Realizzazione di ml 1.220,00 di banchinamenti a giorno su palificata

La banchina di cui trattasi è costituita da file di 4 pali Ø 1.500 posti ad interasse di 6,00 m. a formare una maglia per impalcato di m. 24,00 x m. 24,00 con sottostante scarpata rivestita di scogliera, avente la prevalente funzione di antirisacca. L'impalcato è costituito da elementi prefabbricati aventi funzione di cassaforma per i successivi getti da eseguirsi in opera che conferiscono monoliticità alla struttura finale. Le file di pali estreme costituiscono anche la fondazione della via di corsa della gru.

Il sovraccarico accidentale previsto è pari a 8,00 t/m². Tale schema strutturale corrisponde alla soluzione adottata per la banchina a giorno del I° e II° lotto del Porto Commerciale.

Nei calcoli di dimensionamento eseguiti si distingue una sola tratta con sovraccarico accidentale ammissibile $q = 8,00 \text{ t/m}^2$

Per quanto riguarda le normative adottate, per le strutture in c.a. si è fatto riferimento alla normativa vigente ed in particolare alla legge n. 1086 del 5/11/1971 ed alle norme tecniche emanate con D.M. del 14/02/1992 e D.M. del 09/01/1996.

Inoltre, poiché il Comune di Augusta è stato classificato come zona sismica di 2^a categoria si è proceduto alla verifica delle strutture applicando alle stesse le azioni previste dalla normativa vigente (legge 02/02/1974 n° 64, D.M. del 19/6/1984, D.M. del 24/01/1986 e D.M. del 16/01/1996).

Infine si è tenuto presente quanto previsto dal D.M. 21/1/1981 e successive modifiche ed integrazioni, relativo alle norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, esecuzione e collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione. La tipologia strutturale adottata è del tutto simile a quella già impiegata nei lotti precedenti.

La scogliera presente, realizzata con massi di 1a categoria, ha la funzione di protezione del nucleo delle aree di colmata dall'azione erosiva generata dal moto delle eliche dei mezzi navali in manovra, contribuendo altresì alla eliminazione degli eventuali fenomeni di risacca.

La struttura orizzontale prefabbricata è costituita da cappelloni in cemento armato poggianti su idonei pulvini che hanno la duplice funzione di contenimento del getto dell'impalcato e strutturale nei confronti dei carichi esercizio. Il medesimo getto in corrispondenza dei pali e con idonea armatura costituisce le travi trasversali e longitudinali di collegamento, dimensionate come travi continue su più appoggi consentendo un carico di esercizio di 8.000 Kg/m². A completamento dell'impalcato, il progetto esecutivo prevede l'inserimento lato mare di una trave di bordo prefabbricata predisposta per alloggiare gli arredi di banchina (bitte d'ormeggio, golfari, scale alla marinara, rotaie, gru, parabordi). La banchina a giorno viene realizzata parte con elementi prefabbricati (trave di bordo lato mare, cappelloni e tavelle), e parte con elementi gettati in opera (pali, pulvini e travi di collegamento pali), la struttura finale dell'impalcato si ottiene mediante un getto di calcestruzzo fino a costituire uno spessore totale di soletta di 49 cm.

11.2.1.1 Realizzazione di pali di diametro 1500 mm fino a quota - 39,50 metri

Ciò avviene tramite il posizionamento del tubo forma che viene fatto penetrare nell'argilla (vedi Foto 1), si procede tramite l'aspirazione dell'acqua presente dentro il tubo forma con l'ausilio di pompe, dopo lo svuotamento, tramite carotatrice si effettua il foro fino a raggiungere la profondità di metri -39,50, dopo avere effettuato il foro viene calata e posizionata all'interno del tubo forma la



camicia in lamiera di ferro dello spessore di 5 mm (vedi foto 2) di spessore pari a mm. 5. che resterà a protezione del palo dal contatto con l'acqua.

Dopo avere posizionato in asse, mediante l'ausilio di strumenti, la lamiera, si procede calando all'interno della stessa l'armatura del palo (vedi Foto 3), che dovrà essere costituita da acciaio Fe B44K ad aderenza migliorata, avendo particolare cura di distanziarla dalla lamiera in modo da rispettare un copriferro pari a 39 mm., quindi si può procedere ad eseguire il getto del cemento 32,5 R con rapporto 350 Kg per metro cubo di calcestruzzo e con un rapporto c/a pari a 0,45, (vedi Foto 4), il getto dovrà avvenire senza soluzione di continuità e avendo cura di effettuare una vibratura al fine di evitare vuoti che potrebbero verificarsi data la lunghezza del palo.

11.2.1.2 Realizzazione nella testa del palo di pulvini posizionamento cappelloni prefabbricati

Dopo avere eseguito il getto dei pali si procede con la realizzazione, nella testa di ogni palo, del pulvino avente dimensione 2.00 x 2.00 x 0.50 m (vedi Foto 4 - 5)

11.2.1.3 Posizionamento elementi prefabbricati cappelloni e trave di bordo lato mare

Dopo la realizzazione del pulvino si può procedere al posizionamento dei cappelloni, delle tavole di chiusura tra i pulvini e delle travi di bordo lato mare che nel frattempo sono state realizzate in prefabbricazione all'interno dell'impianto di cantiere. (vedi Foto 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11)

11.2.1.4 Realizzazione delle travi di collegamento dei pali e dell'armatura della soletta del banchinamento

Dopo avere posizionato gli elementi prefabbricati si procede al posizionamento delle armature delle travi e della soletta superiore del banchinamento, e prima di procedere al getto finale si dovranno posizionare ed ancorare all'armatura i pozzetti prefabbricati per i punti di consegna dell'allaccio idrico, le opere di arredo della banchina, bitte e parabordi di gomma.

Infine si può procedere al getto finale che renderà il complesso come un elemento unico dal punto di vista strutturale. (vedi Foto 12 - 13 - 14)

11.2.2 Realizzazione di circa 181.000 mq pavimentazione per movimentazione containers

Le pavimentazioni previste ed oggetto delle successive analisi sono di tipo rigido, poggianti su pacchetti di fondazione di spessore diversi, in funzione delle capacità resistenti del rilevato d'appoggio con un valore minimo di CBR pari a 7.

Il progetto di una pavimentazione è basato sul principio di mantenimento di un adeguato livello di servizio della stessa per tutta la propria vita utile di esercizio. In termini di performance strutturali, la perdita dell'adeguato livello di servizio di pavimentazioni destinate alla sosta ed alla movimentazione di "carichi pesanti" (pavimentazioni portuali ed aeroportuali) è causata dal raggiungimento di elevate tensioni verticali di compressione sul terreno di sottofondo, o eccessive tensioni orizzontali all'interno degli "strati strutturali".

In virtù di quanto suddetto, il calcolo, e le successive verifiche, sono svolti nel rispetto del metodo delle tensioni ammissibili, inteso come stima delle massime tensioni verticali di compressione sullo strato di sottofondo e massima tensione di trazione all'intradosso della lastra di cls, e conseguente valutazione entità coefficiente di sicurezza, assicurando nel contempo una adeguata capacità portante dello strato di sottofondo (valore di CBR minimo di 7, vedi specifiche tecniche materiali sovrastruttura).

11.2.3 Realizzazione Impianti rete idrica, antincendio, elettrica, smaltimento acque bianche

L'intervento prevede la esecuzione di tutti gli impianti (rete idrica, antincendio, elettrica, smaltimento acque bianche) e le attrezzature necessarie per la completa operatività portuale nonché la realizzazione delle recinzioni a protezione delle aree portuali, di seguito si descrivono sommariamente gli impianti per i quali si rimanda agli elaborati IM di progetto ed alle relazioni specialistiche

11.2.3.1 Rete idrica

L'impianto idrico è stato progettato per fornire acqua potabile a:

- aree stoccaggio containers;
- molo e banchine (presa da 1" situata in pozzetto);

La presa avviene nel collettore municipale ubicato all'esterno del porto.

Il collettore a servizio delle utenze sopra descritte è in acciaio al carbonio galvanizzato con sovrappessore di corrosione di 1/16" bitumato esternamente.



I collettori sono dimensionati in funzione del tipo e del numero di utenze, nonché delle contemporaneità per area e globale; in particolare, per quanto riguarda le utenze su banchina/molo, è stata considerata la contemporaneità di n. 4 utenze.

Sarà opportuno, per quanto si è anche detto relativamente all'impianto antincendio, interrompere la continuità tra il tratto interrato e quello fuori terra mediante giunto dielettrico. La distribuzione idrica in banchina è realizzata mediante un rubinetto a sfere da 1" con attacco rapido. E' stata infine prevista una valvola di intercettazione a monte di ciascun attacco rapido allo scopo di poterne garantire l'esclusione dalla rete per gli eventuali interventi di manutenzione.

La verifica dell'impianto idrico è stata fatta con la formula di resistenza Gauckler- Strickler dalla quale risulta che ogni nodo della rete ha una pressione superiore ai 35 metri.

11.2.3.2 Rete antincendio

L'impianto prevede la realizzazione della rete antincendio a servizio dei piazzali e delle banchine del Porto commerciale di Augusta in grado di proteggere tutte le zone esterne (banchine, molo, aree di stoccaggio containers, ecc.). Il sistema è stato dimensionato in base ai seguenti criteri:

a) il numero massimo di lance UNI 70 contemporaneamente in funzione sarà pari a 6 con una portata erogata di 5 litri al secondo;

b) tenendo conto di quanto detto al precedente punto e della portata erogata da ciascuna lancia, la portata della pompa antincendio è pari a 30 litri/sec. con prevalenza tale da assicurare alla lancia più distante una pressione pari a 4 kg/cmq;

c) al fine di assicurare una riserva d'acqua antincendio sufficiente per due ore di funzionamento è stato previsto un serbatoio di accumulo. Ciò consente di avere disponibile acqua antincendio indipendentemente dal sistema di captazione acqua mare e da sua eventuali "failure".

La rete è del tipo chiuso con tubazioni in acciaio al carbonio con sovra spessore di corrosione 1/4" esternamente bitumato. Al fine di assicurare il massimo della sicurezza ed affidabilità, è stata prevista la possibilità di sezionare, mediante valvole di intercettazione opportunamente posizionate, quei tratti della rete che presentassero "failure", assicurando al tempo stesso il servizio al resto del complesso. Sono state previste due pompe, di cui una di riserva ad asse orizzontale del tipo auto adescante. La portata delle pompe è sufficiente ad alimentare sei lance contemporaneamente oltre che a consentire il riempimento del serbatoio di accumulo in un tempo ragionevole. Verrà realizzato un serbatoio di accumulo di capacità 350 mc., indipendente da quello realizzato nei lotti precedenti e tale da garantire l'alimentazione per più di due ore di funzionamento della pompa antincendio. Il serbatoio è del tipo a vasca interrato. Inoltre verrà posta in opera in apposito locale una pompa di pressurizzazione con la funzione di mantenere il sistema in pressione, sopperendo a piccole eventuali perdite con una portata massima pari al funzionamento di una sola lancia. Per quanto detto tale pompa sarà sempre in marcia. Verranno poste in opera, inoltre, due pompe, una con motore elettrico, l'altra con motore diesel, con funzione di emergenza.

11.2.3.3 Rete elettrica

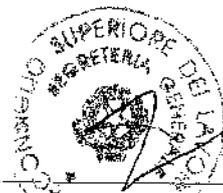
L'impianto ha le stesse caratteristiche di quello realizzato nei lotti precedenti.

La necessità di alimentare nuovi carichi posti a distanza considerevole rispetto alle due cabine S/S1, S/S2 e S/S3 e le limitate capacità di ampliamento dei quadri di BT esistenti ha motivato la scelta di prevedere l'installazione di una nuova cabina (S/S4) in posizione baricentrale rispetto alla nuova zona da servire (piazzale, prese piazzuole, prese nautiche, illuminazione stradale, torri faro ecc.).

Per la realizzazione di tale cabina si è adottata la stessa tipologia di realizzazione (struttura prefabbricata) simile a quella usata per la S/S1, S/S2, S/S3.

La progettazione dei nuovi impianti elettrici, è stata prevista nel rispetto dell'impianto esistente ed in modo tale da garantire la totale compatibilità di quanto è già in funzione con tutto ciò che verrà realizzato in futuro.

Gli impianti elettrici in progetto sono stati concepiti nel pieno rispetto degli attuali standard normativi e qualitativi.



Per quanto riguarda le torri faro in progetto, si è ritenuto opportuno usare degli apparecchi di illuminazione con distribuzione asimmetrica del flusso luminoso per ottimizzare i risultati illuminotecnici in termini di efficienza e di confort.

E' stato previsto l'impiego di torrifaro di moderna concezione, del tipo a corona mobile, che facilitano la manutenzione dei proiettori, limitando i tempi di intervento ed aumentando notevolmente la sicurezza, in quanto la manutenzione e/o la riparazione, viene fatta a terra e non in testa alla torre.

Si è tenuto conto delle imprescindibili necessità di protezione dell'ambiente, prevedendo l'impiego di prodotti e tecnologie rigorosamente rispondenti non solo alle normative vigenti, ma anche ai requisiti di minore impatto ambientale possibile.

La cabina S/S4 sarà alimentata da una linea MT proveniente dalla cabina S/S3. L'interruttore automatico posto sul lato MT sarà del tipo a Esafloruro di Zolfo (SFe) con tensione nominale 20KV, tensione di riferimento per l'isolamento 24KV, corrente nominale 630 A, potere di interruzione 16KA e potere di chiusura 48KA.

Tutti i quadri, sia MT che BT saranno realizzati in conformità alle norme CEI 17.6 e 17.13. Per l'illuminazione dei piazzali è stato previsto per ogni torre faro n° 15 proiettori da 1000W (accensione normale) con lampade al sodio alta pressione e n° 8 proiettori da 400W (emergenza) con lampade al sodio alta pressione con possibilità di riaccensione immediata in caso di mancanza di tensione ed intervento del gruppo di emergenza. L'illuminazione media a terra (> 50 lux) è stata verificata su tutta l'area del piazzale interessata dalle operazioni di carico e scarico merci, ovvero nell'area tipo rettangolare di dimensioni 260 x 500 metri indicata nella relativa tavola. La scelta delle torrifaro 30 mt. fuori terra a corona mobile è stata dettata da problemi tecnici e manutentivi, in quanto per la manutenzione e controllo normale dei 23 proiettori installati su ogni torrefaro, il personale addetto può operare direttamente a terra, abbassando la corona porta proiettori. Data la caratteristica dei proiettori da 1000W con lampade a vapore di sodio AP che per mancanza e/o abbassamento di tensione si disinnescano, con tempi di riaccensione abbastanza lunghi, sono stati inseriti, per problemi di sicurezza nel piazzale, le lampade da 400W a vapore di sodio a riaccensione immediata. La distribuzione elettrica avverrà tramite linee in media tensione saranno realizzate con cavi del tipo RG7H10R/32 e quelle in bassa con il tipo FG70R 0,6/1kV, esse saranno disposte in cavidotti costituiti da tubi in PVC pesante Ø110 mm annegati nel calcestruzzo ed interrati a 0,8 m di profondità.

Tutte le parti metalliche delle apparecchiature elettriche quali corpi illuminanti, prese, motori, quadretti locali, quadri di distribuzione, ecc., saranno collegate a terra con conduttore di terra di sezione minima eguale a quella di fase fino a 16 mmq. Per sezioni di fase superiori saranno ridotte del 50% purchè non inferiori a 16 mmq e purchè assicurino la protezione delle persone contro i contatti indiretti. Le corde di terra fuori terra saranno protette da tubi in PVC pesante e rivestite in PVC di colore giallo-verde laddove non è richiesta una protezione meccanica. Saranno altresì collegate a terra le masse metalliche di notevoli estensioni quali serbatoi, torri faro, ecc., nonché tutte le tubazioni idriche.

Il sistema di terra sarà unico e realizzato con corda di terra in rame nuda da 50 mmq direttamente interrata ad una profondità di 0,5 m. Le verifiche di terra saranno effettuate attraverso appositi pozzetti ispezionabili.

11.2.3.4 Rete smaltimento acque bianche

La rete di smaltimento delle acque bianche è stata progettata per raccogliere le acque di pioggia con un tempo di ritorno di 5 anni evitando lo scarico a mare del quantitativo inquinato dei residui di movimentazione sui piazzali con vasche di rilancio posizionate in modo da minimizzare gli scavi e quindi la profondità di posa delle condotte.

La rete di smaltimento delle acque piovane è realizzata con tubi di polietilene ad alta densità con diametri variabili tra 400 mm e 800 mm.

E' previsto lungo le linee un pozzetto di raccolta ogni 50 m circa, per queste tubazioni è prevista una pendenza costante dello 0,5%.

E' previsto lungo le linee un pozzetto di raccolta ogni 50 m circa, per queste tubazioni è prevista una pendenza costante dello 0,5%.



11.2.4 Realizzazione di recinzione delle aree portuali;

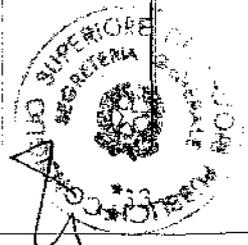
L'intervento prevede in ultimo la realizzazione delle aree portuali da realizzare cioè al fine di renderle sicure ed accessibili solo dall'ingresso principale, Edificio Barriere Entrata - Uscita, in corso di realizzazione.

Sono previste due tipi di recinzione, una che prevede la stessa tipologia di quella in fase di realizzazione nel completamento del secondo lotto e realizzata con paletti in acciaio zingato infissi in un cordolo di fondazione e rete metallica un'altra resa necessaria per l'accestamento delle aree del porto alla collinetta limitrofa, che viene in parte scavata, realizzata, in ottemperanza al parere reso dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA di Siracusa con opere di stabilizzazione del versante tramite sistemi di ingegneria naturalistica, mascherati da filari di vegetazione arborea ed arbustiva selezionata fra quella storicizzata mediterranea;

Qui di seguito si riporta il quadro economico ed il riepilogo delle stime come proposto dall'Autorità Portuale di Augusta:

Quadro Economico progetto generale definitivo

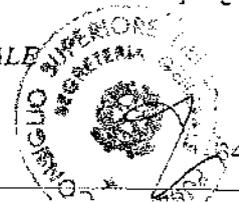
N.R.	Codice	Descrizione	Parziale	Importo	%
	OG	CATEGORIE OPERE GENERALI	€ 53.446.257,71		52,77%
	OG6	ACQUEDOTTI, GASDOTTI, OLEODOTTI, OPERE DI IRRIGAZIONE E DI EVACUAZIONE	(€ 1.106.455,47)		1,09%
	OG7	OPERE MARITTIME E LAVORI DI DRAGAGGIO	(€ 44.807.718,23)		44,24%
	OG10	IMPIANTI PER LA TRASFORMAZIONE ALTA/MEDIA TENSIONE E PER LA DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA IN CORRENTE ALTERNATA E CONTINUA	(€ 1.746.570,40)		1,72%
	OG11	IMPIANTI TECNOLOGICI	(€ 738.763,61)		0,73%
	OG12	OPERE ED IMPIANTI DI BONIFICA E PROTEZIONE AMBIENTALE	(€ 5.046.750,00)		4,98%
	OS	CATEGORIE OPERE SPECIALIZZATE	€ 47.832.569,02		47,23%
	OS21	OPERE STRUTTURALI SPECIALI	(€ 32.951.338,07)		32,54%
	OS22	IMPIANTI DI POTABILIZZAZIONE E DEPURAZIONE	(€ 922.000,00)		0,91%
	OS26	PAVIMENTAZIONI E SOVRASTRUTTURE SPECIALI	(€ 13.959.230,95)		13,78%
	ImpC	Somma	€ 101.278.826,73	€ 101.278.826,73	
1	TA	Totale lavori inclusi gli oneri di sicurezza		€ 101.278.826,73	
2	OS1	Oneri della sicurezza compresi nella stima dei lavori ma non soggetti a ribasso. Vedi computo allegato "Oneri della sicurezza considerati nella stima dei lavori"		€ 2.365.256,87	
3	B	Somme B		€ 800.000,00	
4	B1	Polizza triennale a tutela di Forte			



N.R.	Codice	Descrizione	Parziale	Importo	%
5	B2	Garcia Rilievi, accertamenti e indagini		€ 261.294,32	
6	B3	Campagna archeologica		€ 200.000,00	
7	B4	Imprevisti 5% dei lavori		€ 5.063.947,34	
8	B5	Accantonamento di cui all'articolo 26, comma 4, della Legge 0.5% dei lavori		€ 506.394,13	
9	B6	Spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, nonché al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, assistenza giornaliera e contabilità, al collaudo e agli studi geologici inclusi iva e oneri accessori		€ 16.337.948,90	
10	B7	Spese per il supporto al responsabile del procedimento per validazione progetto		€ 449.905,70	
11	B8	Spese per commissioni giudicatrici e oneri di valutazione di impatto ambientale		€ 168.000,00	
12	B9	Spese per opere artistiche 1.5% dei lavori (rimangono inclusi spe di pubblicità, pubblicazione bando e ogni altro onere sino a conclusione dello realizzazione dell'opera artistica)		€ 1.519.182,40	
13	B10	Spese per verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto		€ 132.826,50	
14	B11	Oneri relativi al premio di incentivazione ex art. 18 109/94 inclusi gli oneri riflessi 2% dei lavori		€ 2.025.576,53	
15	B12	Oneri relativi alle espropriazioni		€ 8.665,93	
16	B13	interventi di compensazione Sic saline e foce del Mulinello in considerazione della messa a disposizione della Regione siciliana di una somma pari o superiore al 2% della somma dei lavori		€ 2.137.250,00	
17	B14	Arrotondamento		€ 187,52	
18	TB	Totale somme a disposizione dell'Amministrazione		€ 29.611.173,27	
19	R	Riepilogo			
20	R1	Totale somme A		€ 101.278.826,73	
21	R2	Somme a disposizione dell'Amministrazione (Somme B)		€ 29.611.173,27	
22	JCO	Prezzo complessivo dell'opera		€ 130.890.000,00	
23					

Per completezza di trattazione, si riporta qui di seguito l'elenco degli elaborati di progetto generale trasmessi:

ELENCO DEGLI ELABORATI DI PROGETTO GENERALE



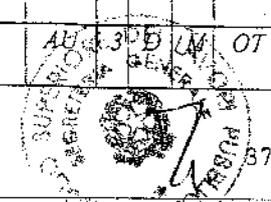
n° progr. Elaborato	Capitolo	Sottocapitolo	Paragrafo	TITOLO ELABORATO	SCALA	Cod. PROGETTO				
ELABORATI GENERALI										
	1	1		Generalità						
000	1	1	0	Elenco elaborati	-	AU	3	D	M	OO
00/a	1	1	0	Pareri e Documentazione	-	AU	3	D	M	OO
001	1	1	1	Tavola di piano regolatore portuale approvato con voto N. 251/86 del consiglio superiore dei lavori pubblici	-	AU	3	D	M	OO
002	1	1	2	Planimetria del porto con le varie fasi di realizzazione	1:2.000	AU	3	D	M	OO
003/a	1	1	3	Relazione generale	-	AU	3	D	M	OO
003/b	1	1	3	Relazione geotecnica generale	-	AU	3	D	M	OO
004/a	1	1	4	Relazione geologica generale	-	AU	3	D	M	OO
004/b	1	1	4	Relazione geologica generale - Allegato A - Prove di laboratorio campagna di sondaggi Germaio 1986	-	AU	3	D	M	OO
005	1	1	5	Capitolato speciale d'appalto	-	AU	3	D	M	OO
006	1	1	6	Elenco prezzi unitari usati per la definizione dei prezzi a corpo	-	AU	3	D	M	OO
007	1	1	7	Analisi prezzi	-	AU	3	D	M	OO
008	1	1	8	Computo metrico	-	AU	3	D	M	OO
009	1	1	9	Riepilogo volumi	-	AU	3	D	M	OO
010	1	1	10	Computo metrico estimativo	-	AU	3	D	M	OO
011	1	1	11	Riepilogo delle stime	-	AU	3	D	M	OO
012	1	1	12	Piano di qualità della sicurezza e stima costi	-	AU	3	D	M	OO
013	1	1	13	Stima incidenza manodopera	-	AU	3	D	M	OO
OPERE MARITTIME										
	2	1		Opere marittime - Banchinamenti						
014/1	2	1	1	Stato di fatto - Planimetria Porto di Augusta con inserimento opere di completamento terza fase - banchina containers	1:10.000	AU	3	D	M	OM
014/2	2	1	1	Stato di fatto - Relazione piano quotato	-	AU	3	D	M	OM
014/3	2	1	1	Stato di fatto - Planimetria piano quotato	1:1.000	AU	3	D	M	OM
015	2	1	2	Planimetria generale con individuazione nuove opere	1:5.000	AU	3	D	M	OM
016	2	1	3	Planimetria dei tracciamenti	1:1.000	AU	3	D	M	OT
017	2	1	4	Planimetria generale con individuazione sezioni rilevato	1:2.000	AU	3	D	M	OT
018/1	2	1	5	Nuove calate - sezione 1	1:500	AU	3	D	M	OT
018/2	2	1	5	Nuove calate - sezione 2	1:500	AU	3	D	M	OT
018/3	2	1	5	Nuove calate - sezione 3	1:500	AU	3	D	M	OT
018/4	2	1	5	Nuove calate - sezione 4	1:500	AU	3	D	M	OT
018/5	2	1	5	Nuove calate - sezione 5	1:500	AU	3	D	M	OT
018/6	2	1	5	Nuove calate - sezione 6	1:500	AU	3	D	M	OT
018/7	2	1	5	Nuove calate - sezione 7	1:500	AU	3	D	M	OT
018/8	2	1	5	Nuove calate - sezione 8	1:500	AU	3	D	M	OT
018/9	2	1	5	Nuove calate - sezione 9	1:500	AU	3	D	M	OT
018/10	2	1	5	Nuove calate - sezione 10	1:500	AU	3	D	M	OT
018/11	2	1	5	Nuove calate - sezione 11	1:500	AU	3	D	M	OT
018/12	2	1	5	Nuove calate - sezione 12	1:500	AU	3	D	M	OT
018/13	2	1	5	Nuove calate - sezione 13	1:500	AU	3	D	M	OT
018/14	2	1	5	Nuove calate - sezione 14	1:500	AU	3	D	M	OT
018/15	2	1	5	Nuove calate - sezione 15	1:500	AU	3	D	M	OT
018/16	2	1	5	Nuove calate - sezione 16	1:500	AU	3	D	M	OT
018/17	2	1	5	Nuove calate - sezione 17	1:500	AU	3	D	M	OT
018/18	2	1	5	Nuove calate - sezione 18	1:500	AU	3	D	M	OT
018/19	2	1	5	Nuove calate - sezione 19	1:500	AU	3	D	M	OT
018/20	2	1	5	Nuove calate - sezione 20	1:500	AU	3	D	M	OT
018/21	2	1	5	Nuove calate - sezione 21	1:500	AU	3	D	M	OT
018/22	2	1	5	Nuove calate - sezione 22	1:500	AU	3	D	M	OT
018/23	2	1	5	Nuove calate - sezione 23	1:500	AU	3	D	M	OT
018/24	2	1	5	Nuove calate - sezione 24	1:500	AU	3	D	M	OT

n° progr. Elaborato	Capitolo	Sottocapitolo	Paragrafo	TITOLO ELABORATO	SCALA	Cod. PROGETTO				
01825	2	1	5	Nuove calate - sezione 25	1:500	AU	3	D	M	OT
01826	2	1	5	Nuove calate - sezione 26	1:500	AU	3	D	M	OT
01827	2	1	5	Nuove calate - sezione 27	1:500	AU	3	D	M	OT
01828	2	1	5	Nuove calate - sezione 28	1:500	AU	3	D	M	OT
01829	2	1	5	Nuove calate - sezione 29	1:500	AU	3	D	M	OT
01830	2	1	5	Nuove calate - sezione 30	1:500	AU	3	D	M	OT
01831	2	1	5	Nuove calate - sezione 31	1:500	AU	3	D	M	OT
01832	2	1	5	Nuove calate - sezione 32	1:500	AU	3	D	M	OT
01833	2	1	5	Nuove calate - sezione 33	1:500	AU	3	D	M	OT
01834	2	1	5	Nuove calate - sezione 34	1:500	AU	3	D	M	OT
01835	2	1	5	Nuove calate - sezione 35	1:500	AU	3	D	M	OT
01836	2	1	5	Nuove calate - sezione 36	1:500	AU	3	D	M	OT
01837	2	1	5	Nuove calate - sezione 37	1:500	AU	3	D	M	OT
01838	2	1	5	Nuove calate - sezione 38	1:500	AU	3	D	M	OT
01839	2	1	5	Nuove calate - sezione 39	1:500	AU	3	D	M	OT
01840	2	1	5	Nuove calate - sezione 40	1:500	AU	3	D	M	OT
01841	2	1	5	Nuove calate - sezione 41	1:500	AU	3	D	M	OT
01842	2	1	5	Nuove calate - sezione 42	1:500	AU	3	D	M	OT
01843	2	1	5	Nuove calate - sezione 43	1:500	AU	3	D	M	OT
01844	2	1	5	Nuove calate - sezione 44	1:500	AU	3	D	M	OT
01845	2	1	5	Nuove calate - sezione 45	1:500	AU	3	D	M	OT
01846	2	1	5	Nuove calate - sezione 46	1:500	AU	3	D	M	OT
01847	2	1	5	Nuove calate - sezione 47	1:500	AU	3	D	M	OT
01848	2	1	5	Nuove calate - sezione 48	1:500	AU	3	D	M	OT
01849	2	1	5	Nuove calate - sezione 49	1:500	AU	3	D	M	OT
01850	2	1	5	Nuove calate - sezione 50	1:500	AU	3	D	M	OT
01851	2	1	5	Nuove calate - sezione 51	1:500	AU	3	D	M	OT
01852	2	1	5	Nuove calate - sezione 52	1:500	AU	3	D	M	OT
01853	2	1	5	Nuove calate - sezione 53	1:500	AU	3	D	M	OT
01854	2	1	5	Nuove calate - sezione 54	1:500	AU	3	D	M	OT
01855	2	1	5	Nuove calate - sezione 55	1:500	AU	3	D	M	OT
01856	2	1	5	Nuove calate - sezione 56	1:500	AU	3	D	M	OT
01857	2	1	5	Nuove calate - sezione 57	1:500	AU	3	D	M	OT
01858	2	1	5	Nuove calate - sezione 58	1:500	AU	3	D	M	OT
01859	2	1	5	Nuove calate - sezione 59	1:500	AU	3	D	M	OT
01860	2	1	5	Nuove calate - sezione 60	1:500	AU	3	D	M	OT
01861	2	1	5	Nuove calate - sezione 61	1:500	AU	3	D	M	OT
01862	2	1	5	Nuove calate - sezione 62	1:500	AU	3	D	M	OT
01863	2	1	5	Nuove calate - sezione 63	1:500	AU	3	D	M	OT
01864	2	1	5	Nuove calate - sezione 64	1:500	AU	3	D	M	OT
01865	2	1	5	Nuove calate - sezione 65	1:500	AU	3	D	M	OT
01866	2	1	5	Nuove calate - sezione 66	1:500	AU	3	D	M	OT
01867	2	1	5	Nuove calate - sezione 67	1:500	AU	3	D	M	OT
01868	2	1	5	Nuove calate - sezione 68	1:500	AU	3	D	M	OT
01869	2	1	5	Nuove calate - sezione 69	1:500	AU	3	D	M	OT
01870	2	1	5	Nuove calate - sezione 70	1:500	AU	3	D	M	OT
01871	2	1	5	Nuove calate - sezione 71	1:500	AU	3	D	M	OT
01872	2	1	5	Nuove calate - sezione 72	1:500	AU	3	D	M	OT
01873	2	1	5	Nuove calate - sezione 73	1:500	AU	3	D	M	OT
01874	2	1	5	Nuove calate - sezione 74	1:500	AU	3	D	M	OT
01875	2	1	5	Nuove calate - sezione 75	1:500	AU	3	D	M	OT
01876	2	1	5	Nuove calate - sezione 76	1:500	AU	3	D	M	OT
01877	2	1	5	Nuove calate - sezione 77	1:500	AU	3	D	M	OT



01878	2	I	5	Nuove calate - sezione 78	1:500	AU	3	D	M	OT
01879	2	I	5	Nuove calate - sezione 79	1:500	AU	3	D	M	OT
01880	2	I	5	Nuove calate - sezione 80	1:500	AU	3	D	M	OT

n° progr. Elaborato	Capitolo	Sottocapitolo	Paragrafo	TITOLO ELABORATO	SCALA	Cod. PROGETTO				
01881	2	I	5	Nuove calate - sezione 81	1:500	AU	3	D	M	OT
01882	2	I	5	Nuove calate - sezione 82	1:500	AU	3	D	M	OT
01883	2	I	5	Nuove calate - sezione 83	1:500	AU	3	D	M	OT
01884	2	I	5	Nuove calate - sezione 84	1:500	AU	3	D	M	OT
01885	2	I	5	Nuove calate - sezione 85	1:500	AU	3	D	M	OT
01886	2	I	5	Nuove calate - sezione 86	1:500	AU	3	D	M	OT
01887	2	I	5	Nuove calate - sezione 87	1:500	AU	3	D	M	OT
019	2	I	6	Planimetria della palificata esistente	Varie	AU	3	D	M	OM
020	2	I	7	Pianta e vista delle nuove calate	1:200	AU	3	D	M	OM
021	2	I	8	Sezione tipo nuove calate	1:50	AU	3	D	M	OM
022/1	2	I	9	Strutture nuove calate - Planimetria generale - Pianta travi - Pianta pulvini - Pianta pali - Particolari	Varie	AU	3	D	M	OM
022/2	2	I	9	Strutture nuove calate - Planimetria generale - Pianta travi - Pianta pulvini - Pianta pali - Particolari	Varie	AU	3	D	M	OM
022/3	2	I	9	Strutture nuove calate - Planimetria generale - Pianta travi - Pianta pulvini - Pianta pali - Particolari	Varie	AU	3	D	M	OM
022/4	2	I	9	Strutture nuove calate - Planimetria generale - Pianta travi - Pianta pulvini - Pianta pali - Particolari	Varie	AU	3	D	M	OM
023/1	2	I	10	Impalcato campo "C" e campo "C2" - pianta e sezioni	Varie	AU	3	D	M	OM
023/2	2	I	10	Impalcato campo "C1" - pianta e sezioni	1:50	AU	3	D	M	OM
024	2	I	11	Pulvini - carpenteria	1:25	AU	3	D	M	OM
025/1	2	I	12	Coppellone tipo "C" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
025/2	2	I	12	Coppellone tipo "Cbis" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
025/3	2	I	12	Coppellone tipo "D" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
025/4	2	I	12	Coppellone tipo "E" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
025/5	2	I	12	Coppellone tipo "F" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
026	2	I	13	Tavella tipo - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
027/1	2	I	14	Trave prefabbricata lato mare - tipo "T6" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
027/2	2	I	14	Trave prefabbricata lato mare - tipo "T6/1" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
027/3	2	I	14	Trave prefabbricata lato mare - tipo "T6/2" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
027/4	2	I	14	Trave prefabbricata lato mare - tipo "T6/3" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
027/5	2	I	14	Trave prefabbricata lato mare - tipo "T6/4" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
027/6	2	I	14	Trave prefabbricata lato mare - tipo "T6/5" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
027/7	2	I	14	Trave prefabbricata lato mare - tipo "T6/6" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
027/8	2	I	14	Trave prefabbricata lato mare - tipo "T6/6Bis" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
027/9	2	I	14	Trave prefabbricata lato mare - tipo "T6/7" - carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
028	2	I	15	Palo carpenteria	Varie	AU	3	D	M	OM
029/1	2	I	16	Particolari arredamento banchina	1:20	AU	3	D	M	OM
029/2	2	I	16	Particolari arredamento banchina	Varie	AU	3	D	M	OM
030	2	I	17	Relazione calcoli strutturali banchinamenti	-	AU	3	D	M	OO
	3			PIAZZALI						
	3	I		Piazzi						
031	3	I	1	Relazione tecnica piazzali	-	AU	3	D	M	OO
032	3	I	2	Planimetria del Porto con individuazione recirzione e pavimentazione	Varie	AU	3	D	M	OT
033	3	I	3	Planimetria di allocazione piastre prefabbricate e getate in opera	1:1.000	AU	3	D	M	OT



034	3	1	4	Particolari costruttivi del pacchetto del piazzale containers	Varie	AU	3	D	M	OT
035	3	1	5	Foto simulazioni	-	AU	3	D	M	OT
	3	2		Opere di contenimento in terra rinforzata						
036/1	3	2	1	Planimetria generale con individuazione sezioni di contenimento in terra rinforzata	Varie	AU	3	D	M	OT
036/2	3	2	1	Profilo opera di contenimento in terra rinforzata	1:200	AU	3	D	M	OT
036/3	3	2	1	Quaderno particolari profilo opera di contenimento in terra rinforzata	1:100	AU	3	D	M	OT
036/4	3	2	1	Sezioni tipo opere di contenimento	Varie	AU	3	D	M	OT
036/5	3	2	1	Sezioni opera di contenimento in terra rinforzata - da sez. 35 a sez. 173	1:200	AU	3	D	M	OT
036/6	3	2	1	Verifica geotecnica delle opere di contenimento in terra rinforzata	-	AU	3	D	M	OT
n° progr. Elaborato	Capitolo	Sottocapitolo	Paragrafo	TITOLO ELABORATO	SCALA	Cod. PROGETTO				
036/7	3	2	1	Planimetria e sezioni interferenza tracciato ferroviario	Varie	AU	3	D	M	OT
	3	3		Opere di mitigazione						
037/1	3	3	1	Barriere fonoassorbenti. Planimetria con ubicazione interventi e particolari costruttivi	Varie	AU	3	D	M	OT
037/2	3	3	1	Opere di monitoraggio dei sedimenti marini. Planimetria con ubicazione dei monitoraggi	1:10.000	AU	3	D	M	OT
037/3	3	3	1	Opere di monitoraggio dell'atmosfera. Planimetria con ubicazione dei monitoraggi	1:10.000	AU	3	D	M	OT
037/4	3	3	1	Opere di monitoraggio del rumore. Planimetria con ubicazione dei monitoraggi	1:10.000	AU	3	D	M	OT
037/5	3	3	1	Sistemazione a verde opere prospicienti l'area di scavo. Planimetria interventi e particolari fotografici delle piante utilizzare.	Varie	AU	3	D	M	OT
037/6	3	3	1	Sistemazione a verde opere prospicienti l'area di scavo. Sezioni interventi	Varie	AU	3	D	M	OT
IMPIANTI ESISTENTI										
	4	1		Impianto elettrico						
038/1	4	1	1	Relazione tecnica impianto elettrico	-	AU	3	D	I	OO
038/2	4	1	1	Relazione di calcolo strutturale torri faro	-	AU	3	D	I	OO
039	4	1	2	Planimetria con ubicazione delle torri faro esistenti e di progetto - Calcolo illuminotecnica grandi aree e puntamento proiettori	Varie	AU	3	D	I	EL
040	4	1	3	Planimetria con rete elettrica esterna e particolari	Varie	AU	3	D	I	EL
041	4	1	4	Planimetria generale impianto di messa a terra	Varie	AU	3	D	I	EL
042	4	1	5	Cabina di trasformazione in progetto S/S4 - Impianto di luci e prese	1:25	AU	3	D	I	EL
043	4	1	6	Cabina di trasformazione in progetto S/S4 - Impianto di terra	1:25	AU	3	D	I	EL
044/1	4	1	7	Cabina di trasformazione in progetto S/S4 - Schema unifilare, funzionali e prospetti fronte quadro	Varie	AU	3	D	I	EL
044/2	4	1	8	Cabina di trasformazione in progetto S/S4 - Schema unifilare, funzionali e prospetti fronte quadro	Varie	AU	3	D	I	EL
	4	2		Impianto antincendio						
045/1	4	2	1	Relazione tecnica della rete di impianto antincendio	-	AU	3	D	I	OO
045/2	4	2	1	Relazione sulle attività soggette al rilascio del CPI di cui al DM 16-02-82	-	AU	3	D	I	OO
046	4	2	2	Rete di erogazione servizio antincendio Piana - Profili - Particolari costruttivi	Varie					AN

047	4	2	3	Vasca di raccolta e sala pompaggio impianto antincendio	1:100	AU	3	D	I	AN
	4	3		Impianto idrico e fognario						
048/ 1	4	3	1	Relazione tecnica impianto idrico e fognario	-	AU	3	D	I	OO
048/ 2	4	3	1	Relazione di calcolo strutturale vasca di pompaggio	-	AU	3	D	I	OO
049	4	3	2	Rete di erogazione acqua potabile Pianta - Profili - Particolari costruttivi	Varie	AU	3	D	I	ID
050	4	3	3	Rete di smaltimento acque bianche Pianta - Particolari costruttivi	Varie	AU	3	D	I	FO
051	4	3	4	Profili rete di smaltimento acque bianche	100/1.000	AU	3	D	I	FO
052	4	3	5	Vasca di raccolta e di sollevamento acque bianche	Varie	AU	3	D	I	FO
053	4	3	6	Pianta, sezioni e particolari costruttivi impianto di prima pioggia	1:50	AU	3	D	I	FO
ESPROPRIO										
054	5	1	1	Relazione tecnica e calcolo indennità di esproprio	-	AU	3	D	I	OO
055	5	1	2	Piano particellare di esproprio	1:2.000	AU	3	D	I	OO

1° Stralcio

Descrizione degli interventi Progetto definitivo I° stralcio funzionale

Il Progetto definitivo del I° stralcio funzionale delle opere su individuate, è stato redatto sulla scorta dell'inserimento delle opere in oggetto all'interno dell'APQ con Codice di intervento TM-AU-02 per un importo pari ad € 25.823.000,00.

Lo stralcio è stato predisposto compatibilmente con i fondi stanziati in modo da realizzare opere funzionali e strettamente connesse con le opere esistenti.

Pertanto è stata data priorità alla realizzazione di gran parte dei piazzali connessi all'esistente e che permetteranno in questa prima fase l'utilizzo connesso alle banchine già esistenti, ampliandone la potenzialità, dotando tali piazzali delle infrastrutture e impianti necessari al loro utilizzo.

Di seguito verranno descritte, puntualmente, le caratteristiche tecniche di ogni singolo intervento funzionale

Caratteristiche tecniche degli interventi

Realizzazione di circa 68.000 mq pavimentazione per movimentazione containers

Le pavimentazioni previste ed oggetto delle successive analisi sono di tipo rigido, poggianti su pacchetti di fondazione di spessore diversi, in funzione delle capacità resistenti del rilevato d'appoggio con un valore minimo di CBR pari a 7.

Il progetto di una pavimentazione è basato sul principio di mantenimento di un adeguato livello di servizio della stessa per tutta la propria vita utile di esercizio. In termini di performance strutturali, la perdita dell'adeguato livello di servizio di pavimentazioni destinate alla sosta ed alla movimentazione di "carichi pesanti" (pavimentazioni portuali ed aeroportuali) è causato dal raggiungimento di elevate tensioni verticali di compressione sul terreno di sottofondo, o eccessive tensioni orizzontali all'interno degli "strati strutturali".

In virtù di quanto suddetto, il calcolo, e le successive verifiche, sono svolti nel rispetto del metodo delle tensioni ammissibili, inteso come stima delle massime tensioni verticali di compressione sullo strato di sottofondo e massima tensione di trazione all'intradosso della lastra di cls, e conseguente valutazione entità coefficiente di sicurezza, assicurando nel contempo una adeguata capacità portante dello strato di sottofondo

Si rimanda agli elaborati Piazz. di progetto.

Realizzazione Impianti rete idrica, antincendio, elettrica, smaltimento acque bianche

L'intervento prevede la esecuzione di tutti gli impianti (rete idrica, antincendio, elettrica, smaltimento acque bianche) e le attrezzature necessarie per la completa operatività portuale nonché la realizzazione delle recinzioni a protezione delle aree portuali, di seguito si descrivono sommariamente gli impianti per i quali si rimanda agli elaborati di progetto ed alle relazioni specialistiche



Rete idrica

L'impianto idrico è stato progettato per fornire acqua potabile a:

- aree stoccaggio containers;
- molo e banchine (presa da 1" situata in pozzetto);

La presa avviene nel collettore municipale ubicato all'esterno del porto.

Il collettore a servizio delle utenze sopra descritte è in acciaio al carbonio galvanizzato con sovrasspessore di corrosione di 1/16" bitumato esternamente.

I collettori sono dimensionati in funzione del tipo e del numero di utenze, nonché delle contemporaneità per area e globale; in particolare, per quanto riguarda le utenze su banchina/molo, è stata considerata la contemporaneità di n. 4 utenze.

Sarà opportuno, per quanto si è anche detto relativamente all'impianto antincendio, interrompere la continuità tra il tratto interrato e quello fuori terra mediante giunto dielettrico. La distribuzione idrica in banchina è realizzata mediante un rubinetto a sfere da 1" con attacco rapido. È stata infine prevista una valvola di intercettazione a monte di ciascun attacco rapido allo scopo di poterne garantire l'esclusione dalla rete per gli eventuali interventi di manutenzione.

La verifica dell'impianto idrico è stata fatta con la formula di resistenza Gauckler- Strickler dalla quale risulta che ogni nodo della rete ha una pressione superiore ai 35 metri.

Rete antincendio

L'impianto prevede la realizzazione della rete antincendio a servizio dei piazzali e delle banchine del Porto commerciale di Augusta in grado di proteggere tutte le zone esterne (banchine, molo, aree di stoccaggio containers, ecc.). Il sistema è stato dimensionato in base ai seguenti criteri:

- a) il numero massimo di lance UNI 70 contemporaneamente in funzione sarà pari a 6 con una portata erogata di 5 litri al secondo;
- b) tenendo conto di quanto detto al precedente punto e della portata erogata da ciascuna lancia, la portata della pompa antincendio è pari a 30 litri/sec. con prevalenza tale da assicurare alla lancia più distante una pressione pari a 4 kg/cmq;
- c) al fine di assicurare una riserva d'acqua antincendio sufficiente per due ore di funzionamento è stato previsto un serbatoio di accumulo. Ciò consente di avere disponibile acqua antincendio indipendentemente dal sistema di captazione acqua mare e da sua eventuali "failure".

La rete è del tipo chiuso con tubazioni in acciaio al carbonio con sovrasspessore di corrosione 1/4" esternamente bitumato. Al fine di assicurare il massimo della sicurezza ed affidabilità, è stata prevista la possibilità di sezionare, mediante valvole di intercettazione opportunamente posizionate, quei tratti della rete che presentassero "failure", assicurando al tempo stesso il servizio al resto del complesso. Sono state previste due pompe, di cui una di riserva ad asse orizzontale del tipo autoadescante. La portata delle pompe è sufficiente ad alimentare sei lance contemporaneamente oltre che a consentire il riempimento del serbatoio di accumulo in un tempo ragionevole. Verrà realizzato un serbatoio di accumulo di capacità 350 mc., indipendente da quello realizzato nei lotti precedenti e tale da garantire l'alimentazione per più di due ore di funzionamento della pompa antincendio. Il serbatoio è del tipo a vasca interrato. Inoltre verrà posta in opera in apposito locale una pompa di pressurizzazione con la funzione di mantenere il sistema in pressione, sopperendo a piccole eventuali perdite con una portata massima pari al funzionamento di una sola lancia. Per quanto detto tale pompa sarà sempre in marcia. Verranno poste in opera, inoltre, due pompe, una con motore elettrico, l'altra con motore diesel, con funzione di emergenza.

Rete elettrica

L'impianto ha le stesse caratteristiche di quello realizzato nei lotti precedenti.

La necessità di alimentare nuovi carichi posti a distanza considerevole rispetto alle due cabine S/S1, S/S2 e S/S3 e le limitate capacità di ampliamento dei quadri di BT esistenti ha motivato la scelta di prevedere l'installazione di una nuova cabina (S/S4) in posizione baricentrale rispetto alla nuova zona da servire (piazzale, prese piazzuole, prese nautiche, illuminazione stradale, torri faro ecc.).

Per la realizzazione di tale cabina si è adottata la stessa tipologia di realizzazione (struttura prefabbricata) simile a quella usata per la S/S1, S/S2, S/S3.



La progettazione dei nuovi impianti elettrici, è stata prevista nel rispetto dell'impianto esistente ed in modo tale da garantire la totale compatibilità di quanto è già in funzione con tutto ciò che verrà realizzato in futuro.

Gli impianti elettrici in progetto sono stati concepiti nel pieno rispetto degli attuali standard normativi e qualitativi.

Per quanto riguarda le torri faro in progetto, si è ritenuto opportuno usare degli apparecchi di illuminazione con distribuzione asimmetrica del flusso luminoso per ottimizzare i risultati illuminotecnici in termini di efficienza e di confort.

È stato previsto l'impiego di torrifaro di moderna concezione, del tipo a corona mobile, che facilitano la manutenzione dei proiettori, limitando i tempi di intervento ed aumentando notevolmente la sicurezza, in quanto la manutenzione e/o la riparazione, viene fatta a terra e non in testa alla torre.

Si è tenuto conto delle imprescindibili necessità di protezione dell'ambiente, prevedendo l'impiego di prodotti e tecnologie rigorosamente rispondenti non solo alle normative vigenti, ma anche ai requisiti di minore impatto ambientale possibile.

La cabina S/S4 sarà alimentata da una linea MT proveniente dalla cabina S/S3. L'interruttore automatico posto sul lato MT sarà del tipo a Esafioruro di Zolfo (SFe) con tensione nominale 20KV, tensione di riferimento per l'isolamento 24KV, corrente nominale 630 A, potere di interruzione 16KA e potere di chiusura 48KA.

Tutti i quadri, sia MT che BT saranno realizzati in conformità alle norme CEI 17.6 e 17.13. Per l'illuminazione dei piazzali è stato previsto per ogni torre faro n° 15 proiettori da 1000W (accensione normale) con lampade al sodio alta pressione e n° 8 proiettori da 400W (emergenza) con lampade al sodio alta pressione con possibilità di riaccensione immediata in caso di mancanza di tensione ed intervento del gruppo di emergenza. L'illuminazione media a terra (> 50 lux) è stata verificata su tutta l'area del piazzale interessata dalle operazioni di carico e scarico merci, ovvero nell'area tipo rettangolare di dimensioni 260 x 500 metri indicata nella relativa tavola. La scelta delle torrifaro 30 mt. fuori terra a corona mobile è stata dettata da problemi tecnici e manutentivi, in quanto per la manutenzione e controllo normale dei 23 proiettori installati su ogni torrefaro, il personale addetto può operare direttamente a terra, abbassando la corona porta proiettori. Data la caratteristica dei proiettori da 1000W con lampade a vapore di sodio AP che per mancanza e/o abbassamento di tensione si disinnescano, con tempi di riaccensione abbastanza lunghi, sono stati inseriti, per problemi di sicurezza nel piazzale, le lampade da 400W a vapore di sodio a riaccensione immediata. La distribuzione elettrica avverrà tramite linee in media tensione saranno realizzate con cavi del tipo RG7H10R/32 e quelle in bassa con il tipo FG70R 0,6/1kV, esse saranno disposte in cavidotti costituiti da tubi in PVC pesante $\varnothing 110$ mm annegati nel calcestruzzo ed interrati a 0,8 m di profondità.

Tutte le parti metalliche delle apparecchiature elettriche quali corpi illuminanti, prese, motori, quadretti locali, quadri di distribuzione, ecc., saranno collegate a terra con conduttore di terra di sezione minima eguale a quella di fase fino a 16 mmq. Per sezioni di fase superiori saranno ridotte del 50% purchè non inferiori a 16 mmq e purchè assicurino la protezione delle persone contro i contatti indiretti. Le corde di terra fuori terra saranno protette da tubi in PVC pesante e rivestite in PVC di colore giallo-verde laddove non è richiesto una protezione meccanica. Saranno altresì collegate a terra le masse metalliche di notevoli estensioni quali serbatoi, torri faro, ecc., nonché tutte le tubazioni idriche.

Il sistema di terra sarà unico e realizzato con corda di terra in rame nuda da 50 mmq direttamente interrata ad una profondità di 0,5 m. Le verifiche di terra saranno effettuate attraverso appositi pozzetti ispezionabili.

Rete smaltimento acque bianche

La rete di smaltimento delle acque bianche è stata progettata per raccogliere le acque di pioggia con un tempo di ritorno di 5 anni evitando lo scarico a mare del quantitativo inquinato dei residui di movimentazione sui piazzali con vasche di rilancio posizionate in modo da minimizzare gli scavi e quindi la profondità di posa delle condotte.



La rete di smaltimento delle acque piovane è realizzata con tubi di polietilene ad alta densità con diametri variabili tra 400 mm e 800 mm.

E' previsto lungo le linee un pozzetto di raccolta ogni 50 m circa, per queste tubazioni è prevista una pendenza costante dello 0,5%.

E' previsto lungo le linee un pozzetto di raccolta ogni 50 m circa, per queste tubazioni è prevista una pendenza costante dello 0,5%.

Realizzazione di recinzione delle aree portuali;

L'intervento prevede in ultimo la realizzazione delle aree portuali da realizzare cioè al fine di renderle sicure ed accessibili solo dall'ingresso principale, Edificio Barriere Entrata - Uscita, in corso di realizzazione.

Sono previste due tipi di recinzione, una che prevede la stessa tipologia di quella in fase di realizzazione nel completamento del secondo lotto e realizzata con paletti in acciaio zincato infissi in un cordolo di fondazione e rete metallica, un'altra resasi necessaria per l'accostamento delle aree del porto alla collinetta limitrofa, che viene in parte scavata, realizzata, in ottemperanza al parere reso dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA di Siracusa, con opere di stabilizzazione del versante tramite sistemi di ingegneria naturalistica, mascherati da filari di vegetazione arborea ed arbustiva selezionata fra quella storicizzata mediterranea.

Qui di seguito si riporta il quadro economico ed il riepilogo delle stime come proposto dall'Autorità Portuale di Augusta:

Quadro Economico del progetto definitivo 1° Stralcio

N.R.	Codice	Descrizione	Parziale	Importo	%
	OG	CATEGORIE OPERE GENERALI	€ 10.511.441,55		62,99%
	OG6	ACQUEDOTTI, GASDOTTI, OLEODOTTI, OPERE DI IRRIGAZIONE E DI EVACUAZIONE	(€ 631.586,57)		3,78%
	OG7	OPERE MARITTIME E LAVORI DI DRAGAGGIO	(€ 7.211.493,52)		43,22%
	OG10	IMPIANTI PER LA TRASFORMAZIONE ALTA/MEDIA TENSIONE E PER LA DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA IN CORRENTE ALTERNATA E CONTINUA	(€ 559.434,54)		3,35%
	OG11	IMPIANTI TECNOLOGICI	(€ 424.289,42)		2,54%
	OG12	OPERE ED IMPIANTI DI BONIFICA E PROTEZIONE AMBIENTALE	(€ 1.684.637,50)		10,10%
	OS	CATEGORIE OPERE SPECIALIZZATE	€ 6.175.313,79		37,01%
	OS22	IMPIANTI DI POTABILIZZAZIONE E DEPURAZIONE	(€ 922.000,00)		5,53%
	OS26	PAVIMENTAZIONI E SOVRASTRUTTURE SPECIALI	(€ 5.253.313,79)		31,48%
	ImpC	Sommano	€ 16.686.755,34	€ 16.686.755,34	
1	TA	Totale lavori inclusi gli oneri di sicurezza		€ 16.686.755,34	
2	OS1	Oneri della sicurezza compresi nella stima dei lavori ma non soggetti a ribasso. Vedi compuo allegato "Oneri della sicurezza considerati nella stima dei lavori"		€ 403.880,99	
3	B	Somme B			
4	B1	Polizza ventennale a tutela di Forte Garcia per i primi 15 anni		€ 600.000,00	
5	B2	Rilievi, accertamenti e indagini		€ 114.802,96	
6	B3	Campagna archeologica		€ 80.000,00	
7	B4	Imprevisti 5% dei lavori		€ 834.337,77	
8	B4	Accantonamento di cui all'articolo 26, comma 4, della Legge 0,5% dei lavori		€ 83.433,78	



N.R.	Codice	Descrizione	Parziale	Importo	%
9	B6	Spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, nonché al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, assistenza giornaliera e contabilità, al collaudo e agli studi geologici inclusi iva e oneri accessori		€ 6.579.632,63	
10	B7	Spese per supporto al responsabile del procedimento per validazione stralcio esecutivo		€ 83.681,78	
11	B8	Spese per commissioni giudicatrici e oneri di valutazione di impatto ambientale e competenze Asi giusta convenzione Asi Autorità portuale		€ 450.000,00	
12	B10	Spese per verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto		€ 21.485,50	
13	B11	Oneri relativi al premio di incentivazione ex art. 18 109/94 inclusi gli oneri riflessi		€ 288.680,87	
14	B12	Arrotondamento		€ 189,37	
15	TB	Totale somme a disposizione dell'Amministrazione		€ 9.136.244,66	
16	R	Riepilogo			
17	R1	Totale somme A		€ 16.686.755,34	
18	R2	Somme a disposizione dell'Amministrazione (Somme B)		€ 9.136.244,66	
19	ICO	Prezzo complessivo dell'opera		€ 25.823.000,00	
20.					

Per completezza di trattazione, si riporta qui di seguito l'elenco degli elaborati di progetto di 1° stralcio trasmessi:

ELENCO DEGLI ELABORATI DI PROGETTO DI 1° STRALCIO

n° progr. Elaborato	Capitolo	Sottocapitolo	Paragrafo	TITOLO ELABORATO	SCALA	Cod. PROGETTO				
ELABORATI GENERALI										
	1	1		Generalità						
000	1	1	0	Elenco elaborati	-	AU	3	D	M	00
001	1	1	1	Tavola di piano regolatore portuale approvato con voto N. 251/86 del consiglio superiore dei lavori pubblici	-	AU	3	D	M	00
002	1	1	2	Pianimetria del porto con le varie fasi di realizzazione	-	AU	3	D	M	00
003a	1	1	3	Relazione generale	-	AU	3	D	M	00
003b	1	1	3	Relazione geotecnica generale	-	AU	3	D	M	00
004a	1	1	4	Relazione geologica generale	-	AU	3	D	M	00
004b	1	1	4	Relazione geologica generale - Allegato A - Prove di laboratorio campagna di sondaggi Gennaio 1986	-	AU	3	D	M	00
005	1	1	5	Capitolato speciale d'appalto	-	AU	3	D	M	00
006	1	1	6	Elenco prezzi unitari usati per la definizione dei prezzi a corpo	-	AU	3	D	M	00
007	1	1	7	Analisi prezzi	-	AU	3	D	M	00
008	1	1	8	Computo metrico	-	AU	3	D	M	00



009	1	1	9	Riepilogo volumi	-	AU	3	D	M	OO
010	1	1	10	Computo metrico estimativo	-	AU	3	D	M	OO
011	1	1	11	Riepilogo delle stime	-	AU	3	D	M	OO
012	1	1	12	Piano di qualità della sicurezza e stima costi	-	AU	3	D	M	OO
013	1	1	13	Stima incidenza manodopera	-	AU	3	D	M	OO
OPERE MARITTIME										
	2	1		Opere marittime - Banchinamenti						
014/1	2	1	1	Stato di fatto - Planimetria Porto di Augusta con inserimento opere di completamento terza fase - banchina containers	1:10.000	AU	3	D	M	OM
014/2	2	1	1	Stato di fatto - Relazione piano quotato	-	AU	3	D	M	OM
014/3	2	1	1	Stato di fatto - Planimetria piano quotato	1:1.000	AU	3	D	M	OM
015	2	1	2	Planimetria generale con individuazione nuove opere	1:5.000	AU	3	D	M	OM
016	2	1	3	Planimetria dei tracciamenti	1:1.000	AU	3	D	M	OT
017	2	1	4	Planimetria generale con individuazione sezioni rilevato	1:1.000	AU	3	D	M	OT
018	2	1	5	Sezione tipo nuove calate	1:50	AU	3	D	M	OT
019/1	2	1	6	Nuove calate - sezione 1	1:500	AU	3	D	M	OT
019/2	2	1	6	Nuove calate - sezione 2	1:500	AU	3	D	M	OT
019/3	2	1	6	Nuove calate - sezione 3	1:500	AU	3	D	M	OT
019/4	2	1	6	Nuove calate - sezione 4	1:500	AU	3	D	M	OT
019/5	2	1	6	Nuove calate - sezione 5	1:500	AU	3	D	M	OT
019/6	2	1	6	Nuove calate - sezione 6	1:500	AU	3	D	M	OT
019/7	2	1	6	Nuove calate - sezione 7	1:500	AU	3	D	M	OT
019/8	2	1	6	Nuove calate - sezione 8	1:500	AU	3	D	M	OT
019/9	2	1	6	Nuove calate - sezione 9	1:500	AU	3	D	M	OT
019/10	2	1	6	Nuove calate - sezione 10	1:500	AU	3	D	M	OT
019/11	2	1	6	Nuove calate - sezione 11	1:500	AU	3	D	M	OT
019/12	2	1	6	Nuove calate - sezione 12	1:500	AU	3	D	M	OT
019/13	2	1	6	Nuove calate - sezione 13	1:500	AU	3	D	M	OT
019/14	2	1	6	Nuove calate - sezione 14	1:500	AU	3	D	M	OT
019/15	2	1	6	Nuove calate - sezione 15	1:500	AU	3	D	M	OT
019/16	2	1	6	Nuove calate - sezione 16	1:500	AU	3	D	M	OT
019/17	2	1	6	Nuove calate - sezione 17	1:500	AU	3	D	M	OT
019/18	2	1	6	Nuove calate - sezione 18	1:500	AU	3	D	M	OT
019/19	2	1	6	Nuove calate - sezione 19	1:500	AU	3	D	M	OT
019/20	2	1	6	Nuove calate - sezione 20	1:500	AU	3	D	M	OT
019/21	2	1	6	Nuove calate - sezione 21	1:500	AU	3	D	M	OT
019/22	2	1	6	Nuove calate - sezione 22	1:500	AU	3	D	M	OT
019/23	2	1	6	Nuove calate - sezione 23	1:500	AU	3	D	M	OT
019/24	2	1	6	Nuove calate - Planimetria sezioni terminali	1:2000	AU	3	D	M	OT
019/25	2	1	6	Nuove calate - Quaderno sezioni terminali	1:200	AU	3	D	M	OT



n° progr. Elaborato	Capitolo	Sottocapitolo	Paragrafo	TITOLO ELABORATO	SCALA	Cod. PROGETTO				
PIAZZALI										
	3	1		Piazzali						
020	3	1	1	Relazione tecnica piazzali	-	AU	3	D	M	OO
021	3	1	2	Planimetria del Porto con individuazione recinzione e pavimentazione	Varie	AU	3	D	M	OT
022	3	1	3	Planimetria di allocazione piastre prefabbricate e genae in opera	1:1000	AU	3	D	M	OT
023	3	1	4	Particolari costruttivi del pacchetto dei piazzale containers	Varie	AU	3	D	M	OT
024	3	1	5	Foto simulazioni	-	AU	3	D	M	OT
	3	2		Opere di contenimento in terra rinforzata						
0251	3	2	1	Planimetria generale con individuazione sezioni di contenimento in terra rinforzata	Varie	AU	3	D	M	OT
0252	3	2	1	Profilo opera di contenimento in terra rinforzata	1:200	AU	3	D	M	OT
0253	3	2	1	Quaderno particolari profilo opera di contenimento in terra rinforzata	1:100	AU	3	D	M	OT
0254	3	2	1	Sezioni tipo opere di contenimento	Varie	AU	3	D	M	OT
0255	3	2	1	Sezioni opera di contenimento in terra rinforzata - da sez. 35 a sez. 173	1:200	AU	3	D	M	OT
0256	3	2	1	Verifica geotecnica delle opere di contenimento in terra rinforzata	-	AU	3	D	M	OT
0257	3	2	1	Planimetria e sezioni interferenza tracciato ferroviario	Varie	AU	3	D	M	OT
	3	3		Opere di mitigazione						
0261	3	3	1	Opere di mitigazione Sic saline e foce del Mulinello. Corografia con ubicazione delle aree dove effettuare il monitoraggio biologico.	1:10.000	AU	3	D	M	OT
0262	3	3	1	Opere di monitoraggio dei sedimenti marini. Planimetria con ubicazione dei monitoraggi	1:10.000	AU	3	D	M	OT
0263	3	3	1	Opere di monitoraggio dell'atmosfera. Planimetria con ubicazione dei monitoraggi	1:10.000	AU	3	D	M	OT
0264	3	3	1	Opere di monitoraggio del rumore. Planimetria con ubicazione dei monitoraggi	1:10.000	AU	3	D	M	OT
0265	3	3	1	Sistemazione a verde opere prospicienti l'area di scavo. Planimetria interventi e particolari fotografici delle piante utilizzate.	Varie	AU	3	D	M	OT
0266	3	3	1	Sistemazione a verde opere prospicienti l'area di scavo. Sezioni interventi.	Varie	AU	3	D	M	OT
0267	3	3	1	Barriere fonoassorbenti. Planimetria con ubicazione interventi e particolari costruttivi	Varie	AU	3	D	M	OT



n° progr. Elaborato	Capitolo	Sottocapitolo	Paragrafo	TITOLO ELABORATO	SCALA	Cod. PROGETTO				
IMPIANTI ELETTRICI										
	4	1		Impianto elettrico						
027/ 1	4	1	1	Relazione tecnica impianto elettrico	-	AU	3	D	I	OO
027/ 2	4	1	1	Relazione di calcolo strutturale torri faro	-	AU	3	D	I	OO
028	4	1	2	Planimetria con ubicazione delle torri faro esistenti e di progetto - Calcolo illuminotecnica grandi aree e puntamento proiettori	Varie	AU	3	D	I	EL
029	4	1	3	Planimetria con rete elettrica esterna e particolari	Varie	AU	3	D	I	EL
030	4	1	4	Planimetria generale impianto di messa a terra	Varie	AU	3	D	I	EL
031	4	1	5	Cabina di trasformazione in progetto S/S4 - Impianto di luci e prese	Varie	AU	3	D	I	EL
032	4	1	6	Cabina di trasformazione in progetto S/S4 - Impianto di terra	Varie	AU	3	D	I	EL
033	4	1	7	Cabina di trasformazione in progetto S/S4 - Schema unifilare, funzionali e prospetti fronte quadro	Varie	AU	3	D	I	EL
	4	2		Impianto antincendio						
034/ 1	4	2	1	Relazione tecnica impianto antincendio	-	AU	3	D	I	OO
034/ 2	4	2	1	Relazione sulle attività soggette al rilascio del CPI di cui al DM 16-02-82	-	AU	3	D	I	OO
035	4	2	2	Rete di erogazione servizio antincendio Pianta - Profili - Particolari costruttivi	Varie	AU	3	D	I	AN
036	4	2	3	Vasca di raccolta e sala pompaggio impianto antincendio	Varie	AU	3	D	I	AN
	4	3		Impianto idrico e fognario						
037/ 1	4	3	1	Relazione tecnica impianto idrico e fognario	-	AU	3	D	I	OO
037/ 2	4	3	1	Relazione di calcolo strutturale vasca di pompaggio	-	AU	3	D	I	OO
038	4	3	2	Rete di erogazione acqua potabile Pianta - Profili - Particolari costruttivi	Varie	AU	3	D	I	ID
039	4	3	3	Rete di smaltimento acque bianche Pianta - Particolari costruttivi	Varie	AU	3	D	I	FO
040	4	3	4	Profili rete di smaltimento acque bianche	100/1000	AU	3	D	I	FO
041	4	3	5	Vasca di raccolta e di sollevamento acque bianche	Varie	AU	3	D	I	FO

A seguito di un preliminare esame degli atti dei progetti trasmessi, il Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici con lettera prot.n. 241 in data 23.04.2008, richiedeva all'Autorità Portuale di Augusta di integrare gli atti trasmessi con nota n. 1423 del 21.2.2008, al fine di consentire l'esame di merito dei progetti in argomento da parte della Commissione relatrice incaricata. Qui di seguito si riporta un estratto significativo della lettera di richiesta:

"OGGETTO: Affare n. 40/08 - Porto Commerciale di Augusta - Completamento terza fase realizzazione banchina containers da realizzarsi nel comune di Augusta.

Progetto definitivo generale € 130.890.000,00



Progetto definitivo di primo stralcio € 25.823.000,00

Con lettera prot. n. 1423 del 21.2.2008, codesta Autorità Portuale ha inviato gli atti relativi all'affare indicato in oggetto.

Da una preliminare analisi della predetta documentazione, al fine di consentire l'esame di merito da parte della Commissione relatrice incaricata, è emersa la necessità che gli atti inviati siano integrati dalla seguente documentazione per il progetto definitivo generale e/o per il progetto definitivo di 1° stralcio:

- 1) copia conforme del Piano Regolatore Portuale vigente, completo di pareri e approvazione;*
- 2) elaborato grafico di raffronto fra l'assetto planimetrico del Piano Regolatore Portuale vigente e quello delle opere progettate;*
- 3) elaborato grafico di raffronto fra l'assetto planimetrico del Piano Regolatore Portuale vigente e quello relativo allo stato dei luoghi;*
- 4) elaborato grafico di raffronto fra l'assetto planimetrico delle opere progettate e quello relativo allo stato dei luoghi;*
- 5) relazione dettagliata sulla effettiva funzionalità dell'opera oggetto di progetto stralcio;*
- 6) copia conforme del Decreto di VIA del 27.3.2007 ed eventuali documenti ad esso correlati;*
- 7) relazione dettagliata sulla quantificazione economica degli oneri relativi all'adempimento alle prescrizioni formulate in sede di VIA;*
- 8) integrazione della relazione generale (progressivo 003/A) con l'indicazione degli aspetti economici del progetto, dei prezzi di riferimento, delle modalità di quantificazione dei prezzi a corpo, delle modalità di scelta del contraente, etc.*
- 9) relazione meteomarina sull'operatività dell'accosto previsto in progetto definitivo generale, in relazione al fenomeno della generazione di moto ondoso all'interno della rada di Augusta;*
- 10) relazione archeologica ai sensi degli artt. 95 e 96 del DLgs 163/2006 e ss. mm. e ii.;*
- 11) rapporto integrato di sicurezza dell'area portuale ai sensi del DM n. 293 del 16.05.2001;*
- 12) planimetria generale con l'indicazione delle zone di deposito degli eventuali containers di merci pericolose, secondo le norme ADR-IMO-RID;*
- 13) relazione che indichi le norme di riferimento assunte a base dei calcoli dell'impianto fisso antincendio, nonché più puntuali dati caratteristici della predetta rete, ai sensi delle norme UNI-VVF vigenti.*

Si resta pertanto in attesa di quanto richiesto, rappresentando che nel frattempo restano sospesi i tempi per l'emissione del parere di competenza."



Con note n° 3521 del 03.06.2008 e n° 3681 del 10.06.2008 l'Autorità Portuale di Augusta ha trasmesso gli atti integrativi richiesti.

Nella allegata relazione di accompagnamento si rinviene, punto per punto, una descrizione della attività di integrazione progettuale:

"Facendo riferimento ai 13 punti contenuti nella nota del Consiglio Superiore si espongono sinteticamente i contenuti degli elaborati prodotti:

- **Punto 1.** *Si allega copia conforme del piano regolatore portuale vigente, completo di pareri e approvazioni, nel contempo si rileva che lo stralcio di piano a cui fanno riferimento le opere è stato allegato al progetto elaborato 001 "Tavola di piano regolatore portuale approvato con voto 251/86 del consiglio superiore dei lavori pubblici e il voto è stato allegato all'elaborato 00a in uno al decreto di approvazione del Ministro dei lavori pubblici.*

- **Punto 2.** *Si allega elaborato grafico di raffronto fra l'assetto planimetrico del piano regolatore portuale vigente e quello delle opere progettate nel contempo si rileva che le opere sono coincidenti con le aree del piano e le loro destinazioni;*

- **Punto 3.** *Si allega elaborato grafico di raffronto fra l'assetto planimetrico del piano regolatore portuale vigente e quello dello stato dei luoghi nel contempo si rileva che le opere fin qui realizzate sono coincidenti con le aree di piano e le loro destinazioni;*

- **Punto 4.** *Si allega elaborato grafico di raffronto fra l'assetto planimetrico delle opere progettate e quello relativo allo stato dei luoghi;*

- **Punto 5.** *Si allega relazione sulla effettiva funzionalità dell'opera oggetto di progetto stralcio;*

- **Punto 6.** *Si allega copia conforme del decreto di VIA del 27/03/2007;*

- **Punto 7.** *Si allega relazione sulla quantificazione economica degli oneri relativi all'adempimento delle prescrizioni di VIA tale quantificazione è stata puntualmente riportata nell'allegato 11 riepilogo delle stime;*

- **Punto 8.** *Si allega il paragrafo 12 della relazione 003/A relativo agli aspetti economici del progetto nel contempo si rileva che tali aspetti sono stati sviluppati in dettaglio negli elaborati 006, 007, 008, 009, 010, 011;*

- **Punto 9.** *Si allega relazione meteo-marina sull'operatività dell'accosto previsto in progetto generale, in relazione al fenomeno della generazione di moto ondoso all'interno della rada di Augusta; la relazione riporta i dati storici delle condizioni meteo osservate negli ultimi 10 anni, la correlazione di questi ultimi con le caratteristiche della rada di Augusta ed una previsione sulle caratteristiche più penalizzanti del moto ondoso in corrispondenza degli eventi meteorici*



peggiori, a meno di una insignificante occorrenza degli eventi ventosi eccezionali (due eventi in dieci anni di osservazioni pari allo 0,00119%). Il risultato dell'analisi condotta conduce a concludere che lo specchio d'acqua della rada di Augusta ha una geometria tale da scongiurare di norma la generazione di moto ondoso con caratteristiche di altezza e periodo proprio tali da costituire in alcun modo difficoltà significative per le operazioni di accosto di navi container.

- **Punto 10.** Si allega relazione archeologica; si precisa che l'argomento è stato oggetto di istruttoria VIA nel corso della quale sono stati svolti i necessari approfondimenti dal Ministero Beni Culturali e dal Ministero dell'Ambiente, così come si evince dal Decreto allegato. (vedi punto 6)

- **Punto 11.** Si allega nota di inquadramento normativo del tema tenendo presente che la destinazione funzionale dell'intervento in oggetto è quella di terminal commerciale per containers non riconducibile all'ambito di efficacia del DM n. 293 del 16.05.2001

- **Punto 12.** Si allega la relazione di inquadramento normativo nella quale viene specificato che allo stato attuale l'Autorità Portuale di Augusta esclude l'eventualità di movimentare, presso il terminal commerciale oggetto di intervento, merci pericolose così come definite in base alle normative internazionali.

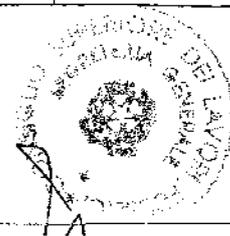
- **Punto 13.** Si allega relazione antincendio nel contempo si rileva che il progetto definitivo nella sua attuale stesura è già dotato di parere dei vigili del fuoco (vedi elaborato 00a "Pareri e Documentazione")

Elenco elaborati integrativi

Intestazione	Titolo Elaborato			
1	Punto 1): Copia conforme del Piano Regolatore Portuale vigente, completo di pareri e approvazione	COPIA PARERE AUTORIZZATIVO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE	-	AU3DM00INT.1
2	Punto 2): Elaborato grafico di raffronto fra l'assetto planimetrico del Piano Regolatore Portuale vigente e quello delle opere progettate	TAVOLA DI PIANO REGOLATORE APPROVATO CON VOTO N° 251/86 DEL CONSIGLIO SUP. DEI LL.PP.	1/5000	AU3DM000001
3	Punto 3): Elaborato grafico di raffronto fra l'assetto planimetrico del Piano Regolatore Portuale vigente e quello relativo allo stato dei luoghi	PLANIMETRIA DI RAFFRONTO FRA L'ASSETTO PLANIMETRICO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE E QUELLO DELLE OPERE PROGETTATE	1/5000	AU3DM00INT.2
4	Punto 3): Elaborato grafico di raffronto fra l'assetto planimetrico del Piano Regolatore Portuale vigente e quello relativo allo stato dei luoghi	PLANIMETRIA DI RAFFRONTO FRA L'ASSETTO PLANIMETRICO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE E QUELLO RELATIVO ALLO STATO DEI LUOGHI	1/5000	AU3DM00INT.3



5	<i>Punto 4): Elaborato grafico di raffronto fra l'assetto planimetrico delle opere progettate e quello relativo allo stato dei luoghi</i>	PLANIMETRIA DI RAFFRONTO FRA L'ASSETTO PLANIMETRICO DELLE OPERE PROGETTATE E QUELLO RELATIVO ALLO STATO DEI LUOGHI	1/5000	AU3DM00INT.4
6	<i>Punto 5): Relazione dettagliata sulla effettiva funzionalità dell'opera di progetto stralcio</i>	RELAZIONE DETTAGLIATA SULLA EFFETTIVA FUNZIONALITÀ DELL'OPERA DI PROGETTO STRALCIO	-	AU3DM00INT.5
7	<i>Punto 6): Copia conforme del decreto di VIA e documenti correlati</i>	COPIA CONFORME DEL DECRETO DI VIA DEL 27/3/2007	-	AU3DM00INT.6
8	<i>Punto 7): Relazione di dettaglio sulla quantificazione economica degli oneri relativi all'adempimento delle prescrizioni formulate in sede di VIA</i>	RELAZIONE DI DETTAGLIO SULLA QUANTIFICAZIONE ECONOMICA DEGLI ONERI RELATIVI ALL'ADEMPIMENTO DELLE PRESCRIZIONI FORMULATE IN SEDE DI VIA	-	AU3DM00INT.7
9	<i>Punto 8): Integrazione relazione generale con l'indicazione degli aspetti economici del progetto</i>	INTEGRAZIONE DELLA RELAZIONE GENERALE (progressivo 003A)	-	AU3DM00INT.8
10	<i>Punto 9): Relazione meteomarina sull'operatività dell'accosto in relazione al fenomeno di generazione di moto ondoso all'interno della rada di Augusta</i>	RELAZIONE METEOMARINA SULL'OPERATIVITÀ DELL'ACCOSTO IN RELAZIONE AL FENOMENO DI GENERAZIONE DI MOTO ONDOSO ALL'INTERNO DELLA RADA DI AUGUSTA	-	AU3DM00INT.9
11	<i>Punto 10): Relazione archeologica</i>	RELAZIONE ARCHEOLOGICA AI SENSI DEGLI ARTT. 95 E 96 DEL DLGS 163/2006 E SS. MM. E II.	-	AU3DM00INT.10
12		QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO: CARTA DELLE VALENZE ARTISTICHE, ARCHITETTONICHE, ARCHEOLOGICHE E STORICHE	1/10.000	PCAA08PL01B
13	<i>Punto 11): Rapporto integrato di sicurezza dell'area portuale</i>	RELAZIONE SUL RAPPORTO INTEGRATO DI SICUREZZA DELL'AREA PORTUALE	-	AU3DM00INT.11
14	<i>Punto 12): Planimetria generale con l'indicazione delle zone di deposito di merci pericolose</i>	RELAZIONE ZONE DI DEPOSITO CONTAINERS MERCI PERICOLOSE	-	AU3DM00INT.12
15	<i>Punto 13): Relazione che indichi le norme di riferimento assunte a base dei calcoli dell'impianto idrico antincendio</i>	RELAZIONE INDICANTE LE NORME DI RIFERIMENTO ASSUNTE A BASE DEI CALCOLI DELL'IMPIANTO FISSO ANTINCENDIO E I RELATIVI DATI CARATTERISTICI, AI SENSI DELLE NORME UNI-VVF VIGENTI	-	AU3DM00INT.13



Con lettera Prot. n. 511/08 in data 27/06/2008, i progettisti dell'intervento in esame hanno comunicato quanto segue:

" Oggetto: Porto commerciale di Augusta — completamento terza fase realizzazione banchina containers da realizzarsi in comune di Augusta (SR).

Si scrive nella qualità di progettisti dell'intervento in oggetto per conto dell'autorità Portuale di Augusta.

Facciamo seguito alla trasmissione della documentazione di integrazione ed approfondimento richiesta da Codesta spettabile Autorità Portuale dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con nota n. 241/Li del 23/04/2008 e ai colloqui intercorsi per trasmettere una breve nota esplicativa inerente la relazione meteomarina.

Ci rendiamo a disposizione per qualsiasi chiarimento o ulteriore approfondimento e porgiamo i nostri migliori saluti."

Alla predetta comunicazione risultava allegata una breve relazione integrativa inerente l'Orientamento degli ormeggi rispetto al moto ondoso e la Verifica nei confronti del moto ondoso che per completezza si riporta qui di seguito priva di disegni e tabelle:

"Per maggiore chiarezza espositiva si desidera evidenziare con maggiore enfasi alcuni elementi desumibili dalla relazione meteomarina fornita di integrazione al punto 9 delle richieste del Consiglio Superiore.

Orientamento degli ormeggi rispetto al moto ondoso

La schematizzazione degli ormeggi è rappresentata in figura, omissis.

• Come si può vedere, il molo in progetto prevede tre ormeggi:

due destinati alle navi feeder, e uno per le navi di stazza maggiore ("navi madre").

• L'ormeggio delle navi di stazza madre è previsto al lato settentrionale del molo in progetto, in posizione protetta dal moto ondoso di qualsiasi direzione.

Le navi feeder, che avranno lunghezze variabili tra i 100 e i 150 metri, sono ormeggiate al lato Sud - Sud Ovest della rada, ruotate a 45 e 90 gradi rispetto all'orientamento della banchina commerciale attualmente in esercizio.

Appare a prima vista evidente che la posizione delle navi ormeggiate in banchina Nord-Est è garantita nei confronti di azioni di disturbo del moto ondoso prevedibile il cui fetch efficace è orientato nel settore Sud (160-205 gradi). E' anche da escludere una azione di risacca significativa in considerazione della conformazione della costa che è costituita da spiaggia in grado di dissipare efficacemente il moto ondoso.

Verifica nei confronti del moto ondoso

Per quanto riguarda le navi situate al lato Sud — Sud Ovest, si desidera evidenziare che dagli approfondimenti della relazione meomarina emerge quanto segue:

1. le azioni di moto ondoso interne alla rada che possono raggiungere la banchina esposta a Sud — Sud Ovest di entità superiore ai 50 centimetri di altezza sono correlate ad eventi meteo statisticamente irrilevanti (due eventi in dieci anni di osservazioni pari allo 0,00119%). Si richiama in proposito la tabella 1 della relazione.

2. le azioni di moto ondoso che sono state identificate come evento massimo di riferimento e che possono raggiungere la banchina di entità paragonabile ai 50 centimetri non sono in grado di costituire reale disturbo alle navi perché le onde generate all'interno della rada hanno un periodo di oscillazione notevolmente inferiore al periodo caratteristico dei mezzi: circa 2,5 secondi (da confrontare con periodi propri dei cargo-container di oscillazione superiori ai 10-15 secondi). Si richiama in proposito la tabella 2 della relazione.

3. le stesse azioni di evento massimo di riferimento sono molto rare: infatti esse sono correlate ad azioni del vento di intensità 20-24 nodi orientate lungo il fetch efficace (160-205 gradi). La frequenza di tutti gli eventi rilevanti (con intensità superiori ai 12 nodi) provenienti da questo



settore è dello 0,126% pari cioè a un evento ogni due anni, dunque irrilevante ai fini dell'economia gestionale dello scalo."

CONSIDERATO

In via preliminare, l'Assemblea è dell'avviso che l'esame dei due progetti definitivi "generale" e di "primo stralcio" possa essere condotto in forma unitaria, stante il comune livello di definizione tecnica e gli ampi margini di sovrapposizione tra i contenuti tecnici dei progetti medesimi. Pertanto, le considerazioni che seguono sono riferibili ad entrambi i progetti; ad esse seguono specifiche considerazioni per i singoli progetti.

ASPETTI URBANISTICI, AMBIENTALI ED ARCHEOLOGICI

L'Assemblea rileva innanzi tutto che non è agli atti lo "Studio di impatto ambientale" relativo al progetto in esame. Tuttavia, tra la documentazione integrativa richiesta con la nota in Premesse, è stato trasmesso il "decreto di pronuncia di compatibilità ambientale" prot. n. DSA/DEC/2007/0244 in data 27/03/2007, emesso dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, con il quale viene espresso "giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto" condizionatamente all'ottemperanza alle prescrizioni di seguito sintetizzate, che si intendono integralmente richiamate:

- per quanto riguarda l'escavo in mare:
 - gli interventi previsti dal progetto vanno realizzati compatibilmente alle attività di messa in sicurezza e/o bonifica previste dal Progetto preliminare di bonifica Fase I, redatto dall'ICRAM, della Rada di Augusta, - inclusa all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Priolo;
 - in particolare, la caratterizzazione dei fondali da sottoporre ad interventi di escavo, nella zona interessata dal piano di posa della banchina, dovrà integrare quella già effettuata ai fini della caratterizzazione dell'area marino - costiera prospiciente il sito di interesse nazionale di Priolo, secondo il protocollo adottato nel piano di caratterizzazione ICRAM ed approvato dalla Conferenza di Servizi del 18/11/03 (...);



- prima dell'inizio dei lavori:
 - dovrà essere definito il passaggio di proprietà delle aree del Demanio di Stato, ramo Aeronautica, al Demanio marittimo di competenza dell'Autorità Portuale di Augusta;
 - dovrà essere redatto un piano di monitoraggio delle opere che consideri tutte le componenti ambientali, ai fini di eventuali misure di mitigazione (...); in particolare dovrà essere previsto e posto in essere un piano di monitoraggio del rumore e delle emissioni atmosferiche prodotte durante le attività di cantiere e di esercizio (...), nonché un sistema di monitoraggio degli sversamenti accidentali in mare di sostanze inquinanti durante le attività di cantiere, che potrebbero nascere a seguito di incidenti o di malfunzionamento delle macchine (...);
 - dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione acustica (...);
- durante le attività di dragaggio e di costruzione della banchina dovranno essere effettuati prelievi delle acque del bacino portuale, al fine di verificare la sussistenza di alterazioni ambientali significative (torbidità, contaminanti) e di predisporre adeguate azioni correttive in corso d'opera;
- durante la fase di realizzazione di tutte le opere previste in prossimità dei ricettori residenziali e delle zone del porto in esercizio, dovranno essere adottati opportuni accorgimenti per ridurre la produzione o la propagazione di polveri (...); riguardo a questa prescrizione, l'Assemblea raccomanda che, qualora vengano messe in opera barriere fonoassorbenti, siano prescelte tipologie con rivestimento in legno, che presentano minore impatto visivo e non costituiscono pericolo per l'avifauna;
- il capitolato speciale d'appalto delle opere dovrà prevedere l'osservanza di un "Protocollo ambientale" (...), dove saranno riportate tutte le prescrizioni per la mitigazione degli impatti durante lo svolgimento dei lavori e per tutte le attività di cantiere (...);
- come misura di compensazione ambientale, in accordo con la Regione Siciliana, dovrà essere individuato un programma di monitoraggio per il pSIC (Sito di Importanza Comunitaria proposto) "Saline di Augusta" e per l'area della foce del F. Mulinello, e dovrà essere predisposto un progetto esecutivo che abbia obiettivi di riqualificazione e valorizzazione dell'area del pSIC "Saline di Augusta";



- in fase di progettazione esecutiva dovrà essere elaborato un progetto complessivo relativo alle opere di mitigazione e sistemazione a verde dell'area collinare sbancata, da realizzare a totale carico del proponente, che dovrà essere sottoposto a verifica ed approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (...).

In merito al decreto V.I.A. sopra citato, si evidenzia altresì che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha condizionato il proprio parere favorevole alla verifica da parte del Ministero stesso dell'ottemperanza del progetto esecutivo a tutte le modifiche e gli adeguamenti progettuali prescritti nel suddetto decreto VIA. Contestualmente alla verifica il progetto dovrà essere inoltrato anche agli Uffici regionali competenti, affinché possano verificare l'adeguamento degli elaborati esaminati in questa fase di V.I.A. alle condizioni stabilite per la realizzazione dell'intervento. Inoltre, anche in corso d'opera, alcune delle attività progettuali e di monitoraggio, da porre in essere a seguito delle prescrizioni sopracitate, dovranno essere concordate con la competente Sovrintendenza, con l'ARPA Sicilia o con l'ICRAM, ciascuna per quanto di rispettiva competenza.

Ciò comporta una indeterminatezza per quanto concerne la stima delle opere di mitigazione e compensazione ambientale, la cui definizione viene in parte rinviata alla fase del progetto esecutivo.

Al riguardo si evidenzia che è stata richiesta e trasmessa come documento integrativo una *"Relazione sulla quantificazione economica degli oneri relativi all'adempimento delle prescrizioni di VIA"* (allegato 7); tale quantificazione, che fa puntuale riferimento alle suddette prescrizioni, è stata altresì riportata nell'allegato 11 *"Riepilogo delle stime"*.

Ciò preliminarmente evidenziato, sotto il profilo della pianificazione urbanistica comunale l'Assemblea rileva che, secondo quanto riportato nello stesso decreto V.I.A., il PRG del Comune di Augusta, approvato con Decreto Assessoriale n. 171/75, destina le zone interessanti il Porto di Augusta a *"zone speciali - aree portuali"* e *"zone omogenee D, sottozone D/1 e D/2: industrie del Piano ASI"* (Area Sviluppo Industriale). In particolare, l'area interessata dalla nuova banchina container ricade all'interno della zonizzazione speciale delle *"Aree militari"* del PRG, limitrofe all'hangar e appartenenti all'aeronautica militare, successivamente abbandonate dagli



impianti militari. Per tali aree dovrà essere completata celermente e comunque preliminarmente la procedura amministrativa inerente il trasferimento al Demanio marittimo di competenza dell'Autorità Portuale di Augusta, al fine di consentire il relativo appalto delle opere. Secondo quanto disposto dalle norme di attuazione del PRG, per la pianificazione delle aree ex militari si provvede con piani particolareggiati di utilizzazione e coordinamento, devolvendone in ogni caso la superficie ad attrezzature pubbliche integrative di quelle previste dal PRG (nel caso specifico le aree portuali).

La costruzione della banchina containers è prevista dalla 4^a Variante del Piano Regolatore Portuale, approvato con D.M. n.647 del 16/04/1987, a seguito del voto del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici n. 251 del 28/05/86.

In particolare dal suddetto decreto V.I.A. si evince che l'ASI di Siracusa - quale ente incaricato dall'Autorità Portuale, costituita nel 2001, di portare a termine i procedimenti già iniziati e resi vigenti dall'approvazione della 4^a variante del PRP - ha dichiarato che tutte le aree interessate dall'intervento ricadono all'interno dei confini di competenza dell'Autorità Portuale di Augusta ed in particolare le zone a terra, come ex aree militari, "sono destinate ai sensi del PRG vigente ad aree per attrezzature pubbliche integrative di quelle già previste dal PRG che in quella zona sono proprio le aree portuali. Per tutte le "aree portuali - zone speciali" il PRG demanda la realizzazione agli organi specifici di pianificazione settoriale che ne regolano l'edificazione".

Per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico, si evidenzia che l'intervento si inserisce nel quadro di un sistema di collegamenti a vasta scala tra i maggiori mercati internazionali, ove l'Italia svolge un ruolo di cerniera tra Occidente e Oriente e tra Europa e Mediterraneo. Il porto di Augusta fa parte della rete transeuropea TEN (Trans - European Network) dei porti marittimi di categoria "A", insieme con gli altri porti siciliani di Palermo, Trapani, Gela, Siracusa, Catania, Messina e Milazzo.

L'intervento in argomento rientra nell'accordo di programma Quadro (APQ) per il trasporto marittimo del 5/11/2001, finalizzato alla realizzazione del potenziamento delle infrastrutture portuali nella Regione Siciliana, che comprende tre "schede intervento" relative al Porto di Augusta: "Completamento del porto commerciale"; "Realizzazione di terminal attrezzato per i traffici containerizzati";



mantellata 1^a, 2^a, 3^a e 4^a braccio della diga foranea". L'ultima integrazione dell'Accordo di programma Quadro, del 2006, conferma che il Porto di Augusta, per le sue caratteristiche strutturali (fondali con profondità tra i 16 e 20m), è in grado di ospitare grosse navi "madre", sviluppando operazioni di transhipment.

Inoltre, sempre secondo quanto riportato nel decreto VIA riguardo al "*Quadro di riferimento programmatico*", per quanto concerne la programmazione e pianificazione a livello regionale, si rileva che il progetto, sul quale anche la Regione Siciliana ha espresso parere favorevole con la nota n. 28037 del 14/04/2006 (non riportata in atti ma citata nel suddetto decreto) è coerente con gli indirizzi strategici del "*Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità - Piano Direttore*", in ordine alla funzione di base che riveste l'intermodalità dei sistemi di trasporto ai fini dell'ottimizzazione dei collegamenti. Infatti, uno degli obiettivi da perseguire prioritariamente, ai fini dell'incremento della competitività nel Mediterraneo e del superamento delle criticità che penalizzano il sistema trasportistico in Sicilia, è rappresentato dalla costituzione di basi logistiche dei porti per l'interscambio mare - mare, in coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Il completamento del Porto di Augusta rientra altresì nel quadro di riassetto intermodale del trasporto merci del Mediterraneo, contribuendo sia al processo dello sviluppo intermodale dei trasporti, sia alla promozione della Sicilia come Piattaforma Logistica del Mediterraneo.

In particolare, il "*Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica*", che deriva dal Piano Direttore Regionale, inquadra il Porto di Augusta nel "*Sistema Portuale orientale, comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa Orientale e Sud orientale dell'isola, basato su Catania ed Augusta*".

Sotto il profilo della salvaguardia ambientale e paesaggistica, l'area di Augusta ricade all'interno di diversi "*ambiti territoriali*" definiti dal "*Piano territoriale paesistico regionale*" - P.T.P.R., approvato con D.A. n. 6080 del 21/05/1999, in particolare nell'ambito 14 "Area della pianura alluvionale catanese" e nell'Ambito 17 "*Area dei rilievi e del tavolato ibleo*". Tuttavia, secondo quanto riportato nel decreto VIA, le aree di intervento sono costituite da una limitata porzione di costa con presenza di vegetazione arborea ad eucalipti e resti di vecchie strutture di approdo prive di valore storico.



Inoltre, come evidenziato anche nella "Relazione Archeologica" in atti, il territorio di Augusta è ricco di beni paesaggistici e ambientali, storici, monumentali e archeologici. Peraltro, secondo quanto evidenziato sia nel decreto VIA, sia nella suddetta "Relazione Archeologica", tali beni risultano tutti esterni all'area d'intervento ed il progetto non ricade in aree vincolate ai sensi dell'art. 2 del DLgs 22/01/2004, n. 4.

In particolare, nell'area vasta interessata dal progetto, sono presenti sia vincoli archeologici che vincoli monumentali, che tuttavia non sono coinvolti direttamente dall'intervento: l'ex hangar per dirigibili, vincolato con D.A. n.2739 del 24/12/1987, situato ad una distanza di 400 m dall'area di intervento e a 30 m s.l.m., non interferisce con i lavori di ampliamento del porto; le aree di intervento sono esterne al perimetro del "Parco dell'hangar", che rappresenta l'iniziativa in atto nel Comune di Augusta per il ripristino della parte alta della collina intorno all'ex hangar dei dirigibili e per il restauro di quest'ultimo.

Negli atti sopra citati viene altresì riportato che l'intervento non interferisce con le due fortificazioni del XVI secolo presenti nel porto di Augusta, il forte di Castel Garcia e il forte Vittorio. In merito a tali fortificazioni, per le quali è in corso la procedura di apposizione del vincolo di tutela, l'Assemblea raccomanda di assicurarne comunque fin d'ora la salvaguardia, prendendo eventualmente in considerazione la possibilità che anche tali opere siano interessate dagli interventi di mitigazione e compensazione ambientale che devono essere definiti in fase di progetto esecutivo.

Sotto il profilo ambientale, si evidenzia altresì che i territori comunali di Augusta, Priolo, Melilli, Siracusa, Floridia e Solarino sono stati inclusi nell'elenco dei siti di interesse nazionale di cui al "Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale" (DM n. 468/2001); peraltro, secondo quanto riportato nel decreto VIA, da verifiche effettuate presso gli archivi del MATT - Direzione Qualità della Vita, è risultato che la perimetrazione delle aree non include l'area di progetto.

Si rileva inoltre che nel suddetto decreto viene attestato che le analisi dei campioni del fondale hanno riportato valori compatibili con tutte le ipotesi di smaltimento e/o reimpiego a terra; da una preliminare caratterizzazione della qualità del sedimento marino nell'area di progetto, i risultati delle analisi dei campioni di sedimento da asportare hanno infatti mostrato valori inferiori sia ai limiti della tab. I



colonna A dell'allegato I del DM 471/1999, che agli standard di qualità dei sedimenti previsti dal DM 367/2003. Il materiale proveniente dal dragaggio non sarà comunque destinato allo scarico a mare, ma in ogni caso, prima dell'inizio dei lavori, si effettuerà un piano di campionamento conforme al D.M. 24/01/1996.

In merito il progetto elenca numerose cave e discariche presenti nella zona e per ciascuna di esse riporta la distanza, la tipologia delle zone da attraversare e la loro disponibilità.

In particolare sono state segnalate: -per la fornitura dei materiali per rilevati le cave di Biggemi e di Carmino, distanti dal porto rispettivamente 13,3 km e 34,0 km; - per l'approvvigionamento degli inerti per il calcestruzzo la cava di Biggemi; - per il deposito dei materiali di scarto una delle cave del Petrarò, distanti circa 4,7 km dell'area di cantiere a terra. Per le cave considerate sono state riportate le rispettive produzioni, che in totale risultano di 2.150 m³/giorno di inerti per cls, di 1.500 m³/giorno di materiale per rilevati e di 2.000 m³/giorno di materiali del Gruppo Ala e Alb. Per alcune delle cave indicate nel progetto viene dichiarato che la disponibilità come discarica ammonta in totale a 1,666680 milioni di m³; per le altre cave si evidenzia che la disponibilità come discarica deve essere ancora verificata.

Secondo quanto riportato nel medesimo decreto V.I.A., le simulazioni delle ricadute delle emissioni dei principali inquinanti prodotte nella fase di esercizio dalle navi "feeder" e dalle navi "madre" sulle rotte di attracco alla nuova banchina containers hanno evidenziato valori significativamente inferiori ai limiti di legge.

Si rileva altresì che, secondo quanto attestato nel decreto stesso, dal "Piano stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico" risulta che l'area di progetto non ricade in zone interessate da rischio di frana o da rischio idraulico. Le condizioni geostrukturali e la presenza di numerose direttrici di faglia con attività anche recente confermano invece una elevata attività sismica dell'area in esame, inclusa nella Zona Sismica 2.

Infine, riguardo alle componenti vegetazione, flora, fauna, ecosistema, nel decreto V.I.A. viene attestato che i fondali presenti nell'area di progetto non ospitano alcuna fitocenosi, né biocenosi di rilievo. In particolare non sono presenti praterie di fanerogame marine, quali la posidonia (*Posidonia oceanica*), ciò in relazione con l'utilizzazione di questo specchio marino come area portuale, il che ha comportato e



continua a comportare profonde modifiche delle condizioni ambientali, sia chimico – fisiche che biologiche.

Nel medesimo decreto V.I.A. viene affermato che le opere in argomento non ricadono all'interno del perimetro di Siti di Importanza Comunitaria o Zone a Protezione Speciale. Infatti i confini del pSIC "Saline di Augusta", situato presso il porto megarese, sono distanti 1 km dall'area di progetto, mentre gli altri siti presenti nell'area vasta di riferimento, come "Saline di Priolo" (ITA090013), "Grotta Palombara" (ITA090012), "Monti Climiti" (ITA090020), "Cozzo Ogliastro" (ITA090024) e "Fondali di Brucoli – Agnone" (ITA090026), sono distanti da 5 km a 15 km rispetto ai confini dell'area interessata dal progetto.

Riguardo alla Valutazione di incidenza sul pSIC/ZPS "Saline di Augusta" (ITA090014), nel decreto SIA si attesta che l'intervento in progetto non comporta interferenze negative dirette con gli obiettivi di conservazione della parte di pSIC/ZPS interessato dalla realizzazione dell'opera. In particolare la Valutazione di incidenza, relativa agli impatti potenziali del progetto sul pSIC/ZPS "Saline di Augusta", condotta secondo le linee del D.P.R. 357/1997, conclude che "il progetto non comporta interferenze negative con habitat e specie di interesse comunitario". Ad analoga conclusione perviene la Valutazione di incidenza sul pSIC/ZPS "Fondali di Brucoli – Agnone" (ITA 090026), caratterizzato dalla presenza di praterie di posidonia sul 35% della sua superficie. Infatti viene attestato che la realizzazione dell'opera in progetto non interessa, in modo diretto o indiretto, il pSIC/ZPS, in quanto l'area dista 5 – 6 km in linea d'aria dal limite del pSIC ed è separata dal porto, dalla città di Augusta e dal promontorio del Monte Tauro. Inoltre la caratteristica orografica del porto, localizzato in uno specchio di mare chiuso, determina l'assenza di interferenza tra le correnti che interessano l'habitat del pSIC analizzato e la realizzazione e l'esercizio dell'opera.

Peraltro, l'intervento di sistemazione a verde come misura di mitigazione ambientale prevede la sistemazione del versante e la successiva messa a dimora di specie vegetali autoctone.

ASPETTI GEOTECNICI

Gli aspetti geotecnici del completamento della banchina containers riguardano la struttura a giorno perimetrale, il rilevato costituente il piazzale e la stabilizzazione del fronte di scavo retrostante.



La struttura a giorno è costituita da un impalcato su pali di grande diametro (1,5 m) disposti a interasse di 6 m secondo una maglia quadrata. I pali sono lunghi 40 m e si intestano per oltre 20 m nel terreno di fondazione, costituito essenzialmente da limi e argille pleistoceniche sovraconsolidate. Queste mostrano consistenza crescente con la profondità, a testimonianza di un apprezzabile stato di alterazione superficiale.

La caratterizzazione fisico-meccanica dei terreni di fondazione, basata su indagini in sito (a terra e a mare) e su prove di laboratorio, nonché il dimensionamento geotecnico dei pali formano oggetto di una relazione geotecnica, che tratta anche i cedimenti del piazzale.

In merito alla caratterizzazione geotecnica, si deve rilevare il riferimento all'angolo d'attrito non drenato, che rappresenta un parametro desueto, privo di significato fisico e quindi non utile a fini progettuali. Si deve inoltre rilevare l'assenza di indicazioni sul grado di sovraconsolidazione dei terreni e sulla sua variazione con la profondità. Questa assenza si riflette nella valutazione dei cedimenti del rilevato che, pur essendo quest'ultimo di ragguardevole spessore, conduce a valori relativamente modesti e dei quali, comunque, non è indicato il decorso nel tempo durante il processo di consolidazione.

Il dimensionamento geotecnico dei pali è stato effettuato nelle condizioni di breve termine, impiegando valori della coesione non drenata desunti dai risultati di prove penetrometriche statiche. Pur senza particolari osservazioni sui risultati delle verifiche di sicurezza dei pali, qualche perplessità emerge nella descrizione e nell'interpretazione dei modelli posti a base dei calcoli, per come questi sono esposti nella relazione geotecnica. Per quanto riguarda, invece, il necessario calcolo dei cedimenti (trattandosi di pali di grande diametro) pur essendo stato impiegato un procedimento di calcolo numerico alquanto avanzato, basato sul metodo delle curve di trasferimento, si deve però osservare che il cedimento massimo è stato fissato a priori, vanificando quindi il significato e lo scopo dell'analisi.

In conclusione, pur considerando fattibili le opere per gli aspetti geotecnici, le considerazioni innanzi svolte comportano, a giudizio dell'Assemblea, la necessità di colmare le lacune evidenziate, predisponendo una relazione geotecnica più completa e approfondita, affinché non risultino incertezze sui modelli geotecnici presi a riferimento nelle analisi e dubbi sui risultati ottenuti.

Per i motivi suesposti, è necessario che le prescrizioni indicate siano assolte nell'ambito della stessa progettazione definitiva.



ASPETTI STRUTTURALI

In relazione alla tipologia realizzativa della banchina a giorno prevista in progetto, occorre innanzitutto segnalare che i pali in c.a. di sostegno alla banchina, le armature di tali pali, le dimensioni delle strutture della banchina e le relative armature, non sono accompagnati da calcoli di verifica e dunque giustificati.

Le dimensioni adottate vengono scelte per "analogia" con le dimensioni già adottate per pali di sostegno in c.a. e banchina esistenti; tale criterio, di per se ragionevole, deve comunque essere supportato da opportune verifiche che dimostrino la correttezza dimensionale delle nuove strutture.

Si evidenzia poi che la normativa sismica adottata è il D.M. '96 e l'azione sismica è valutata con riferimento alla zonazione sismica all'epoca vigente. Si ritiene che l'azione sismica debba essere individuata con riferimento alla più recente definizione della pericolosità sismica e cioè quella riportata nella NTC emessa nel 2008.

Tenuto conto dell'importanza delle strutture da realizzare, si auspica che le stesse siano ritenute strategiche, e quindi verificate con riferimento alla suddetta normativa.

Infine, onde assicurare la durabilità delle opere strutturali previste in progetto, si prescrive di adeguare il progetto definitivo alla luce dei requisiti di cui alle *"Linee guida sul calcestruzzo strutturale emanate dal Servizio Tecnico Centrale del Consiglio superiore dei lavori pubblici"* in funzione della classe di esposizione delle opere in esame. Detti requisiti dovranno essere coerentemente recepiti nel capitolato speciale d'appalto in sede di progettazione esecutiva. Inoltre in sede di redazione del Piano di Manutenzione delle opere occorrerà fra l'altro stabilire un programma di ispezioni con particolare riferimento all'intradosso dell'impalcato della banchina a giorno.

ASPETTI IDRAULICO-MARITTIMI

La documentazione integrativa pervenuta a corredo della progettazione definitiva delle opere di che trattasi, e' costituita, per gli aspetti specifici dalla *"relazione mareomarina sull'operatività dell'accosto previsto in progetto definitivo generale, in relazione al fenomeno di generazione di moto ondoso all'interno della rada di Augusta"*.

Il porto di Augusta, costituito da una grande rada con asse maggiore orientato secondo la direzione Nord-Sud, è caratterizzato da uno specchio acqueo di notevoli dimensioni (circa 8 x 4 km).



In relazione a ciò, è concettualmente non trascurabile, ai fini di un giudizio sulla operatività degli accosti, lo studio delle condizioni di agitazione per effetto della generazione interna del moto ondoso, in funzione dei locali fetch efficaci e delle condizioni anemologiche estreme del paraggio.

E' del tutto evidente come, nel caso in esame, la lunghezza del fetch (e non la durata della perturbazione) costituisca il fattore limitante allo sviluppo del moto ondoso.

Attraverso consolidati metodi di ricostruzione indiretta del moto ondoso (hindcasting) a partire dal campo di vento, il progettista perviene ad una stima delle massime condizioni di sviluppo del moto ondoso, in termini di altezza d'onda significativa H_s , correlato ad una prefissata probabilità di superamento.

Più in particolare, eventi caratterizzati da H_s superiore a 0,50 m (che può cautelativamente porsi come altezza limite per l'operatività della nave portacontenitori di progetto) hanno, secondo il progettista, una evidenza statistica del tutto irrilevante. A ciò, infatti, corrisponde una velocità del vento superiore a 24 nodi, evento anemologico superato nelle previsioni solo due volte in dieci anni.

Anche l'associato periodo del moto ondoso non desta preoccupazioni, in quanto ben distante dal periodo caratteristico della nave di progetto.

Ne risulta, in conclusione, un giudizio positivo sul livello di operatività dei progettati accosti, non evidenziandosi in progetto apprezzabili fenomeni di "downtime".

Riguardo al dragaggio dello specchio acqueo in corrispondenza delle banchine del terminal, si prende atto che la presenza dell'antistante affioramento roccioso (dove insistono "Forte Garcia" e "Forte Vittoria") costituisce una singolarità morfologica che produce concreti effetti sull'assetto planimetrico delle aree oggetto di escavo, caratterizzate come sono da una conformazione a "L".

Più in particolare, il piano dei dragaggi evidenzia una accessibilità nautica che impone una circolazione antioraria alle navi portacontenitori in fase di accosto.

Se da un lato l'ampiezza della fascia di fondale dragato in corrispondenza delle banchine appare idoneamente dimensionata (da 250 a 270 m), dall'altro appare ineludibile, in fase di gestione operativa del terminale, l'implementazione:

- di un idoneo sistema di segnalamento marittimo;
- di protocolli di gestione della accessibilità nautica del terminale ai fini della sicurezza, specie riguardo a condizioni di congestione del terminale medesimo e/o di condizioni anemologiche estreme.



Inoltre, la presenza dello sperone roccioso in adiacenza alle aree da dragare impone, in fase di progettazione esecutiva degli stralci di completamento, una attenta ricognizione, con passo spaziale sufficientemente stretto, della morfologia del tetto del substrato a consistenza lapidea.

Ciò al fine di consentire un attendibile computo delle quantità di materiale lapideo da dragare e, conseguentemente, allo scopo di pervenire ad una adeguata stima dei relativi oneri economici.

ASPETTI IDRAULICI

Per quanto riguarda la rete di distribuzione idrica, la relazione di progetto è alquanto sintetica, senza alcun calcolo preliminare di progetto o di verifica.

Si è dell'avviso che i diametri possano essere aumentati, anche se la verifica li giudicasse sufficienti, per far fronte alle richieste in caso di sezionamento parziale della rete.

I manufatti, inoltre, devono essere meglio dettagliati con riferimento al livello di progettazione definitiva.

Per quanto riguarda la rete di fognatura bianca, si fa riferimento ad una equazione di possibilità pluviometrica, che sarebbe stata ricavata attraverso i dati relativi a 5 stazioni, con tempo di ritorno di 5 anni, senza specificare la durata degli eventi (che, ovviamente, dovrebbe essere inferiore all'ora). Non sono riportati calcoli idraulici e, quindi, non sono specificate le velocità e le tensioni tangenziali (queste ultime dovrebbero risultare > 2 Pa).

Anche in questo caso, i manufatti devono essere meglio dettagliati con riferimento al livello di progettazione definitiva. A mero titolo di esempio: sembrerebbe che non siano state previste le valvole di non ritorno per le mandate delle pompe; nei disegni non è indicata la classe e il materiale dei chiusini.

ASPETTI IMPIANTISTICI

Il progetto degli impianti elettrici è corredato di elaborati planimetrici e di relazioni tecniche di tipo generico e non coordinati ed organizzati nelle modalità richieste dalla normativa vigente.

Ad ogni buon conto, la definizione tecnica dell'impianto appare sufficiente per un progetto definitivo.



A livello esecutivo il progetto dovrà essere integrato dai calcoli esecutivi, dagli schemi più dettagliati degli impianti e dalle specifiche di capitolato di tutti i principali componenti.

In particolare richiederanno una maggiore definizione:

- la valutazione dell'analisi dei carichi (lo schema unifilare del quadro generale BT non risulta chiaro);
- lo schema dell'impianto di distribuzione nel suo complesso,
- la valutazione di dettaglio dei calcoli per il dimensionamento per funzionamento normale ed anomalo degli impianti di distribuzione;
- la valutazione del corto circuito minimo sulla distribuzione BT alle apparecchiature in campo, particolarmente delicata in ambito portuale considerate le distanze normalmente sviluppate dai circuiti, (quella effettuata appare estremamente esemplificata, in quanto adotta formule inusuali non giustificate e nell'applicazione di calcolo, non tiene conto della riduzione di sezione del neutro, quando presente, e considera in alcuni casi la tensione concatenata invece della tensione di fase, valutando valori più elevati non cautelativi);
- il dimensionamento dei cavi di collegamento al trasformatore per la scelta delle sezioni dei cavi MT, (vengono assunti come valori di riferimento le cadute di tensione specifiche per unità di carico e di lunghezza di linea e non quelle effettive presunte, non viene presa in considerazione la energia specifica passante di tenuta al corto circuito).

Inoltre, in particolare si rileva quanto segue:

- i cavi previsti non presentano caratteristiche antiroditori;
- il calcolo illuminotecnico delle torri faro non evidenzia il contributo complessivo di tutte le apparecchiature illuminanti, sia alimentate da rete (1000W) ciascuna che da rete e da gruppo elettrogeno (400W) ciascuna;
- gli impianti dichiarati, eserciti con sistema TT, risulterebbero in effetti di tipo TN-S in considerazione della interconnessione tra gli impianti dispersori dei conduttori PE della distribuzione. Peraltro, la normativa CEI vigente sconsiglia e vieta l'utilizzo del sistema TT con impianti dispersori separati. In particolare per le torri faro è indispensabile specificare se per ognuna di esse sia prevista localmente una protezione da sovracorrente generale o per singole derivazioni alle lampade o gruppi di lampade;



- nella relazione tecnica generale si fa riferimento ad unità di protezione MT in esafloruro mentre nel progetto definitivo e nelle specifiche sono previste unità in vuoto;
- nel dimensionamento dell'impianto di terra si è assunta la resistività per il terreno di 200 ohm metro che appare certamente elevata in ambito portuale, anche se comporta valutazioni cautelative e a favore della sicurezza.

ASPETTI RELATIVI ALLE PAVIMENTAZIONI

Nell'intera area dei piazzali del porto, destinati alla movimentazione ed allo stoccaggio dei containers, è prevista la realizzazione di una pavimentazione di tipo rigido, costituita da lastre in calcestruzzo prive di armatura resistente, ma dotate di una rete elettrosaldata in posizione baricentrica (rispetto allo spessore), avente la finalità di assorbire le tensioni causate dal fenomeno del ritiro igrometrico dopo il getto.

Secondo quanto rappresentato nei grafici di progetto, le lastre, dello spessore di 38 cm, verranno gettate in opera sopra uno strato di misto cementato di 25 cm e su una fondazione in materiale arido (tout venant) di 157 cm.

Nella "Relazione tecnica piazzali", peraltro, si fa riferimento a "pacchetti di fondazione di spessore diversi, in funzione delle capacità resistenti del rilevato d'appoggio": l'indicazione relativa allo spessore variabile della fondazione non appare coerente con gli altri elaborati del progetto, in particolare con le quantità riportate nel computo metrico estimativo, e pertanto si ritiene debba piuttosto riferirsi al sottofondo dell'opera.

Il dimensionamento della pavimentazione è stato eseguito con due metodi di calcolo: il metodo di derivazione empirico-sperimentale della *British Ports Association/Interpave* e il metodo convenzionale di *Westergaard/Burmister*; per entrambe le calcolazioni è stato assunto un valore di CBR del 7% come minimo per lo strato di fondazione, in accordo con quanto previsto nel Capitolato Speciale d'Appalto, secondo il quale: "a lavorazione finita la fondazione deve presentare un valore minimo di CBR pari a 7". I metodi utilizzati forniscono risultati di dimensionamento coerenti tra loro rispetto all'obiettivo progettuale generale, che consiste nel mantenimento di un adeguato livello di servizio della pavimentazione per tutta la vita utile di esercizio, specialmente in relazione all'ipotesi di danno da fatica per i cicli di carico ripetuto.

Rispetto ai metodi e alle procedure di dimensionamento, occorre precisare che non vi sono normative cogenti applicabili al caso di specie; le modalità di calcolo proposto



appaiono d'altronde adeguate rispetto all'importanza dell'opera, alle condizioni di esercizio previste, alla disponibilità di dati e di ipotesi relativamente ai carichi statici e mobili, alle condizioni ambientali, alle prestazioni ed alla funzionalità da garantire.

Si rileva tuttavia una possibile sottostima del gradiente di temperatura tra l'estradosso e l'intradosso delle lastre in cls., utilizzato per valutare il carico da peso proprio gravante su ciascuna lastra: secondo la tabella 3.4.4 della citata "Relazione tecnica piazzali" tale gradiente risulta quantificabile in poco più di un decimo di grado centigrado, ipotesi che non appare coerente con la collocazione della pavimentazione, con lo spessore delle lastre e con le condizioni termo-ambientali da assumere a riferimento per la progettazione (irraggiamento superficiale, temperatura e umidità dell'aria, ventilazione, inversione termica notte-giorno, etc.).

Pertanto si ritiene che tale valutazione debba essere perfezionata, al fine di considerare opportunamente lo stato tensionale prodotto dalla tendenza all'ingobbamento delle lastre (dovuta al gradiente di temperatura) contrastata dalla concomitante azione del peso proprio.

Riguardo ai particolari costruttivi e alle previsioni riguardanti la realizzazione della sovrastruttura, i grafici di progetto mostrano dettagliatamente le configurazioni relative alle sezioni di discontinuità (giunti di costruzione, giunti di contrazione, sigillature, canalette e griglie di drenaggio, etc.); da tali indicazioni si può comprendere la differente funzione strutturale assegnata alle barre in acciaio (di compartecipazione o di trasferimento) presenti nelle diverse tipologie di giunti.

Si osserva inoltre che le aree pavimentate sono distinte in base alle modalità costruttive, individuando le lastre posate in opera con mezzi meccanici e le lastre gettate a mano, e riservando a queste ultime le collocazioni più critiche a causa della presenza di vincoli fisici (bordi delle aree pavimentate, recinzioni, muri, etc.) o di altri elementi interferenti (prese dell'adduzione idrica antincendio, dispositivi di drenaggio superficiale, etc.).

Questi aspetti (particolari e modalità costruttive) non sono descritti nella "Relazione tecnica piazzali". Essi dovranno essere puntualmente definiti in fase di progettazione esecutiva delle opere di che trattasi, analogamente dovrà essere definita la finitura dell'estradosso dell'impalcato della banchina a giorno.



La documentazione progettuale integrativa relativa alla sicurezza antincendio è così costituita:

1. elaborato relativo alla presentazione del "rapporto integrato di sicurezza" ai sensi del DM n° 293 del 16/05/2001;
2. planimetria generale per la indicazione delle zone di deposito di eventuali containers di merci pericolose secondo le norme ADR - IMO - RID;
3. relazione indicante le norme di riferimento assunte a base dei calcoli dell'impianto fisso antincendio.

Negli elaborati sopra riportati vengono fornite le seguenti rispettive indicazioni:

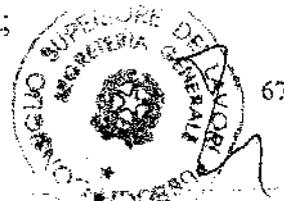
1. in base ai disposti di cui al DM n° 293/2001 e segnatamente all'art. 1 ed all'art. 2 dello stesso, sono indicate le finalità e la classificazione dei porti industriali e petroliferi. L'art. 4 evidenzia i contenuti che devono caratterizzare il rapporto stesso. Da detta norma si rinviene che *il rapporto integrato di sicurezza* costituisce un atto complementare ai singoli rapporti di sicurezza delle varie attività operative del porto.

Da quanto risulta a disposizione dell'Autorità Portuale di Augusta, tale rapporto non appare richiesto a norma di legge per l'intervento in oggetto, configurandosi lo stesso come estensione di un terminal marittimo esclusivamente commerciale, completamente distinto dal porto industriale/petrolifero di Augusta;

2. sulla base del quadro normativo di riferimento e della classificazione delle merci pericolose che tali norme fissano, viene precisato che, allo stato attuale, l'Autorità Portuale di Augusta esclude ogni eventualità di movimentazione di merci classificate pericolose, presso detto terminal commerciale. Alla luce di ciò, non sono state previste ed individuate, nel progetto in esame, aree destinate a tali fini.

E' anche affermato che, in caso di diversa condizione, sarà responsabilità dell'operatore (che gestirà tale attività portuale in regime di concessione) attenersi alle disposizioni e condizioni che l'Autorità Portuale regolerà con apposita ordinanza.

Pertanto, si ritiene necessario che tale aspetto venga considerato ed esplicitamente regolamentato nell'atto di concessione delle aree demaniali marittime dedicate a terminal container, mediante l'inserimento di specifica clausola;



3. nel citare il quadro normativo di riferimento, l'elaborato integrativo riporta i criteri secondo i quali verrà dimensionato l'impianto idrico antincendio e le principali caratteristiche idrauliche dello stesso. La rete esterna sarà di tipo chiuso ad anello con tubazioni in acciaio e con i necessari organi di sezionamento. La riserva idrica sarà costituita anche da un serbatoio di accumulo di acqua avente capacità di 350 m³, tale da assicurare una autonomia di 120'. Le caratteristiche idrauliche della rete sono state correttamente riferite alle norme UNI 10779.

Vengono anche riportate le caratteristiche delle opere realizzate nei lotti precedenti e relative:

- al sistema di pressurizzazione dell'impianto;
- alla verifica prestazionale in base alle perdite di carico, con le tabelle dei dati caratteristici dei nodi e dei rami della intera rete idrica antincendio.

L'impianto sarà anche dotato di gruppi per la produzione di energia elettrica sussidiaria, con motori endotermici alimentati a combustibile liquido.

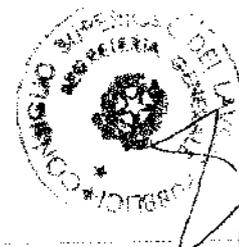
Per tali gruppi elettrogeni, il progetto fa riferimento alla normativa di cui alla circolare del Ministero dell'Interno n° 31/78, che risulta abrogata da una recente normativa emanata con decreto ministeriale, alla quale il progetto dovrà uniformarsi.

ASPETTI ECONOMICI

Preliminarmente l'Assemblea osserva che il quadro economico del progetto definitivo generale non è stato redatto secondo quanto previsto dall'art. 17 del vigente Regolamento LL.PP. approvato con DPR n° 554/1999 e pertanto deve essere rimodulato.

Il compenso incentivante per la progettazione ex art. 18 della Legge n° 109/1994 e ss. mm. e ii. (ora art. 92 del D.Lgs. n° 163/2006 e ss. mm. e ii.) va commisurato sulla base delle prestazioni effettivamente svolte dal personale dipendente interno. Le quote parti della somma corrispondenti a prestazioni svolte da professionalità esterne costituiscono economie.

Occorre inserire nel quadro economico una somma pari allo 0,5 per mille dell'importo dell'opera ai sensi dell'art. 1 - comma 5 del DL n° 245/2005, convertito con modificazioni nella Legge n° 21/2006.



Circa i costi preventivati per l'implementazione delle misure di mitigazione e compensazione ambientale, si rinnova quanto già osservato in merito alla intrinseca approssimazione della relativa stima economica.

L'importo dei lavori, come desunto dal computo metrico estimativo, è pari a € 101.278.826,73 (inclusivo dei costi per la sicurezza), del quale € 32.951.338,07 per le opere strutturali in c.a. relative alla banchina a giorno (impalcato su pali di grande diametro).

Rapportando detto importo di categoria allo sviluppo longitudinale della banchina medesima (circa 1.250 m), se ne ricava un costo parametrico pari a circa €/m 26.350,00 che risulta ammissibile affinché l'importo complessivo dei lavori possa essere posto a base di gara.

Si riportano di seguito specifiche considerazioni relative a progetto definitivo di primo stralcio.

ASPETTI FUNZIONALI

Con relazione integrativa trasmessa a seguito di circostanziata richiesta, il proponente ha fornito considerazioni riguardo il carattere di funzionalità del progetto di primo stralcio:

"Lo stralcio è stato predisposto compatibilmente con i fondi stanziati in modo da realizzare opere funzionali e strettamente connesse con le opere esistenti. Pertanto è stata data priorità alla realizzazione di gran parte dei piazzali connessi all'esistente e che permetteranno in questa prima fase l'utilizzo delle banchine già esistenti, ampliandone la potenzialità, dotando tali piazzali delle infrastrutture e impianti necessari al loro utilizzo.

(...omissis...)

I piazzali oggetto del progetto stralcio sono, come evidenziato in premessa, intimamente collegati con le opere già realizzate (anche sotto il profilo impiantistico)

(...omissis...)

I 68000 mq di aree integrati con almeno altrettanti già attrezzati nella parte finale del porto realizzato con le fasi precedenti, consentirebbero sin da ora di programmare una movimentazione capace di attirare i flussi di merci e risolvere i problemi di spazio che i terminalisti che operano nell'area lamentano".

In relazione a quanto sopra osservato dal proponente, si prende atto della limitazione imposta dai vincoli finanziari, raccomandando una tempestiva programmazione dello



stralcio di completamento della "terza fase" per ovvi motivi di perseguimento dei prefigurati obiettivi progettuali.

ASPETTI CONTRATTUALI ED ECONOMICI

Dalla relazione integrativa n° 8 "*Integrazione della relazione generale (progressivo 003/A)*" si apprende che "*la scelta del contraente avverrà con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa di cui all'art. 83 del D.Lgs 163/2006 sulla base del progetto esecutivo*".

Peraltro, ancorché la gara di appalto sia bandita sulla base del progetto esecutivo, il capitolato speciale d'appalto è allegato al progetto definitivo di primo stralcio in luogo del "disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici" previsto dall'art. 25 - comma 2 - lettera h) del DPR n° 554/1999.

Il CSA, prima dell'appalto, dovrà essere aggiornato sulla base delle previsioni normative del D.Lgs. n° 163/2006 e ss. mm. e ii. e rielaborato in coerenza alle integrazioni e modificazioni introdotte in fase di progettazione esecutiva.

In analogia a quanto osservato per il progetto definitivo generale, il quadro economico del progetto di primo stralcio deve essere rimodulato secondo quanto previsto dall'art. 17 del vigente Regolamento LL.PP. approvato con DPR n° 554/1999.

Le spese tecniche, pari a circa il 39% dell'importo lavori, appaiono elevate, anche tenuto conto degli ampi margini di sovrapposizione tecnica tra il progetto definitivo generale e il progetto definitivo di primo stralcio.

Il compenso incentivante per la progettazione ex art. 18 della Legge n° 109/1994 e ss. mm. e ii. (ora art. 92 del D.Lgs. n° 163/2006 e ss. mm. e ii.) va commisurato sulla base delle prestazioni effettivamente svolte dal personale dipendente interno. Le quote parti della somma corrispondenti a prestazioni svolte da professionalità esterne costituiscono economie.

Occorre inserire nel quadro economico l'importo pari allo 0,5 per mille dell'importo dell'opera ai sensi dell'art. 1 - comma 5 del DL n° 245/2005, convertito con modificazioni nella Legge n° 21/2006.

Circa i costi preventivati per l'implementazione delle misure di mitigazione e compensazione ambientale, si rinnova quanto già osservato in precedenza.

L'importo dei lavori, come desunto dal computo metrico estimativo, è pari a € 16.686.755,34 (inclusivo dei costi per la sicurezza).



Rapportando detto importo alla superficie del nuovo piazzale oggetto del primo stralcio (pari a circa 68.000 m²), se ne ricava un costo parametrico pari a circa €/m² 245,00 che risulta ammissibile affinché l'importo complessivo dei lavori possa essere posto a base di gara.

Riguardo alla formazione dei prezzi, il progettista dichiara che le opere sono state stimate in base ai prezzi unitari contenuti nel locale prezzo di riferimento vigente (datato agosto 2007).

Per quello che riguarda i prezzi non presenti nel citato prezzo, sono state sviluppate apposite analisi. In esse, peraltro, si rinvengono talvolta quantificazioni forfettarie dei costi elementari. Ne consegue la necessità di una loro parziale rielaborazione ed approfondimento.

Infine, l'elenco prezzi a corpo, da porre a base di appalto, deve essere univocamente determinato.

Tutto ciò premesso e considerato, l'Assemblea all'unanimità è del

PARERE

che, previo adeguamento del "progetto definitivo generale dei lavori di completamento terza fase realizzazione banchina containers da realizzarsi nel Comune di Augusta" alle osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni di cui ai suesposti considerato, il "progetto definitivo di primo stralcio" sia suscettibile di essere sviluppato al livello di progettazione esecutiva.



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO GENERALE

Dot. Ing. GIUSEPPE IANNISILLO

4 AGO. 2008



ALLEGATO 3

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare- Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - Prot. DSA 2009-0027742 del 16/10/2009 - Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui al decreto di VIA n. 244 del 27 marzo 2007 relativo al Porto di Augusta



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale

UFF. I^{sc}.



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

U.prot DSA - 2009 - 0027742 del 16/10/2009

All'Autorità Portuale di Augusta
Via dei Cantieri n. 1 -
96011 Augusta

Alla Regione Siciliana
Assessorato ambiente
via Ugo La Malfa 169
90100 PALERMO

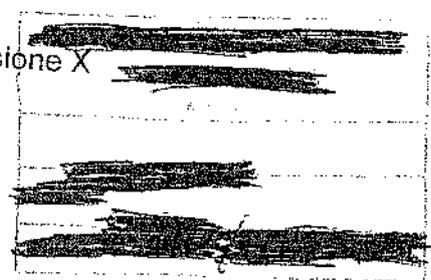
Al Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Direzione Generale Paesaggio
via di San Michele 22
00153 ROMA

Pratica N.: _____

Ref. Mittente: _____

e p.c. Al Presidente della Commissione
tecnica di verifica VIA/VAS
SEDE

Alla Divisione X
SEDE



**OGGETTO: verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui al
decreto di VIA n. 244 del 27 marzo 2007 relativo al Porto di
Augusta.**

Con nota pervenuta in data 1 luglio 2009, n. 16630, l'Autorità Portuale di Augusta ha inviato la documentazione per la verifica di ottemperanza di cui al Decreto di VIA del 21 maggio 2007.

Con nota del 6 luglio 2009, n. 17009, la documentazione è stata trasmessa alla Commissione tecnica VIA/VAS per le valutazioni di competenza. La Commissione tecnica VIA/VAS, con nota n. 26469, pervenuta in data 6 ottobre 2009, ha trasmesso

il parere n. 357 del 30 settembre 2009, che allegato alla presente determinazione ne costituisce parte integrante.

Acquisito pertanto il citato parere n. 357, limitatamente al primo stralcio del progetto relativo ai piazzali del porto di Augusta,

SI DETERMINA

- le prescrizioni nn. 7,8,9,10,13 e 16 sono ottemperate;
- la prescrizione n. 15, è ottemperata ad eccezione del punto terzo;
- la prescrizione n. 1 ed il terzo punto della prescrizione n. 15, non sono ottemperate, le medesime devono essere ottemperate prima dell'inizio dei lavori;
- non è ancora conclusa la verifica di ottemperanza delle prescrizioni nn. 2,3,4,6 e 12;
- la verifica di ottemperanza della prescrizione n. 5, è rinviata alla fase di realizzazione dell'opera e sarà verificata dalla Regione Siciliana;
- la prescrizione n. 11 è rinviata alla fase finale dei lavori e sarà effettuata dall'ARPA Sicilia;
- la prescrizione n. 14 sarà valutata dalla Regione Siciliana;
- le prescrizioni nn. 15 e 16 per la parte di competenza saranno valutate dal Ministero per i beni e le attività culturali.

Avverso il presente provvedimento è ammesso il ricorso rispettivamente al TAR entro 60 giorni dalla notifica, o entro 120 giorni dalla notifica al Capo dello Stato.

Il dirigente della Div. III
Dott. Mariano Grillo

IL DIRETTORE GENERALE
(ing. Bruno Agricola)

ALLEGATO 4

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare-
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS -
Prot. CTVA 2009-003682 del 06/10/2009 - Verifica di Ottemperanza delle
prescrizioni di cui al decreto di VIA n. 244 del 27 marzo 2007 Porto di
Augusta – Opere di Completamento terza fase realizzazione Banchina
Containers – progetto esecutivo – terza fase – primo stralcio
DEC/VIA/244/2007



*Ministero dell' Ambiente
della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U. prot CTVA - 2009 - 0003682 del 06/10/2009



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E. prot DSA - 2009 - 0026469 del 06/10/2009

All'On. Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

Alla Direzione Generale
per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a. Dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.

Ref. Alimento.

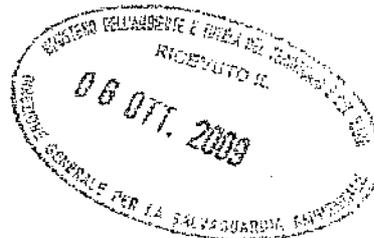
OGGETTO: Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA n. 244 del 27 marzo 2007 Porto di Augusta - Opere di completamento terza fase realizzazione Banchina Containers - progetto esecutivo - terza fase - PRIMO STRALCIO DEC/VIA/ 244/2007. Trasmissione parere n. 357 del 30 settembre 2009.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007, per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 30 settembre 2009.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All: c.s.



MINISTERO DELL'AMBIENTE
LA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
l'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione



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

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

Parere n. 357 del 30.09.2009

Verifica di Ottemperanza alle
prescrizioni del Decreto VIA n. 244 del
27 marzo 2007

Progetto:

Porto di Augusta - Opere di
completamento terza fase
realizzazione Banchina Containers -
progetto esecutivo - terza fase -
PRIMO STRALCIO DEC/VIA/ 244/2007

ponente:

Autorità Portuale di Augusta

2009
12/10/09

[Handwritten signatures and initials]

1 GENERALITA' E PREMESSE

1.1. Premessa e Iter Amministrativo

Con Decreto di VIA del 27 marzo 2007 n. 244 (d'ora in poi "DEC/VIA/244/2007"), il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (d'ora in poi "MATTM"), di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (d'ora in poi "MIBAC"), ha espresso giudizio positivo in merito alla compatibilità ambientale del progetto "**Porto di Augusta- Opere di completamento terza fase realizzazione Banchina Containers**" a condizione dell'osservanza delle prescrizioni ivi indicate.

L'autorità portuale di Augusta (d'ora in poi "Proponente") in data 15 giugno 2009, con nota prot. n. 4929, acquisita dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale (d'ora in poi "DSA") del MATTM al prot. n. DSA/2009/16630 del 1 luglio 2009 ha trasmesso la documentazione progettuale in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel DEC/VIA/244/2007.

La documentazione predisposta dal Proponente è stata trasmessa dalla DSA con nota prot. n. DSA/2009/17009 del 6 luglio 2009 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in poi "Commissione") che le ha acquisite al prot. n. CTVA/2009/2848 del 21 luglio 2009.

Il Presidente della Commissione, con nota prot. CTVA/2009/2924 del 24 luglio 2009, ha assegnato il procedimento al Gruppo Istruttore costituito da:

- Arch. Eleni Papaleludi Melis (Referente)
- Dott. Andrea Lazzari
- Avv. Rocco Panetta

In data 8 settembre 2009 si è svolta una riunione tra il Gruppo Istruttore e i tecnici dell'Autorità Portuale.

1.2. Oggetto e definizione della Verifica di Ottemperanza

Oggetto della presente procedura è la verifica di ottemperanza a tutte le prescrizioni del MATTM contenute nel DEC/VIA/ 244/2007 di compatibilità ambientale, per quanto riguarda in particolare il PRIMO STRALCIO del progetto esecutivo della Terza Fase - Banchina Containers.

2 DOCUMENTAZIONE PRESENTATA PER LA VERIFICA DI OTTEMPERANZA

La documentazione predisposta dall'Autorità Portuale di Augusta consiste nei seguenti elaborati predisposti ai sensi del DPR 21 dicembre 1999, n. 554:

- Art. 36 - DPR 21 dicembre 1999, n. 554 - "Relazione generale del progetto esecutivo"
- Art. 37 - DPR 21 dicembre 1999, n. 554 - "Relazioni specialistiche"
- Art. 38 - DPR 21 dicembre 1999, n. 554 - "Elaborati grafici del progetto esecutivo"

EL MARE
VIA 244/2007

- Art. 39 - DPR 21 dicembre 1999, n. 554 - "Cricolo esecutivo di strutture e impianti"
- Art. 40 - DPR 21 dicembre 1999, n. 554 - "Piano di manutenzione dell'opera e delle parti"
- Art. 41 - DPR 21 dicembre 1999, n. 554 - "Piani di sicurezza e coordinamento"
- Art. 42 - DPR 21 dicembre 1999, n. 554 - "Cronoprogramma delle lavorazioni"
- Art. 43 - DPR 21 dicembre 1999, n. 554 - "Elenco dei prezzi unitari"
- Art. 44 - DPR 21 dicembre 1999, n. 554 - "Computo metrico estimativo e quadro economico"
- Art. 45 - DPR 21 dicembre 1999, n. 554 - "Schema di contratto e capitolato speciale di appalto"

pressano in particolare la presente fase delle verifiche di ottemperanza la Relazione generale di cui all'Art. 36, gli elaborati di cui all'Art.37, relativi a Relazione monitoraggio ambientale - Matrice di ottemperanza alle prescrizioni - Protocollo ambientale - Disciplinare tecnico di integrazione al capitolato speciale d'Appalto - Disciplinare delle opere in verde - Cronoprogramma di dettaglio, elaborati di cui all'Art.38, relativi a Opere di contenimento in terra rinforzata e viabilità di esso bunker - Opere di mitigazione - Impianto elettrico - Impianto idrico e fognario, gli elaborati di cui all'Art.45 relativi al Capitolato speciale di appalto.

3 ANALISI DELLA DOCUMENTAZIONE E STATO DI OTTEMPERANZA

Decreto VIA 244/2007 riguarda la terza fase di completamento della banchina containers del porto mercantile di Augusta. La documentazione presentata riguarda il progetto esecutivo intitolato di un Primo stralcio del progetto, relativo ai piazzali, predisposto compatibilmente con i fondi stanziati in modo da realizzare opere funzionali e strettamente connesse alle opere esistenti. Lo scopo è quello di permettere in questa prima fase l'utilizzo delle banchine già esistenti, ampliandone la potenzialità, dotando tali piazzali di infrastrutture e impianti necessari all'utilizzo.

Il progettante ha presentato la documentazione del progetto esecutivo del primo stralcio dei lavori, ai sensi del DPR 21 dicembre 1999, n. 554, indicando nel documento "Relazione generale del progetto esecutivo" le parti connesse alle verifiche di ottemperanza, alcune delle quali riguardano l'opera in quanto si riferiscono alla fase di inizio dei lavori.

Secondo la prescrizione n. 17 del decreto VIA 244/2007 "tutte le prescrizioni dovranno essere rispettate a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della Regione Sicilia e del Ministero per i beni e le attività culturali, per le parti di loro competenza".

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 1

Prima dell'avvio dei lavori dovrà essere definito il passaggio di proprietà delle particelle n. 153 e 155, per le parti interessate, dal Demanio dello Stato ramo Aeronautica al Demanio Marittimo di competenza dell'Autorità Portuale di Augusta;

L'Autorità Portuale dichiara di aver avviato la procedura di trasferimento della proprietà che sarà conclusa prima della consegna dei lavori.

La prescrizione 1 non è ancora ottemperata. L'ottemperanza deve essere conclusa prima dell'inizio dei lavori.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 2

2. Per quanto riguarda l'escavo in mare:

- *In accordo con l'ARPA Sicilia e ICRAM, prima dell' inizio dei lavori, dovrà essere effettuata la caratterizzazione, ai sensi del DM 24.01.96, dei fondali dell'intera area da dragare in corrispondenza del piano di posa della banchina e il materiale dragato dovrà essere conferito a discarica autorizzata.*
- *Gli interventi previsti da progetto vanno realizzati compatibilmente alle attività di messa in sicurezza e/o bonifica previste dal Progetto preliminare di bonifica della Rada di Augusta. Fase I - inclusa all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Priolo (Bol-Pr-SI-PR-rada di Augusta-02. 05) redatto da ICRAM;*
- *in particolare, la caratterizzazione dei fondali da sottopone a interventi di escavo, nella zona interessata dal piano di posa della banchina, dovrà integrare quella già effettuata ai fini della caratterizzazione dell'area marino-costiera prospiciente il sito di interesse nazionale di Priolo secondo il protocollo adottato nel piano di caratterizzazione ICRAM (doc. ICRAM CII-Pr-SI-P-02. 04), approvato senza prescrizioni dalla Conferenza di Servizi decisoria ex art 14 c. 2, della Legge n. 241/90) del 18.11.03, con metodiche e modalità da concordare con gli Enti competenti e già adottate all'interno di altri Siti di Interesse Nazionale.*

Il proponente ha presentato un progetto di suddivisione dell'area da caratterizzare con maglia 50x50 m, con la previsione di un punto di rilievo per ciascun quadrato, secondo le disposizioni del DM 24.01.96. Si prevede di esaminare in laboratorio i primi 20 cm e gli ultimi 20 cm di ciascuna carota di lunghezza inferiore ai 1.5 m. Occorre correggere l'elaborato relativo al capitolato speciale d'appalto che, diversamente da quanto riportato nelle tavole di progetto, fa riferimento ad una maglia di 100x100 m. Non risulta ancora stipulato un accordo con l'ISPRA (ex ICRAM) e con l'ARPA Sicilia per la caratterizzazione dei fondali e il piano di caratterizzazione non risulta condiviso da tali enti. Manca un coordinamento con le istruzioni dell'ISPRA (ex ICRAM) per il SIN.

Il proponente fa riferimento ad un'istruttoria di verifica di ottemperanza da parte della Direzione della qualità della vita che non risulta ancora conclusa.

Pertanto si prende atto che il Proponente ha avviato le procedure per l'ottemperanza della prescrizione n. 2, che potrà essere considerata conclusa solo al completamento della caratterizzazione dei fondali. L'ottemperanza deve essere conclusa prima dell'inizio dei lavori.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 3

3. *prima dell'inizio dei lavori dovrà essere redatto un piano di monitoraggio relativo al piano di costruzione delle opere che consideri tutte le componenti ambientali, ai fini di eventuali misure di mitigazione; tale piano di monitoraggio, concordato con l'ARPA Sicilia, riporterà le modalità operative, la frequenza, i parametri e i tempi di esecuzione, e dovrà prevedere anche una idonea banca dati per l'informazione e la consultazione. In particolare:*
- a *dovrà essere previsto e posto in essere un sistema di monitoraggio del rumore prodotto durante le attività di cantiere e di esercizio, con particolare riferimento all'abitato di Augusta e di eventuali recettori sensibili. In caso di superamento dei limiti normativi per le emissioni sonore, deve essere previsto l'impiego di macchine o tecniche di lavorazione meno rumorose, oppure devono essere predisposte*

MINISTERO DI
LA TUTELA DEL
COMUNE DI
SICILIA
SECRETARIA

Concessione
VIA e VAS

...ere acustiche da collocare sul perimetro di cantiere, in corrispondenza dei ricettori. Nei casi non risolvibili mediante le misure susposte il proponente dovrà provvedere a proprio carico all'insonorizzazione degli edifici interessati;

- b) dovrà essere previsto un monitoraggio del rumore, prodotto durante le attività di cantiere e di esercizio, per la valutazione di eventuali disturbi alle specie di uccelli frequentatrici il SIC Saline di Augusta;
- c) dovrà essere previsto e posto in essere un piano di monitoraggio delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotti durante le attività di cantiere e di esercizio, con particolare riferimento all'abitato di Augusta e di eventuali recettori sensibili;
- d) dovrà essere previsto e posto in essere un sistema di monitoraggio degli sversamenti accidentali in mare di sostanze inquinanti durante le attività di cantiere che potrebbero nascere a seguito di incidenti o di malfunzionamento delle macchine. Tale piano di emergenza dovrà essere concordato con l'ARPA Sicilia sia per quanto riguarda le macchine per le lavorazioni a terra sia per quelle impegnate nelle lavorazioni a mare;
- e) durante le attività di dragaggio e di costruzione della banchina dovranno essere effettuati prelievi delle acque del bacino portuale al fine di verificare la sussistenza di alterazioni ambientali significative (torbidità, contaminanti) e di predisporre adeguate azioni correttive in corso d'opera;
- f) durante la fase di realizzazione di tutte le opere previste in prossimità dei ricettori residenziali e delle zone del porto in esercizio, dovranno essere adottati opportuni accorgimenti per ridurre la produzione o la propagazione di polveri quali: bagnatura delle aree di cantiere e delle piste di servizio non pavimentate; lavaggio delle ruote degli autocarri in uscita dall'area di cantiere, bagnatura di eventuali cumuli di materiali, pulizia delle strade pubbliche utilizzate, senza tuttavia provocare fenomeni di inquinamento delle acque marine dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati.

Il proponente dichiara che tale prescrizione si rende efficace sia per l'intervento oggetto di stralcio sia per gli stralci successivi di concerto con ICRAM. La prescrizione prevede di concordare preventivamente il piano di monitoraggio con l'ARPA Sicilia. È stato presentato un testo di accordo ambientale tra l'Autorità portuale di Augusta, l'ARPA Sicilia e la Regione Sicilia - concordato all'Ambiente, con l'obiettivo "di stabilire procedure di comunicazione e controllo degli interventi derivanti dalla realizzazione del nuovo terminal container di Augusta sulle componenti ambientali indicate dal decreto di compatibilità ambientale emesso dal Ministero dell'Ambiente". Tale accordo non è stato ancora sottoscritto dagli enti interessati.

Per la fase di esercizio, tale protocollo rimanda ad un disciplinare tecnico apposto da mettere a disposizione prima del collaudo e della entrata in esercizio dello scalo da parte degli enti sottoscrittori il cui testo è allegato.

In riferimento alla descrizione del Piano di monitoraggio ambientale il proponente fa riferimento agli allegati di progetto: "Relazioni Specialistiche" elaborato 004 - "Opere di Mitigazione" elaborato n. 020 / 021 / 022 / 023 - "Capitolato Speciale d'Appalto" elaborato 052 - Capo 3° art. 25b1. Il Disciplinare Tecnico di integrazione al Capitolato Speciale d'Appalto e il Disciplinare tecnico di integrazione al Capitolato Speciale d'Appalto rimandano ad un PMA (Piano di Monitoraggio Ambientale) specifico che non risulta presente nella documentazione presentata.

[Handwritten signatures and initials]

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

Si prevede di sottoporre a monitoraggio le seguenti componenti ambientali: Sedimenti - Atmosfera - Rumore - Acque marine e tutela da sversamenti accidentali - Flora e fauna SIC "Saline di Augusta" - Vegetazione di nuovo impianto - Patrimonio archeologico.

MINISTERO
DELLA TUTELA DI
CAMPESINO
DELL'AMBIENTE
E DEL TERRITORIO

Ai fini dell'individuazione degli indicatori di qualità per ciascuna componente ambientale si riporta la normativa di settore. Le attività di rilevamento in campo prevedono la raccolta di campioni ed analisi chimico-fisiche e di elaborazione dei dati rilevati. La caratterizzazione ha lo scopo di monitorare i livelli di qualità delle componenti ambientali analizzate in tre periodi distinti: prima dell'inizio dei lavori; nel corso della operatività del cantiere; in fase di esercizio.

Il proponente ha presentato solo il disciplinare per l'appalto e il Capitolato Speciale d'Appalto, secondo quanto previsto dal DPR 21 dicembre 1999, n. 554, ma **manca il Piano di Monitoraggio Ambientale specifico per l'area in esame** di cui alle prescrizioni del decreto VIA 244/2007. La documentazione riporta dati generici senza un'analisi della situazione locale, subordinata ad appositi sopralluoghi, e senza una descrizione delle condizioni estreme dei fattori emissivi e della localizzazione dei recettori sensibili ovvero la dimostrazione della mancanza di eventuali ostacoli verso la sorgente. Ai fini della definizione della tempistica dei prelievi si fa riferimento al PMA (Piano di Monitoraggio Ambientale) specifico che non risulta incluso nella documentazione presentata.

Mancano riferimenti specifici ai luoghi, alle problematiche che si devono affrontare, all'organizzazione del cantiere, alle attività tipo in funzione delle quali condurre il monitoraggio, sia in fase di cantiere che di esercizio, alle tipologie di traffici attesi, all'analisi critica dei dati esistenti e delle simulazioni effettuate nell'ambito del SIA, ai tempi opportuni per la conduzione dei monitoraggi riferiti alle componenti rumore e atmosfera e alle relative campagne di misura stagionali, che, fatte salve diverse indicazioni dell'ARPA Sicilia, si ritiene che devono essere condotte in continuo con memorizzazione delle *time history*. Manca soprattutto un'analisi critica dei luoghi scelti per la localizzazione delle postazioni dei sondaggi, la loro effettiva ubicazione e le ragioni di scelta della quantificazione degli stessi, anche ai fini della validazione delle previsioni di impatto eseguite in fase progettuale e della convalida dei sistemi di mitigazione adottati. Si ritiene che la documentazione consegnata può essere considerata come "*linee guida*" su come impostare il monitoraggio ambientale specifico dell'area di interesse, che deve essere preventivamente concordato con l'ARPA Sicilia.

Pertanto si prende atto che il Proponente ha avviato le procedure per l'ottemperanza della prescrizione n. 3, che potrà essere considerata conclusa solo a seguito della consegna del piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Sicilia. L'ottemperanza deve essere conclusa prima dell'inizio dei lavori.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 4

- 4. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione acustica, consistenti nella messa in opera di barriere antirumore fonoassorbenti, in corrispondenza dello svincolo tra la strada di collegamento del porto con la SS 193 e di quello tra la SS 193 e la SS 114 e in altre zone dove dovesse risultare necessario in base ai dati del piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Sicilia. Laddove si dovesse configurare l'impossibilità fisica o tecnica di posizionare le barriere fonoassorbenti si dovrà ricorrere a un contributo per l'insonorizzazione delle abitazioni interessate, destinato al potenziamento del potere fonoisolante degli infissi.*

Il proponente ha presentato una tavola dei particolari costruttivi dei pannelli fonoassorbenti e nel capitolato d'appalto ha prescritto la conformità delle normative europee UNI EN 1793-1-2-3:1999 - PR.ENV 1793 - 5:2001 EN 1794-1:1998 ANNEX 1 - EN 1794-1:1998 ANNEX C - EN 1794-2:1998 - EN 1794-2:1998 ANNEX A. Mancano tuttavia le analisi inerenti la localizzazione dei pannelli e la compatibilità con le caratteristiche tecniche degli stessi. Non risulta concordato con l'ARPA Sicilia un piano di monitoraggio che comprende l'indicazione di postazioni di misura del



...ore diretti a convalidare le previsioni di impatto eseguite in fase progettuale e i sistemi di mitigazione adottati, come posizione, caratteristiche e numero dei pannelli fonoassorbenti.

Intanto si prende atto che il Proponente ha avviato le procedure per l'ottemperanza della prescrizione n. 4, che potrà essere considerata conclusa solo a seguito della consegna del progetto secondo il piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Sicilia e della realizzazione delle barriere fonoassorbenti. L'ottemperanza deve essere conclusa prima dell'inizio dei lavori.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 5

5. allo scopo di limitare i potenziali impatti derivanti dalla sospensione e diffusione dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio sui litorali limitrofi all'ambito portuale, fatti salvi ulteriori specifici accordi sulle modalità operative che potranno essere indicate dalla Regione Siciliana o dalle strutture tecniche delegate, esse dovranno essere effettuate con procedure e macchinari idonei a minimizzare la risospensione del materiale fine.

L'ottemperanza della prescrizione deve essere coordinata con quanto richiesto dalla Regione Sicilia, anche sulla base delle risultanze dello studio di caratterizzazione dei sedimenti, specificando le modalità realizzative, le tecniche che si intendono utilizzare e i mezzi di dragaggio, come dalla prescrizione n. 5 della Regione Sicilia - Assessorato Territorio e Ambiente. In ogni caso, il capitolato d'appalto prevede l'adempimento integrale da parte dell'impresa appaltatrice delle prescrizioni contenute nel Decreto di Compatibilità Ambientale emesso di concerto dal Ministro dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali

La verifica dell'ottemperanza della prescrizione 5 è rinviata alla fase di realizzazione delle opere. Il completamento della verifica dell'ottemperanza deve essere effettuato da parte della Regione Siciliana

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 6

Il contratto d'appalto delle opere dovrà prevedere l'osservanza di un "Protocollo ambientale", da concordare con l'ARPA Sicilia e la Regione Siciliana, dove saranno riportate tutte le prescrizioni per la mitigazione degli impatti durante lo svolgimento dei lavori e per tutte le attività di cantiere e la comminazione di opportune penali in caso di inosservanza.

Il capitolato d'appalto prevede l'osservanza di un "Protocollo ambientale". Tuttavia, tale Protocollo risulta ancora sottoscritto dall'ARPA Sicilia e dalla Regione Siciliana.

Intanto si prende atto che il Proponente ha avviato le procedure per l'ottemperanza della prescrizione n. 6, che potrà essere considerata conclusa solo a seguito della condivisione del progetto da parte dei soggetti ivi indicati. L'ottemperanza deve essere conclusa prima dell'inizio dei lavori.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 7

per evitare la dispersione delle polveri durante le attività di cantiere, il materiale trasportato dagli autocarri dovrà essere bagnato e coperto con teloni.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Vertical handwritten notes and signatures on the right margin.

Il capitolato d'appalto prevede l'adempimento integrale da parte dell'impresa appaltatrice delle prescrizioni contenute nel Decreto di Compatibilità Ambientale emesso di concerto dal Ministro dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali

Pertanto, si prende atto che il progetto esecutivo ha recepito la prescrizione n. 7. Le responsabilità per la buona esecuzione dei lavori secondo le prescrizioni del DEC/VIA/244/2007 sono a carico dei soggetti competenti al controllo.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 8

8. *per il contenimento delle emissioni inquinanti, i veicoli impiegati nella fase di costruzione e quelli impiegati nelle attività di banchina dovranno essere omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (fase III-A o fase III-B) e muniti di filtri per il particolato conformi alle norme europee.*

Il capitolato d'appalto prevede l'adempimento integrale da parte dell'impresa appaltatrice delle prescrizioni contenute nel Decreto di Compatibilità Ambientale emesso di concerto dal Ministro dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali

Pertanto, si prende atto che il progetto esecutivo ha recepito la prescrizione n. 8. Le responsabilità per la buona esecuzione dei lavori secondo le prescrizioni del DEC/VIA/244/2007 sono a carico dei soggetti competenti al controllo.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 9

9. *Durante la fase di esercizio le attività di banchina dovranno essere sospese nelle ore notturne, fatti salvi i casi di forza maggiore.*

Il capitolato d'appalto prevede l'adempimento integrale da parte dell'impresa appaltatrice delle prescrizioni contenute nel Decreto di Compatibilità Ambientale emesso di concerto dal Ministro dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali

Pertanto, si prende atto che il progetto esecutivo ha recepito la prescrizione n. 9. Le responsabilità per la buona esecuzione dei lavori secondo le prescrizioni del DEC/VIA/244/2007 sono a carico dei soggetti competenti al controllo.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 10

10. *il piazzale e la banchina containers dovranno essere provvisti di un sistema di raccolta e di trattamento delle acque di prima pioggia, con un numero idoneo di dissabbiatori e disoleatori, che dovranno essere poi convogliate al sistema fognario comunale.*

Ai fini dell'ottemperanza è stato redatto il progetto esecutivo delle opere riportate nei seguenti elaborati di progetto: "Impianto idrico e fognario" elaborati n. 034/1 - 034/2 - 035- 036- 037/1 - 037/2, "Calcolo esecutivo delle strutture e degli impianti" elaborato 038/8.

Il proponente ha effettuato un progetto di impianto di smaltimento delle acque bianche realizzato con tubi in polistilene di diametri f 400, f 500, f 600, f 800. Si prevede un sistema di sollevamento per il trasferimento delle acque di prima pioggia ad un impianto di depurazione, composto da vasca

10-DEI-AMBIENTE
TERMINI
DEL MARE
Verifica

prima pioggia, sistema di raccolta degli oli e idrocarburi, sistemi di rilancio e di controllo e filtri a

riguardo si nota che la regione Sicilia - Assessorato Territorio e Ambiente ha richiesto, nell'ambito della propria prescrizione n. 9 che "vengano previsti in progetto gli impianti di isolaione delle acque bianche provenienti dalla banchina e dalle aree adibite a cantiere e usche di prima pioggia da realizzare a monte dell'immissione nel sistema fognario comunale; il oggetto venga realizzato, con le modifiche sopra descritte, nei particolari, nelle quote e nelle mensioni conformemente agli elaborati presentati. Ogni eventuale sostanziale modifica venga esentata al Dipartimento regionale".

considerazione degli adempimenti previsti nel capitolato d'appalto e fermo restando che le acque prima pioggia, dopo il trattamento di disoleazione e dissabbiatura, devono essere convogliate e laltite nel sistema fognario comunale come dalla prescrizione n. 10, la prescrizione medesima, alla base del combinato disposto con l'analoga prescrizione della regione Siciliana, si ritiene emperata per la fase progettuale, per quanto riguarda la parte relativa al MATTM.

tanto, la prescrizione n 10 si ritiene ottemperata.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 11

Il prima del collaudo finale delle opere dovrà essere definito con l'ARPA Sicilia:

- il sistema per la gestione delle acque di sentina, comprensivo degli impianti e delle attrezzature per il trattamento finale e il successivo smaltimento dei rifiuti, conformemente a quanto previsto dal decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182, recante attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
- il sistema della gestione della raccolta degli oli usati, dei filtri dell'olio e delle batterie esaurite nonché delle vernici, solventi e sostanze antivegetative;
- il sistema dei controlli sulla manutenzione dei pozzetti di trattamento delle acque meteoriche dei piazzali e della banchina (dissabbiatura e disoleatura delle acque di prima pioggia) e dell'eventuale impianto della raccolta delle acque di sentina;

temi di gestione dello scalo previsti nella prescrizione non sono stati ancora concordati con PA Sicilia. In ogni caso, il capitolato d'appalto prevede l'adempimento integrale da parte mpresa appaltatrice delle prescrizioni contenute nel Decreto di Compatibilità Ambientale so di concerto dal Ministro dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con il stro per i Beni e le Attività Culturali.

Verifica dell'ottemperanza della prescrizione n. 11 è rinviata alla fase finale dei lavori, prima del do finale delle opere e sarà definita dall'ARPA Sicilia.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 12

un'attività di monitoraggio consistente in campionamenti periodici nell'area marina circostante la banchina in progetto, da effettuarsi in accordo con ICRAM e ARPA-Sicilia e secondo le modalità indicate nel DM 24/01/1996, volti a verificare la caratterizzazione chimica, fisica e microbiologica dei sedimenti, per garantire l'immediato riconoscimento di eventuali fenomeni di inquinamento a carico dei sedimenti stessi in conseguenza delle attività previste.

[Handwritten signatures and notes on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.]

Il proponente ha presentato una planimetria con il posizionamento dei sondaggi sia per la fase di lavori che per la fase di esercizio, ma non risulta ancora concluso l'accordo con l'ICRAM e con l'ARPA Sicilia, con la tempistica prevista per le attività di monitoraggio, le ragioni della scelta del posizionamento dei sondaggi e le modalità e metodiche da utilizzare. Il capitolato d'appalto descrive le attività per la fase dei lavori che riguarda specificatamente le aree da dragare.

Pertanto si prende atto che il Proponente a avviato le procedure per l'ottemperanza della prescrizione n. 12, che potrà essere considerata conclusa solo a seguito della consegna del piano di monitoraggio concordato con ICRAM e ARPA Sicilia. L'ottemperanza deve essere conclusa prima dell'inizio dei lavori.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 13

13. il sistema di illuminazione dell'area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;

Ai fini dell'ottemperanza è stato redatto il progetto esecutivo delle opere riportate nei seguenti elaborati di progetto: "Impianto elettrico" elaborati n. 024 - 025 - 026 - 027 - 028/1 - 028/2 - 029 - 030 "Calcolo esecutivo delle strutture e degli impianti" elaborato 038/2.

Si prevede la realizzazione di 3 nuove torri faro di 30 m fuori terra, che si affiancano alle 12 esistenti, e di una quarta cabina di trasformazione che si affianca alle tre esistenti. La distribuzione del flusso luminoso è asimmetrica per ottimizzare i risultati illuminotecnici in termini di efficienza e di confort. Le torri faro sono di tipo a corona mobile per facilitare la manutenzione dei proiettori, limitando i tempi di intervento ed aumentando notevolmente la sicurezza, in quanto la manutenzione e/o la riparazione, viene fatta a terra e non in testa alla torre.

Per l'illuminazione dei piazzali è stato previsto per ogni torre faro n° 15 proiettori da 1000W (accensione normale) con lampade al sodio alta pressione e n° 8 proiettori da 400W (emergenza) con lampade al sodio alta pressione con possibilità di riaccensione immediata in caso di mancanza di tensione ed intervento del gruppo di emergenza. L'illuminazione media a terra (> 50 lux) è stata verificata su tutta l'area del piazzale interessata dalle operazioni di carico e scarico merci, ovvero nell'area tipo rettangolare di dimensioni 260 x 500 metri.

Tutte le parti metalliche delle apparecchiature elettriche quali corpi illuminanti, prese, motori, quadretti locali, quadri di distribuzione, ecc., saranno collegate a terra. Le corde di terra fuori terra saranno protette da tubi in PVC pesante e rivestite in PVC di colore giallo-verde laddove non è richiesta una protezione meccanica. Saranno altresì collegate a terra le masse metalliche di notevoli estensori quali serbatoi, torri faro, ecc., nonché tutte le tubazioni idriche.

La prescrizione 13 risulta ottemperata.

CON RIFERIMENTO ALLA PRESCRIZIONE N. 14

14. in considerazione della messa a disposizione della Regione Siciliana di una somma pari al 2% dell'importo lavori, destinata a misure di compensazione, si dovrà, in accordo con la Regione Siciliana, individuare un programma di monitoraggio per le due aree, pSIC Saline di Augusta e l'area della foce del F. Mulinello, e predisporre e attuare un progetto esecutivo che abbia obiettivi di riqualificazione e valorizzazione riguardante l'area del pSIC Saline di Augusta;

SE
MARE
45
on risultato presi accordi con la Regione Siciliana
la verifica di ottemperanza della prescrizione 14 deve essere effettuata dalla Regione Siciliana.

CON RIFERIMENTO ALLE PRESCRIZIONI N. 15 E 16

15. in fase di progettazione esecutiva dovrà essere elaborato un progetto complessivo relativo alle opere di mitigazione della sistemazione a verde dell'area collinare sbancata, da realizzare a totale carico del proponente, che dovrà essere sottoposto a verifica ed approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, comprendente la sistemazione a verde sulla base dei seguenti criteri:

- utilizzo di essenze arboree ed arbustive tipiche ed autoctone, da acquisire possibilmente in ambito locale rivolgendosi preferibilmente agli ecotipi genetici locali (non d'importazione) in quanto meglio adatti alle condizioni pedologiche e meteorologiche ed al fine di introdurre elementi di tutela della biodiversità genetica;
- impianto di macchie e raggruppamenti costituite da specie ad alto fusto associate a specie a portamento arbustivo, al fine di creare un raccordo omogeneo con le biocenosi esistenti ed incrementare la naturalità dell'area; l'altezza degli esemplari, al momento dell'impianto, dovrà essere già significativa e comunque non inferiore a quattro metri;
- programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati ai fini dell'efficacia dell'effetto-barriera e di inserimento paesaggistico; la manutenzione dovrà comprendere le idonee cure colturali atte a garantire il buon esito degli impianti, fino al completo affrancamento della vegetazione (irrigazione di soccorso, ripristino delle fallanze, potature e sfalci delle infestanti, eventuali trattamenti diserbanti e antiparassitari con uso esclusivo di sostanze a bassa persistenza e tossicità, ogni altro intervento che si renda necessario per il buon esito degli interventi); il monitoraggio e le cure colturali dovranno comunque essere ripetuti con frequenze idonee per tutta la durata dell'esercizio dell'opera.

6. il Proponente dovrà fare riferimento al Manuale ANPA -- Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente -- e Comitato per la Lotta alla Desertificazione (di cui al DPCM 26.09.1997, G.U. n. 43 del 21.02.1998) -- Propagazione per seme di alberi e arbusti della flora mediterranea -- Roma 2001 ed al Manuale di Ingegneria Naturalistica, redatto a cura del MATT.

Il proponente nel capitolato d'appalto e nelle tavole di progetto ha fatto riferimento al manuale ANPA e alle tecniche di ingegneria naturalistica. Le essenze arboree ed arbustive sono state scelte fra quelle storicizzate mediterranee con il fine di ottenere una continuità con la parte di progetto di eucalyptus che non viene interessato direttamente dal progetto ma per il quale è prevista la rinaturalizzazione mediante infittimento della macchia mediterranea esistente. Per le essenze arboree ad alto fusto si prevede quindi la selezione delle piante migliori di eucalyptus esistenti nell'area dove è previsto il disboscamento, da destinare all'espanto, mantenimento e impianto secondo le tavole del progetto di opere a verde. In alternativa e per integrazione all'uso delle piante di eucalyptus esistenti si prevede l'utilizzo di piante nuove della stessa essenza arborea (lecci).

MINISTERO
DELLA TUTELA D'
CULTURA
Comitato
d'indirizzo
e di controllo

Per quanto riguarda gli alberi, si prevede la piantumazione delle specie di alto fusto (di eucalipto, leccio), di taglia media (corbezzolo) e piccola (tamerice).

La piantumazione di arbusti prevede le essenze arbustive di fico d'india, ginestra e ligustro. Le tavole di progetto e il capitolato d'appalto prevedono la piantagione di alberi in zolla, in contenitore, in fitocella e a radice nuda e la fornitura e messa a dimora di alberi autoctoni da vivaio di specie coerenti con gli stadi corrispondenti della serie dinamica potenziale e naturale del sito, con certificazione di origine del seme o materiale da propagazione.

La piantumazione degli alberi si prevede in ragione di 1 esemplare ogni 50 mq, aventi altezza minima di 4 m, previa formazione di buca con mezzi manuali o meccanici di dimensioni doppie rispetto al volume radicale e, nel caso, di fitocelle, vasetti o pani di terra.

La piantumazione degli arbusti si prevede in ragione di 2 esemplari ogni mq, aventi altezza minima compresa tra 0,30 m e 0,80 m, previa formazione di buca con mezzi manuali o meccanici di dimensioni doppie rispetto al volume radicale e, nel caso, di fitocelle, vasetti o pani di terra. Nella disposizione a siepe cespuglio (gradonate, grate vive) la quantità andrà stimata al metro lineare, normalmente da 3 a 10 se abbinata a talee o meno.

Il capitolato intende incluse nelle opere l'allontanamento dei materiali di risulta dello scavo se non idonei, il riporto di fibre organiche quali paglia, torba, cellulosa ecc, nella parte superiore del ricoprimento, non a contatto con le radici della pianta, il ricalzo con terreno vegetale con eventuale invito per la raccolta d'acqua o l'opposto a seconda delle condizioni pedoclimatiche della stazione, la pacciamatura in genere con dischi o biofeltri ad elevata compattezza o strato di cortezzia di resinose per evitare il soffocamento e la concorrenza derivanti dalle specie erbacee, il palo tutore, le reti di protezione faunistica.

Le presenti prescrizioni sono coordinate con le analoghe prescrizioni riguardanti gli interventi a verde, impartite dal Ministero per i beni e le attività culturali, che prevedono filari di vegetazione arborea ed arbustiva selezionata tra quella storicizzata mediterranea e (in ragione del disboscamento previsto per una parte dell'esistente bosco) la ripiantumazione, intorno ai piazzali a terra e/o in apposite aree all'interno, di essenze arboree di alto fusto, selezionate fra quelle storicizzate mediterranea. Inoltre, si prescrive di utilizzare sistemi di ingegneria naturalistica per le eventuali opere di stabilizzazione del versante, mascherati da filari di vegetazione arborea ed arbustiva. A tal proposito il proponente ha previsto, per lo sbancamento a monte delle banchine, la realizzazione di opere di sostegno esclusivamente in muri in terra armata del tipo Terramesh verde (strato di terreno vegetale a ridosso del paramento esterno, inserimento di talee arbustive di specie idonea - Tamerici e Ginestre - e inerbimento con idrosemina a spessore).

Durante il disboscamento previsto per una parte dell'esistente bosco di eucalyptus si prevede la selezione delle piante migliori da destinare all'espianto e il mantenimento e reimpianto secondo il progetto delle opere a verde. Per la zona antistante il muro in terra armata (tipo terramesh verde) è previsto un intervento di ripristino ambientale, mediante filari di vegetazione arborea ed arbustiva (selezionata fra quella storicizzata mediterranea) in continuità con la parte di bosco di eucalyptus che non viene toccata per la quale si prevede solo la rinaturalizzazione mediante infittimento di questi ultimi e della macchia mediterranea esistente. In alternativa e per integrazione all'uso delle piante di eucalyptus esistenti si prevede l'utilizzo di piante nuove della stessa essenza arborea oppure di lecci.

Non si rileva un programma specifico di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati, come richiesto dal terzo punto della prescrizione n. 15.

Le prescrizioni n. 15 e n. 16 si ritengono ottemperate per quel che riguarda le competenze del MATTM, ad eccezione del terzo punto della prescrizione n. 15.

Presidente Claudio De Rose

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

Avv. Sandra Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

DELL'AMBIENTE
TERRITORIO
Tecnica di Sviluppo
Ambientale - M. Boldone
Via
Dott. Gaetano

Dott. Andrea Borgia

Abd
Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussolotti

ASSENTE

Ing. Rita Caroselli

Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

A. Castelgrande

Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Ing. Collivignarelli

Ing. Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Dott. Graziano Falappa

Graziano Falappa

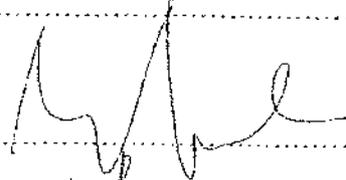
Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSERVO

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSERVO

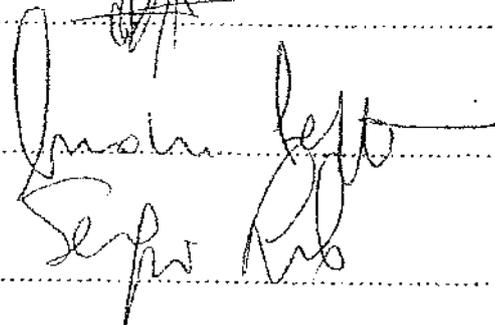
Prof. Antonio Grimaldi



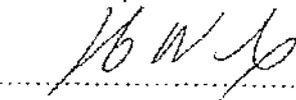
Ing. Despoina Karniadaki



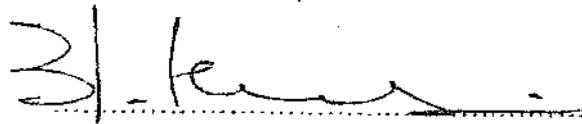
Dott. Andrea Lazzari



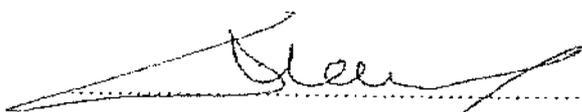
Arch. Sergio Lembo



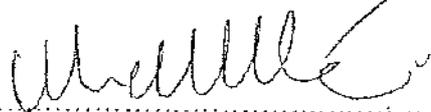
Arch. Salvatore Lo Nardo



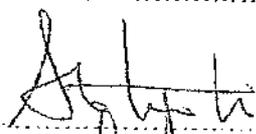
Arch. Bortolo Mainardi



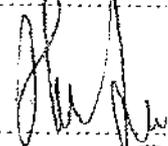
Prof. Mario Manassero



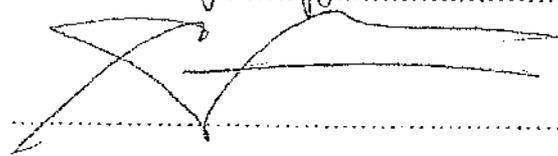
Avv. Michele Mauceri



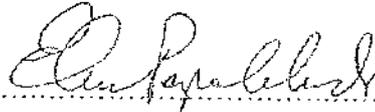
Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Santi Muscarà



Avv. Rocco Panella



Arch. Eleni Papaleludi Melis

MINISTERO DELL'AMBIENTE
COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA
DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS
Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Francesca Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Vincenzo Sacco

Dott. Xavier Santiapichi

Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Dott. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Giuseppe Venturini

Giuseppe Venturini

Dott. Roberto Viviani

Roberto Viviani

La presente copia fotostatica composta
di n° 9 (NOVE) fogli è conforme al
suo originale. 06 OTT. 2009
Roma, li

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

ALLEGATO 5 ISPRA – Prot. n. 16864 del 14/05/2010 – Osservazioni inerenti il Piano di Caratterizzazione dei Sedimenti Marini del progetto esecutivo delle opere di primo stralcio



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

*Polsoni Tassoni
Gaugress*

*CC1)
CC2)*

ISPRA
PROTOCOLLO GENERALE
Nr 0016864 Data 14/05/2010
Tit X Partenza

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DEL TERRITORIO E DELLE RISORSE IDRICHE
- 8 GIU. 2010
Protocollo N° *16962/TRI/DI*

Alla Direzione Tutela del Territorio e delle
Risorse Idriche
Ministero dell'Ambiente e Tutela del
Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 Roma
Fax 06 57225193

Oggetto: SIN di Priolo – Porto commerciale di Augusta - Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini

In riferimento alla richiesta prot. n. 9622/TRI/DI del 21/04/2010, relativamente al documento "Porto commerciale di Augusta – completamento terza fase realizzazione banchina containers da realizzarsi in comune di Augusta (SR). Progetto esecutivo delle opere di primo stralcio, Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini", trasmesso dalla Società VIA Ingegneria ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare con prot. 7435/TRI/DI del 30/03/2010, si comunica che la relativa istruttoria è stata trasmessa in formato elettronico ai seguenti indirizzi di posta:

- Minamb.tai@mcLink.it
- tassoni.emilio@minambiente.it

Si precisa che l'invio della documentazione, in osservanza a quanto disposto dalla circolare inviata da Codesto Ministero con Prot. n. GAB -2009-0013950/SG del 16 giugno 2009, avverrà esclusivamente in formato elettronico e si resta a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti.

Distinti saluti

Il Capo Dipartimento II-CRA 1:
Dot. Massimo Gabellini
Massimo Gabellini



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

Oggetto: Osservazioni inerenti il documento "Porto commerciale di Augusta – completamento terza fase realizzazione banchina *containers* da realizzarsi in comune di Augusta (SR). Progetto esecutivo delle opere di primo stralcio. Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini", trasmesso dalla Società VIA Ingegneria ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare con prot. 7435 del 30/03/2010, secondo quanto indicato dall'articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e del relativo decreto attuativo del 7 novembre 2008

In riferimento al documento "Porto commerciale di Augusta – completamento terza fase realizzazione banchina *containers* da realizzarsi in comune di Augusta (SR). Progetto esecutivo delle opere di primo stralcio. Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini", trasmesse dalla Società VIA Ingegneria ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare con prot. 7435 del 30/03/2010, si formulano le seguenti osservazioni, in riferimento a quanto indicato dall'articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e del relativo decreto attuativo del 7 novembre 2008.

Il progetto esecutivo 1° stralcio, fa parte del Progetto Generale di Realizzazione del Porto Commerciale di Augusta – opere di completamento 3° fase – realizzazione della banchina Container e prevede l'ampliamento dei piazzali esistenti. In particolare, per quanto riguarda l'area a mare antistante la banchina, il progetto prevede l'escavo subacqueo, per uno spessore massimo di 1 m, finalizzato alla preparazione del piano di posa per la realizzazione del rilevato, in corrispondenza di tre aree a mare di ampiezza pari rispettivamente a 12.709 m², 8.990 m² e 6.788 mq, per un totale complessivo di 28.487 m².

Tale attività, svolgendosi in un'area inserita all'interno di un Sito di Interesse nazionale (SIN Priolo), è soggetta alla regolamentazione dettata dall'articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e del relativo decreto attuativo del 7 novembre 2008, che disciplinano le operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale. Tale normativa prevede, in atti, al comma 11-bis, che "nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, il cui perimetro comprende in tutto, o in parte, la circoscrizione dell'Autorità portuale, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare la dispersione del materiale, è presentato dall'Autorità portuale, o laddove non istituita, dall'ente competente, al Ministero delle Infrastrutture, che lo approva entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e lo trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve

[Handwritten signature]

Intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dal comma 6 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché limitatamente alle attività di dragaggio inerenti al progetto, gli effetti previsti dal comma 7 dello stesso articolo.

Il Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini, in corrispondenza delle aree interessate dalla realizzazione delle opere a mare, prevede il prelievo di n. 29 carote di lunghezza pari a 2 m disposte in maglie di ampiezza 50x50 m, ed il prelievo di n. 4 sezioni di 50 cm di spessore per ciascuna carota ai livelli 0-50 cm, 50-100 cm, 100-150 cm, 150-200 cm), per un totale di n. 116 campioni. Tale caratterizzazione prevede, per tutti i campioni prelevati, l'analisi di metalli (Al, As, Cd, Cr tot, Cu, Fe, Hg, Ni, Pb, Zn, V), PCB, IPA, Idrocarburi C_≤12, Idrocarburi C_>12, TOC, Benzene, parametri microbiologici (Enterococchi, Coliformi, Clostridi, Salmonella, Stafilococchi), mentre sul 40% dei campioni prelevati, l'analisi di pesticidi organoclorurati, HCB, composti organostannici, Diossine e Furani, Amianto, BTEX, analisi ecotossicologiche. Il progetto prevede, inoltre, per il materiale dragato l'invio a discarica di opportuna categoria.

La caratterizzazione dei sedimenti marini sopra descritta, prevista nelle aree interessate da attività di dragaggio, risulta in linea con quanto indicato dall'allegato A del decreto attuativo del 7 novembre 2008 che disciplina le operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

Si ricorda, inoltre, come indicato dallo stesso comma 996, "al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio" dovrà essere "basato su tecniche idonee ad evitare la dispersione del materiale", pertanto tutte le attività di movimentazione dei sedimenti (asportazione e trasporto del materiale) dovranno essere svolte minimizzando gli impatti sull'ambiente circostante, rispettando i principi di uno scavo subacqueo di tipo ambientale, minimizzando la risospensione dei sedimenti e la perdita del materiale e prevedendo, inoltre, misure di contenimento dell'area di scavo.

Per quanto riguarda la verifica dei fondali dragati, come indicato all'articolo 5 del decreto attuativo del 7 novembre 2008, al termine delle operazioni di dragaggio, si dovrà procedere all'analisi del fondale dragato da effettuarsi ai sensi dell'allegato A, limitatamente allo strato superficiale, in corrispondenza delle stesse maglie utilizzate per la caratterizzazione ante operam, e per i soli parametri che superano i valori di intervento specifici per il Sito di Bonifica di Interesse Nazionale di Priolo: Rada di Augusta individuati da ICRAM (ora ISPRA) (rif. doc. # CII-Pr-valori intervento Rada-1.01). Nel caso in cui i valori di concentrazione misurati nei sedimenti superficiali dovessero superare detti limiti di intervento, dovrà essere attivata la procedura di bonifica.

Pertanto lo schema di campionamento per la verifica del fondo scavo, riportato nel documento in oggetto, non è in linea con quanto richiesto dal decreto.

Il Primo Ricercatore

D.ssa Antonella Ausili



ALLEGATO 6 ISPRA – Prot. n. 20670 del 11/06/2010 – Osservazioni inerenti il Piano di monitoraggio delle acque marine del progetto esecutivo delle opere di primo stralcio



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

POLSONI - TASSONI
GIANCRASSO

ISPRA
PROTOCOLLO GENERALE
Nr. 0020670 Data 11/06/2010
Tit. X Partenza

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DEL TERRITORIO E DELLE RISORSE IDRICHE

14 GIU. 2010

Protocollo N° 15453/TRI/Δ1

Alla Direzione Tutela del Territorio e delle
Risorse Idriche
Ministero dell'Ambiente e Tutela del
Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 Roma
Fax 06 57225193

Oggetto: SIN di Priolo - Porto commerciale di Augusta - Piano di monitoraggio delle acque marine

In riferimento alla richiesta prot. n. 9622/TRI/DI del 21/04/2010, relativamente al documento "Porto commerciale di Augusta - completamento terza fase realizzazione banchina container da realizzarsi in comune di Augusta (SR). Progetto esecutivo delle opere di primo stralcio. Piano di monitoraggio delle acque marine", trasmesso dalla Società VIA Ingegneria ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare con prot. 7435/TRI/DI del 30/03/2010, si comunica che la relativa istruttoria è stata trasmessa in formato elettronico ai seguenti indirizzi di posta:

- Minamb.tai@mcmlink.it
- tassoni.emilio@minambiente.it

Si precisa che l'invio della documentazione, in osservanza a quanto disposto dalla circolare inviata da Codesto Ministero con Prot. n. GAB -2009-0013950/SG del 16 giugno 2009, avverrà esclusivamente in formato elettronico e si resta a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti.

Distinti saluti

Il Capo Dipartimento II-CRA 15

Dot. Massimo Gabellini



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale

Oggetto: Osservazioni inerenti il documento "Porto commerciale di Augusta - completamento terza fase realizzazione banchina containers da realizzarsi in comune di Augusta (SR). Progetto esecutivo delle opere di primo stralcio. Piano di monitoraggio delle acque marine", trasmesso dalla Società VIA Ingegneria ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare con prot. 7435/TRI/DI del 30/03/2010.

In riferimento al documento "Porto commerciale di Augusta - completamento terza fase realizzazione banchina containers da realizzarsi in comune di Augusta (SR). Progetto esecutivo delle opere di primo stralcio. Piano di monitoraggio delle acque marine", trasmesso dalla Società VIA Ingegneria ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare con prot. 7435/TRI/DI del 30/03/2010, si formulano le seguenti osservazioni.

Il progetto esecutivo 1° stralcio, fa parte del Progetto Generale di Realizzazione del Porto Commerciale di Augusta - opere di completamento 3° fase - realizzazione della banchina Container e prevede in questa fase l'ampliamento dei piazzali esistenti. In particolare, per quanto riguarda l'area a mare antistante la banchina, il progetto prevede l'escavo subacqueo, per uno spessore massimo di 1 m, per la preparazione del piano di posa per la realizzazione del rilevato, in corrispondenza di tre aree a mare di ampiezza pari rispettivamente a 12.709 m², 8.990 m² e 6.788 m², per un totale complessivo di 28.487 m².

Il piano di monitoraggio delle acque marine, fa parte del più ampio Piano di monitoraggio ambientale per la realizzazione del Porto di Augusta previsto prima dell'inizio dei lavori e per l'intera durata delle attività di cantiere fino all'ultimazione dell'opera.

Tale piano prevede di sottoporre a monitoraggio le seguenti componenti ambientali:

- sedimenti marini,
- parte a terra,
- acque marine,
- atmosfera,
- rumore,
- flora e fauna dell'area Sic delle "Saline di Augusta",
- compensazione ambientale con realizzazione di vegetazione di nuovo impianto,
- patrimonio archeologico.

Le opere a mare per la realizzazione dei piazzali prevedono le seguenti fasi realizzative:

1. Scavo per una profondità massima di - 1,00 m per la preparazione del piano di posa dei rilevati, trasporto e conferimento del materiale scavato in discarica autorizzata;
2. Escavo subacqueo eseguito con benna mordente a tenuta stagna idraulica o meccanica, con utilizzo di panne di contenimento galleggianti ancorate fino al fondale per la delimitazione dell'area di dragaggio. Rimozione di eventuali trovanti, scogli, ruderi di muratura o in conglomerato cementizio, con idoneo mezzo di sollevamento;
3. Disgregazione subacquea dei materiali mediante adeguati mezzi meccanici compreso il refluo delle materie di risulta;
4. Costituzione di rilevato eseguito a strati orizzontali di 30 cm e fino a quota +0.30 ms.l.m.;
5. Fondazione stradale eseguita con tout-venant di cava;
6. Posizionamento di scogli di natura calcarea, basaltica, vulcanica, ecc., posti in opera via terra e via mare per la formazione della scogliera di contenimento dei terrapieni portuali.

Il progetto prevede la realizzazione del rilevato per avanzamenti consecutivi verso mare di 5 metri, nel caso in cui, dai risultati della caratterizzazione, i sedimenti marini risultassero non contaminati. Invece, nel caso in cui dai risultati della caratterizzazione risultassero delle aree contaminate, il progetto prevede il dragaggio da mare di tutta l'area, la verifica dei fondali dragati secondo quanto indicato dall'art. 5 del DM 7 novembre 2008 e la successiva realizzazione del rilevato.

Il documento in oggetto prevede il monitoraggio delle acque marine suddiviso in tre fasi:

- FASE 1 - Caratterizzazione ante operam;
- FASE 2 - In fase di costruzione;
- FASE 3 - Verifica post-operam.

La strategia per il monitoraggio delle acque marine prevista dal documento in oggetto, risulta troppo generica per un'efficace verifica dell'assenza di effetti sull'ambiente circostante dovuti alle specifiche attività da realizzare e poco adatta, soprattutto per la parte analitica, alle caratteristiche ambientali dell'area in oggetto.

Pertanto, sulla base di quanto emerso dai risultati della caratterizzazione ambientale eseguita dal Commissario per le Emergenze della Regione Sicilia per la Rada di Augusta, nonché delle modalità operative di realizzazione dell'intervento stesso, si ritiene opportuno adottare la seguente strategia per il monitoraggio delle acque marine, finalizzato alla verifica dell'assenza di effetti sull'ambiente circostante:

1. Fase 1, da eseguirsi almeno due volte nella settimana precedente l'inizio delle attività, nelle n. 3 stazioni fisse individuate nel progetto e riportate nella fig.1, in modo da avere caratterizzazione chimico-fisica della colonna d'acqua prima dell'inizio delle attività di cantierizzazione (*ante operam*):
 - Rilevamento con sonda multiparametrica di profili verticali di Temperatura, pH, Salinità, Conduttività, Ossigeno disciolto, Potenziale Redox, Clorofilla "a", Torbidità;
 - Esecuzione di analisi chimico-fisiche su campioni d'acqua, superficiali e profondi; per la determinazione dei seguenti parametri:
 - Solidi sospesi,
 - Metalli ed elementi in tracce (As, Cd, Cr tot, Hg, Ni, Pb, Al, Fe, V, Cu, Zn), sul disciolto e sul relativo particolato,

Idrocarburi Policiclici Aromatici, Idrocarburi pesanti $C > 12$, HCB, sul particolato,
 Idrocarburi leggeri $C \leq 12$ e microbiologia, sul tal quale.

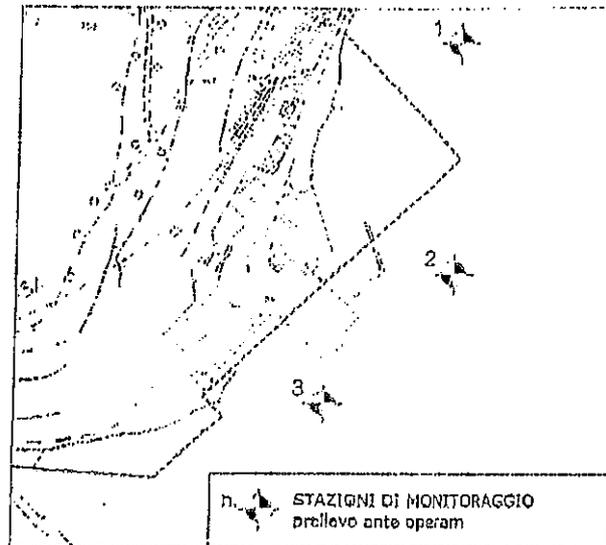


Figura 1

2. Fase 2, durante l'esecuzione delle attività di movimentazione fondali sulle stesse n. 3 stazioni fisse e su n. 1 stazione mobile, per ciascuna area d'intervento posta appena al di fuori delle parane-galleggianti:

- Rilevamento giornaliero, con sonda multiparametrica di profili verticali di Temperatura, pH, Salinità, Conducibilità, Ossigeno disciolto, Potenziale Redox, Clorofilla "a", Torbidità. Nel caso di incremento significativo del valore di torbidità, dovranno essere interrotte tempestivamente le attività, avvertiti gli organi tecnici, ARPA Sicilia ed ISPRA, e prelevati campioni d'acqua per una verifica analitica delle sue caratteristiche chimiche, finalizzata al ripristino delle attività di cantiere.

1. Fase 3, da eseguirsi almeno due volte nelle due settimane successive la fine delle attività, nelle stesse n. 3 stazioni fisse individuate nel progetto (*post operam*):

- Rilevamento con sonda multiparametrica di profili verticali di Temperatura, pH, Salinità, Conducibilità, Ossigeno disciolto, Potenziale Redox, Clorofilla "a", Torbidità;
- Esecuzione di analisi chimiche su campioni d'acqua, superficiale e profondo, per la determinazione dei seguenti parametri:
 - Solidi sospesi,
 - Metalli ed elementi in tracce (As, Cd, Cr tot, Hg, Ni, Pb, Al, Fe, V, Cu, Zn), sul disciolto e sul relativo particolato,
 - Idrocarburi Policiclici Aromatici, Idrocarburi pesanti $C > 12$, HCB, sul particolato,
 - Idrocarburi leggeri $C \leq 12$ e microbiologia, sul tal quale.

In ultimo, si sottolinea l'importanza che tutte le attività di movimentazione dei sedimenti (asportazione e trasporto del materiale) siano condotte minimizzando gli impatti sull'ambiente circostante, rispettando i principi di uno scavo subacqueo di tipo ambientale, attuando tutte le cautele necessarie a ridurre la risospensione dei sedimenti e la perdita del materiale, e prevedendo misure di contenimento dell'area di escavo (panne antitorbidità).

Il Primo Ricercatore

D.ssa Antonella Ausili

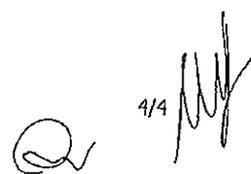


I ricercatori incaricati

D.ssa Elena Romano



Ing. Serena Geraldini



ALLEGATO 7

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare- Prot.
32057/TRI/DI del 10 dicembre 2010 – Procedimento per gli interventi di
bonifica d'interesse nazionale relativo al sito di Priolo. Convocazione della
Conferenza di Servizi Istruttoria



*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DEL TERRITORIO E DELLE RISORSE IDRICHE

Roma, 10 DIC. 2010

N. 32057/TRI/01

Risposta al Foglio del Ai destinatari in elenco allegato

N.

Prot. N. Allegati

Oggetto: *Procedimento per gli interventi di bonifica d'interesse nazionale relativo al sito di Priolo. Convocazione della Conferenza di Servizi istruttoria.*

Per il giorno 20.12.10, presso la sede del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in Roma, in via Cristoforo Colombo 44, alle ore 11:30, è convocata la Conferenza di Servizi istruttoria relativa al sito in oggetto, ai sensi dell'art. 14 della Legge 241/90 e sue successive modifiche ed integrazioni, con i seguenti punti all'ordine del giorno:

1. "Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini da sottoporre ad attività di escavo per il progetto dell'approdo e facilities collegate per la qualificazione funzionale dell'affaccio a mare dell'area industriale ex "S.P.E.R.O." - SIRACUSA", trasmesso S.P.E.R.O. S.r.l. e acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 18318/QdV/DI del 15.07.10;
2. "Porto Commerciale di Augusta - Completamento Terza Fase realizzazione banchina containers da realizzare nel Comune di Augusta - Aggiornamento del Progetto Esecutivo 1° Stralcio", trasmesso da Autorità Portuale di Augusta e acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 7435/QdV/DI del 30.03.10;
3. "Area Campo Sportivo Fontana nel Comune di Augusta (SR). Risultati analitici relativi al Piano di Indagini preliminari finalizzati agli Interventi di Messa in sicurezza", trasmesso da Sviluppo Italia Aree Produttive e acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 30892/TRI/DI del 29.10.10;
4. "Risultati del Piano di Caratterizzazione ambientale del Litorale di Priolo dalla diga foranea della Rada di Augusta al Porto grande di Siracusa", trasmesso da Sviluppo Italia Aree Produttive e acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 30829/TRI/DI del 29.10.10
5. Comunicazioni ai sensi degli artt. 7 del D.M.471/99 e 242 del D.Lgs.152/06, piani di caratterizzazione ed interventi di messa in sicurezza di emergenza relativi ad incidenti (sversamenti, perdite, rotture da reti tecnologiche, serbatoi etc.);
ISAB:
 - a. "Raffineria ISAB Impianti Nord. Piano di Caratterizzazione Trincea Strada 2, lato

realizzazione di un discarica per rifiuti urbani non pericolosi" basata sulle prescrizioni sopra riportate, dalla n. 1 alla n. 9, formulate dalla Conferenza di Servizi istruttoria del 20.12.10.

Il dott. Lupo prosegue ponendo in discussione il documento:

S.P.E.R.O. S.r.l.

"Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini da sottoporre ad attività di escavo per il progetto dell'approdo e facilities collegate per la qualificazione funzionale dell'affaccio a mare dell'area industriale ex "S.P.E.R.O." - SIRACUSA", trasmesso S.P.E.R.O. S.r.l. e acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 18318/QdV/DI del 15.07.10.

Il dott. Lupo procede illustrando il documento e fa rilevare che tale elaborato contiene il Piano di Caratterizzazione dei sedimenti marini da sottoporre ad attività di escavo per il Progetto dell'approdo e facilities collegate per la qualificazione funzionale dell'affaccio a mare dell'area industriale ex "SPERO" nel Porto Grande di Siracusa, ai sensi dell'Allegato A del Decreto del 7 novembre 2008 "Disciplina delle operazioni di dragaggio nei siti di interesse nazionale, ai sensi dell'art. 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296".

Il dott. Lupo ricorda che la Conferenza di Servizi istruttoria del 20.12.10 ha richiesto all'Azienda di trasmettere un Piano di caratterizzazione che ottemperi alle prescrizioni formulate nel parere trasmesso da ISPRA con nota prot. n. 26426 del 05.08.10, acquisita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare al prot. n. 20274/TRI/DI del 05.08.10, allegata al presente verbale sotto la lettera AA) onde costituirne parte integrante e sostanziale.

Il dott. Lupo ricorda poi che l'Azienda ha trasmesso il documento "Piano di Caratterizzazione dei sedimenti marini da sottoporre ad attività di escavo, rielaborato a seguito del parere ISPRA del 05.08.10", acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 33139 del 21.12.10, e che ISPRA ha trasmesso per le vie brevi un parere sul documento medesimo, allegato al presente verbale sotto la lettera BB) onde costituirne parte integrante e sostanziale, nel quale ha formulato le seguenti osservazioni/prescrizioni:

1. relativamente alla disposizione delle stazioni di campionamento, in corrispondenza delle stazioni codificate nel documento con le sigle SA1 e SA2, si ritiene necessario adottare la stessa strategia (cella unitaria 50 x 50 m) utilizzata in prossimità della banchina adiacente. La stessa maglia d'indagine (cella unitaria) deve essere adottata nell'area individuata per la realizzazione del parcheggio con livello ipogeo;
2. in relazione alle indagini chimico-fisiche previste dal piano, si ritiene che le analisi dei parametri aggiuntivi [pesticidi organo clorurati, composti organostannici, sommatoria Diossine e Furani e PCB diossina simili (conversione T.E.), BTEX] e le analisi ecotossicologiche vengano eseguite sui livelli superficiali (0-50 cm) e subsuperficiali (50-100 cm), secondo le percentuali previste.

Dopo ampia e approfondita discussione, la Conferenza di Servizi decisoria **DELIBERA** di ~~ritenere~~ il "Piano di Caratterizzazione dei sedimenti marini da sottoporre ad attività di escavo, rielaborato a seguito del parere ISPRA del 05.08.10", acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 33139 del 21.12.10, ^{approvato} ~~approvabile~~ a condizione che siano ottemperate le prescrizioni sopra riportate formulate da ISPRA.

Il dott. Lupo prosegue ponendo in discussione il documento:

Autorità Portuale di Augusta

Conferenza di Servizi decisoria 22.12.10 - S.I.N. Priolo

Handwritten signature and initials, possibly "Gale 197", in black ink.

"Porto Commerciale di Augusta - Completamento Terza Fase realizzazione banchina containers da realizzare nel Comune di Augusta - Aggiornamento del Progetto Esecutivo I° Stralcio", trasmesso dall'Autorità Portuale di Augusta e acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 7435/QdV/DI del 30.03.10.

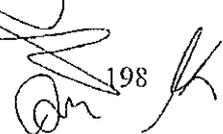
Il dott. Lupo procede illustrando il documento ed evidenzia che tale elaborato contiene il Piano di Caratterizzazione della parte a terra e dei sedimenti marini, nonché il Piano di monitoraggio delle acque marine delle aree interessate dal Progetto Esecutivo per la realizzazione del Porto commerciale di Augusta: il progetto prevede le opere di realizzazione della banchina containers attraverso l'ampliamento dei piazzali esistenti.

Il dott. Lupo ricorda, in primo luogo, che la Direzione per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche, con nota prot. n. 18333/TRI/DI del 15.07.10, trasmessa all'Autorità portuale di Augusta in merito al documento "004/3B - Relazione di monitoraggio ambientale. Piano di caratterizzazione della parte a terra", ha formulato le seguenti osservazioni:

- atteso che nel documento in esame l'Azienda denuncia un visibile stato di abbandono di una delle aree oggetto della caratterizzazione, si richiede ai soggetti responsabili ed alle Autorità locali, nei limiti delle rispettive competenze, di:
 - a. provvedere, con estrema urgenza, alla rimozione dei rifiuti dalle suddette aree, ai sensi dell'art. 192 Titolo I - Parte Quarta del D.Lgs 152/06, nonché di dare comunicazione scritta dell'inizio di tali attività, entro 10 giorni dalla data di ricevimento della suddetta nota;
 - b. smaltire i medesimi rifiuti, previa idonea caratterizzazione, in conformità alla vigente normativa in materia;
 - c. effettuare la caratterizzazione delle aree impronta dei rifiuti rimossi, entro 30 giorni dalla data di ricevimento della suddetta nota;
- per quanto riguarda invece le modalità di caratterizzazione delle suddette aree l'Azienda deve:
 1. realizzare n. 2 piezometri nell'area pianeggiante, in considerazione del passato utilizzo dell'area ai fini industriali nonché della presenza in essa di rifiuti;
 2. caratterizzare l'intero strato di terreno insaturo; in particolare, da ogni sondaggio dovranno essere prelevati, nei primi 5 m di terreno insaturo, tre campioni rappresentativi della porzione superficiale, di quella intermedia e del fondo foro. Per i sondaggi più profondi dovranno essere prelevati, inoltre, n. 2 campioni nel terreno insaturo fino a 10 m di profondità. Per i sondaggi oltre i 10 m di profondità si richiede di prelevare un campione ogni 5 m di profondità. Dovranno essere, inoltre, prelevati ulteriori campioni in presenza di evidenze visive e/o organolettiche di contaminazione.
 3. analizzare i campioni prelevati fino alla profondità di 10 m. Qualora questi ultimi dovessero risultare contaminati si procederà con l'analisi dei campioni più profondi fino a riscontrare la totale assenza di contaminazione;
 4. prelevare comunque n. 3 aliquote per ciascun campione di terreno;
 5. concordare tutte le attività di campo e quelle di laboratorio con gli Enti di Controllo locali (ARPA Sicilia e Provincia di Siracusa);
 6. in merito all'utilizzo di materiale tout venant si ricorda che lo stesso deve essere costituito da materiale vergine di cava;

e che, essendo l'area a terra in esame ubicata all'esterno della perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale, ritiene che le osservazioni sopra riportate debbano essere valutate dall'Amministrazione procedente in materia di bonifica per l'area medesima (Regione Siciliana o Ente locale delegato).

Il dott. Lupo ricorda poi che la Conferenza di Servizi istruttoria del 20.12.10, in merito al Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini e al Piano di monitoraggio delle acque marine, ha preso atto dei pareri espressi da ISPRA nel merito tecnico dei predetti Piani, con note prot. n. 14942/TRI/DI del 08.06.10 e prot. n. 15453/TRI/DI del 14.06.10, allegati al presente verbale sotto le lettere CC1) e CC2) onde costituire parti integranti e sostanziali, rilevando, in particolare, che ISPRA:



- in merito al Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini, ha evidenziato che lo schema di campionamento per la verifica del fondo scavo non risulta in linea con quanto richiesto dal decreto attuativo del 07.11.08, che disciplina le operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;
- in merito al Piano di monitoraggio delle acque marine, ritenuto nel predetto parere del 14.06.10, troppo generico, ha proposto una strategia di monitoraggio più efficace finalizzata alla verifica dell'assenza di effetti sull'ambiente circostante;

ha ritenuto approvabili il Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini e il Piano di monitoraggio delle acque marine a condizione che fossero ottemperate le prescrizioni sopra riportate e quelle formulate dagli Enti di controllo locali e dagli Istituti Scientifici Nazionali ed ha richiesto che fossero trasmessi i risultati dei Piani di caratterizzazione in esame, entro 90 giorni dalla data della suddetta Conferenza di servizi istruttoria.

Dopo ampia e approfondita discussione, la Conferenza di Servizi decisoria **DELIBERA** di approvare il Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini ed il Piano di monitoraggio delle acque marine in esame, a condizione che siano ottemperate le prescrizioni sopra riportate formulate dalla Conferenza di Servizi istruttoria del 20.12.10.

La Conferenza di Servizi decisoria **DELIBERA**, inoltre, di richiedere all'Azienda di trasmettere i risultati del Piano di caratterizzazione approvato, entro 90 giorni dalla data di ricevimento del presente verbale.

Il dott. Lupo prosegue ponendo in discussione i documenti:

Sviluppo Italia Aree Produttive S.p.A.

- a. "Area Campo Sportivo Fontana nel Comune di Augusta (SR). Risultati analitici relativi al Piano di Indagini preliminari finalizzati agli Interventi di Messa in sicurezza", trasmesso da Sviluppo Italia Aree Produttive e acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 30892/TRI/DI del 29.10.10;
- b. "Risultati del Piano di Caratterizzazione ambientale del Litorale di Priolo dalla diga foranea della Rada di Augusta al Porto grande di Siracusa", trasmesso da Sviluppo Italia Aree Produttive e acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 30829/TRI/DI del 29.10.10.

Il dott. Lupo, in merito al documento "~~Area Campo Sportivo Fontana nel Comune di Augusta (SR). Risultati analitici relativi al Piano di Indagini preliminari finalizzati agli Interventi di Messa in sicurezza~~", trasmesso da Sviluppo Italia Aree Produttive e acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 30892/TRI/DI del 29.10.10, ricorda che la Conferenza di Servizi istruttoria del 20.12.10 ha richiesto alla Società Sviluppo Italia Aree Produttive, in qualità di progettista delle attività di caratterizzazione in esame, di trasmettere nei tempi tecnici strettamente necessari un elaborato di maggiore dettaglio sui risultati delle indagini di caratterizzazione eseguite nell'area del Campo Sportivo Fontana del Comune di Augusta, al fine dell'attuazione degli interventi di messa in sicurezza e che l'Azienda ha trasmesso il documento "Relazione Tecnica di sintesi - Piano di indagini preliminari finalizzato agli interventi di Messa in sicurezza relativo al campo sportivo "Fontana" nel Comune di Augusta", acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot. n. 33136/TRI/DI del 20.12.10.

Il dott. Lupo informa che l'istruttoria svolta dagli Uffici della Direzione per Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche ha consentito di verificare che:

1. sono state condotte le seguenti attività:

- a. esecuzione di prospezioni georadar al fine di individuare eventuali cavità o sottoservizi;

ALLEGATO 8

A.R.P.A. Sicilia ST Siracusa – Prot. n. 35365 del 05/06/2014 –
Approvazione del Piano di Monitoraggio Ambientale delle componenti
atmosfera, rumore, biologico e ricognizione archeologica e del piano di
caratterizzazione ambientale e piano di monitoraggio delle acque marine
da parte di ARPA Sicilia



STRUTTURA TERRITORIALE
UOC DI SIRACUSA COD. 08.00.00.00
UOS - AERCA - COD. 08.03.00.00

Via E. Bufardecì, 22 - 96100 Siracusa (SR)
tel. 0931 753508 - fax. 0931 754374
E-mail depchimicosr@arpa.sicilia.it
arpasiracusa@pec.arpa.sicilia.it
viuzzo@arpa.sicilia.it



UPP. TEC
Scarf.

Autorità Portuale di Augusta
Palazzina ED1 - C.da Punta
Cugno
C.P. 85 Porto Commerciale

STRUTTURA TERRITORIALE UOC DI SIRACUSA
05/06/2014
PROT. N. 3801/UFF. TEC
NOTA:

Oggetto: Lavori della terza fase del porto commerciale di Augusta (SR)
Banchine Containers - Codice CIG:0663225E91

In riscontro alla Vs nota prot. n. 2822/UFF. Tecc. del 28 aprile 2014 di pari oggetto, acquisita al prot. n. 25860 del 23/04/2014, con la quale trasmettete copia del:

- Piano di Caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle Acque Marine
- Piano di Monitoraggio Ambientale delle Componenti Atmosfera, Rumore, Biologico e Ricognizione Archeologica

Preso atto delle risultanze della riunione del 24/4/2014 convocata dal RUP di cui al prot. n. 26627 del 28/04/2014;

esaminata la documentazione presentata dalla Società Condotte SpA (mandataria) che, firmata e timbrata, fa parte integrante del presente parere;

considerato che i piani di monitoraggio e controllo presentati dalla sopra citata Società sono stati valutati;

Tutto ciò premesso e considerato si approvano le seguenti RELAZIONI SPECIALISTICHE:

- **PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE DELLE COMPONENTI ATMOSFERA, RUMORE, BIOLOGICO E RICOGNIZIONE ARCHEOLOGICA**
- **PIANO DI CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE E PIANO DI MONITORAGGIO DELLE ACQUE MARINE**

con le seguenti prescrizioni:

1. prima dell'avvio delle fasi successive all'ante operam è fatto obbligo alla Società di trasmettere alla scrivente Struttura gli esiti delle attività effettuate, con opportune relazioni tecniche;
2. durante la fase "in opera" per tutti i campionamenti effettuati sarà preventivamente comunicato il crono programma e gli stessi saranno effettuati in presenza di personale di questa Struttura;
3. nelle fasi di eventuale emergenza si farà riferimento a quanto stabilito dal Decreto Ministeriale 14 aprile 2009 n.56 per le acque marino costiere e per i sedimenti;

4. per qualunque tipo di evento che determini variazioni della qualità dell'acque e dei sedimenti, la Società è obbligata ad intervenire immediatamente fermando le attività in essere e segnalando tempestivamente (per fax al n. 0931754374 e al numero mobile 3204645188) all'A.R.P.A. quanto accaduto; inoltre, dovrà controllare, circoscrivere, eliminare ovvero gestire qualsiasi fattore di rischio;

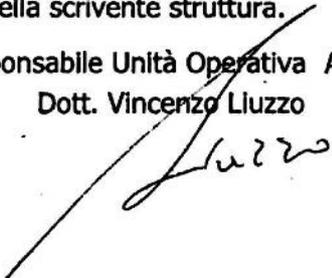
5. tutte le attività di monitoraggio dovranno essere documentate dalla Società con un report fotografico, che sarà parte integrante della relazione tecnica, a firma di un professionista abilitato, per ogni fase (ante operam, in opera e post operam) che sarà consegnata ad A.R.P.A. Siracusa prima di passare alla fase successiva;

6. nel caso in cui si accerti una significativa variazione dello stato di qualità delle acque marino-costiere rispetto ai dati acquisiti durante la fase ante operam la Società è obbligata ad effettuare un campione di acqua al giorno per tutti i punti individuati nel piano di monitoraggio, fino al ristabilirsi delle condizioni iniziali. In tali campioni saranno effettuate le seguenti determinazioni chimiche ed ecotossicologiche: (a) Parametri di base: pH, conducibilità, temperatura, salinità, ossigeno disciolto, trasparenza, torbidità, clorofilla. (b) Azoto ammoniacale, azoto nitroso, azoto nitrico, azoto totale, fosforo totale, orto fosfato, oltre alle sostanze chimiche specifiche appartenenti o non appartenenti all'elenco di priorità del D.Lgs 152/2006 e s.m.e.i: metalli (tutti quelli indicati nella tabella 1/A e 1/B del Dlgs 260/2010 più rame e boro), composti aromatici, composti organoalogenati, IPA, ftalati, nonil- e ottilfenoli, polibromodifenileteri, organostannici (tutti quelli indicati nella tabella 1/A e 1/B) ed in più gli idrocarburi totali (C10-C40).

7. A.R.P.A. si riserva di effettuare propri controlli in qualunque momento ed a tal fine la Società è obbligata a mettere a disposizione i mezzi per l'espletamento dei suddetti controlli;

La società, inoltre, è obbligata a comunicare con almeno una settimana di anticipo il cronoprogramma delle attività da svolgere al fine di permettere di potere programmare i controlli di competenza della scrivente struttura.

Responsabile Unità Operativa A.E.R.C.A.
Dott. Vincenzo Liuzzo



ALLEGATO 9 Autorità Portuale di Augusta – Prot. n. 4392 del 02/07/2014 –
Trasmissione del protocollo ambientale



Autorità Portuale
di Augusta

Augusta, li 02 LUG 2014
Prot. N. 4392/uff-TEC
Risposta al foglio del _____
N. _____



**All' Assessorato Regionale
del Territorio e dell'Ambiente**
Via Ugo La Malfa 169
90146 Palermo

**All'Impresa esecutrice
MEGARA IBLEA Coc. Cons. a r.l.**
Lungomare Rossini n. 8
96011 Augusta (SR)

**Alla Direzione dei Lavori
MWH S.p.A (capogruppo mandataria)
Acqua Tecno Srl (Mandante)**
Centro direzionale Milano 2
Palazzo Canova 20090 Segrate (Milano)
c.a. D.L. Ing. Roberto Keffer
c.a. D.O. Ing. Gaetano Miceli
c.a. C.S.E. Arch. Pietro Magro

e p.c.

ARPA SICILIA
Struttura Territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardeci 22
96100 SIRACUSA
c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Raccomandata A/R

**OGGETTO: Lavori della terza fase del porto commerciale di Augusta (SR) -
Banchine Containers – Trasmissione Protocollo Ambientale**

Premesso

**Che in data 27 marzo 2007 fu rilasciato il Decreto VIA a firma congiunta
del Ministro ai beni Culturali ed ambientali e Ministro all'Ambiente DSA –
DEC-2007-0000244;**

che in data 16 ottobre 2009 è stata trasmessa la Verifica di ottemperanza da parte della Divisione III del Ministero Ambiente n. 27742, sentita la Commissione tecnica VIA/VAS giusto Parere n 357 del 30.09.2009;

Tutto ciò premesso,

in osservanza alla prescrizione n. 6 di detta ottemperanza, con la presente si trasmette, in copia conforme all'originale, il protocollo ambientale sottoscritto da questa Autorità Portuale e da ARPA Sicilia per l'eventuale seguito di competenza unitamente ai sotto elencati allegati:

- 1) Nota n. 35365 del 05.06.2014 di ARPA Sicilia di approvazione delle relazioni specialistiche redatte dall'Impresa appaltatrice dei lavori;
- 2) Relazione specialistica: Piano di caratterizzazione ambientale e Piano di monitoraggio delle acque marine
- 3) Relazione specialistica: piano di monitoraggio ambientale delle componenti atmosfera, rumore, biologico e ricognizione archeologica.

Si rappresenta che i lavori di che trattasi avranno inizio il 14 luglio p.v. salvo diverso avviso di Codesto Assessorato.

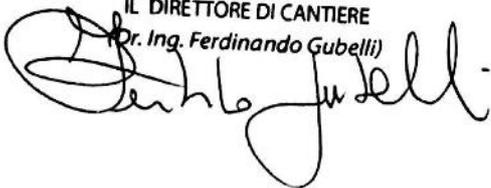
Il RUP
Geom. Venerando Toscano

PER RICEVUTA
AUGUSTA, IL 04.07.14

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)



ALLEGATO 10 Regione Sicilia – Assessorato del Territorio e dell’Ambiente –
Dipartimento Regionale dell’Ambiente – Servizio 1 VAS e VIA – Prot. n.
47105 del 15/10/2014 – Condivisione del Protocollo Ambientale



REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

ASSESSORATO DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE
DIPARTIMENTO REGIONALE DELL'AMBIENTE

Servizio 1 - V.A.S. e V.I.A.

Tel.091.7077121 - Fax 091.7077139

Via Ugo La Malfa n 169, 90146 Palermo

U.O. S1.3. Opere marittime e portuali – Opere civili in genere

C. 01.10.00
AERCA / MFARINAElio
Prot. n. 47105 del 15 OTT 2014

Rif. nota Prot. n. del

OGGETTO: SR1VIAN21 - Lavori della terza fase del porto commerciale di Augusta (SR) -
Banchine Containers - Trasmissione Protocollo Ambientale.All'Autorità Portuale di Augusta
Palazzina ED1 – C.da Punta Cugno
C.P. 85 Porto Commerciale
96011 AUGUSTA (SR)All'ARPA Sicilia
Struttura Territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardecì 22
96100 SIRACUSA

E. p.c.

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA
DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente

Si fa riferimento alla nota prot. n. 4392 del 02.07.2014, assunta al prot. ARTA n. 31875 del 08.07.2014, con la quale l'Autorità Portuale di Augusta ha trasmesso per competenza a questo Assessorato il Protocollo ambientale in osservanza alla prescrizione n. 6, di cui al Decreto di VIA n. 244 del 27 marzo 2007 con il quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha rilasciato Giudizio positivo di Compatibilità Ambientale per il progetto "Porto di Augusta – commerciale – completamento terza fase realizzazione banchina containers";

Vista la prescrizione n. 6 del citato decreto che recita "il capitolato d'appalto delle opere dovrà prevedere l'osservanza di un Protocollo ambientale, da concordare con l'ARPA Sicilia e la Regione Siciliana, dove saranno riportate tutte le prescrizioni per la mitigazione degli impatti durante lo svolgimento dei lavori e per tutte le attività di cantiere e la comminazione di opportune penali in caso di inosservanza".

Visto il parere n. 357 del 30.09.2009 di verifica di ottemperanza alle prescrizioni rilasciato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente, che con riferimento alla citata prescrizione n. 6 scrive che il protocollo ambientale

non risulta ancora sottoscritto dall'ARPA Sicilia e dalla Regione Siciliana e che pertanto, prendendo atto che il proponente ha avviato le procedure per l'ottemperanza alla prescrizione n. 6, la stessa potrà essere considerata conclusa solo a seguito della condivisione del protocollo da parte dei soggetti ivi indicati, e che tale ottemperanza deve essere conclusa prima dei lavori;

Valutato il contenuto del Protocollo ambientale che si prefigge l'obiettivo di stabilire procedure di comunicazione e controllo degli effetti derivanti dalla realizzazione del nuovo terminal container di Augusta sulle componenti sensibili indicate nel richiamato Decreto VIA, che ne costituisce parte integrante unitamente alla matrice di ottemperanza alle prescrizioni ed al P.M.C. (Piano di monitoraggio e Caratterizzazione);

Per tutto quanto sopra si ritiene di potere condividere il Protocollo ambientale proposto, che viene per quanto di competenza di questo Assessorato sottoscritto e trasmesso con la presente all'Autorità Portuale di Augusta e all'Arpa Sicilia – Struttura Territoriale di Siracusa.

Si comunica, infine, all'Autorità Portuale che questo Dipartimento rimane in attesa del progetto esecutivo dei lavori in oggetto al fine di effettuare la verifica dell'ottemperanza di competenza delle prescrizioni n. 5 e n. 14 di cui al Decreto VIA prot. DSA-DEC-2007-0000244 del 27/03/2007.

Il DIRIGENTE GENERALE
(Dott. Gaetano Gullo)



ALLEGATO 11 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 124 del 01/10/2014 – Trasmissione relazione finale – Caratterizzazione dei sedimenti marini



Megara Iblea

Società consociata a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 01 ottobre 2014

Prot. n. 124 /LPLM/PM



Spett.le

ARPA Sicilia

Struttura territoriale UOC di Siracusa

Via E. Bufardecì 22

96100 SIRACUSA (SR)

Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

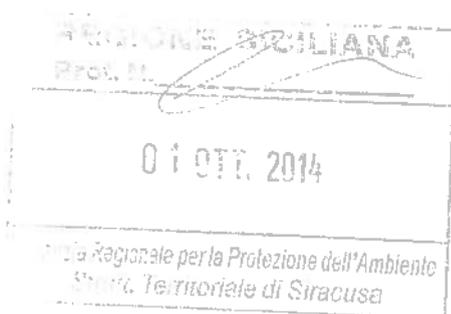
Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 SIRACUSA

Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli



Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G0400000001.**
Trasmissione relazione finale - Caratterizzazione dei sedimenti marini

Con riferimento al progetto in titolo ed in particolare al previsto "Piano di caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine" - Elaborato 1073-GE00-C-006, approvato da ARPA Sicilia con nota prot. 35365 del 05/06/2014 e trasmesso alla Scrivente con nota dell'Autorità Portuale di Augusta prot. n. 4392 del 02/07/2014, con la presente si trasmette su supporto digitale (cd-rom), copia conforme della relazione finale contenente gli esiti della caratterizzazione dei sedimenti marini eseguita nei mesi di Luglio e Agosto 2014 dall'Impresa Treerre S.p.A., in qualità di Subappaltatore della Scrivente.

All'interno della relazione sono contenuti tutti i rapporti di prova emessi dai laboratori interessati, oltre che un riepilogo dei risultati ottenuti.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito a quanto trasmesso.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

R. PROJECT MANAGER

(Dr. Ing. Paolo Mattia)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

A. Zaccaro
01-10-14
MG



Augusta, 01 ottobre 2014
Prot. n. 124 /LPLM/PM

Spett.le
ARPA Sicilia
Struttura territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardecì 22
96100 SIRACUSA (SR)
Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C.da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G0400000001.**
Trasmissione relazione finale - Caratterizzazione dei sedimenti marini

Con riferimento al progetto in titolo ed in particolare al previsto "Piano di caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine" - Elaborato 1073-GE00-C-006, approvato da ARPA Sicilia con nota prot. 35365 del 05/06/2014 e trasmesso alla Scrivente con nota dell'Autorità Portuale di Augusta prot. n. 4392 del 02/07/2014, con la presente si trasmette su supporto digitale (cd-rom), copia conforme della relazione finale contenente gli esiti della caratterizzazione dei sedimenti marini eseguita nei mesi di Luglio e Agosto 2014 dall'Impresa Treerre S.p.A., in qualità di Subappaltatore della Scrivente.

All'interno della relazione sono contenuti tutti i rapporti di prova emessi dai laboratori interessati, oltre che un riepilogo dei risultati ottenuti.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito a quanto trasmesso.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL PROJECT MANAGER

(Dr. Ing. Paolo Mattia)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO



Autorità Portuale di Augusta
Casella Postale 85
96011 AUGUSTA (SR)

01/10/14



Augusta, 01 ottobre 2014
Prot. n. 124 /LPLM/PM

Spett.le
ARPA Sicilia
Struttura territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardecì 22
96100 SIRACUSA (SR)
Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C.da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**
Trasmissione relazione finale - Caratterizzazione dei sedimenti marini

Con riferimento al progetto in titolo ed in particolare al previsto "Piano di caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine" – Elaborato 1073-GE00-C-006, approvato da ARPA Sicilia con nota prot. 35365 del 05/06/2014 e trasmesso alla Scrivente con nota dell'Autorità Portuale di Augusta prot. n. 4392 del 02/07/2014, con la presente si trasmette su supporto digitale (cd-rom), copia conforme della relazione finale contenente gli esiti della caratterizzazione dei sedimenti marini eseguita nei mesi di Luglio e Agosto 2014 dall'Impresa Treerre S.p.A., in qualità di Subappaltatore della Scrivente.

All'interno della relazione sono contenuti tutti i rapporti di prova emessi dai laboratori interessati, oltre che un riepilogo dei risultati ottenuti.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito a quanto trasmesso.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

PROJECT MANAGER

(Dr. Ing. Paolo Mattia)

ALLEGATO 12 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 125 del 01/10/2014 – Trasmissione relazione finale – Caratterizzazione delle Aree a Terra



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 01 ottobre 2014
Prot. n. 125 /LPLM/PM

Spett.le
Regione Sicilia
Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche
Viale Campania, 36
90144 PALERMO (PA)

Spett.le
Provincia Regionale Siracusa
Oggi Libero Consorzio Comunale
X Settore Territorio e Ambiente
Servizio Rifiuti e Bonifiche
Via Necropoli del Fusco, 7
96100 SIRACUSA (SR)



Spett.le
Comune di Augusta
Distretto di Augusta - SIAV
Viale Italia, 69
96011 AUGUSTA (SR)

Spett.le
ARPA Sicilia
Struttura territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardeci 22
96100 SIRACUSA (SR)
Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C.da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

ATTO PRESENTATO AL PROTOCOLLO
GENERALE IL 01-10-2014
L'ADDETTO ALL'UFFICIO DI FRONT
OFFICE Manfredi

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**
Trasmissione relazione finale - Caratterizzazione delle Aree a Terra

Sede legale: Lungomare Gioacchino Rossini, 8 - 96011 Augusta (SR) - Sede Amministrativa: Via Salaria, 1039 - 00138 Roma
tel. +39.06.883341 - telefax +39.06.88334590 - PEC: megaraiblea@legalmail.it

Capitale sociale € 20.000,00 i.v. - Registro Imprese di Siracusa, codice fiscale e P. IVA n. 01821260898 - REA di Siracusa n. 150726



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

Con riferimento al progetto in titolo ed in particolare al previsto "*Piano di caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine*" – Elaborato n. 1073-GE00-C-006, approvato da ARPA Sicilia con nota prot. 35365 del 05/06/2014 e trasmesso alla Scrivente con nota dell'Autorità Portuale di Augusta prot. n. 4392 del 02/07/2014, con la presente si trasmette su supporto digitale (cd-rom), copia conforme della relazione finale contenente gli esiti della caratterizzazione delle Aree a Terra eseguita nei mesi di Luglio e Agosto 2014 dall'Impresa Treerre S.p.A., in qualità di Subappaltatore della Scrivente.

All'interno della relazione sono contenuti tutti i rapporti di prova emessi dai laboratori interessati, oltre che un riepilogo dei risultati ottenuti.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito a quanto trasmesso.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL PROJECT MANAGER

(D. Ing. Paolo Mattioli)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 01 ottobre 2014

Prot. n. 125 /LPLM/PM

Spett.le

Regione Sicilia

Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche
Viale Campania, 36
90144 PALERMO (PA)

Spett.le

Provincia Regionale Siracusa

Oggi Libero Consorzio Comunale
X Settore Territorio e Ambiente
Servizio Rifiuti e Bonifiche
Via Necropoli del Fusco, 7
96100 SIRACUSA (SR)

Spett.le

Comune di Augusta

Distretto di Augusta - SIAV
Viale Italia, 69
96011 AUGUSTA (SR)

Spett.le

ARPA Sicilia

Struttura territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardecì 22
96100 SIRACUSA (SR)
Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C,da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

X rievate

01-10-14



Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**
Trasmissione relazione finale - Caratterizzazione delle Aree a Terra

Sede legale: Lungomare Gioacchino Rossini, 8 - 96011 Augusta (SR) - Sede Amministrativa: Via Salaria, 1039 - 00138 Roma
tel. +39,06.883341 - telefax +39,06.88334590 - PEC: megaraiblea@legalmail.it
Capitale sociale € 20.000,00 i.v. - Registro Imprese di Siracusa, codice fiscale e P. IVA n. 01821260898 - REA di Siracusa n. 150726



Megara Iblea

Con riferimento al progetto in oggetto in merito al titolo ed in particolare al previsto "Piano di caratterizzazione

Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine" – Elaborato n. 1073-GE00-C-006, approvato da ARPA Sicilia con nota prot. 35365 del 05/06/2014 e trasmesso alla Scrivente con nota dell'Autorità Portuale di Augusta prot. n. 4392 del 02/07/2014, con la presente si trasmette su supporto digitale (cd-rom), copia conforme della relazione finale contenente gli esiti della caratterizzazione delle Aree a Terra eseguita nei mesi di Luglio e Agosto 2014 dall'Impresa Treerre S.p.A., in qualità di Subappaltatore della Scrivente.

All'interno della relazione sono contenuti tutti i rapporti di prova emessi dai laboratori interessati, oltre che un riepilogo dei risultati ottenuti.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito a quanto trasmesso.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL PROJECT MANAGER

(Dr. Ing. Paolo Mattia)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 01 ottobre 2014

Prot. n. 125 /LPLM/PM

Spett.le

Regione Sicilia

Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche
Viale Campania, 36
90144 PALERMO (PA)

Spett.le

Provincia Regionale Siracusa

Oggi Libero Consorzio Comunale
X Settore Territorio e Ambiente
Servizio Rifiuti e Bonifiche
Via Necropoli del Fusco, 7
96100 SIRACUSA (SR)

Spett.le

Comune di Augusta

Distretto di Augusta - SIAV
Viale Italia, 69
96011 AUGUSTA (SR)

Spett.le

ARPA Sicilia

Struttura territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardeci 22
96100 SIRACUSA (SR)
Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le

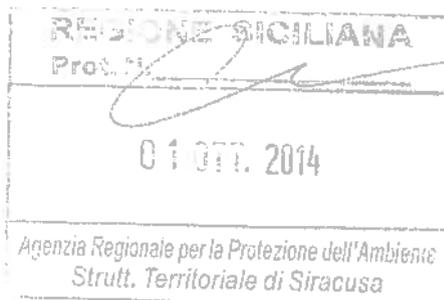
Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C,da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli



Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**
Trasmissione relazione finale - Caratterizzazione delle Aree a Terra

Sede legale: Lungomare Gioacchino Rossini, 8 - 96011 Augusta (SR) - Sede Amministrativa: Via Salaria, 1039 - 00138 Roma
tel. +39.06.883341 - telefax +39.06.88334590 - PEC: megaraiblea@legalmail.it

Capitale sociale € 20.000,00 i.v. - Registro Imprese di Siracusa, codice fiscale e P. IVA n. 01821260898 - REA di Siracusa n. 150726



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

Con riferimento al progetto in titolo ed in particolare al previsto *“Piano di caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine” – Elaborato n. 1073-GE00-C-006*, approvato da ARPA Sicilia con nota prot. 35365 del 05/06/2014 e trasmesso alla Scrivente con nota dell’Autorità Portuale di Augusta prot. n. 4392 del 02/07/2014, con la presente si trasmette su supporto digitale (cd-rom), copia conforme della relazione finale contenente gli esiti della caratterizzazione delle Aree a Terra eseguita nei mesi di Luglio e Agosto 2014 dall’Impresa Treerre S.p.A., in qualità di Subappaltatore della Scrivente.

All’interno della relazione sono contenuti tutti i rapporti di prova emessi dai laboratori interessati, oltre che un riepilogo dei risultati ottenuti.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito a quanto trasmesso.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL PROJECT MANAGER

(Dr. Ing. Paolo Mattia)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO



Autorità Portuale di Augusta
Casella Postale 85
96011 AUGUSTA (SR)

01/10/14

Augusta, 01 ottobre 2014
Prot. n. 125 /LPLM/PM

Spett.le
Regione Sicilia
Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Servizio 6 - Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche
Viale Campania, 36
90144 PALERMO (PA)

Spett.le
Provincia Regionale Siracusa
Oggi Libero Consorzio Comunale
X Settore Territorio e Ambiente
Servizio Rifiuti e Bonifiche
Via Necropoli del Fusco, 7
96100 SIRACUSA (SR)

Spett.le
Comune di Augusta
Distretto di Augusta - SIAV
Viale Italia, 69
96011 AUGUSTA (SR)

Spett.le
ARPA Sicilia
Struttura territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardeci 22
96100 SIRACUSA (SR)
Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C.da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**
Trasmissione relazione finale - Caratterizzazione delle Aree a Terra

Sede legale: Lungomare Gioacchino Rossini, 8 - 96011 Augusta (SR) - Sede Amministrativa: Via Salaria, 1039 - 00138 Roma
tel. +39.06.883341 - telefax +39.06.88334590 - PEC: megaraiblea@legalmail.it

Capitale sociale € 20.000,00 i.v. - Registro Imprese di Siracusa, codice fiscale e P. IVA n. 01821260898 - REA di Siracusa n. 150726



Megara Iblea

Società a responsabilità limitata

Con riferimento al progetto in titolo ed in particolare al previsto "Piano di caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine" – Elaborato n. 1073-GE00-C-006, approvato da ARPA Sicilia con nota prot. 35365 del 05/06/2014 e trasmesso alla Scrivente con nota dell'Autorità Portuale di Augusta prot. n. 4392 del 02/07/2014, con la presente si trasmette su supporto digitale (cd-rom), copia conforme della relazione finale contenente gli esiti della caratterizzazione delle Aree a Terra eseguita nei mesi di Luglio e Agosto 2014 dall'Impresa Treerre S.p.A., in qualità di Subappaltatore della Scrivente.

All'interno della relazione sono contenuti tutti i rapporti di prova emessi dai laboratori interessati, oltre che un riepilogo dei risultati ottenuti.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito a quanto trasmesso.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL PROJECT MANAGER

(Dott. Ing. Paolo Mattia)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO



Augusta, 01 ottobre 2014

Prot. n. 125 /LPLM/PM

Spett.le

Regione Sicilia

Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti

Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche

Viale Campania, 36

90144 PALERMO (PA)

Spett.le

Provincia Regionale Siracusa

Oggi Libero Consorzio Comunale

X Settore Territorio e Ambiente

Servizio Rifiuti e Bonifiche

Via Necropoli del Fusco, 7

96100 SIRACUSA (SR)

Spett.le

Comune di Augusta

Distretto di Augusta - SIAV

Viale Italia, 69

96011 AUGUSTA (SR)

Spett.le

ARPA Sicilia

Struttura territoriale UOC di Siracusa

Via E. Bufardeci 22

96100 SIRACUSA (SR)

Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 SIRACUSA

Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.

Trasmissione relazione finale - Caratterizzazione delle Aree a Terra

Sede legale: Lungomare Gioacchino Rossini, 8 - 96011 Augusta (SR) - Sede Amministrativa: Via Salarja, 1039 - 00138 Roma
tel. +39.06.883341 - telefax +39.06.88334590 - PEC: megaraiblea@legalmail.it

Capitale sociale € 20.000,00 i.v. - Registro Imprese di Siracusa, codice fiscale e P. IVA n. 01821260898 - REA di Siracusa n. 150726



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

Con riferimento al progetto in titolo ed in particolare al previsto “*Piano di caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine*” – *Elaborato n. 1073-GE00-C-006*, approvato da ARPA Sicilia con nota prot. 35365 del 05/06/2014 e trasmesso alla Scrivente con nota dell’Autorità Portuale di Augusta prot. n. 4392 del 02/07/2014, con la presente si trasmette su supporto digitale (cd-rom), copia conforme della relazione finale contenente gli esiti della caratterizzazione delle Aree a Terra eseguita nei mesi di Luglio e Agosto 2014 dall’Impresa Treerre S.p.A., in qualità di Subappaltatore della Scrivente.

All’interno della relazione sono contenuti tutti i rapporti di prova emessi dai laboratori interessati, oltre che un riepilogo dei risultati ottenuti.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito a quanto trasmesso.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL PROJECT MANAGER

(Dr. Ing. Paolo Mattia)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO



Augusta, 01 ottobre 2014
Prot. n. 125 /LPLM/PM

Spett.le
Regione Sicilia
Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche
Viale Campania, 36
90144 PALERMO (PA)

Spett.le
Provincia Regionale Siracusa
Oggi Libero Consorzio Comunale
X Settore Territorio e Ambiente
Servizio Rifiuti e Bonifiche
Via Necropoli del Fusco, 7
96100 SIRACUSA (SR)

Spett.le
Comune di Augusta
Distretto di Augusta - SIAV
Viale Italia, 69
96011 AUGUSTA (SR)

Spett.le
ARPA Sicilia
Struttura territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardeci 22
96100 SIRACUSA (SR)
Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C,da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**
Trasmissione relazione finale - Caratterizzazione delle Aree a Terra

Sede legale: Lungomare Giacomino Rossini, 8 - 96011 Augusta (SR) - Sede Amministrativa: Via Salaria, 1039 - 00138 Roma
tel. +39.06.883341 - telefax +39.06.88334590 - PEC: megaraiblea@legalmail.it
Capitale sociale € 20.000,00 i.v. - Registro Imprese di Siracusa, codice fiscale e P. IVA n. 01821260898 - REA di Siracusa n. 150726



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

Con riferimento al progetto in titolo ed in particolare al previsto “Piano di caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine” – Elaborato n. 1073-GE00-C-006, approvato da ARPA Sicilia con nota prot. 35365 del 05/06/2014 e trasmesso alla Scrivente con nota dell’Autorità Portuale di Augusta prot. n. 4392 del 02/07/2014, con la presente si trasmette su supporto digitale (cd-rom), copia conforme della relazione finale contenente gli esiti della caratterizzazione delle Aree a Terra eseguita nei mesi di Luglio e Agosto 2014 dall’Impresa Treerre S.p.A., in qualità di Subappaltatore della Scrivente.

All’interno della relazione sono contenuti tutti i rapporti di prova emessi dai laboratori interessati, oltre che un riepilogo dei risultati ottenuti.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito a quanto trasmesso.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL PROJECT MANAGER

(D. Ing. Paolo Mattio)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO



REGIONE SICILIANA
Assessorato Regionale dell'Energia dei
Servizi di Pubblica Utilità
Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Viale Campania, 36 - 90144 Palermo
P. IVA 02711079827 - C.F. 80912000826

02 OTT. 2014

Augusta, 01 ottobre 2014
Prot. n. 125 /LPLM/PM

Spett.le
Regione Sicilia
Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche
Viale Campania, 36
90144 PALERMO (PA)

Spett.le
Provincia Regionale Siracusa
Oggi Libero Consorzio Comunale
X Settore Territorio e Ambiente
Servizio Rifiuti e Bonifiche
Via Necropoli del Fusco, 7
96100 SIRACUSA (SR)

Spett.le
Comune di Augusta
Distretto di Augusta - SIAV
Viale Italia, 69
96011 AUGUSTA (SR)

Spett.le
ARPA Sicilia
Struttura territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardeci 22
96100 SIRACUSA (SR)
Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C,da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G0400000001.**
Trasmissione relazione finale - Caratterizzazione delle Aree a Terra



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

Con riferimento al progetto in titolo ed in particolare al previsto “Piano di caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine” – Elaborato n. 1073-GE00-C-006, approvato da ARPA Sicilia con nota prot. 35365 del 05/06/2014 e trasmesso alla Scrivente con nota dell’Autorità Portuale di Augusta prot. n. 4392 del 02/07/2014, con la presente si trasmette su supporto digitale (cd-rom), copia conforme della relazione finale contenente gli esiti della caratterizzazione delle Aree a Terra eseguita nei mesi di Luglio e Agosto 2014 dall’Impresa Treerre S.p.A., in qualità di Subappaltatore della Scrivente.

All’interno della relazione sono contenuti tutti i rapporti di prova emessi dai laboratori interessati, oltre che un riepilogo dei risultati ottenuti.

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito a quanto trasmesso.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL PROJECT MANAGER

(Dr. Ing. Paolo Mattia)

ALLEGATO 13 Richiesta di incontro con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24.09.2014 per concordare l'iter approvativo del progetto esecutivo di fusione ed i contenuti del "Progetto di Dragaggio"



Richiesta di incontro - Porto commerciale Augusta

SIGMA INGEGNERIA srl <sigmaingsrl@gmail.com>

24 settembre 2014 16:20

A: cattalani.mara@minambiente.it

La scrivente società Sigma Ingegneria S.r.l., con sede a Palermo in via Libertà 201/A, ha in corso il progetto esecutivo di Secondo Stralcio dei "Lavori di realizzazione delle opere di completamento terza fase realizzazione banchina containers" all'interno del porto commerciale di Augusta (S

r
)

Nello specifico il progetto esecutivo riguarda la fusione ed integrazione relativo alle opere di primo stralcio esecutivo e secondo stralcio definitivo, inerente all'appalto integrato indetto dalla Autorità Portuale di Augusta ed aggiudicato al R.T.I. composto da Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.a (mandataria), Cosedil S.p.A. e Piacentini Costruzioni S.p.A. (mandanti), per conto della quale la scrivente sta redigendo il progetto esecutivo.

Le opere in progetto, per la sola parte a mare, ricadono nel S.I.N. Priolo.

Il progetto esecutivo delle aree di primo stralcio è stato sottoposto a verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui al decreto di VIA n. 244 del 27 marzo 2007, e successivamente riesaminato in sede di Conferenza di Servizi Decisoria del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la tutela del Territorio e delle Risorse Idriche, con verbale n. 32057/TRI/DI del 10.12.2010 che si allega per la parte inerente i Piani di caratterizzazione dei sedimenti marini e delle aree a terra ed il Piano di Monitoraggio Ambientale.

Conseguentemente si richiede un incontro per concordare l'iter approvativo del progetto esecutivo di fusione ed i contenuti del "Progetto di Dragaggio", redatto ai sensi dell'art. 1 del D.M. 07.11.2008 a valle della caratterizzazione in situ che l'R.T.I. in premessa ha già eseguito nei mesi di Luglio e Agosto 2014.

Sigma Ingegneria S.r.l.

—

Le informazioni contenute nella presente comunicazione e nei relativi allegati possono essere riservate e sono, comunque, destinati esclusivamente alle persone o alla Società sopraindicati. La diffusione, distribuzione e/o copiatura del documento trasmesso da parte di qualsiasi soggetto diverso dal destinatario è proibita, sia ai sensi dell'art. 616 c.p. , che ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003. Se avete ricevuto questo messaggio per errore, vi preghiamo di distruggerlo e di informarci immediatamente per telefono allo [+39 0916254742](tel:+390916254742) o inviando un messaggio all'indirizzo: sigmaingsrl@gmail.com

SIGMA INGEGNERIA s.r.l.
Via della Libertà 201/A
90143 Palermo

ALLEGATO 14 Calendario Audizioni Con il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la tutela del Territorio e delle Risorse Idriche



- Conferenze dei servizi
- Conv. Conferenze
- Gruppi e Tavoli di lavoro
- Calendario audizioni
- Archivio Decreti
- Accordi e Convenzioni
- Protocolli operativi e atti
- Iter delle bonifiche
- Piano Nazionale Amianto
- Contatti

Calendario Audizioni

> Home page | Calendario audizioni

S.I.N.	Audizioni
Porto Marghera	Azienda: ARKEMA S.r.l. Richiesta: e-mail del 28/11/2014 Riunione del: 15/12/2014 h. 15,00 Oggetto: Richiesta Arkema di Variante al Progetto di Bonifica con Misure di Sicurezza dei Terreni Insaturi.
Priolo	Azienda: EDAM SOLUZIONI AMBIENTALI SRL Richiesta: mail 14/11/2014 Riunione del: 02/12/2014 Dalle h. 15,00 alle h. 15,30 Oggetto: Analisi degli interventi integrativi di indagine sull'area Carrefour Centro Commerciale i Papiri - Siracusa.
Crotone	Azienda: Consorzio Sviluppo In.le di Crotone Richiesta: Pec del 07/08/2014 Riunione del: 13/11/2014 h.12.00 Oggetto: Piano caratterizzazione depuratore di proprietà CSI- Richiesta produzione controdeduzioni al verbale CdS del 29/05/2014.
Priolo	Azienda: IAS Richiesta: e-mail 16/10/2014 Riunione del: 12/11/2014 h. 15,00 Oggetto: Variante Progetto di Bonifica acque.
Piombino	Azienda: Dalmine s.p.a. Richiesta: e-mail del 28/10/2014 Riunione del: 05/11/2014 h. 16,00 Oggetto: Analisi di rischio per il terreno insaturo.
Napoli Orientale	Azienda: Aldo Mastellone & C. s.r.l. Richiesta: Lettera Raccomandata del 08/10/2014 Riunione del: 04/11/2014 h.14.30 Oggetto: Richiesta Tavolo Tecnico.
Valle del fiume Sacco	Azienda: ITRON ITALIA S.p.A. Richiesta: Pec del 25/09/2014 Riunione del: 30/10/2014 h. 15,30 Oggetto: Presentazione e valutazione documentazione tecnica ai fini della definizione delle attività di bonifica.
Priolo	Azienda: Sigma Ingegneria s.r.l. Richiesta: e-mail 24/09/2014 Riunione del: 23/10/2014 h. 12,00 Oggetto: l'iter approvativo del progetto esecutivo di Secondo Stralcio dei "Lavori di realizzazione delle opere di completamento terza fase realizzazione banchina containers" all'interno del porto commerciale di Augusta.
Taranto	Azienda: ITALFERR SPA Richiesta: e-mail del 3/10/2014 Riunione del: 09/10/2014 h. 10,30 Oggetto: realizzazione del potenziamento infrastrutturale del collegamento ferroviario del porto di Taranto con la rete nazionale.
Balangero	Azienda: NEW PROJECT SRL Richiesta: Mail del 10/9/2014 Riunione del: 2/10/2014 h.10.00 Oggetto: Interventi relativi ai beni di proprietà della NEW PROJECT Srl.
Brescia - Caffaro	Azienda: OTO MELARA Richiesta: Mail del 25/9/2014 Riunione del: 1/10/2014 h.12.15 Oggetto: Problematiche connesse all'inquinamento della falda nel sito OTO MELARA.

> Richiesta audizioni

Archivio audizioni

> Settembre 2014

> Agosto 2014

> Luglio 2014

> Giugno 2014

ALLEGATO 15 A.R.P.A. Sicilia ST Siracusa – Prot. n. 37702 del 16/06/2014 – Verbale di ispezione e campionamento del 13/06/2014

STRUTTURA TERRITORIALE

UOC DI SIRACUSA COD. 08.00.00.00

CL. DOC. 01.13.00

UOS A.E.R.C.A. COD. 08.03.00.00

Via E. Bufardecì, 22 – 96100 Siracusa (SR)

tel. 0931 484444 /484446 – fax. 0931 754374

E-mail dapchimicosr@arpa.sicilia.it

D.Lgs 152/2006 e s.m. e i.
Controllo siti contaminati e
bonifiche

ARPA SICILIA - ST. Siracusa



Tit. 01.13.00 Interno

Nr.0037702 Data 16/06/2014

**VERBALE DI ISPEZIONE E
CAMPIONAMENTO**

In data 13/06/2014, alle ore 8.15, il sottoscritto verbalizzante Dott. Marcello Farina in servizio presso la Struttura Territoriale ARPA di Siracusa (di seguito denominata ARPA), si è recato, su disposizione del Responsabile U.O. A.E.R.C.A., presso il Porto Commerciale di Augusta sito in località Punta Cugno nel territorio del Comune di Augusta, per verificare, nell'area in cui dovrà essere realizzato la banchina containers del Porto Commerciale di Augusta III^ Fase I° e II° Stralcio, l'ottemperanza alle prescrizioni formulate nella Conferenza di Servizi Decisoria del 22/12/2010, ovvero:

“...atteso che nel documento in esame l'Azienda – Autorità Portuale di Augusta N.D.R. - denuncia un visibile stato di abbandono di una delle aree oggetto di caratterizzazione, si richiede ai soggetti responsabile ed alla Autorità locali, nei limiti delle rispettive competenze, di:

- Provvedere, con estrema urgenza, alla rimozione dei rifiuti dalle suddette aree, ai sensi dell'art. 192 Titolo I° - Parte 4^ del D. lgs 152/2006, nonché di dare comunicazione scritta dell'inizio di tali attività, entro 10 giorni dalla data di ricevimento della suddetta nota (nota MATTM prot. n. 18333/TRI/DI del 15/07/2010 N.D.R.);
- Smaltire i medesimi rifiuti, previa caratterizzazione, in conformità alla vigente normativa in materia;
- Effettuare la caratterizzazione delle aree impronta dei rifiuti rimossi, entro 30 giorni dalla data di ricevimento della suddetta nota...”.

E' presente l'Ing. Ferdinando Gubelli della MEGARA IBLEA Società Consortile a.r.l., nella qualità di Direttore di Cantiere.

Dopo essersi presentato e aver dichiarato i motivi della visita, il sottoscritto:

- Ha preso visione dei luoghi riscontrando l'assenza di rifiuti visibili in superficie.
- Ha preso atto di quanto dichiarato dalla Società in merito alla presenza di rifiuti nel passato, ovvero che:
 - nell'area erano presenti alcuni rifiuti - costituiti da materiale spiaggiato nella battigia dal moto ondoso nonché da inerti da demolizione - e che gli stessi sono stati immediatamente rimossi;
 - è da presumere che fossero presenti rifiuti nelle adiacenti aree di proprietà della Marina Militare e che gli stessi siano già stati rimossi, come del resto già a conoscenza di questa ARPA.
- Ha riscontrato nel limite meridionale dell'area in oggetto la presenza di un cumulo, ricoperto dalla vegetazione, sopraelevato rispetto alla superficie topografica circostante. Al riguardo ha chiesto alla Società di includere nei punti d'indagine un punto in corrispondenza del predetto cumulo.

Di quanto sopra descritto si allega la relativa documentazione fotografica.

L'ispezione si è conclusa alle ore 9.00.

Di quanto sopra si è redatto il presente processo verbale in due copie che il rappresentante della Società ha firmato dopo averne dato lettura.

Una copia del presente verbale è stata consegnata all'Ing. Gubelli

Firma del rappresentante la Società

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)

Firma del tecnico verbalizzante



Foto n.1 - Zona ingresso cantiere



Foto n.2 - Zona ingresso cantiere

[Handwritten signature]



Foto n.3 - Zona centrale del cantiere



Foto n.4 - Zona centrale del cantiere

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]



Foto n.5 – Zona cantiere lato banchine esistenti



Foto n.6 – Zona cantiere lato banchine esistenti

[Handwritten signature]

ALLEGATO 16 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 94 del 23/07/2014 – Caratterizzazioni in sito e Monitoraggio Ambientale – Aggiornamento in merito



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA
Inviata a mezzo fax

Augusta, 23 luglio 2014
Prot. n. 94 /LPLM/FG

n. fax 0931 - 759329

Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C,da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. D.O. Ing. Gaetano Miceli
Alla c.a. CSE Arch. Pietro Magro

Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.
Caratterizzazioni in situ e Monitoraggio Ambientale – Aggiornamento in merito

Con riferimento alla ns. nota prot. n. 61 del 7 luglio 2014, con la presente si comunica che, a causa della chiusura dell'Aeroporto di Pisa avvenuta nella giornata di lunedì 21 luglio per maltempo, il personale della ditta Treerre S.p.A ha potuto dare avvio al montaggio delle attrezzature necessarie all'esecuzione delle caratterizzazioni in situ solo nella giornata di ieri 22 luglio completandolo nella mattinata di oggi.

Tuttavia a causa di condizioni meteo marine avverse, le attività di caratterizzazione in situ non hanno potuto prendere avvio e si presume di poter avviare le lavorazioni nella giornata di domani, 24 luglio.

Con l'occasione vi informiamo inoltre che hanno già avuto inizio i monitoraggi biologici previsti nella fase *ante operam*, oltre che quelli della matrice atmosfera, ad eccezione del punto di prelievo situato all'interno delle aree della marina Militare nell'abitato di Augusta. Tale ritardo è dovuto al fatto che l'istanza per il posizionamento della strumentazione, presentata dal subappaltatore Treerre S.p.A. in data 01.07.2014, non ha ancora trovato alcun riscontro.

Cordiali saluti.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)

WorkCentre 7328

Rapporto trasmissione

ID G3

0688334290

Data/ora: 23/07/2014; 15:54
Pagina: 1 (Ultima pagina)Nome locale
LogoSEGRETERIA LPI
CONDOTTE ACQUADocumento inviato.
Formato documento A4SEFRACCOMANDATA
Inviata a mezzo faxAugusta, 23 luglio 2014
Prot. n. 94/LPL/MFG

n. fax 0931 - 759329

Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C.da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. D.G. Ing. Gaetano Miceli
Alla c.a. CSE Arch. Pietro Magro

Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G0400000001.
Caratterizzazioni in sito e Monitoraggio Ambientale - Aggiornamento in merito

Con riferimento alla ns. nota prot. n. 61 del 7 luglio 2014, con la presente si comunica che, a causa della chiusura dell'Aeroporto di Pisa avvenuta nella giornata di lunedì 21 luglio per maltempo, il personale della ditta Treerre S.p.A ha potuto dare avvio al montaggio delle attrezzature necessarie all'esecuzione delle caratterizzazioni in situ solo nella giornata di ieri 22 luglio completandolo nella mattinata di oggi.

Tuttavia a causa di condizioni meteo marine avverse, le attività di caratterizzazione in situ non hanno potuto prendere avvio e si presume di poter avviare le lavorazioni nella giornata di domani, 24 luglio.

Con l'occasione vi informiamo inoltre che hanno già avuto inizio i monitoraggi biologici previsti nella fase *ante operam*, oltre che quelli della matrice atmosfera, ad eccezione del punto di prelievo situato all'interno delle aree della marina Militare nell'abitato di Augusta. Tale ritardo è dovuto al fatto che l'istanza per il posizionamento della strumentazione, presentata dal subappaltatore Treerre S.p.A. in data 01.07.2014, non ha ancora trovato alcun riscontro.

Cordiali saluti.

Megara Iblea s.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Guzzetti)

Totale pagine scansionate: 1 Totale pagine inviate: 1

N.	Doc.	Staz. remota	Ora inizio	Durata	Pagine	Modo	Contenuto	Stato
1	2821	0931759329	23- 7;15:48	58s	- / 1	G3		AS
2	2821	0931759329	15:53	32s	1 / 1	ECM RE		CP

Nota:
RE: Rinvia MB: Invia a mailbox MP: Multipolling RV: Servizio remoto BC: Broadcast
PG: Polling RB: Broadcast rilanciato RS: Rilancio invio BF: Mbox Inoltro fax CP: Completato
EN: Occupato SA: Inv. di nuovo AS: Invio auto TM: Terminato

ALLEGATO 17 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 61 del 07/07/2014 – Monitoraggio ambientale e caratterizzazioni in sito – Trasmissione Cronoprogramma delle attività e relazione sui punti di prelievi matrici atmosfera/rumore



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO


Autorità Portuale di Augusta
Casella Postale 85
96011 AUGUSTA (SR)

[Handwritten signature]



Augusta, 07 luglio 2014

Prot. n. 61 /LPLM/FG

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le

ARPA Sicilia

Struttura territoriale UOC di Siracusa

Via E. Bufardecì 22

96100 SIRACUSA (SR)

Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le

MWH S.p.A. – Acqua Tecno S.r.l.

Centro Direzionale Milano 2

Palazzo Canova

20090 SEGRATE (MI)

All c.a. DL Ing. Roberto Keffer

Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C,da Targia

96100 SIRACUSA

Alla c.a. D.O. Ing. Gaetano Miceli

Alla c.a. CSE Arch. Pietro Magro

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**

Monitoraggio ambientale e caratterizzazioni in sito – Trasmissione Cronoprogramma delle attività e relazione sui punti di prelievo matrici atmosfera/rumore

Con riferimento alla nota prot. n. 4392 del 2 luglio 2014 inviata dall'Autorità Portuale di Augusta, e più specificatamente, riferendoci all'autorizzazione di ARPA Sicilia ai piani di monitoraggio e caratterizzazione redatti dall'Impresa appaltatrice (nota prot. n. 35365 del 05.06.14) con la presente si trasmette:

- Cronoprogramma di dettaglio per le attività c.d. *ante operam*;
- Relazione tecnica con l'indicazione delle coordinate geografiche dei punti di prelievo per il monitoraggio delle matrici ambientali atmosfera e rumore.

[Handwritten signature]



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

Come da cronoprogramma allegato i lavori di che trattasi avranno inizio il 14 luglio p.v. salvo diverso avviso degli Enti preposti alle autorizzazioni ed al controllo.

Cordiali saluti.

All. c.s.d.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)

ALLEGATO 18 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 102 del 06/08/2014 – Ultimazione attività di campionamento in situ



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 06 agosto 2014

Prot. n. 102 /LPLM/PM



Spett.le

ARPA Sicilia

Struttura territoriale UOC di Siracusa

Via E. Bufardecì 22

96100 SIRACUSA (SR)

Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 SIRACUSA

Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Alla c.a. CSE Arch. Pietro Magro

Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.

Ultimazione attività di campionamento in situ

Premesso che nella giornata del 04.08.2014 si sono concluse tutte le attività di campionamento in situ previste dal "Piano di caratterizzazione Ambientale e Piano di Monitoraggio delle acque marine" – Elaborato 1073-GE00-C-006, con la presente la scrivente comunica il proprio intendimento a procedere – quanto prima – con l'avvio delle attività di incantieramento.

Prodromicamente a quanto sopra, la scrivente comunica altresì la necessità di garantire l'accesso alle predette aree di cantiere e pertanto informa che a decorrere presuntivamente dal prossimo mese di settembre si procederà con la realizzazione del previsto collegamento tra il Porto Commerciale e le future aree di cantiere fatto salvo parere contrario degli Enti in indirizzo che dovrà pervenire entro il 25.08.2014.

Quanto sopra sulla base delle previsioni generali di cui agli elaborati allegati alla presente.

Distinti Saluti

All. c.s.d

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL PROJECT MANAGER

Dr. Ing. Paolo Martini

ALLEGATO 19 Mail del dott. Farina, ARPA Sicilia ST Siracusa, avente come oggetto il campionamento delle acque di falda Porto commerciale Augusta

Da: mfarina [mfarina@arpa.sicilia.it]
Inviato: venerdì 5 settembre 2014 11:55
A: Leonardo Fasoli
Cc: Gubelli Ferdinando; nestore.desanctis@ecocontrolsud.it
Oggetto: Campionamenti acque di falda Porto Commerciale Augusta

Faccio seguito a quanto già anticipato telefonicamente in merito alla problematica in oggetto per puntualizzare quanto segue:

1) Nel Piano di Caratterizzazione al cap. 3.7 è presente un refuso purtroppo sfuggito al sottoscritto in fase di istruttoria del documento. Nella tabella riepilogativa della caratterizzazione delle acque, infatti, sono stati riportati n. 5 campioni di acqua a fronte di n. 2 piezometri realizzati. Si tratta chiaramente di un errore, in quanto il calcolo dei campioni da prelevare è stato effettuato seguendo le linee-guida del Protocollo del SIN di Priolo relativamente al campionamento dei suoli (per il quale vi è una stratificazione con il variare della profondità) anziché quelle del campionamento delle acque (per il quale il campione è omogeneo e rappresentativo di tutta la colonna d'acqua, prescindendo dalla profondità). E' facilmente intuibile pertanto come, essendo stati realizzati n.2 piezometri, i campioni d'acqua teoricamente da prelevare avrebbero dovuto essere 2.

2) Nella giornata del 04/08/2014 è stata eseguita l'attività relativa al campionamento delle acque di falda. Preliminarmente al campionamento si è proceduto, in ottemperanza a quanto previsto nel Protocollo del SIN Priolo, al rilievo freaticometrico ed allo spurgo dei piezometri. Tali operazioni preliminari hanno evidenziato come nel piezometro AU63 fosse presente una falda acquifera di spessore estremamente esiguo, quantificabile in 12 cm (vedasi tabella riportata nel verbale). Il battente d'acqua di 2,82 m presente nel piezometro era semplicemente dovuto all'effetto di riempimento, per gravità, del "bicchiere" creato dal tubo piezometrico cieco innestato per 2,70 m nella argille. Tale volume è stato immediatamente rimosso già con lo spurgo, e successivamente non vi è stata alcuna ricarica di acqua di falda nel piezometro.

3) Per un refuso nel verbale di sopralluogo è stato scritto che "*...sono stati prelevati n. 2 campioni di' acqua...*", quando in realtà il campione di acqua prelevato è stato uno solo. Mi cospargo il capo di cenere; posso solo dire come scusante che quella è stata una giornata lunga e particolarmente calda e faticosa, nella quale il sottoscritto ha dovuto supervisionare contemporaneamente, da solo, operazioni di prelievo (a mare) e formazione (a terra) di campioni di sedimento marino, nonché di rilievo freaticometrico, spurgo e campionamento di acque di falda.

4) Quale considerazione finale posso affermare che, a mio avviso, nell'area non esiste alcuna alcuna falda acquifera. Nel piezometro AU51 si è potuto prelevare un campione di acqua - fra l'altro molto torbida - solamente perchè il piezometro era ubicato a pochi metri dalla linea di costa, e quindi è ragionevole supporre che quella poca acqua presente nello stesso sia un'acqua di ingressione marina anzichè un'acqua di falda. Non mi stupirei pertanto se in tale campione venissero rilevate concentrazioni elevate di boro e/o solfati.

Spero di avere chiarito in modo adeguato la problematica. Mi scuso per i refusi nei quali sono incappato sia nella istruttoria del PDC che nella verbalizzazione del sopralluogo. Sono comunque a disposizione per qualsiasi chiarimento.

I miei più cordiali saluti.

Dott. Marcello Farina

ALLEGATO 20 A.R.P.A. Sicilia ST Siracusa – Prot. n. 47821 del 29/07/2014 – Verbale di ispezione e campionamento del 28/07/2014

STRUTTURA TERRITORIALE
UOC DI SIRACUSA COD. 08.00.00.00
CL. DOC. 01.13.00
UOS A.E.R.C.A. COD. 08.03.00.00
 Via E. Bufardeci, 22 – 96100 Siracusa (SR)
 tel. 0931 484444 /484446 – fax. 0931 754374
 E-mail dapchimosr@arpa.sicilia.it

**VERBALE DI ISPEZIONE E
CAMPIONAMENTO**

20140729SR001488/1493

In data 28/07/2014, alle ore 9.30, il sottoscritto verbalizzante Dott. Marcello Farina in servizio presso la Struttura Territoriale ARPA di Siracusa (di seguito denominata ARPA), si è recato, su disposizione del Responsabile U.O. A.E.R.C.A., presso il Porto Commerciale di Augusta sito in località Punta Cugno nel territorio del Comune di Augusta, per seguire le attività di caratterizzazione ambientale nell'area in cui dovrà essere realizzato la banchina containers del Porto Commerciale di Augusta III^ Fase I° e II° Stralcio (Ente appaltante Autorità Portuale di Augusta, appaltatore MEGARA IBLEA Società Consortile a.r.l.).

Sono presenti:

- 1) L'Ing. Ferdinando Gubelli della MEGARA IBLEA Società Consortile a.r.l., nella qualità di Direttore di Cantiere.
- 2) Il Dott. Angelo Laudani della TREERRE S.p.A. (società subappaltatrice per l'esecuzione delle caratterizzazioni in situ e dei monitoraggi ambientali) nella qualità di Responsabile Operativo.

Dopo essersi presentato e aver dichiarato i motivi della visita, il sottoscritto:

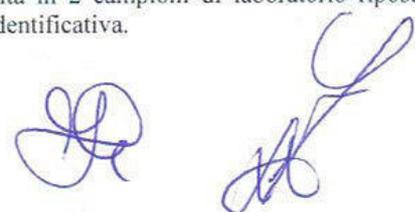
- Ha preso visione delle attività di perforazione a carotaggio continuo e prelievo di campioni di sedimento marino dai sondaggi denominati AU35-AU36-AU37 verificando che queste sono conformi a quanto previsto nella normativa vigente e nel Protocollo elaborato da ICRAM per la Rada di Augusta (rif. CII-Pr-SI-P-05.02 anno 2005).
- Ha prelevato, secondo un criterio casuale, i seguenti campioni:

N°	Codice campione	Denominazione	Matrice	Georeferenziazione
1	1492	C35 0,00-0,50	Sedimento marino	
2	1489	C35 1,00-1,50	Sedimento marino	
3	1488	C36 0,50-1,00	Sedimento marino	
4	1491	C36 1,50-2,00	Sedimento marino	
5	1493	C37 0,00-0,50	Sedimento marino	
6	1490	C37 1,50-2,00	Sedimento marino	

TIPOLOGIA DI CAMPIONI PRELEVATI, OPERAZIONI COMPIUTE, ANALISI RICHIESTE

Campioni di sedimento marino

Secondo il metodo di campionamento previsto dal Protocollo ICRAM sono stati prelevati 50 cm di carota di sedimento miscelati al fine di ottenere un campione composito omogeneo. Dallo stesso, previa riduzione volumetrica a mezzo quartatura, sono state ricavate n. 3 aliquote, di cui una per la Azienda e una da conservare a carico dell'Azienda, secondo le modalità indicate nel Protocollo ICRAM, per eventuali contestazioni e ulteriori controanalisi. L' aliquota destinata ad ARPA viene a sua volta ripartita in 2 campioni di laboratorio riposti in altrettanti contenitori – secondo quanto indicato nella sottostante tabella - etichettati con la sigla identificativa.

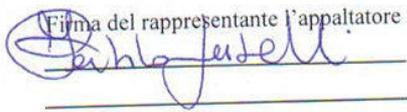


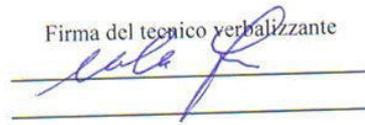
Campioni di sedimento marino per l'analisi di laboratorio				
Check	Replicato	N° e tipo Contenitore		Determinazioni
√	1	1	Barattolo in HDPE da 500 gr.	THC>12, IPA, metalli (Al, As, Cd, Cr, Cu, Fe, Hg, Ni, Pb, Sn, V, Zn), PCB, diossine
√	2	1	Vials da 40 ml	aromatici, THC<12, esaclorobenzene

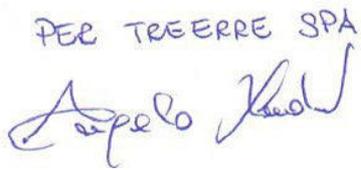
L'ispezione si è conclusa alle ore 14.20.

Di quanto sopra si è redatto il presente processo verbale in due copie che il rappresentante dell'appaltatore ha firmato dopo averne dato lettura.

Una copia del presente verbale, nonché l'aliquota destinata all'eventuale contraddittorio, sono state consegnate all'Ing. Gubelli.

Firma del rappresentante l'appaltatore


Firma del tecnico verbalizzante


PER TREERRE SPA


ALLEGATO 21 A.R.P.A. Sicilia ST Siracusa – Prot. n. 48804 del 31/07/2014 – Verbale di ispezione e campionamento del 31/07/2014



STRUTTURA TERRITORIALE

UOC DI SIRACUSA COD. 08.00.00.00

CL. DOC. 01.13.00

UOS A.E.R.C.A. COD. 08.03.00.00

Via E. Bufardeci, 22 - 96100 Siracusa (SR)

tel. 0931 484444 /484446 - fax. 0931 754374

E-mail dapchimicosr@arpa.sicilia.it

**VERBALE DI ISPEZIONE E
CAMPIONAMENTO**

20140731 SR 001501/1505

In data 31/07/2014, alle ore 9,10, il sottoscritto verbalizzante Dott. Marcello Farina in servizio presso la Struttura Territoriale ARPA di Siracusa (di seguito denominata ARPA), si è recato, su disposizione del Responsabile U.O. A.E.R.C.A., presso il Porto Commerciale di Augusta sito in località Punta Cugno nel territorio del Comune di Augusta, per seguire le attività di caratterizzazione ambientale nell'area in cui dovrà essere realizzato la banchina containers del Porto Commerciale di Augusta III^ Fase I° e II° Stralcio (Ente appaltante Autorità Portuale di Augusta, appaltatore MEGARA IBLEA Società Consortile a.r.l.).

Sono presenti:

- 1) ~~Il~~ Ing. Ferdinando Gubelli della MEGARA IBLEA Società Consortile a.r.l., nella qualità di ~~Direttore~~ ^{CAPO} di Cantiere.
- 2) Il Dott. Angelo Laudani della TREERRE S.p.A. (società subappaltatrice per l'esecuzione delle caratterizzazioni in situ e dei monitoraggi ambientali) nella qualità di Responsabile Operativo.

Dopo essersi presentato e aver dichiarato i motivi della visita, il sottoscritto:

- Ha preso visione delle seguenti attività:
 - Perforazione e prelievo campioni di suolo dai sondaggi a carotaggio continuo denominati *AV58-AV56-AV60*;
 - Scavo e prelievo campioni di suolo dal sondaggio denominato *AV61* ;
 - Prelievo di n. 2 campioni di top soil.

E' stato verificato che le suddette attività sono state eseguite conformemente a quanto previsto nella normativa vigente e al "Protocollo generale per l'esecuzione delle indagini di caratterizzazione e di collaudo degli interventi di bonifica dei siti contaminati da parte dei soggetti obbligati, ai sensi del D.lgs. 152/06 e s.m.i. e dell'Accordo di Programma per il Sito di Interesse Nazionale di Priolo" (di seguito denominato Protocollo) redatto da ARPA, ISPRA e ISS (settembre 2009).

- Ha prelevato, secondo un criterio casuale, i seguenti campioni:

N°	Codice campione	Denominazione	Matrice	Georeferenziazione
1	1501	c58 2,00-3,00	50020	
2	1505	c60 1,00-2,00	"	
3	1503	c56 0,00-1,00	"	
4	1502	c61 1,00-2,00	"	
5	1504	top soil c62	TOP SOIL	
6				

[Handwritten signature]

TIPOLOGIA DI CAMPIONI PRELEVATI, OPERAZIONI COMPIUTE, ANALISI RICHIESTE

Attività, lavorazioni e destinazioni d'uso del suolo: Servizi industriali – destinazione d'uso industriale

Campioni di suolo e top soil

Secondo il metodo di campionamento previsto dal Protocollo sono stati prelevati per il campione di suolo 1 m di carota di terreno (da 2 m a 3 m) e per il campione di top soil n. 10 campioni elementari di terreno provenienti dallo scotico di 1 mq per 0,1 m di profondità. Per ciascun campione i volumi di terreno prelevati sono stati miscelati al fine di ottenere un campione composito omogeneo. Dallo stesso, previa riduzione volumetrica a mezzo quartatura, sono state ricavate n. 3 aliquote, di cui una per ARPA, una per l'Azienda e una da conservare a carico dell'Azienda, secondo le modalità indicate nel Protocollo ~~XXXXXX~~, per eventuali contestazioni e ulteriori controanalisi. L'aliquota destinata ad ARPA viene a sua volta ripartita in 2 campioni di laboratorio riposti in altrettanti contenitori – secondo quanto indicato nella sottostante tabella - etichettati con la sigla identificativa.

Campioni di suolo per l'analisi di laboratorio				
Check	Replicato	N° e tipo Contenitore		Determinazioni
√	1	1	Barattolo di vetro	THC>12, IPA, metalli (As, Be, Cd, Co, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, Sb, Se, Tl, V, Zn)
√	2	1	Vial da 40 ml	aromatici, THC<12, alifatici clorurati e alogenati, PCB , MTBE

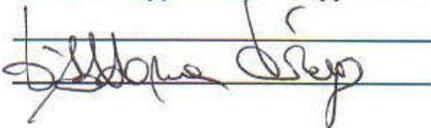
Campioni di top soil per l'analisi di laboratorio				
Check	Replicato	N° e tipo Contenitore		Determinazioni
√	1	1	Barattolo di vetro	PCB, diossine e furani
√	2	1	Barattolo di vetro	Amianto

L'ispezione si è conclusa alle ore 11.45.

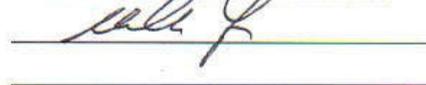
Di quanto sopra si è redatto il presente processo verbale in due copie che il rappresentante dell'appaltatore *ha firmato* dopo averne dato lettura.

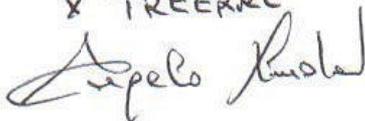
Una copia del presente verbale, nonché l'aliquota destinata all'eventuale contraddittorio, sono state consegnate all'Ing. Gubelli.

Firma del rappresentante l'appaltatore



Firma del tecnico verbalizzante



X TREERRE


ALLEGATO 22 A.R.P.A. Sicilia ST Siracusa – Prot. n. 49919 del 06/08/2014 – Verbale di ispezione e campionamento del 04/08/2014



STRUTTURA TERRITORIALE
UOC DI SIRACUSA COD. 08.00.00.00
CL. DOC. 01.13.00
UOS A.E.R.C.A. COD. 08.03.00.00
Via E. Bufardecì, 22 - 96100 Siracusa (SR)
tel. 0931 484444 / 484446 - fax. 0931 754374
E-mail dapchimosr@arpa.sicilia.it

D.Lgs 152/2006 e s.m. e i.
Controllo siti contaminati e
bonifiche

VERBALE DI ISPEZIONE E
CAMPIONAMENTO

ARPA SICILIA - ST. Siracusa



Tit. 01.13.00 Interno
Nr.0049919 Data 06/08/2014

DAL
20140806SR001522 - AL
20140806SR001540

In data 04/08/2014, alle ore 9.30, il sottoscritto verbalizzante Dott. Marcello Farina in servizio presso la Struttura Territoriale ARPA di Siracusa (di seguito denominata ARPA), si è recato, su disposizione del Responsabile U.O. A.E.R.C.A., presso il Porto Commerciale di Augusta sito in località Punta Cugno nel territorio del Comune di Augusta, per seguire le attività di caratterizzazione ambientale nell'area in cui dovrà essere realizzato la banchina containers del Porto Commerciale di Augusta III^ Fase I° e II° Stralcio (Ente appaltante Autorità Portuale di Augusta, appaltatore MEGARA IBLEA Società Consortile a.r.l.).

Sono presenti:

- 1) L'Ing. Ferdinando Gubelli della MEGARA IBLEA Società Consortile a.r.l., nella qualità di Direttore di Cantiere.
- 2) Il Dott. Angelo Laudani della TREERRE S.p.A. (società subappaltatrice per l'esecuzione delle caratterizzazioni in situ e dei monitoraggi ambientali) nella qualità di Responsabile Operativo.

Dopo essersi presentato e aver dichiarato i motivi della visita, il sottoscritto:

- Ha preso visione delle attività di perforazione a carotaggio continuo e prelievo di campioni di sedimento marino dai sondaggi denominati AU47-AU46-AU40-AU33, verificando che queste sono conformi a quanto previsto nella normativa vigente e nel Protocollo elaborato da ICRAM per la Rada di Augusta rif. CII-Pr-SI-P-05.02 anno 2005 (di seguito denominato Protocollo ICRAM).
- Ha preso visione delle attività di rilievo freaticometrico, spurgo e campionamento dei n. 2 piezometri denominati AU51-AU63 e verificato che queste sono conformi a quanto previsto nella normativa vigente e al "Protocollo generale per l'esecuzione delle indagini di caratterizzazione e di collaudo degli interventi di bonifica dei siti contaminati da parte dei soggetti obbligati, ai sensi del D.lgs. 152/06 e s.m.i. e dell'Accordo di Programma per il Sito di Interesse Nazionale di Priolo" (di seguito denominato Protocollo ARPA) redatto da ARPA, ISPRA e ISS (settembre 2009). In particolare si precisa che:
 - Sono stati riscontrati, dalle misure freaticometriche e dalle stratigrafie dei piezometri, i seguenti valori:

Piezometro	A	B	C	D	E
	Superficie piezometrica	Base acquifero (top delle argille)	Fondo foro	Spessore acquifero (B-A)	Battente d'acqua (C-A)
AU51	-1,70 m	-2,30 m	-5 m	0,6 m	3,3 m
AU63	-2,18 m	-2,30 m	-5 m	0,12 m	2,82 m

- Sono stati prelevati n. 2 campioni d'acqua coincidenti con il numero di piezometri realizzati. Si rettifica pertanto quanto indicato a pag. 51 del "Piano di caratterizzazione ambientale e monitoraggio delle acque marine" - nel quale era previsto un prelievo di n. 5 campioni. Tale rettifica è motivata dall'esiguità di spessore dell'acquifero riscontrato.

- Ha prelevato, secondo un criterio casuale, i seguenti campioni:

N°	Codice campione	Denominazione	Matrice	Georeferenziazione
1	20140806SR001525	C47 0,0-0,5 0-50	Sedimento marino	
2	20140806SR001535	C47 0,5-1,0 50-100	Sedimento marino	
3	20140806SR001524	C47 1,5-2,0 150-200	Sedimento marino	
4	20140806SR001536	C47 2,0-4,0 250-300	Sedimento marino	
5	20140806SR001522	C47 6,0-8,0 400-750	Sedimento marino	
6	20140806SR001532	C46 0,5-1,0 50-100	Sedimento marino	
7	20140806SR001526	C46 1,0-1,5 100-150	Sedimento marino	
8	20140806SR001540	C46 2,0-4,0 250-300	Sedimento marino	
9	20140806SR001537	C46 4,0-6,0 500-550	Sedimento marino	
10	20140806SR001529	C46 8,0-10,0 850-1000	Sedimento marino	
11	20140806SR001538	C40 0,0-0,5 0-50	Sedimento marino	
12	20140806SR001528	C40 1,0-1,5 100-150	Sedimento marino	
13	20140806SR001538	C40 1,5-2,0 150-200	Sedimento marino	
14	20140806SR001533	C40 4,0-6,0 500-550	Sedimento marino	
15	20140806SR001530	C40 6,0-8,0 700-750	Sedimento marino	
16	20140806SR001523	C33 0,0-0,5 0-50	Sedimento marino	
17	20140806SR001527	C33 1,0-1,5 100-150	Sedimento marino	
18	20140806SR001534	C33 2,0-4,0 200-350	Sedimento marino	
19	20140806SR001531	S51	Acqua	

TIPOLOGIA DI CAMPIONI PRELEVATI, OPERAZIONI COMPIUTE, ANALISI RICHIESTE

Campioni di sedimento marino

Secondo il metodo di campionamento previsto dal Protocollo ICRAM sono stati prelevati 50 cm di carota di sedimento miscelati al fine di ottenere un campione composito omogeneo. Dallo stesso, previa riduzione volumetrica a mezzo quartatura, sono state ricavate n. 3 aliquote, di cui una per l'Azienda, una per ARPA e una da conservare a carico dell'Azienda, secondo le modalità indicate nel Protocollo ICRAM, per eventuali contestazioni e ulteriori controanalisi. L'aliquota destinata ad ARPA viene a sua volta ripartita in 2 campioni di laboratorio riposti in altrettanti contenitori - secondo quanto indicato nella sottostante tabella - etichettati con la sigla identificativa.

Campioni di sedimento marino per l'analisi di laboratorio				
Check	Replicato	N° e tipo Contenitore		Determinazioni
√	1	1	Barattolo in HDPE da 500 gr.	THC>12, IPA, metalli (Al, As, Cd, Cr, Cu, Fe, Hg, Ni, Pb, Sn, V, Zn), PCB, diossine
√	2	1	Vials da 40 ml	aromatici, THC<12, esaclorobenzene

Campioni di acqua

Secondo il metodo di campionamento statico sono state prelevate, per il suddetto campione, n. 2 aliquote, opportunamente sigillate, di cui una per l'Azienda ed una per ARPA. L'aliquota destinata ad ARPA viene a sua volta ripartita in 3 campioni di laboratorio riposti in altrettanti contenitori etichettati - secondo quanto indicato nella sottostante tabella - con la sigla identificativa.

<i>Campioni di acqua per l'analisi di laboratorio</i>				
<i>Check</i>	<i>Replicato</i>	<i>N° e tipo Contenitore</i>		<i>Determinazioni</i>
√	1	1	Vial da 20 ml	aromatici, alifatici clorurati e alogenati, MTBE
√	2	1	Bottiglia di vetro scuro da 1 litro	IPA e idrocarburi totali (espressi come n-esano),
√	3	2	Bottiglia in materiale plastico da 250 ml	metalli (Al, As, Be, Cd, Co, Cr, CrVI, Cu, Hg, Pb, Sb, Se, Zn), previa stabilizzazione secondo i metodi IRSA

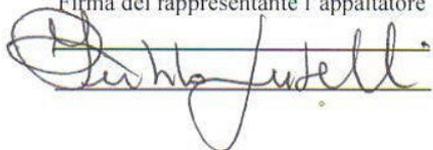
L'ispezione si è conclusa alle ore 16.45.

Con le attività eseguite in data odierna si sono ufficialmente concluse le attività di campionamento in situ previste nel "Piano di caratterizzazione ambientale e monitoraggio delle acque marine".

Di quanto sopra si è redatto il presente processo verbale in due copie che il rappresentante dell'appaltatore *ha firmato* dopo averne dato lettura.

Una copia del presente verbale, nonché l'aliquota destinata all'eventuale contraddittorio, sono state consegnate all'Ing. Gubelli.

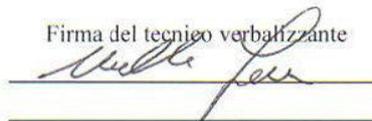
Firma del rappresentante l'appaltatore



X TREERRE



Firma del tecnico verbalizzante



ALLEGATO 23 Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. – Prot. n. 1228 del
04/02/2014 – Piano di monitoraggio e piano di caratterizzazione: richiesta
incontro A.R.P.A. Sicilia e I.C.R.A.M.



**società italiana
per condotte d'acqua S.p.A.**

Fondata il 7 aprile 1880

IN QUALITÀ DI MANDATARIA DEL RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO D'IMPRESE

SOCIETÀ ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A. – SOCIETÀ COSEDIL S.p.A – SOCIETÀ PIACENTINI COSTRUZIONI S.p.A.

Roma, 4 febbraio 2014
Prot. n. 1228
RACCOMANDATA A MANO
anticipata via fax al n.0931-523652

Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 - Augusta

c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Inviata via fax al n. 02-26924275/0931-759329

e p.c.
Direzione dei Lavori
MWH S.p.A
Centro Direzionale Milano 2
Palazzo Canova
20090 – Segrate (MI)

c.a. DL Ing. Roberto Keffer

OGGETTO: Porto di Augusta- “Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91. **Piano di monitoraggio e piano di caratterizzazione: richiesta incontro A.R.P.A. Sicilia e ICRAM.**

La presente Società Italiana per Condotte D'Acqua S.p.A. (per brevità, di seguito, Condotte), con sede in Roma, Via Salaria n.1039 - in persona dell'ing. Antonio Picca, nella sua qualità di Direttore Tecnico della medesima società - nella qualità di mandataria capogruppo del raggruppamento temporaneo di imprese costituito insieme alla società Piacentini Costruzioni S.p.a. e alla società Cosedil S.p.a., al fine di significare e richiedere quanto segue.

Premesso che

- in data 27/01/2014, l'odierna Scrivente ha sottoscritto giusto contratto di appalto per i lavori di “Terza Fase Realizzazione banchina containers primo e secondo stralcio” del porto commerciale di Augusta;



Via Salaria, 1039 - 00138 Roma - tel. +39.06.883341 - fax +39.06.88334590 - www.condotte.com - e-mail: condotte@condotte.com
Capitale sociale € 110.000.000,00 int. versato - R.E.A. di Roma N. 254 - Registro Imprese di Roma e Codice Fiscale 00481000586 - partita IVA 00904561008
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferfina S.p.A.



- in data 27/01/2014 è stato redatto, e sottoscritto con riserva da parte dell'Appaltatore (cfr. "firma con riserva per le motivazioni esposte nel verbale"), quello che la Stazione Appaltante ha ritenuto integrare ad ogni effetto Verbale di Consegna dei Lavori;
- tuttavia, in quella sede, l'Appaltatore ha dichiarato di accettare solo ed esclusivamente la formale consegna delle attività prodromiche (*rectius, ante operam*) alla successiva esecuzione dei lavori dedotti nel contratto di appalto, da svolgersi nell'ambito delle aree interessate;
- nell'ambito del predetto Verbale l'Appaltatore ha infatti precisato come "*lo studio di caratterizzazione che le diverse fasi di monitoraggio debbano essere previamente condivise con l'A.R.P.A. Sicilia e, di conseguenza, svolgersi in accordo con quest'ultima; ne consegue che l'effettivo inizio delle predette attività, ancorché ANTE OPERAM, debba intendersi – ad ogni evidenza – subordinato al raggiungimento della preliminare intesa con la predetta Agenzia*" (pag. 17 del Verbale);

Ai sensi dell'art. 24b (Prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare) del Capitolato Speciale d'Appalto ed in conformità a quanto riportato nella Verifica di ottemperanza del Decreto VIA N. 244 del 27 marzo 2007 con parere del Ministero dell'Ambiente n. 357 del 30 settembre 2009 si richiede:

- in riferimento alla Prescrizione n. 2 di convocare una riunione con ARPA Sicilia e ICRAM per concordare prima dell'inizio dei lavori quanto previsto dal piano di caratterizzazione dei fondali;
- in riferimento alla Prescrizione n. 3 di convocare una riunione con ARPA Sicilia per concordare prima dell'inizio dei lavori quanto previsto dal *piano di monitoraggio relativo al piano di costruzione delle opere che consideri tutte le componenti ambientali, ai fini di eventuali misure di mitigazione;*

In attesa di cortese riscontro si porgono cordiali saluti

SOCIETÀ ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A.
LA MANDATARIA

WorkCentre 7328

Rapporto trasmissione

ID G3

0688334290

Data/ora: 04/02/2014; 19:20
Pagina: 1 (Ultima pagina)Nome locale
LogoSEGRETERIA LPI
CONDOTTE ACQUADocumento inviato.
Formato documento A4SEF**società italiana
per condotte d'acqua S.p.A.**
*Fondata il 7 aprile 1880*IN QUALITÀ DI MANDATARIA DEL RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO D'IMPRESE
SOCIETÀ ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A. - SOCIETÀ COSEDI S.p.A. - SOCIETÀ PIACENTINI COSTRUZIONI S.p.A.Roma, 4 febbraio 2014
Prot. n. 1228
RACCOMANDATA A MANO
anticipata via fax al n. 0931-523652Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 - Augusta

c.a. RUP Geom. Venerando Tossano

Inviata via fax al n. 02-26924275/0931-759329

e.p.c.
Direzione dei Lavori
MWH S.p.A.
Centro Direzionale Milano 2
Palazzo Canova
20090 - Segrate (MI)

c.a. DL Ing. Roberto Keffer

OGGETTO: Porto di Augusta- "Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91. Piano di monitoraggio e piano di caratterizzazione: richiesta incontro A.R.P.A. Sicilia e ICRAM.

La presente Società Italiana per Condotte D'Acqua S.p.A. (per brevità, di seguito, Condotte), con sede in Roma, Via Salaria n.1039 - in persona dell'ing. Antonio Picca, nella sua qualità di Direttore Tecnico della medesima società - nella qualità di mandataria capogruppo del raggruppamento temporaneo di imprese costituito insieme alla società Piacentini Costruzioni S.p.a. e alla società Cosedil S.p.a., al fine di significare e richiedere quanto segue.

Premesso che

- in data 27/01/2014, l'odierna Scrivente ha sottoscritto giusto contratto di appalto per i lavori di "Terza Fase Realizzazione banchina containers primo e secondo stralcio" del porto commerciale di Augusta;

Via Salaria, 1039 - 00138 Roma - tel. +39 06.883341 - fax +39 06.88334500 - www.condotte.com - e-mail: condotte@condotte.com
Capitale sociale € 110.000.000,00 int. versato - R.E.A. di Roma N. 254 - Registro Imprese di Roma e Codice Fiscale 00481002098 - partita IVA 00004541008
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferfina S.p.A.

Totale pagine scansionate: 2 Totale pagine inviate: 2

N.	Doc.	Staz. remota	Ora inizio	Durata	Pagine	Modo	Contenuto	Stato
1	7306	0931523652	4- 2:19:13	35s	- / 2	G3		AS
2	7306	0931523652	19:18	1m42s	2 / 2	ECM RE		CP

Nota:
RE: Rinvia MB: Invia a mailbox MP: Multipolling RV: Servizio remoto BC: Broadcast
PG: Polling RB: Broadcast rilanciato RS: Rilancio invio BF: Mbox Inoltro fax CP: Completato
EN: Occupato SA: Inv. di nuovo AS: Invio auto TM: Terminato

WorkCentre 7328

Rapporto trasmissione

ID G3

0688334290

Data/ora: 04/02/2014; 19:16
Pagina: 1 (Ultima pagina)Nome locale
LogoSEGRETERIA LPI
CONDOTTE ACQUADocumento inviato.
Formato documento A4SEF**società italiana
per condotte d'acqua S.p.A.**

Fondata il 7 aprile 1880

IN QUALITÀ DI MANDATARIA DEL RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO D'IMPRESE
SOCIETÀ ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A. - SOCIETÀ COSEDIL S.p.A. - SOCIETÀ PIACENTINI COSTRUZIONI S.p.A.Roma, 4 febbraio 2014
Prot. n. 1228
RACCOMANDATA A MANO
anticipata via fax al n. 0931-523652Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 - Augusta

c.a. RUP Geom. Venerando Texano

Inviata via fax al n. 02-26924275/0931-759329

c.p.c.
Direzione dei Lavori
MWH S.p.A.
Centro Direzionale Milano 2
Palazzo Canova
20090 - Segrate (MI)

c.a. DL Ing. Roberto Keffler

OGGETTO: Porto di Augusta- "Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91. Piano di monitoraggio e piano di caratterizzazione: richiesta incontro A.R.P.A. Sicilia e ICRAM.

La presente Società Italiana per Condotte D'Acqua S.p.A. (per brevità, di seguito, Condotte), con sede in Roma, Via Salaria n.1039 - in persona dell'ing. Antonio Picca, nella sua qualità di Direttore Tecnico della medesima società - nella qualità di mandataria capogruppo del raggruppamento temporaneo di imprese costituito insieme alla società Piacentini Costruzioni S.p.a. e alla società Cosedil S.p.a., al fine di significare e richiedere quanto segue.

Premesso che

- in data 27/01/2014, l'odierna Scrivente ha sottoscritto giusto contratto di appalto per i lavori di "Terza Fase Realizzazione banchina containers primo e secondo stralcio" del porto commerciale di Augusta;

Via Salaria, 1039 - 00138 Roma - tel. +39.06.883341 - fax +39.06.88334590 - www.condotte.com - e-mail: condotte@condotte.com
Capitale sociale € 110.000.000,00 int. versato - R.E.A. di Roma N. 254 - Registro Imprese di Roma e Codice Fiscale 00481000656 - partita IVA 00804261008
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferina S.p.A.

Totale pagine scansionate: 2		Totale pagine inviate: 2							
N.	Doc.	Staz. remota	Ora inizio	Durata	Pagine	Modo	Contenuto	Stato	
1	7307	00226924275	4-	2;19:15	32s	2/ 2	SG3	CP	

Nota:
RE: Rinvia MB: Invia a mailbox MP: Multipolling RV: Servizio remoto BC: Broadcast
PG: Polling RB: Broadcast rilanciato RS: Rilancio invio BF: Mbox Inoltro fax CP: Completato
EN: Occupato SA: Inv. di nuovo AS: Invio auto TM: Terminato

WorkCentre 7328

Rapporto trasmissione

ID G3

0688334290

Data/ora: 04/02/2014; 19:18
Pagina: 1 (Ultima pagina)Nome locale
LogoSEGRETERIA LPI
CONDOTTE ACQUADocumento inviato.
Formato documento A4SEF**società italiana
per condotte d'acqua** S.p.A.
*Fondata il 7 aprile 1880*IN QUALITÀ DI MANDATARIA DEL RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO D'IMPRESA
SOCIETÀ ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A. - SOCIETÀ COSEDIL S.p.A. - SOCIETÀ PIACENTINI COSTRUZIONI S.p.A.Roma, 4 febbraio 2014
Prot. n. 1228
RACCOMANDATA A MANO
anticipata via fax al n. 0931-523652Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 - Augusta

c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Inviata via fax al n. 02-26924275/0931-759329

c.p.c.
Direzione dei Lavori
MWH S.p.A.
Centro Direzionale Milano 2
Palazzo Canova
20090 - Segrate (MI)

c.a. DL Ing. Roberto Kaffer

OGGETTO: Porto di Augusta- "Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91. Piano di monitoraggio e piano di caratterizzazione: richiesta incontro A.R.P.A. Sicilia e ICRAM.

La presente Società Italiana per Condotte D'Acqua S.p.A. (per brevità, di seguito, Condotte), con sede in Roma, Via Salaria n.1039 - in persona dell'ing. Antonio Picca, nella sua qualità di Direttore Tecnico della medesima società - nella qualità di mandataria capogruppo del raggruppamento temporaneo di imprese costituito insieme alla società Piacentini Costruzioni S.p.a. e alla società Cosedil S.p.a., al fine di significare e richiedere quanto segue.

Premesso che

- in data 27/01/2014, l'odierna Scrivente ha sottoscritto giusto contratto di appalto per i lavori di "Terza Fase Realizzazione banchina containers primo e secondo stralcio" del porto commerciale di Augusta;

Via Salaria, 1039 - 00138 Roma - tel. +39.06.883341 - fax +39.06.88334590 - www.condotte.com - e-mail: condotte@condotte.com
Capitale sociale € 110.000.000,00 int. versato - R.E.A. di Roma N. 254 - Registro Imprese di Roma e Codice Fiscale 00481000586 - partita IVA 00094281008
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferfina S.p.A.

Totale pagine scansionate: 2 Totale pagine inviate: 2

N.	Doc.	Staz. remota	Ora inizio	Durata	Pagine	Modo	Contenuto	Stato
1	7308	0931759329	4- 2:19:16	58s	2/ 2	ECM		CP

Nota:
RE: Rinvia MB: Invia a mailbox MP: Multipolling RV: Servizio remoto BC: Broadcast
PG: Polling RB: Broadcast rilanciato RS: Rilancio invio BF: Mbox Inoltro fax CP: Completato
EN: Occupato SA: Inv. di nuovo AS: Invio auto TM: Terminato

ALLEGATO 24 Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. – Prot. n. 3708 del
07/04/2014 – Problematiche in merito all'avvio delle attività ante operam



**società italiana
per condotte d'acqua s.p.a.**

fondata il 7 aprile 1880

In qualità di mandataria del Raggruppamento Temporaneo d'Imprese
Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.a. - Piacentini Costruzioni S.p.A. - Cosedil S.p.A.

INVIATA A MEZZO FAX

Prot. n. 3708/LPLM-AL/S/PM-GP/pn

Roma, 07 aprile 2014

Spett.le

AUTORITÀ PORTUALE DI AUGUSTA

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 A U G U S T A (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225F91 – CUP I51G04000000001. **Problematiche in merito all'avvio delle attività ante operam.**

Con riferimento a quanto in oggetto, la Società Italiana per Condotte D'Acqua S.p.A., in proprio e in qualità di mandataria del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (di seguito, per brevità, RTD) costituito insieme alla società Piacentini Costruzioni S.p.a. e alla Società Cosedil S.p.a., intende focalizzare l'attenzione di codesta spet.le Autorità rispetto a talune rilevanti problematiche emerse nel corso delle attività prodromiche all'inizio dei lavori oggetto.

In via preliminare, occorre ribadire - ancorché sinteticamente - quanto già ampiamente dedotto nell'ambito della riserva iscritta in calce al verbale di consegna del 27 gennaio u.s.: in quella circostanza, la scrivente ha ritenuto di accettare esclusivamente la formale consegna delle aree, anziché dei lavori, al fine di iniziare a predisporre le attività c.d. *ante operam* richieste dalla *lex specialis* di gara. È difatti evidente come la fase c.d. *ante operam* debba essere espunta dal termine di ultimazione dei lavori (*cf.* 840 giorni solari consecutivi), in quanto volta alla realizzazione di un novero di funzioni e attività in tutto prodromiche alla effettiva esecuzione dei medesimi.

Orbene, in disparte le pur assorbenti considerazioni che precedono, con la presente preme soffermarsi su una serie di profili che connotano e influiscono negativamente sull'andamento dell'appalto.

Innanzitutto preme ricordare a codesta Autorità come Condotte d'Acqua, in qualità di mandataria del RTI appaltatore, rimanga in attesa del rilascio da parte della Capitaneria di Porto di Augusta del provvedimento di interdizione degli specchi acquici interessati dalle attività *ante operam*. Ad oggi - come noto (*cf.* nota della Capitaneria di Porto prot. 4980 del 24.03.2014) - tale ordinanza interdittiva non è stata ancora emanata in virtù dell'attuale insistenza, nell'ambito delle aree consegnate, di una concessione demaniale marittima rilasciata dall'Autorità Portuale di Augusta in favore della società "Siclipontoni Patané S.r.l.".



Via Salaria, 1039 - 00138 Roma - tel. +39 06 883341 - fax +39 06 88334590 - www.condotte.com - e-mail: condotte@condotte.com
Capitale sociale € 110.000.000,00 int. versato - R.E.A. di Roma N. 264 - Registro Imprese di Roma e Codice Fiscale 02481000686 - partita IVA 01904610106
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Fortina S.p.A.



Da ciò ne consegue che, ad oggi, la Capitaneria di Porto, ancorché interpellata dall'odierna scrivente in ordine al provvedimento interdittivo invocato (cfr. nota prot. n. 1639 del 17.02.2014 e nota prot. n. 3009 del 19.03.2014) - e rispetto al quale chi scrive, facendosi parte diligente, si è assunto oneri, in realtà, non dovuti - non è ancora in grado di procedere al rilascio del medesimo in quanto codesta Autorità non ha di fatto concesso il proprio nulla osta ovvero non ha manifestato eventuali motivi ostativi all'emanazione dell'ordinanza invocata.

Diviene finanche ultroneo sottolineare come l'interdizione degli specchi acquei appaia inderogabile affinché l'area interessata possa essere definitivamente liberata da qualsivoglia imbarcazione, ormeggiata o/o in navigazione, boa di ormeggio e/o segnalazione e qualsiasi altro ostacolo che, ad oggi, inibisce di predisporre in sicurezza le aree interessate ad ospitare le attività *ante operam* da realizzare in mare.

Ciò detto, oltre a quanto sopra esposto si fa presente una differente e altrettanto rilevante problematica che incide in modo essenziale sullo sviluppo delle attività preordinate all'esecuzione dei lavori.

Condotte d'Acqua, con nota prot. n. 3138 del 21 marzo u.s., ha infatti espressamente richiesto a codesta Autorità di conoscere, nel più breve tempo possibile, la scelta della Committente in ordine al soggetto deputato a svolgere l'attività di Bonifica da Ordigni Bellici (c.d. BOB) in situ, fermo restando la disponibilità della scrivente ad eseguire tale lavorazioni. In questo senso, si precisa che - come noto - la c.d. BOB deve chiaramente essere ultimata prima di poter dare avvio alle caratterizzazioni a terra e a mare previste nella fase *ante operam*; da questo discende l'urgenza di conoscere il soggetto al quale verrà affidata tale attività. Si consideri, tra le altre cose, come la c.d. BOB, se da una parte incide sul corretto sviluppo della fase *ante operam*, dall'altra inibisce altresì l'avvio di qualsivoglia lavorazione dedotta nel progetto esecutivo di primo stralcio, in quanto essenziale al fine di scongiurare eventuali contrasti e imprevisti.

Inoltre, con nota prot. n. 1228 del 04.02.2014, Condotte d'Acqua ha richiesto a codesta Autorità di convocare apposita riunione al fine di condividere con ARPA Sicilia ed ICRAM il piano di caratterizzazione dei fondali e, con la sola ARPA Sicilia, il piano di monitoraggio relativo al piano di costruzione delle opere che consideri tutte le componenti ambientali. A ciò si aggiunga che - in conformità a quanto riportato nella verifica di ottemperanza del Decreto VIA n. 244 del 27.03.2007 - è altresì onere di codesta Autorità sottoscrivere con ARPA Sicilia e la Regione Siciliana un "Protocollo ambientale" che contenga tutte le prescrizioni per la mitigazione degli impatti durante lo svolgimento dei lavori e per tutte le attività di cantiere e la comminazione di opportune penali in caso di inosservanza. La scrivente, fattasi prontamente parte diligente nel promuovere e condividere con i suddetti Enti i documenti in parola, in uno con la presente trasmette in allegato il piano di caratterizzazione e di monitoraggio delle acque marine ed il piano di monitoraggio ambientale delle componenti atmosfera, rumore, biologico e ricognizione archeologica, restando in attesa di ricevere il "Protocollo ambientale" debitamente sottoscritto da tutti i soggetti interessati.

In considerazione dei problematici profili richiamati, è del tutto evidente come l'odierna scrivente non possa - allo stato - eseguire quel novero di attività *ante operam* in mare e a terra il cui svolgimento presuppone le autorizzazioni del caso e i riscontri richiesti sino all'effettivo rilascio del provvedimento interdittivo degli specchi acquei, previo nulla osta in tal senso da parte di codesta Autorità, in uno con l'effettiva indicazione in ordine al soggetto che dovrà di fatto eseguire la c.d. BOB.

Handwritten signatures and initials:
Top left: *Di*
Middle left: *Stelli*
Bottom left: *D*



Si chiede pertanto che codesta Autorità:

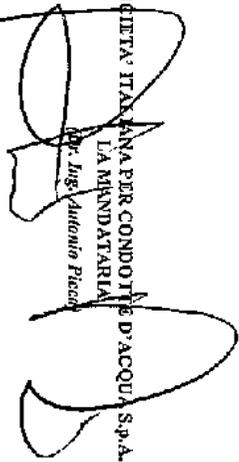
- rilasci, con ogni consentita urgenza il proprio nulla osta ai fini del successivo provvedimento richiesto alla Capitaneria di Porto in ordine all'interdizione degli specchi acquei interessati dalle attività *ante operam* ovvero manifesti eventuali motivi ostativi all'emanazione dell'ordinanza invocata;
- sciolga le proprie riserve in ordine alla scelta del soggetto che dovrà effettivamente svolgere la c.d. BOB;
- convochi ufficialmente la riunione con ARPA Sicilia e Regione Siciliana al fine di condividere il piano di caratterizzazione dei fondali e il piano di monitoraggio relativo al piano di costruzione delle opere e sottoscrivere il "Protocollo ambientale" così come previsto nella verifica di ottemperanza del Decreto VIA n. 244 del 27.03.2007.

Fermo restando quanto sopra, la scrivente offre – come di consueto – la propria piena disponibilità a fornire tutti i chiarimenti del caso in un'ottica apertamente dialogante e ispirata dalla comune finalità del buon andamento dell'appalto.

Si resta in attesa di cortese e positivo cenno di riscontro.

Cordiali saluti.

All: c.s.


SOCIETÀ ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A.
LA MANDATARIA
Ing. Antonia Picca

ALLEGATO 25 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 169 del 19/11/2014 – Conclusione
Attività di Monitoraggio c.d. Ante Operam – Trasmissione Relazioni Finali



Megara Iblea

Società consorzio a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 19 novembre 2014

Prot. n. 169 /LPLM/FG



Spett.le

ARPA Sicilia

Struttura territoriale UOC di Siracusa

Via E. Bufardecì 22

96100 SIRACUSA (SR)

Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le

Regione Sicilia

Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei

Rifiuti

Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche

Viale Campania, 36

90144 PALERMO (PA)

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C,da Targia

96100 SIRACUSA

Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Spett.le

MWH

Centro Direzionale Milano 2

Palazzo Canova

20090 Segrate (Mi)

Alla c.a. Ing. Roberto keffer (DL)

RACCOMANDATA A/R

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**
Conclusione Attività di Monitoraggio c.d. Ante Operam – Trasmissione Relazioni Finali

Con riferimento al "Piano di monitoraggio ambientale delle componenti atmosfera, rumore, biologico e ricognizione archeologica" – Elaborato 1073-GE00-C-007 e facendo seguito alla nostra nota prot. n. 155 del 29.10.2014, si trasmettono su supporto digitale le relazioni finali sul monitoraggio ambientale c.d. *ante operam* per le seguenti matrici:

- Atmosfera e rumore;



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

- Acque marine;
- Biologico.

Si comunica altresì che, in ottemperanza a quanto previsto dal Protocollo Ambientale, la scrivente ha provveduto all'attivazione del servizio di condivisione online dei dati mediante sito ftp.

Il servizio è raggiungibile mediante il seguente link: [CS16113536457.easy.nuvolaitaliana.it](ftp://CS16113536457.easy.nuvolaitaliana.it).

Credenziali di accesso:

- o username: **monitoraggioaugusta**
- o password: **monitoraggi2014**

Infine si comunica che i monitoraggi ambientali previsti dal PMA proseguiranno nel rispetto delle frequenze di campionamento previste dal piano stesso per le singole matrici ambientali.

Cordiali Saluti

All. c.s.d.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

X RICEVUTA

SR 19.11.2014

Augusta, 19 novembre 2014

Prot. n. 169 /LPLM/FG

Spett.le

ARPA Sicilia

Struttura territoriale UOC di Siracusa

Via E. Bufardecì 22

96100 SIRACUSA (SR)

Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le

Regione Sicilia

Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti

Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche

Viale Campania, 36

90144 PALERMO (PA)

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano



Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 SIRACUSA

Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

RACCOMANDATA A/R

Spett.le

MWH

Centro Direzionale Milano 2

Palazzo Canova

20090 Segrate (MI)

Alla c.a. Ing. Roberto keffer (DL)

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**

Conclusione Attività di Monitoraggio c.d. Ante Operam – Trasmissione Relazioni Finali

Con riferimento al "Piano di monitoraggio ambientale delle componenti atmosfera, rumore, biologico e ricognizione archeologica" – Elaborato 1073-GE00-C-007 e facendo seguito alla nostra nota prot. n. 155 del 29.10.2014, si trasmettono su supporto digitale le relazioni finali sul monitoraggio ambientale c.d. ante operam per le seguenti matrici:

- Atmosfera e rumore;



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

- Acque marine;
- Biologico.

Si comunica altresì che, in ottemperanza a quanto previsto dal Protocollo Ambientale, la scrivente ha provveduto all'attivazione del servizio di condivisione online dei dati mediante sito ftp.

Il servizio è raggiungibile mediante il seguente link: [CS16113536457.easy.nuvolaitaliana.it](ftp://CS16113536457.easy.nuvolaitaliana.it).

Credenziali di accesso:

- o username: **monitoraggioaugusta**
- o password: **monitoraggi2014**

Infine si comunica che i monitoraggi ambientali previsti dal PMA proseguiranno nel rispetto delle frequenze di campionamento previste dal piano stesso per le singole matrici ambientali.

Cordiali Saluti

All. c.s.d.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

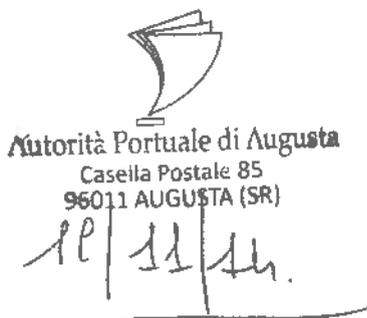
(Dr. Ing. Ferdinando Gubellini)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO



Augusta, 19 novembre 2014

Prot. n. 169 /LPLM/FG

Spett.le

ARPA Sicilia

Struttura territoriale UOC di Siracusa

Via E. Bufardeci 22

96100 SIRACUSA (SR)

Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le

Regione Sicilia

Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti

Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche

Viale Campania, 36

90144 PALERMO (PA)

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 SIRACUSA

Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Spett.le

MWH

Centro Direzionale Milano 2

Palazzo Canova

20090 Segrate (MI)

Alla c.a. Ing. Roberto keffer (DL)

RACCOMANDATA A/R

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**
Conclusione Attività di Monitoraggio c.d. Ante Operam – Trasmissione Relazioni Finali

Con riferimento al “Piano di monitoraggio ambientale delle componenti atmosfera, rumore, biologico e ricognizione archeologica” – Elaborato 1073-GE00-C-007 e facendo seguito alla nostra nota prot. n. 155 del 29.10.2014, si trasmettono su supporto digitale le relazioni finali sul monitoraggio ambientale c.d. *ante operam* per le seguenti matrici:

- Atmosfera e rumore;



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

- Acque marine;
- Biologico.

Si comunica altresì che, in ottemperanza a quanto previsto dal Protocollo Ambientale, la scrivente ha provveduto all'attivazione del servizio di condivisione online dei dati mediante sito ftp.

Il servizio è raggiungibile mediante il seguente link: [CS16113536457.easy.nuvolaitaliana.it](ftp://CS16113536457.easy.nuvolaitaliana.it).

Credenziali di accesso:

- o username: **monitoraggioaugusta**
- o password: **monitoraggi2014**

Infine si comunica che i monitoraggi ambientali previsti dal PMA proseguiranno nel rispetto delle frequenze di campionamento previste dal piano stesso per le singole matrici ambientali.

Cordiali Saluti

All. c.s.d.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(D.s. Ing. Ferdinando Gubelli)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 19 novembre 2014
Prot. n. 169 /LPLM/FG

Spett.le
ARPA Sicilia
Struttura territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardecì 22
96100 SIRACUSA (SR)
Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le
Regione Sicilia
Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei
Rifiuti
Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche
Viale Campania, 36
90144 PALERMO (PA)

Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C.da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

RACCOMANDATA A/R



Spett.le
MWH
Centro Direzionale Milano 2
Palazzo Canova
20090 Segrate (MI)
Alla c.a. Ing. Roberto keffer (DL)

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**
Conclusione Attività di Monitoraggio c.d. Ante Operam – Trasmissione Relazioni Finali

Con riferimento al “Piano di monitoraggio ambientale delle componenti atmosfera, rumore, biologico e ricognizione archeologica” – Elaborato 1073-GE00-C-007 e facendo seguito alla nostra nota prot. n. 155 del 29.10.2014, si trasmettono su supporto digitale le relazioni finali sul monitoraggio ambientale c.d. *ante operam* per le seguenti matrici:

- Atmosfera e rumore;



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

- Acque marine;
- Biologico.

Si comunica altresì che, in ottemperanza a quanto previsto dal Protocollo Ambientale, la scrivente ha provveduto all'attivazione del servizio di condivisione online dei dati mediante sito ftp.

Il servizio è raggiungibile mediante il seguente link: [CS16113536457.easy.nuvolaitaliana.it](ftp://CS16113536457.easy.nuvolaitaliana.it).

Credenziali di accesso:

- o username: **monitoraggioaugusta**
- o password: **monitoraggi2014**

Infine si comunica che i monitoraggi ambientali previsti dal PMA proseguiranno nel rispetto delle frequenze di campionamento previste dal piano stesso per le singole matrici ambientali.

Cordiali Saluti

All. c.s.d.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)

N. Raccomandata

14949536011-9



Posteitaliane

EP1816/EP1825 - Mod. 22 R - MOD. 040008 (E-Art. 50) - Sr. 10/1 Ed. 00

Accettazione **RACCOMANDATA**

RICEVUTA

E' vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate. Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	DESTINATARIO	MWH S.p.A.	
	VIA / PIAZZA	VIA S. GIUSEPPE FINANZIARIO (ANNOVA)	
	C.A.P.	00090	COMUNE
			COMUNE

MITTENTE	MITTENTE	Megara Iblea S.c.a.r.l.	
	VIA / PIAZZA	Sede Legale: Lungomare Rossini 8 98011 Augusta (SR)	
	C.A.P.	01821260898	COMUNE
		01821260898	COMUNE

SERVIZI ACCESSORI RICHIESTI Contrassegnare la casella interessata	<input type="checkbox"/> Via aerea	<input type="checkbox"/> A.R.
	<input type="checkbox"/> Assegno €	(in cifre)

Fraz. 60084 Sez. 07 Operaz. 144
 Causale: R 19/11/2014 12:57
 Peso gr.: 17 Tariffa € 4.30 Affr. € 4.30
 Sarv. Agg.: AR

Bollo
Poste Italiane SpA

TASSE



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 19 novembre 2014

Prot. n. 169 /LPLM/FG

Spett.le
ARPA Sicilia
Struttura territoriale UOC di Siracusa
Via E. Bufardecì 22
96100 SIRACUSA (SR)
Alla c.a. Dott. Vincenzo Liuzzo

Spett.le
Regione Sicilia
Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Servizio 6 – Gestione Integrata Rifiuti Bonifiche
Viale Campania, 36
90144 PALERMO (PA)

Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C.da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Spett.le
MWH
Centro Direzionale Milano 2
Palazzo Canova
20090 Segrate (MI)
Alla c.a. Ing. Roberto keffer (DL)

RACCOMANDATA A/R

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G0400000001.**
Conclusioni Attività di Monitoraggio c.d. Ante Operam – Trasmissione Relazioni Finali

Con riferimento al “Piano di monitoraggio ambientale delle componenti atmosfera, rumore, biologico e ricognizione archeologica” – Elaborato 1073-GE00-C-007 e facendo seguito alla nostra nota prot. n. 155 del 29.10.2014, si trasmettono su supporto digitale le relazioni finali sul monitoraggio ambientale c.d. *ante operam* per le seguenti matrici:

- Atmosfera e rumore;

Sede legale: Lungomare Gioacchino Rossini, 8 - 96011 Augusta (SR) - Sede Amministrativa: Via Salaria, 1039 - 00138 Roma
tel. +39.06.883341 - telefax +39.06.88334590 - PEC: megaraiblea@legalmail.it
Capitale sociale € 20.000,00 i.v. - Registro Imprese di Siracusa, codice fiscale e P. IVA n. 01821260898 - REA di Siracusa n. 150726

REGIONE SICILIANA
Assessorato Regionale dell'Energia dei Servizi di Pubblica Utilità
Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Viale Campania, 36/A - 90144 Palermo
P. IVA 02711070827 - C.F. 80012000826
20 NOV. 2014





Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

- Acque marine;
- Biologico.

Si comunica altresì che, in ottemperanza a quanto previsto dal Protocollo Ambientale, la scrivente ha provveduto all'attivazione del servizio di condivisione online dei dati mediante sito ftp.

Il servizio è raggiungibile mediante il seguente link: [CS16113536457.easy.nuvolaitaliana.it](ftp://CS16113536457.easy.nuvolaitaliana.it).

Credenziali di accesso:

- username: **monitoraggioaugusta**
- password: **monitoraggi2014**

Infine si comunica che i monitoraggi ambientali previsti dal PMA proseguiranno nel rispetto delle frequenze di campionamento previste dal piano stesso per le singole matrici ambientali.

Cordiali Saluti

All. c.s.d.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)

ALLEGATO 26 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 9 del 14/04/2014 – Inizio attività di ricognizione archeologica in mare con indagini strumentali



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

AREA SOPRINTENDENZA
DEL MARE

14 APR 2014

POSTA IN ENTRATA

INVIATA VIA FAX
Prot. n. 9 /LPLM/PM
Anticipata via email

Fax n. 091-6172615

Roma, 14 aprile 2014

Spett.le
Soprintendenza del Mare
Palazzetto Mirto
Via Lungarini, 9
90133 PALERMO (PA)

Fax n. 0931-523652

e p.c. Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 – CUP I51G0400000001. **Inizio attività di ricognizione archeologica in mare con indagini strumentali.**

Con riferimento a quanto in oggetto, la Società Consortile Megara Iblea, per conto del Raggruppamento Temporaneo di Imprese (di seguito, per brevità, RTI) costituito insieme alla società Piacentini Costruzioni S.p.a. e alla Società Cosedil S.p.a., giusto contratto d'appalto per i lavori di "Terza Fase Realizzazione banchina containers primo e secondo stralcio" del Porto Commerciale di Augusta,

Premesso che

- in data 27/01/2014 è stato redatto, e sottoscritto con riserva da parte dell'Appaltatore quello che la Stazione Appaltante ha ritenuto integrare ad ogni effetto Verbale di Consegna dei Lavori;
- in conformità a quanto riportato nel Decreto VIA N. 244 del 27 marzo 2007 e come richiesto dalla Soprintendenza del Mare (Prescrizione B-8): "si proceda, preventivamente alla costruzione della banchina containers e nelle aree interessate

Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

dai dragaggi, ad una ricognizione archeologica dettagliata che dovrà essere effettuata sia con indagini strumentali che visive dirette. Tali indagini dovranno essere condotte alla presenza di personale tecnico scientifico della Soprintendenza che le ha richieste”.

Considerato che

- la scrivente ha conferito incarico alla Sigma Ingegneria s.r.l. per l'esecuzione delle indagini strumentali, da espletare nei fondali interessati dalle opere in progetto.

La scrivente in virtù di quanto premesso e considerato e di quanto previsto dalla suddetta disposizione, facendosi pertanto parte diligente nell'organizzare i presupposti per sviluppare l'attività ivi richiesta e disciplinata, chiede a codesta Soprintendenza del Mare – in ottemperanza al Decreto VIA - di convocare un apposito incontro finalizzato a concordare i tempi e le modalità per l'esecuzione dell'attività in parola.

Restando in attesa di un Vostro riscontro si porgono.

Cordiali saluti.

Megara Iblea S.c.a.r.l.**IL PROJECT MANAGER****(Dr. Ing. Paolo Mattia)**

ALLEGATO 27 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 14 del 22/04/2014 – Completamento attività di ricognizione archeologica in mare con indagini strumentali



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

INVIATA VIA FAX
Anticipata via email

091-6172970
mantonietta.caponicali@regione.sicilia.it

0931-523652

Roma, 22 aprile 2014
Prot. n. 14 /LPLM/PM

Spett.le
SOPRINTENDENZA DEL MARE
Palazzetto Mirto
Via Lungarini, 9
90133 PALERMO (PA)

e p.c.

Spett.le
AUTORITÀ PORTUALE DI AUGUSTA
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 – CUP I51G04000000001.

Completamento attività di ricognizione archeologica in mare con indagini strumentali.

Con riferimento alla nostra nota prot. n. 9 del 14 aprile 2014, con la presente si comunica che nei giorni 16 e 17 c.m. si sono svolte, alla presenza del Dott. N. Bruno (Soprintendenza del Mare – Regione Sicilia), dei tecnici dell'impresa Sigma S.r.l. e del Dott. M. Magro per la Direzione Lavori, le indagini strumentali previste per la ricognizione archeologica negli specchi acquei interessati dai lavori in oggetto. *

Nello specifico sono state eseguite le seguenti indagini:

- Sub bottom profiler;
- Side Scan Sonar.

Sarà nostra cura inoltrare a Codesto Spettabile Ente i risultati delle predette indagini non appena conclusa la fase di elaborazione informatica.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Megara Iblea S.c.a.r.l.
IL PROJECT MANAGER
(Dott. Paolo Mattia)

ALLEGATO 28 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 118 del 16/09/2014 – Trasmissione dei risultati indagini archeologiche strumentali



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 16 settembre 2014
Prot. n. 118 /LPLM/FG

Spett.le
Soprintendenza del Mare
Palazzetto Mirto
Via Lungarini, 9
90133 PALERMO (PA)
Alla c.a. Dott. N. Bruno



e p.c. Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
Contrada Punta Cugno
96011 AUGUSTA (SR)
Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

e p.c. Spett.le
TECNASS TECNICI ASSOCIATI
C.da Targia
96100 SIRACUSA
Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E9I – CUP I51G04000000001. **Trasmissione dei risultati delle indagini archeologiche strumentali.**

Con la presente si trasmettono i risultati delle indagini archeologiche strumentali eseguite nel cantiere in oggetto, ovvero:

- Allegato 1: Relazione
- Allegato 2: Planimetria con foto mosaico Multibeam;
- Allegato 3: Planimetria rotte di navigazione sub bottom profiler;
- Allegato 4: Rilievo side scan sonar;
- Allegato 5: Profili Sub bottom;
- Allegato 6: Planimetria con ubicazioni target;
- Allegato 7: Rilievo side scan sonar.

In attesa di un cortese riscontro, l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

All. c.s.d.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 16 settembre 2014

Prot. n. 118 /LPLM/FG

Spett.le

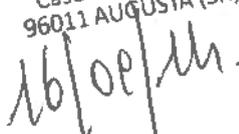
Soprintendenza del Mare

Palazzetto Mirto

Via Lungarini, 9

90133 PALERMO (PA)

Alla c.a. Dott. N. Bruno


Autorità Portuale di Augusta
Casella Postale 85
96011 AUGUSTA (SR)



e p.c. Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

e p.c. Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 SIRACUSA

Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 – CUP I51G04000000001. **Trasmissione dei risultati delle indagini archeologiche strumentali.**

Con la presente si trasmettono i risultati delle indagini archeologiche strumentali eseguite nel cantiere in oggetto, ovvero:

- Allegato 1: Relazione
- Allegato 2: Planimetria con foto mosaico Multibeam;
- Allegato 3: Planimetria rotte di navigazione sub bottom profiler;
- Allegato 4: Rilievo side scan sonar;
- Allegato 5: Profili Sub bottom;
- Allegato 6: Planimetria con ubicazioni target;
- Allegato 7: Rilievo side scan sonar.

In attesa di un cortese riscontro, l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

All. c.s.d.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

Dr. Ing. Ferdinando Gubelli



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 16 settembre 2014

Prot. n. 118 /LPLM/FG

Spett.le

Soprintendenza del Mare

Palazzetto Mirto

Via Lungarini, 9

90133 PALERMO (PA)

Alla c.a. Dott. N. Bruno

e p.c. Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

e p.c. Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C,da Targia

96100 SIRACUSA

Alla c.a. DO Ing. Gaetano Miceli

*X ricevute
16-9-14*

Micheli Gaetano



Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E9I – CUP I51G0400000001. **Trasmissione dei risultati delle indagini archeologiche strumentali.**

Con la presente si trasmettono i risultati delle indagini archeologiche strumentali eseguite nel cantiere in oggetto, ovvero:

- Allegato 1: Relazione
- Allegato 2: Planimetria con foto mosaico Multibeam;
- Allegato 3: Planimetria rotte di navigazione sub bottom profiler;
- Allegato 4: Rilievo side scan sonar;
- Allegato 5: Profili Sub bottom;
- Allegato 6: Planimetria con ubicazioni target;
- Allegato 7: Rilievo side scan sonar.

In attesa di un cortese riscontro, l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

All. c.s.d.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)

ALLEGATO 29 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 180 del 09/12/2014 – Indagini Archeologiche Subacquee – Richiesta di autorizzazione per Siculo Sea Service S.r.l.



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 30 dicembre 2014

Prot. n. 180 /LPLM/FG

Spett.le
Capitaneria di Porto di Augusta
Via dei Cantieri, n. s.n.c.
96011 AUGUSTA (SR)

C.A. Sezione Tecnica

e.p.c. Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Porto Commerciale di Augusta
C.da Punto Cugno
96011 – Augusta (SR)

C.A. Geom. Venerando Toscano (RUP)

e.p.c. Spett.le
TECN.ASS TECNICI ASSOCIATI
C,da Targia
96100 – Siracusa

C.A. Ing. Gaetano Miceli (DO)

INVIATA A MEZZE PEC:
mwh@pec.mwh-italia.com



e.p.c. Spett.le
MWH
Centro Direzionale Milano 2
Palazzo Canova
20090 – Segrate (MI)

C.A. Ing. Roberto Keffer (DL)

Oggetto: **Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.**
Indagini Archeologiche Subacquee – Richiesta di autorizzazione per Sicula Sea Service S.r.l.

Premesso che:

- in conformità a quanto riportato nel Decreto VIA N. 244 del 27 marzo 2007 e come richiesto dalla Soprintendenza del Mare (Prescrizione B-8), *ex ante* la costruzione della banchina containers, nelle aree interessate dai dragaggi dovrà procedersi: “(...) *ad una ricognizione archeologica dettagliata che dovrà essere effettuata sia con indagini strumentali che visive dirette. Tali indagini dovranno essere condotte alla presenza di personale tecnico scientifico della Soprintendenza che le ha richieste*”.
- nei giorni 16 e 17 aprile u.s. si sono svolte, alla presenza del Dott. N. Bruno (Soprintendenza del Mare – Regione Sicilia), dei tecnici dell'impresa Sigma S.r.l. e del



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

Dott. M. Magro per la Direzione Lavori, le indagini strumentali previste per la ricognizione archeologica negli specchi acquei interessati dai lavori in oggetto.

- nello specifico sono state eseguite le seguenti indagini:
 - Sub bottom profiler;
 - Side Scan Sonar.
- a seguito di elaborazione informatica dei risultati è emersa la necessità di eseguire una serie di immersioni subacquee con personale specializzato per una ricognizione visiva dei target individuati;
- in data 21.11.2014, la Megara Iblea S.c.a.r.l. e la Sicula Sea Service S.r.l. hanno sottoscritto l'ordine OA14000111 per l'esecuzione delle predette indagini subacquee archeologiche;
- la quasi totalità dei target individuati, ricade all'interno dello specchio acqueo interdetto con Vs. Ordinanza n. 22/2014 del 16.05.2014.

Tutto ciò premesso, con la presente si richiede l'autorizzazione di Codesta Spettabile Capitaneria di Porto all'esecuzione di quanto sopra descritto.

A tal riguardo, si coglie l'opportunità di allegare copia dell'istanza presentata dalla Sicula Sea Service S.r.l. completa di piano di lavoro.

In attesa di un Vostro cortese riscontro, l'occasione è gradita per porgere Cordiali Saluti.

All. c.s.d.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Sig. Ing. Ferdinando Gubelli)

ALLEGATO 30 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 188 del 18/12/2014 – Indagini
Archeologiche Subacquee



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 18 dicembre 2014

Prot. n. 188 /LPLM/FG

Spett.le

Soprintendenza del Mare

Palazzetto Mirto

Via Lungarini, 9

90133 PALERMO (PA)

Alla c.a. Dott. N. Bruno

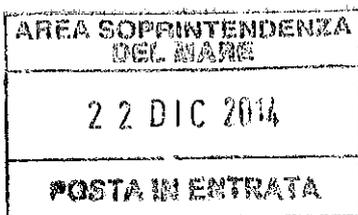
Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 – CUP I51G0400000001. **Indagini archeologiche subacquee.**

Facendo seguito alla Ns. nota prot. 14 del 22/04/2014 e prot. 118 del 16/09/2014, con la presente si comunica che la Scrivente ha predisposto quanto necessario per l'esecuzione delle indagini archeologiche subacquee volte ad una ricognizione visiva dei target individuati a seguito delle indagini strumentali eseguite in contraddittorio con Codesta Soprintendenza del mese di Aprile 2014.

A tal proposito, la Scrivente con nota prot. 180 del 09/12/2014 ha presentato istanza di autorizzazione presso la Capitaneria di Porto di Augusta per l'esecuzione delle suddette immersioni subacquee.

Pertanto, nelle more dell'emissione delle prevista ordinanza da parte della CP di Augusta, si richiede la disponibilità di Codesto Spettabile Ente nel voler presenziare tali attività.

In attesa di un cortese riscontro, l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.



Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)

ALLEGATO 31 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 69 del 11/07/2014 – Opere di Mitigazione Ambientale – Barriere Fonoassorbenti



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 11 luglio 2014

Prot. n. 69 /LPLM/FG



Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

Contrada Punta Cugno

96011 AUGUSTA (SR)

Alla c.a. RUP Geom. Venerando Toscano

Spett.le

TECNASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 SIRACUSA

Alla c.a. D.O. Ing. Gaetano Miceli

Oggetto: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. - CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.
Opere di Mitigazione Ambientale – Barriere Fonoassorbenti

La presente al fine di significare e richiedere quanto segue.

Premesso che

- Con riferimento all'art. 24b "*Prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*" del CSA, si stabilisce che: "*prima dell'inizio dei lavori dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione acustica, consistenti nella messa in opera di barriere antirumore fonoassorbenti, in corrispondenza dello svincolo tra la strada di collegamento del porto con la S.S. 193 e di quello tra la S.S.193 e la S.S.114 e in altre zone dove dovesse risultare necessario in base ai dati del piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Sicilia*",
- in ottemperanza alle prescrizioni ministeriali, il § 8.3 del CSA "*Cantierizzazione: fasi realizzative e cronoprogramma*" prevede che, conclusesi le attività di ANTE OPERAM, si debba procedere con l'installazione, nei punti previsti, delle barriere fonoassorbenti;
- l'elaborato contrattuale (art. 38 – DPR 21 Dicembre 1999 N. 554 "Elaborati grafici del progetto esecutivo") n°014 – 3.4.1 "*Barriere fonoassorbenti. Planimetria con ubicazione interventi e particolari costruttivi*" fornisce indicazioni costruttive di massima nonché la posizione planimetrica approssimativa delle barriere fonoassorbenti da installare;



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

tutto ciò premesso

si richiede un incontro tecnico volto a chiarire, con un livello di dettaglio costruttivo, la tipologia di barriere fonoassorbenti da approvvigionare, la tipologia di fondazione, e la precisa collocazione piano-altimetrica delle stesse nonché l'eventuale presenza di vincoli autorizzativi da parte di Enti terzi connessi all'esecuzione di tale attività.

In attesa di cortese riscontro si porgono cordiali saluti.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)

ALLEGATO 32 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 145 del 21/10/2014 – Installazione
Barriere Fonoassorbenti



Megara Iblea

Società consorzio a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A/R

Augusta, 21 ottobre 2014

Prot. n. 145 / LPLM/FG

RACCOMANDATA A MANO



Spett.le

MWH

Centro Direzionale Milano 2

Palazzo Canova

20090 – Segrate (MI)

C.A. **Ing. Roberto Keffer (DL)**

Spett.le

TECN.ASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 – Siracusa

C.A. **Ing. Gaetano Miceli (DO)**

e.p.c.

Studio Tecnico Associato - **Tecnass**
Via Freud, 12/c
96100 SIRACUSA

21/10/2014

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

C.da Punto Cugno

96011 – Augusta (SR)

C.A. **Geom. Venerando Toscano (RUP)**

OGGETTO: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.
Installazione Barriere Fonoassorbenti

Facendo seguito alla nostra nota prot. n. 69 del 11 luglio 2014, si rappresenta quanto segue:

Premesso

- che con riferimento all'art. 24b "Prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare" del CSA, si stabilisce che: "prima dell'inizio dei lavori dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione acustica, consistenti nella messa in opera di barriere antirumore fonoassorbenti, in corrispondenza dello svincolo tra la strada di collegamento del porto con la S.S. 193 e di quello tra la S.S.193 e la S.S.114 e in altre zone dove dovesse risultare necessario in base ai dati del piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Sicilia (...)";
- che "(...) Laddove, si dovesse configurare l'impossibilità fisica o tecnica di posizionare la barriere fonoassorbenti si dovrà ricorrere a un contributo per l'insonorizzazione delle abitazione interessate, destinato al potenziamento del potere fono isolante degli infissi.";



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

- che in ottemperanza alle prescrizioni ministeriali, il § 8.3 del CSA "Cantierizzazione: fasi realizzative e cronoprogramma" prevede che, una volta concluse le attività relative alla fase c.d. ANTE OPERAM, si debba procedere con l'installazione, nei punti previsti, delle barriere fonoassorbenti;

considerato

- che, nella giornata di mercoledì 15 ottobre u.s., si è tenuto - presso la Provincia di Siracusa, Ufficio Tecnico, Settore Viabilità zona Nord - un incontro sull'argomento volto ad individuare la migliore soluzione operativa per quanto concerne gli interventi che, ai sensi del CSA, dovrebbero essere eseguiti in corrispondenza della strada di collegamento del porto con la S.S. 193;

- che all'esito del suddetto incontro è emerso che lo stesso ufficio tecnico provinciale, per quanto di propria competenza, considerata la quasi totale inesistenza di recettori sensibili presenti nell'area ritiene non opportuna né necessaria l'installazione delle predette barriere;

- che, a seguito di sopralluogo sul posto e di successivo incontro tecnico con Codesta Direzione Lavori è emerso che l'installazione delle barriere fonoassorbenti in entrambi gli svincoli citati in premessa risulta, alla luce dello stato dei luoghi, tecnicamente non praticabile e di sicuro intralcio alla viabilità ordinaria.

Alla luce di quanto sopra premesso e considerato:

si comunica che la scrivente, in ottemperanza a quanto prescritto dal Ministero in sede di VIA prot. DSA-2007-0009134 del 27.03.2007, salvo diverso avviso da parte di Codesta Direzione Lavori, intende ricorrere ad un contributo per l'insonorizzazione delle abitazioni individuate quali recettori sensibili, destinato al potenziamento del potere fono isolante degli infissi.

A tal fine, si richiede un elenco dei recettori individuati come sensibili in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, in modo da poter avviare le procedure di cui sopra.

Distinti Saluti.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE
(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A/R

Augusta, 21 ottobre 2014

Prot. n. 145 / LPLM/FG



Autorità Portuale di Augusta

Casella Postale 85

96011 AUGUSTA (SR)

21/10/14

RACCOMANDATA A MANO

Spett.le

MWH

Centro Direzionale Milano 2

Palazzo Canova

20090 – Segrate (MI)

C.A. **Ing. Roberto Keffer (DL)**

Spett.le

TECN.ASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 – Siracusa

C.A. **Ing. Gaetano Miceli (DO)**



e p.c.

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

C.da Punto Cugno

96011 – Augusta (SR)

C.A. **Geom. Venerando Toscano (RUP)**

OGGETTO: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. CIG: 0663225E91 e CUP I51G0400000001. Installazione Barriere Fonoassorbenti

Facendo seguito alla nostra nota prot. n. 69 del 11 luglio 2014, si rappresenta quanto segue:

Premesso

- che con riferimento all'art. 24b "Prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare" del CSA, si stabilisce che: "prima dell'inizio dei lavori dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione acustica, consistenti nella messa in opera di barriere antirumore fonoassorbenti, in corrispondenza dello svincolo tra la strada di collegamento del porto con la S.S. 193 e di quello tra la S.S.193 e la S.S.114 e in altre zone dove dovesse risultare necessario in base ai dati del piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Sicilia (...)";
- che "(...) Laddove, si dovesse configurare l'impossibilità fisica o tecnica di posizionare la barriere fonoassorbenti si dovrà ricorrere a un contributo per l'insonorizzazione delle abitazione interessate, destinato al potenziamento del potere fono isolante degli infissi.";



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

- che in ottemperanza alle prescrizioni ministeriali, il § 8.3 del CSA "Cantierizzazione: fasi realizzative e cronoprogramma" prevede che, una volta concluse le attività relative alla fase c.d. ANTE OPERAM, si debba procedere con l'installazione, nei punti previsti, delle barriere fonoassorbenti:

considerato

- che, nella giornata di mercoledì 15 ottobre u.s., si è tenuto - presso la Provincia di Siracusa, Ufficio Tecnico, Settore Viabilità zona Nord - un incontro sull'argomento volto ad individuare la migliore soluzione operativa per quanto concerne gli interventi che, ai sensi del CSA, dovrebbero essere eseguiti in corrispondenza della strada di collegamento del porto con la S.S. 193;

- che all'esito del suddetto incontro è emerso che lo stesso ufficio tecnico provinciale, per quanto di propria competenza, considerata la quasi totale inesistenza di recettori sensibili presenti nell'area ritiene non opportuna né necessaria l'installazione delle predette barriere;

- che, a seguito di sopralluogo sul posto e di successivo incontro tecnico con Codesta Direzione Lavori è emerso che l'installazione delle barriere fonoassorbenti in entrambi gli svincoli citati in premessa risulta, alla luce dello stato dei luoghi, tecnicamente non praticabile e di sicuro intralcio alla viabilità ordinaria.

Alla luce di quanto sopra premesso e considerato:

si comunica che la scrivente, in ottemperanza a quanto prescritto dal Ministero in sede di VIA prot. DSA-2007-0009134 del 27.03.2007, salvo diverso avviso da parte di Codesta Direzione Lavori, intende ricorrere ad un contributo per l'insonorizzazione delle abitazioni individuate quali recettori sensibili, destinato al potenziamento del potere fono isolante degli infissi.

A tal fine, si richiede un elenco dei recettori individuati come sensibili in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, in modo da poter avviare le procedure di cui sopra.

Distinti Saluti.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Ing. Ferdinando Gubelli)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A/R

Augusta, 21 ottobre 2014

Prot. n. 145 / LPLM/FG



Spett.le

MWH

Centro Direzionale Milano 2

Palazzo Canova

20090 – Segrate (MI)

C.A. *Ing. Roberto Keffer (DL)*

RACCOMANDATA A MANO

Spett.le

TECN.ASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 – Siracusa

C.A. *Ing. Gaetano Miceli (DO)*

e p.c.

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

C.da Punto Cugno

96011 – Augusta (SR)

C.A. *Geom. Venerando Toscano (RUP)*

OGGETTO: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.
Installazione Barriere Fonoassorbenti

Facendo seguito alla nostra nota prot. n. 69 del 11 luglio 2014, si rappresenta quanto segue:

Premesso

- che con riferimento all'art. 24b *"Prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare"* del CSA, si stabilisce che: *"prima dell'inizio dei lavori dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione acustica, consistenti nella messa in opera di barriere antirumore fonoassorbenti, in corrispondenza dello svincolo tra la strada di collegamento del porto con la S.S. 193 e di quello tra la S.S. 193 e la S.S. 114 e in altre zone dove dovesse risultare necessario in base ai dati del piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Sicilia (...)":*
- che *"(...) Laddove, si dovesse configurare l'impossibilità fisica o tecnica di posizionare la barriere fonoassorbenti si dovrà ricorrere a un contributo per l'insonorizzazione delle abitazione interessate, destinato al potenziamento del potere fono isolante degli infissi."*



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

- che in ottemperanza alle prescrizioni ministeriali, il § 8.3 del CSA "Cantierizzazione: fasi realizzative e cronoprogramma" prevede che, una volta concluse le attività relative alla fase c.d. ANTE OPERAM, si debba procedere con l'installazione, nei punti previsti, delle barriere fonoassorbenti;

considerato

- che, nella giornata di mercoledì 15 ottobre u.s., si è tenuto - presso la Provincia di Siracusa, Ufficio Tecnico, Settore Viabilità zona Nord - un incontro sull'argomento volto ad individuare la migliore soluzione operativa per quanto concerne gli interventi che, ai sensi del CSA, dovrebbero essere eseguiti in corrispondenza della strada di collegamento del porto con la S.S. 193;

- che all'esito del suddetto incontro è emerso che lo stesso ufficio tecnico provinciale, per quanto di propria competenza, considerata la quasi totale inesistenza di recettori sensibili presenti nell'area ritiene non opportuna né necessaria l'installazione delle predette barriere;

- che, a seguito di sopralluogo sul posto e di successivo incontro tecnico con Codesta Direzione Lavori è emerso che l'installazione delle barriere fonoassorbenti in entrambi gli svincoli citati in premessa risulta, alla luce dello stato dei luoghi, tecnicamente non praticabile e di sicuro intralcio alla viabilità ordinaria.

Alla luce di quanto sopra premesso e considerato:

si comunica che la scrivente, in ottemperanza a quanto prescritto dal Ministero in sede di VIA prot. DSA-2007-0009134 del 27.03.2007, salvo diverso avviso da parte di Codesta Direzione Lavori, intende ricorrere ad un contributo per l'insonorizzazione delle abitazioni individuate quali recettori sensibili, destinato al potenziamento del potere fono isolante degli infissi.

A tal fine, si richiede un elenco dei recettori individuati come sensibili in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, in modo da poter avviare le procedure di cui sopra.

Distinti Saluti.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)

N. Raccomandata

14985887046-0



Posteitaliane

EP1815EP1825 - Mod. 22 R - MOD. 04008 (Ex1825) - SL (1) Ed. 09

Accettazione **RACCOMANDATA**

RICEVUTA

È vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate: Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	DESTINATARIO		
	VIA / PIAZZA		N° CIV.
	C.A.P. / COMUNE		PROV.
MITTENTE	MITTENTE		
	VIA / PIAZZA		N° CIV.
	C.A.P. / COMUNE		PROV.

SERVIZI ACCESSORI RICHIESTI	<input type="checkbox"/> Via aerea	<input checked="" type="checkbox"/> A.R.
Contrassegnare la casella interessata	<input type="checkbox"/> Assegno €	(in cifre)

Post. 40005 Ser. 4 Operaz. 0145
Causale: R 21/10/2014 12:37
Peso gr.: 15 Tariffa € 4,30 Affr. € 4,30
Serv. App. 1 RB

Bollo
(accettazione manuale)

TASSE

ALLEGATO 33 Risposta della Direzione dei lavori alla nota prot. 145/LPLM/FG in data 26 ottobre 2014

Poste in arrivo

Data: Gio 23/10/2014 15:18
Da: Roberto Keffer
 <Roberto.Keffer@mwhglobal.com>
A: "megarablea@legalmail.it"
 <megarablea@legalmail.it>
Oggetto: FW: Message from "RNP0026737C2F26"
Allegato/i: 20141023151415589.pdf(*dimensione 186 KB*)

C.a Egr. Ing. Ferdinando Gubelli.
 Buongiorno, anticipo via e. mail la nota allegata.
 Il Direttore dei Lavori.
 Ing. Roberto Keffer

-----Original Message-----
From: ITMILLCLJ6mwhglobal.com
Sent: giovedì 23 ottobre 2014 15:14
To: Roberto Keffer
Subject: Message from "RNP0026737C2F26"

CORRISPONDENZA ARRIVATA
 148
 24 OTT. 2014

This E-mail was sent from "RNP0026737C2F26" (MP C4503).

Scan Date: 10.23.2014 15:14:15 (+0200)
 Queries to: ITMILLCLJ6mwhglobal.com

IP	VP	AO	DG	VDS	LRM	SIG-P
CONDOTTERACCIA		LRU	LRLE	LRM		
AC	AG	AL5	AMM	AMM BR	APP	COMF
COM	FIN	EN-BA	GO	PC	PS	PSI
RI	SA	SG	SIN	TIN		L/C
PERINA			CONDOTTE IMMOBILIARE			

Disclaimer: This electronic communication and its attachments may contain confidential, proprietary and/or legally privileged information which are for the sole use of the intended recipient. If you are not the intended recipient, any use, distribution, or reproduction of this communication is strictly prohibited and may be unlawful; please contact the sender and delete this communication. MMH does not warrant or make any representation regarding this transmission whatsoever nor does it warrant that it is free from viruses or defects, correct or reliable. MMH is not liable for any loss or damage that occurs as a result of this communication entering your computer network.

The views expressed in this message are not necessarily those of MMH. This communication cannot form a binding agreement unless that is the express intent of the parties and they are authorized to make such an agreement. MMH reserves all intellectual property rights contained in this transmission. MMH reserves the right to monitor any electronic communication sent or received by its employees.

MMH S.P.A is registered in Italy as registration number 01854540158. Its registered office is Segrate

(Mi) - Centro Direzionale Milano 2, Palazzo Canova,
Italy.



MWH

BUILDING A BETTER WORLD

Spett.le
Megara Iblea
Lungomare Gioacchino Rossini,8
AUGUSTA(SR)
96011

c.a. Egr. Ing. Ferdinando Gubelli

e p.c.
Spett.le
Autorità Portuale di Augusta
Via E. Milio n° 2/4
96.011 AUGUSTA(SR)

c.a. Egr. Geom. Venerando Toscano

Anticipata via e. mail

Milano, 23 Ottobre 2014

rif: 4661631/KER

OGGETTO: Terza fase realizzazione banchina containers, primo e secondo stralcio, Risp. nota prot.145/LPLM/FG in data 20 ottobre 2014. CIG 0663225E91

In relazione alla nota di cui all'oggetto, la scrivente Direzione Lavori comunica che, per quanto di propria competenza, nulla osta a che Codesta Impresa proceda ricorrendo ad un contributo per l'insottrazione delle abblazioni individuate come ricettori sensibili.

Si deve segnalare altresì che la scrivente Direzione Lavori non è in possesso di un elenco di tali ricettori, che sono stati individuati in fase di Valutazione di Impatto Ambientale i cui elaborati e documentazione non sono compresi tra i documenti di progettazione esecutiva posta a base di gara.

Invitiamo pertanto Codesta Impresa a presentare la richiesta della documentazione di cui all'oggetto alla Autorità Portuale di Augusta, il cui R.U.P. ci legge per conoscenza.

Con i più distinti saluti.

IL DIRETTORE DEI LAVORI

Ing. Roberto Keffer



MWH SpA
Centro Direzionale Milano 2
Palazzo Canova
20090 Segrate - (Milano)
Italia
TEL. +39 02 21094.1
FAX +39 02 26924275
www.mwhglobal.com
Capitale Sociale Inter. Versato Euro 2.000.000
C.I.A.A. 060096
Registro Imprese, Codice Fiscale o P. IVA 07864510159

ALLEGATO 34 Megara Iblea S.c.a.r.l. – Prot. n. 156 del 29/10/2014 – Insonorizzazione delle abitazioni individuate come recettori sensibili



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 29 ottobre 2014

Prot. n. 156 / LPLM/FG

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

C.da Punto Cugno

96011 – Augusta (SR)

C.A. *Geom. Venerando Toscano (RUP)*

e.p.c.

Spett.le

TECN.ASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 – Siracusa

C.A. *Ing. Gaetano Miceli (DO)*

RACCOMANDATA A/R



Spett.le

MWH

Centro Direzionale Milano 2

Palazzo Canova

20090 Segrate (MI)

C.A. *Alla c.a. Ing. Roberto keffer (DL)*

OGGETTO: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. CIG: 0663225E91 e CUP I51G0400000001.

Insonorizzazione delle abitazioni individuate come recettori sensibili

Facendo seguito alla nota rif. 4551631 del 23.10.2014 trasmessa dalla Direzione Lavori MWH S.p.A. a Codesta Autorità Portuale, con la presente si richiede la trasmissione di un elenco dei recettori individuati come sensibili in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, al fine di poter avviare le procedure in oggetto prima dell'inizio dei lavori, in ottemperanza a quanto prescritto dal Ministero in sede di VIA prot. DSA-2007-0009134 del 27.03.2007.

Per quanto di Vostra competenza, vogliate altresì comunicarci qualsivoglia elemento utile atto a garantire il pieno rispetto delle prescrizioni impartite dal summenzionato Decreto.

In attesa di un cortese riscontro l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)

N. Raccomandata

14949536003-9



Posteitaliane

EP1816/EP1825 - Mod. 22 R - MOD. 04000B (Ex 0150E) - St. Itg Ed. 09

Accettazione **RACCOMANDATA**

RICEVUTA

E' vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate: Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	MWH S.p.A.		
	DESTINATARIO		
	CENTRO REGIONALE MINNOZ PALAZZO CANOVA		
	VIA / PIAZZA		
MITTENTE	20090	SEGRATE	N° CIV. MI
	C.A.P. COMUNE PROV.		
	MEGARA BIELLA SCARO		
	MITTENTE		
LUNGOBARDI G. ROSSI MI			
VIA / PIAZZA			
9001	AGOSTA	SR	N° CIV. 8
C.A.P. COMUNE PROV.			

SERVIZI ACCESSORI RICHIESTI	<input type="checkbox"/> Via aerea	<input type="checkbox"/> A.R.
	<input type="checkbox"/> Assegno € _____ (in cifre)	

Fraz. 60079

Sez. 06

Operaz. 170

Causale: R

29/10/2014 15:49

Peso gr.: 11

Tariffa €

4.30

Affr. € 4.30

Serv. Agg.: AR

Bollo (accettazione manuale)

TASSE



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 29 ottobre 2014

Prot. n. 156 / LPLM/FG



Autorità Portuale di Augusta
Casella Postale 35
96011 AUGUSTA (SR)

31/10/14



Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

C.da Punto Cugno

96011 – Augusta (SR)

C.A. **Geom. Venerando Toscano (RUP)**

e.p.c.

Spett.le

TECN.ASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 – Siracusa

C.A. **Ing. Gaetano Miceli (DO)**

RACCOMANDATA A/R

Spett.le

MWH

Centro Direzionale Milano 2

Palazzo Canova

20090 Segrate (MI)

C.A. **Alla c.a. Ing. Roberto keffer (DL)**

OGGETTO: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.

Insonorizzazione delle abitazioni individuate come recettori sensibili

Facendo seguito alla nota rif. 4551631 del 23.10.2014 trasmessa dalla Direzione Lavori MWH S.p.A. a Codesta Autorità Portuale, con la presente si richiede la trasmissione di un elenco dei recettori individuati come sensibili in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, al fine di poter avviare le procedure in oggetto prima dell'inizio dei lavori, in ottemperanza a quanto prescritto dal Ministero in sede di VIA prot. DSA-2007-0009134 del 27.03.2007.

Per quanto di Vostra competenza, vogliate altresì comunicarci qualsivoglia elemento utile atto a garantire il pieno rispetto delle prescrizioni impartite dal summenzionato Decreto.

In attesa di un cortese riscontro l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)



Megara Iblea

Società consortile a responsabilità limitata

RACCOMANDATA A MANO

Augusta, 29 ottobre 2014

Prot. n. 156 / LPLM/FG

Spett.le

Autorità Portuale di Augusta

Porto Commerciale di Augusta

C.da Punto Cugno

96011 – Augusta (SR)

C.A. **Geom. Venerando Toscano (RUP)**



e.p.c.

Spett.le

TECN.ASS TECNICI ASSOCIATI

C.da Targia

96100 – Siracusa

C.A. **Ing. Gaetano Miceli (DO)**

RACCOMANDATA A/R

A. Scarato

30-10-14

Spett.le

MWH

Centro Direzionale Milano 2

Palazzo Canova

20090 Segrate (MI)

C.A. **Alla c.a. Ing. Roberto keffer (DL)**

OGGETTO: Porto di Augusta- Terza fase realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio del porto commerciale di Augusta. CIG: 0663225E91 e CUP I51G04000000001.

Insonorizzazione delle abitazioni individuate come recettori sensibili

Facendo seguito alla nota rif. 4551631 del 23.10.2014 trasmessa dalla Direzione Lavori MWH S.p.A. a Codesta Autorità Portuale, con la presente si richiede la trasmissione di un elenco dei recettori individuati come sensibili in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, al fine di poter avviare le procedure in oggetto prima dell'inizio dei lavori, in ottemperanza a quanto prescritto dal Ministero in sede di VIA prot. DSA-2007-0009134 del 27.03.2007.

Per quanto di Vostra competenza, vogliate altresì comunicarci qualsivoglia elemento utile atto a garantire il pieno rispetto delle prescrizioni impartite dal summenzionato Decreto.

In attesa di un cortese riscontro l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Megara Iblea S.c.a.r.l.

IL DIRETTORE DI CANTIERE

(Dr. Ing. Ferdinando Gubelli)