



LEGAMBIENTE
SICILIA

Trasmessa via PEC

Palermo, 30 marzo 2016

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
DVA - Direzione Generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

All' Assessorato Regionale Territorio e Ambiente
Dipartimento Regionale Ambiente – Servizio 1 VIA VAS
Via Ugo La Malfa, 169
90146 Palermo
dipartimento.ambiente@certmail.regione.sicilia.it
servizio1.dra@pec.territorioambiente.it

Oggetto: Osservazioni sulla Procedura di Verifica Assoggettabilità a VIA del progetto **“Terza fase Realizzazione banchine containers nel Porto Commerciale di Augusta - Progetto unificato di primo e secondo stralcio”** proposto dall' Autorità Portuale di Augusta.

In relazione al progetto **“Terza fase Realizzazione banchine containers nel Porto Commerciale di Augusta - Progetto unificato di primo e secondo stralcio”** proposto dall' Autorità Portuale di Augusta la scrivente associazione Legambiente osserva:

1. L' opera è parte integrante del progetto “Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta” così come affermato dal proponente stesso allorché nel 2013 presentò analoga procedura di verifica di assoggettamento a VIA
2. Anche sulla base di questo presupposto fu rilasciato da codesta Direzione Generale il Provvedimento di esclusione VIA DVA-2013-0022892 del 08/10/2013
3. Una eventuale esclusione dalla VIA del progetto ora modificato e unificato si configurerebbe come un'ulteriore immotivato spezzettamento della procedura di valutazione con l' inosservanza delle previsioni di legge in materia
4. Appare oggi ancor più fondato quanto sostenuto dalla scrivente nelle osservazioni presentate in relazione al progetto di “Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali” e che qui si ripropone fermamente in merito al presente “Progetto Unificato”: **La procedura VIA non può però essere frazionata e tutte le opere dell'intero progetto devono essere valutate nel loro insieme e contemporaneamente.** È qui opportuno citare la nota sentenza della Corte di Giustizia Europea del 21 settembre 1999 (Causa 392/96 Commissione delle Comunità europee contro Irlanda), caposaldo dell'orientamento giurisprudenziale, con la quale viene stabilito che il frazionamento costituisce un rischio di elusione della VIA ed indurre ad un errato giudizio di compatibilità che, invece, per essere corretto, deve formarsi ed esprimersi sull'intero progetto. **Pertanto, pena la violazione dei più elementari principi, il progetto va rigettato e il proponente richiesto di ripresentare una richiesta di VIA che comprenda sia la banchina containers che i piazzali.**
5. Come già detto nella precedente occasione, il parere VIA positivo per la banchina containers fu rilasciato in data 27/03/2007, ormai 9 anni fa, e l' opera – ad oggi - non è stata neppure iniziata.



LEGAMBIENTE
SICILIA

Pertanto, essendo trascorsi oltre 5 anni, come si ricorda sul sito stesso di questa spett.le Direzione: ***“Tempistica per la realizzazione del progetto: i progetti approvati devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento ovvero entro un periodo più lungo, qualora espressamente previsto nel provvedimento di VIA. Se non interviene una formale richiesta di proroga da parte del proponente prima della scadenza prevista per legge e l' accettazione da parte del Ministero dell'Ambiente, trascorso il periodo di cinque anni la procedura di VIA deve essere reiterata”***.

6. Sappiamo bene che di questo avviso non era la Commissione VIA-VAS nel 2013 che ritenne valido il decreto di compatibilità ambientale del 2007 poiché la scadenza dei termini, secondo la Commissione, si applicherebbe solo ai procedimenti avviati successivamente all'entrata in vigore del D.Lgs. 16/01/2008 n. 4, ma noi siamo convinti della fondatezza e correttezza della nostra osservazione
7. I dati di previsione sul traffico e la movimentazione di containers che secondo il proponente giustificerebbero la realizzazione delle diverse parti del progetto non sono risultati attendibili. Ad oggi, benché esistano e siano disponibili nel porto commerciale di Augusta diverse centinaia di metri lineari di banchine e centinaia di migliaia di metri quadri di piazzali, il traffico dei containers è rimasto a zero (vedi tab. 5, pag. 82, Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, anno 2015).
8. Nonostante gli studi del settore escludano la necessità nel breve, medio e lungo periodo di ulteriori strutture portuali in quest'area del Mediterraneo per la movimentazione di containers, si continua a progettare e realizzare opere che resteranno inutilizzate
9. Lo stesso Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica sottolinea questa contraddittorietà e qui riportiamo le pagg. 137 e 138 con l'illuminante nota n. 36:

2.11 Breve disamina dell'attuale parco progetti in ambito portuale in Italia

Gli ordini di grandezza degli investimenti programmati dalle Autorità Portuali giustificano l'esigenza di un coordinamento forte dell'attività programmatoria di settore a livello nazionale, che abbia anche il compito di rappresentare il sistema Paese nelle sedi internazionali. A tal fine il Piano intende valorizzare gli investimenti in corso di realizzazione, riconducendoli all'interno di una cornice di programmazione strategica nazionale che indirizzi i futuri finanziamenti su interventi organicamente ad essi funzionali, ma soprattutto coerenti con scenari attendibili della domanda. Tale esigenza è di fatto giustificata dalle stesse previsioni di traffico formulate dalle Autorità Portuali che spesso non tengono conto degli interventi ipotizzati da altre porti e appaiono eccessivamente ottimistiche, con conseguenti effetti sia sulla programmazione di rilevanti investimenti infrastrutturali, sia sulla variazione dei piani regolatori portuali, spesso eccessivamente orientati allo sviluppo di interventi dedicati al mero traffico container. Quasi tutte le AP italiane, infatti, puntano a realizzare opere infrastrutturali molto ambiziose, soprattutto al fine di intercettare la crescita dei flussi di importazioni di merci containerizzate provenienti dall'Asia. Tali grandi opere infrastrutturali sono spesso finalizzate a diversificare o potenziare l'offerta di servizi di un determinato porto (vedi il caso di Gioia Tauro, di Augusta o di Civitavecchia), talvolta in competizione con porti italiani limitrofi e senza verificare concretamente le reali potenzialità di crescita delle movimentazioni merci e lo sviluppo dei collegamenti ferroviari o stradali che sottendono tali progetti³⁶. Peraltro, spesso viene trascurato il tema cruciale di garantire una adeguata manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, al considerevole patrimonio



LEGAMBIENTE
SICILIA

infrastrutturale già esistente. Dall'analisi dei Programmi triennali 2015-2017, inviati dalle AP nel rispetto dell'adempimento previsto dall'articolo 128 del decreto legislativo 163/2006, risultano complessivamente previsti circa 6,3 miliardi di investimenti nel triennio, di cui oltre 1,5 miliardi nel 2015, 1,9 nel 2016 e circa 2,8 miliardi nel 2017. I quattro maggiori porti per quantità di investimenti previsti nel triennio in esame sono Civitavecchia (1,5 miliardi circa), Napoli (636 milioni), Augusta (348 milioni) e La Spezia (346 milioni). Le coperture finanziarie ipotizzate per questi massicci investimenti sono state indicate in maniera molto diversa a seconda dell'AP e non è possibile ricostruire un quadro omogeneo confrontabile. Vengono indicati principalmente fondi propri dell'AP, fondi del Ministero infrastrutture e trasporti, fondi PON o POR-FESR, fondo perequativo (ex legge 296/2006), trasferimenti regionali, mutui (l. 388/2000 o l. 166/2002), gettito da alienazioni e contributi privati. La maggior parte degli investimenti sono volti alle nuove costruzioni (74%), con una distribuzione nel triennio che raddoppia nell'ultimo anno rispetto ai primi due. La quota destinata alle demolizioni e al recupero sono pari rispettivamente al 11% e al 10%; residuali quelle di ristrutturazione e restauro.

³⁶ Il fenomeno della competizione tra porti vicini (c.d. individualismo portuale), basato su ingenti investimenti ad esempio per la costruzione di nuovi terminal container, è peraltro di stampo europeo. Esempio classico è il Northern Range, nel quale la capacità infrastrutturale per accogliere traffici container è cresciuta a dismisura anche in porti molto vicini (es. Anversa e Rotterdam), producendo fenomeni secondari rilevanti (overcapacity strutturale, abbassamento delle tariffe portuali per catturare traffici ecc...). Tra l'altro, di questi fattori e fenomeni si dovrebbe tener compiutamente conto nei progetti di sviluppo infrastrutturale italiano, da un lato nel promuovere una concentrazione degli investimenti in pochi porti e dall'altro nel valutare attentamente la competizione con il Northern Range sulla base delle tariffe e della capacità che possono già offrire oggi sul mercato

10. L'intero progetto (Ampliamento piazzali + banchine containers) andrebbe valutato non solo unitariamente ma anche alla luce del nuovo Piano Regolatore Portuale di Augusta la cui bozza è stata approvata in sede di comitato portuale ed è attualmente in fase di esame da parte delle amministrazioni comunali interessate. Il PRP, di cui si allega uno schema cartografico, prevede diverse migliaia di metri lineari di nuovi banchinamenti e la realizzazione di una mega-banchina di transhipment lunga circa 3.000 metri e larga un chilometro. Appare quindi ancor più evidente il contrasto con la pleora di opere che si intendono realizzare e l'inesistenza della domanda di movimentazione e/o stoccaggio di merci sfuse e/o containerizzate
11. Nella cartografia di progetto presentata dall' Autorità Portuale fa capolino un prolungamento della testata banchina come eventuale futura realizzazione. Ipotizzare tale prolungamento è sintomatico di quella che ormai sembra una prassi: il progetto viene sottoposto all'esame di compatibilità ambientale a rate, a spizzichi e bocconi, sempre avvalendosi di un SIA risalente al 2004 e ad una VIA del 2007
12. Secondo il proponente le indagini ambientali eseguite nei sedimenti dei fondali interessati dall'opera suggerirebbero che la contaminazione non sarebbe particolarmente elevata. Infatti, si dice:
“Le indagini di caratterizzazione ambientale sono state eseguite nei mesi di luglio ed agosto 2014; i risultati delle indagini hanno permesso di individuare le zone contaminate, ed in particolare le celle corrispondenti ai campioni in cui:



LEGAMBIENTE
SICILIA

- *almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di intervento ma inferiori ai valori di concentrazione limite indicati nella col. B tab. 1 del D.Lgs. 152/06;*
- *almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori ai valori di concentrazione limite indicati nella col. B tab. 1 del D.Lgs. 152/06.*

In conclusione, le indagini di caratterizzazione ambientale eseguite ad Agosto 2014 hanno messo in luce le seguenti evidenze:

- *Per i parametri cadmio, mercurio, piombo, zinco, policlorobifenili (PCB), Antracene, Fluorantene, Para-diclorodifeniltricloroetano (DDT), composti organostannici (Sn organico Totale) ed esaclorobenzene sono stati riscontrati dei superamenti dei valori limite di intervento specifici per il Sito di Interesse Nazionale di Priolo – Rada di Augusta, individuati da ICRAM (ora ISPRA) nel doc. ICRAM # CII-Pr-SI-PR-valori intervento Rada-01.01.*
- *Per gli stessi parametri sopra riportati non si sono riscontrati dei superamenti dei valori riportati in colonna B della tabella1 dell'Allegato 5 al Titolo V alla parte Quarta del D.Lgs. 152/06).*
- *Per il Parametro HC>12, per il quale non è presente un relativo valore limite di intervento specifico per il Sito di Interesse Nazionale di Priolo – Rada di Augusta, individuati da ICRAM (ora ISPRA) nel doc. ICRAM # CII-Pr-SI-PR-valori intervento Rada-01.01, si sono tuttavia evidenziati dei superamenti dei valori riportati in colonna B della tabella1 dell'Allegato 5 al Titolo V alla parte Quarta del D.Lgs. 152/06).*

I sedimenti risultano essere contaminati da mercurio, idrocarburi pesanti e esaclorobenzene soprattutto nello strato più superficiale (fino a 1 m di profondità). In base alle indagini di caratterizzazione il mercurio e l'esaclorobenzene risultano presenti in concentrazioni superiori al rispettivo valore di intervento ICRAM, mentre la concentrazione degli idrocarburi pesanti, sebbene in sole 4 delle 50 carote, è maggiore dei valori limite definiti nella col. B tab. 1 del D.Lgs. 152/06.

Sul totale delle 50 aree indagate, valori superiori dei parametri chimici superiori alla soglia di intervento ICRAM, ma inferiori ai limiti del indicati nella col. B tab. 1 del D.Lgs. 152/06, sono stati rilevati in 21 aree nei sedimenti superficiali (0-50 cm), in 1 area, nello strato di sedimenti compreso tra 50 e 100 cm, in 4 aree nello strato 100- 150 cm, in 1 area nello strato 250-300 cm e in 1 area nello strato 700-750 cm. Valori oltre i limiti indicati nella col. B tab. 1 del D.Lgs. 152/06 sono stati rilevati per i soli idrocarburi C>12, complessivamente in 4 aree superficiali (0-50 cm) e in 1 area nello strato di sedimenti compreso tra 50 e 100 cm.

Le analisi di caratterizzazione, come precedentemente descritto, hanno messo in evidenza che il livello di contaminazione dei sedimenti dei fondali interessati dai lavori, non risulta particolarmente elevato ed è localizzato soltanto in alcune zone superficiali. Lo spessore superficiale (0-50 cm) dove è stata registrata una contaminazione dei sedimenti, ricopre un area di circa 57.500 m², per un volume totale di circa 28.750 m³.

A parere della scrivente la contaminazione è invece grave e dimostra senza alcun dubbio che l'area oggetto rientra a pieno titolo nel SIN PRIOLO e che occorre procedere alla bonifica del sito prima di ipotizzare qualunque intervento. Il confinamento equivarrebbe alla semplice ed inaccettabile tumulazione delle zone contaminate

13. *Così come il parere di compatibilità ambientale rilasciato nel 2007 anche il n.o. paesaggistico secondo la scrivente è scaduto e andrebbe nuovamente richiesto alla competente Soprintendenza specie alla luce del Piano Paesaggistico della provincia di Siracusa (atto impugnato nel 2012 dal proponente Autorità Portuale di Augusta con ricorso al TAR, respinto interamente dal Tribunale Amministrativo eccetto per la verifica di un'area boscata)*



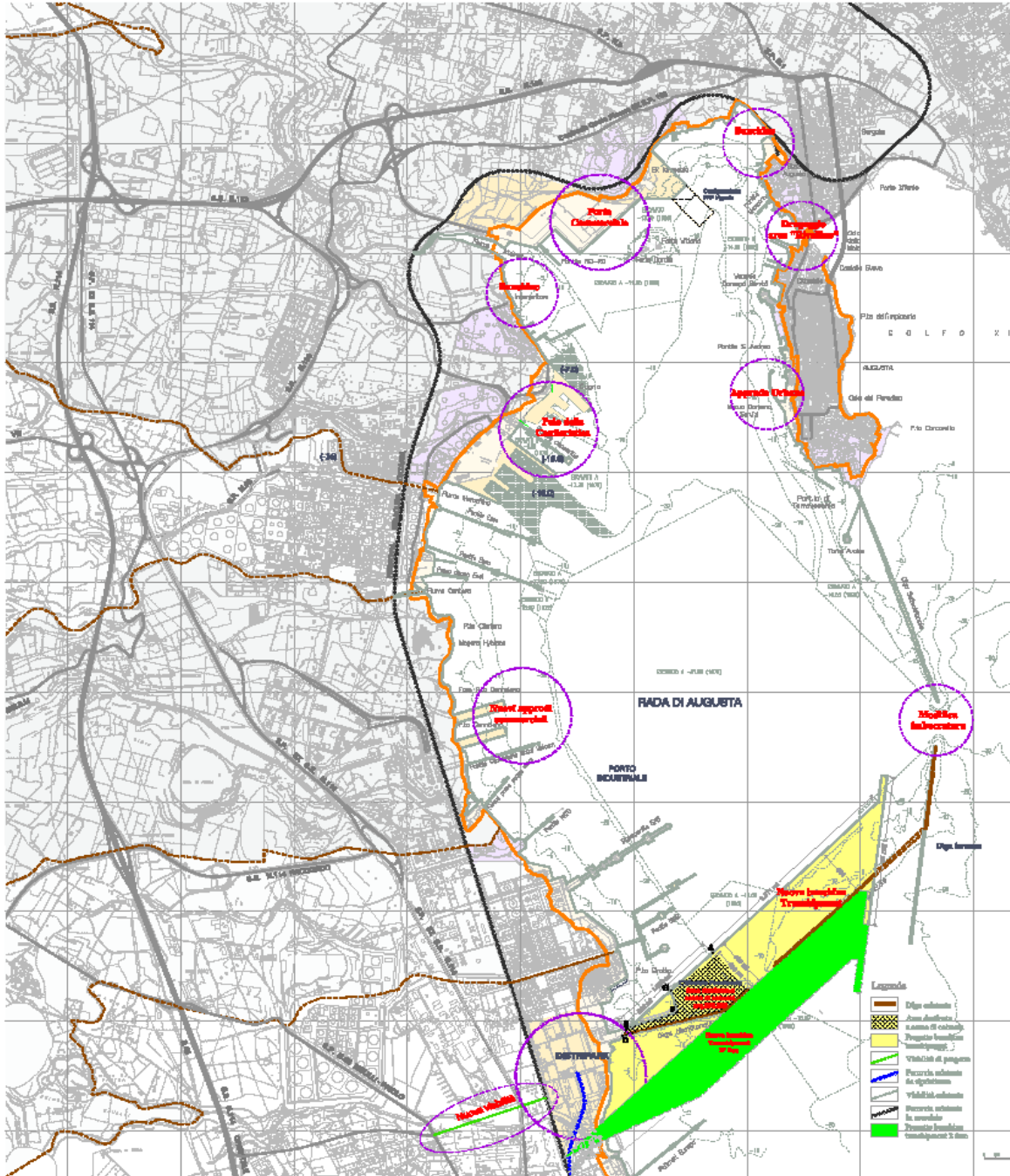
**LEGAMBIENTE
SICILIA**

14. È palese la mancanza di una adeguata Valutazione d'Incidenza e a questo proposito si riporta in coda copia della comunicazione dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente della regione Sicilia al Comune di Augusta a proposito del progetto "Ampliamento piazzali"
15. Nel febbraio 2016 il proponente Autorità Portuale, in sede di audizione presso le commissioni II e IV del Comune di Augusta ha dichiarato l'intenzione di realizzare – attraverso la modifica e l'ampliamento di una stradella esistente ed in alternativa all'attuale strada di accesso - il rapido collegamento del porto commerciale (verosimilmente in corrispondenza dell'area della progettata banchina containers) con l'ingresso del centro abitato di Augusta. Anche tale ulteriore ipotesi di opere contribuisce a rendere necessario che il progetto venga sottoposto a VIA, se non altro per valutare l'impatto del traffico veicolare pesante sulla qualità dell'aria, sulla viabilità e - non ultimo - sull'area umida pSIC/ZPS "Saline di Augusta" (ITA090014) in quella zona esattamente contigua al ciglio stradale
16. Alla luce di quanto sopra la scrivente torna a chiedere che il progetto (nella sua interezza e non per pezzi e parti staccate) sia sottoposto a procedura VIA.

Per Legambiente Sicilia
Il Presidente Regionale
Antonio Zanna



LEGAMBIENTE
SICILIA





LEGAMBIENTE
SICILIA

REPUBBLICA ITALIANA



Num. Codice Fiscale 80012000826
Partita I.V.A. 02711070827

Regione Siciliana

ASSESSORATO TERRITORIO ED AMBIENTE
DIPARTIMENTO REGIONALE TERRITORIO E AMBIENTE

RISPOSTA A _____

DEL _____

SERVIZIO 1 - V.A.S. - V.I.A.

PROT. N. 43146 del 16/10/2013

OGGETTO: Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati Porto Commerciale Augusta. SIC ITA090014 "Saline di Augusta".

AL COMUNE DI
AUGUSTA (SR)

E, p.c. ITALIA NOSTRA ONLUS
VIA A. GRAMSCIVIC.1 N.2
AUGUSTA (SR)

Con la presente si fa riferimento alla nota di diverse associazioni ambientali, del 5 aprile 2013, assunta al protocollo ARTA il 15 aprile 2013 al n. 17700, inviata anche a codesto Comune, con la quale i suddetti Ente hanno rappresentato i propri convincimenti sulla materia relativa all'oggetto.

Considerato che il progetto ricade in area interessata dal Sit di Rete 2000 SIC ITA090014 "Saline di Augusta" appare necessario ricordare quanto previsto dal D.P.R. n. 357/97, attuativo insieme ai DD.MM. 3 aprile 2000 e 25 marzo 2005 della direttiva n. 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche, attraverso le previsioni dettate dall'art. 5: tali disposizioni si presentano quale strumento di conservazione dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale ricadenti nel territorio della Regione. La procedura in esso previsto ha lo scopo, infatti, di analizzare in via preventiva le interferenze che piani e le loro varianti/progetti o interventi possano avere sull'equilibrio ambientale.

Pertanto, nell'invitare codesto Comune a voler notiziare sull'argomento, si ricorda che, al fine di poter valutare la sostenibilità ambientale del progetto in oggetto, è necessario che il proponente ponga in essere tutti gli adempimenti dovuti dalla legge affinché l'ente competente valuti la incidenza o meno delle opere sui siti attraverso la procedura prevista dall'art. 5 del suddetto D.P.R. 357/97, ai sensi del comma 2 dell'art. 1 della L.r. 13/07.

Nel caso in cui il progetto in oggetto risultasse essere proposto da codesto Comune, in base alle previsioni dell'art. 2 del Decreto dell'Assessore al Territorio e Ambiente n. 245/GAB, questo Servizio ne valuterebbe l'incidenza ambientale in seguito alla preventiva presentazione da parte della suddetta amministrazione comunale di apposita istanza: "nel caso il proponente del progetto risulta essere lo stesso l'Ente deputato al rilascio della Valutazione di Incidenza, l'Ente che provvederà ad effettuare la suddetta procedura è l'Assessorato regionale Territorio e Ambiente, Servizio 2".

Nel caso ciò non fosse, considerato quanto disposto dal citato comma 1 dell'art. 1 della L.r. 13/07, che ha attribuito ai Comuni ed agli Enti Parco il procedimento di valutazione di incidenza relativamente ai singoli progetti ed interventi, conseguenza la procedura di valutazione di incidenza sarà espletata da codesto comune; questo Servizio rimane comunque a disposizione per le eventuali successive incombenze

Pagina 7 di 8

LEGAMBIENTE Sicilia - Via Tripoli 3 - 90138 Palermo C.F. 97009910825
tel. 091.301663 - fax 091.6264139 pec: legambientesicilia@pec.it



**LEGAMBIENTE
SICILIA**

che potranno derivare dalla applicazione del comma 3 dell'art. 1 della suddetta L.R. 13/07 in caso di determinazione in via sostitutiva.

Ad ogni modo, ai fini dell'istruttoria di competenza, si rende necessaria la presentazione della apposita richiesta e della acquisizione di tutta la documentazione necessaria, secondo le disposizioni dell'art. 5 del D.P.R. 357/97 e s.m.i., del D.A. dell'Assessore al Territorio ed Ambiente del 30 marzo 2007 "Prime disposizioni d'urgenza relative alle modalità di svolgimento della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR 8 settembre 1997, n. 357 e successive modifiche ed integrazioni", come integrate anche dal D.A. n. 245/GAB pubblicato nella G.U.R.S. del 14 dicembre 2007.

Si rammenta che *"Chiaramente, il piano/progetto o intervento, in mancanza della prescritta valutazione di incidenza ex art. 5 D.P.R. 357/97, saranno viziati da illegittimità per violazione di legge (Parere Ufficio Legislativo e Legale Prot. n. 13200 del 27 luglio 2006).*

IL DIRIGENTE RESPONSABILE
U.O.: VALUTAZIONE DI INCIDENZA
(dott. Monica Tardo)

