

2.4

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta  
di N° 11 fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 19/09/2016

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

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

\* \* \*

*[Handwritten mark]*

Parere n. 2164 del 16/09/2016

*[Handwritten marks and signatures]*

Progetto	<p style="text-align: center;"><b>ID_VIP: 3270</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Porto commerciale di Augusta (Sr), terza fase realizzazione banchine containers, progetto unificato di primo e secondo stralcio</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Verifica Assoggettabilità a VIA</i> (ex art. 20 del D.Lgs 152/06)</p>
Proponente	<p style="text-align: center;"><b>Autorità Portuale di Augusta</b></p>

*[Handwritten marks and signatures]*

*[Handwritten marks and signatures]*

## La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTA** la nota prot. DVA-2016-4271 del 19/02/2016, acquisita al prot. 633/CTVA del 22/02/2016, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS la nota prot. n. 839/2016 del 25/01/2016 dell'Autorità Portuale di Augusta, relativa all'avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA per il progetto "Porto commerciale di Augusta (Sr), terza fase realizzazione banchine containers, progetto unificato di primo e secondo stralcio", nonché la nota prot. 1583/2016 del 11/02/2016 acquisita al prot. DVA-2016-3923 del 16/02/2016, con la quale l'Autorità Portuale di Augusta ha provveduto a perfezionare l'istanza, e la relativa documentazione;

**VISTO** il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della CTVA;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del D.P.R. del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**VISTO** il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *Norme in materia ambientale* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della CTVA;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*;

**PRESO ATTO** che l'istanza prot. n. 839/2016 del 25/01/2016 dell'Autorità Portuale di Augusta, presentata ai sensi dell'articolo 20 del D.lgs. 152/2006, e successive modificazioni costituisce modifica del progetto "Porto di Augusta - commerciale - terza fase realizzazione banchina containers" per il quale era già stato emesso giudizio di compatibilità ambientale positiva, con prescrizioni con Decreto VIA DSA-DEC-2007-000244 del 27/03/2007;

**VISTO** il Decreto VIA DSA-DEC-2007-000244 del 27/03/2007;

**VISTA** la documentazione consegnata dall'Autorità Portuale di Augusta con la nota prot. n. 839/2016 del 25/01/2016;

VISTO il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresso con voto n. 54 del 17.05.2016 sull'opera di cui alla presente istanza, inviato via mail dall'Autorità Portuale di Augusta e acquisito al prot. 2294/CTVA del 22/06/2016;

VISTA la nota prot. DVA prot. 18567 del 14/07/2016, acquisita al prot. 2563/CTVA del 14/07/2016 con la quale la Direzione Generale per le Valutazione e le Autorizzazioni ambientali ha inviato la nota della Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque che trasmette il parere dell'ISPRA n. 38557 del 28/06/2016;

VISTA la nota prot. DVA prot. 22371 del 12/09/2016, acquisita al prot. 3073/CTVA del 12/09/2016 con la quale la Direzione Generale per le Valutazione e le Autorizzazioni ambientali ha inviato il riscontro dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato n. Cs. 2182/16 alla richiesta di parere da parte dell'Autorità Portuale di Augusta, in merito all'ammissibilità delle variazioni progettuali proposte;

PRESO ATTO che risultano essere pervenute le seguenti osservazioni ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni:

Titolo	Codice elaborato	Osservazione e Commento
Osservazione di Legambiente Sicilia in data 30/03/2016	DVA-2016-8529	<p>Si chiede una nuova VIA sul progetto per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si dichiara il progetto parte integrante del progetto "Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta": tuttavia, la modifica progettuale che interessa la verifica di assoggettabilità a VIA non riguarda tale progetto ma riguarda esclusivamente il progetto della banchina e del molo containers per il quale è stato emesso giudizio di compatibilità ambientale positiva, con prescrizioni con Decreto VIA DSA-DEC-2007-000244 del 27/03/2007;</li> <li>- si contesta il Provvedimento di esclusione VIA DVA-2013-0022892 del 08/10/2013: ma il relativo progetto riguarda una parte diversa, adiacente alla banchina di cui alla presente istanza;</li> <li>- si contesta uno spezzettamento della procedura di valutazione ambientale: ma la presente istanza non crea spezzettamenti in quanto modifica solo la struttura del progetto di cui al decreto VIA 244/2007; per le modifiche dei progetti che hanno avuto valutazione ambientale positiva le norme comunitarie e nazionali ammettono la presentazione di istanze di verifica di assoggettabilità a VIA;</li> <li>- si ripropongono le osservazioni al progetto "Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta": che, tuttavia, non sono pertinenti alla presente istanza;</li> </ul>
Osservazione del Comune di Augusta in data 04/04/2016	DVA-2016-0008840	<ul style="list-style-type: none"> <li>- si contesta il decorso di un periodo superiore ai 5 anni attualmente previsti dal codice per la validità del provvedimento di VIA: tuttavia, il decreto 244/2007 è antecedente dell'entrata in vigore di tale norma; infatti, l'ultimo periodo del comma 6 dell'articolo 26 recita: "I termini di cui al presente comma si applicano ai procedimenti avviati successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4.";</li> <li>- non si ritengono attendibili i dati di previsione sul traffico e la movimentazione dei containers che secondo il proponente giustificerebbero la realizzazione delle diverse parti del progetto e si ritiene una mancata applicazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità: tuttavia, la presente istanza esamina esclusivamente l'eventuale incidenza di eventuali impatti derivanti dalla modifica progettuale della struttura della banchina e pertanto non entra nel merito delle motivazioni del decreto VIA 244/2007;</li> <li>- si contestano le "diverse migliaia di metri lineari di nuovi banchinamenti" previsti nella bozza del nuovo PRP: l'argomento non è pertinente alla presente istanza;</li> </ul>

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

	<p>- si contesta la mancata bonifica dei sedimenti che hanno evidenziato superamenti dei valori limite di intervento specifici per il Sito di Interesse Nazionale di Priolo – Rada di Augusta individuati da ICRAM (ora ISPRA): la Commissione VIA e VAS ha acquisito il parere dell'ISPRA che ribadisce quanto previsto dal comma 2, lettera c) dell'art. 5-bis, della legge n. 84 del 1994, ossia che all'interno delle vasche di colmata non possono essere presenti sedimenti classificati come "pericolosi" cioè presentanti valori superiori a quelli indicati in Allegato D, parte quarta del decreto legislativo n. 152/2006; tale concetto come anche l'obbligo di rendere impermeabile la colmata è ribadito nel presente parere;</p> <p>- si richiede un nuovo nulla osta paesaggistico: l'argomento è di competenza del MIBACT e della soprintendenza locale;</p> <p>-si lamenta la mancata presentazione di una valutazione di incidenza sul SIC Saline di Augusta: il decreto VIA 244/2007 riporta che la valutazione di incidenza, condotta secondo le linee del DPR 357/1997, conclude che il progetto non comporta interferenze negative con habitat e specie di interesse comunitario, né interferenze negative dirette con gli obiettivi di conservazione del SIC. La modifica della struttura del progetto di cui alla presente istanza non altera l'ingombro planimetrico della banchina sul fondale marino prevista dal progetto originario; la non realizzazione delle attività di dragaggio comporta comunque una diminuzione degli impatti come si evince dal presente parere; anche un'eventualità di ampliamento del SIC comunque non interessa la parte della banchina cui si riferisce la modifica strutturale di cui alla presente istanza;</p> <p>- si fa riferimento "all'ampliamento di una stradella esistente": la questione non interessa la modifica strutturale di cui alla presente istanza;</p> <p>- in conclusione, le osservazioni riguardano soprattutto il progetto "<i>Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta</i>" e non la parte del progetto che interessa la modifica strutturale di cui alla presente istanza che costituisce modifica del Decreto VIA DSA-DEC-2007-000244 del 27/03/2007;</p> <p>- le osservazioni sul Piano paesaggistico in ordine alle aree della realizzazione dei nuovi piazzali non sono pertinenti al progetto di cui alla presente istanza; si nota che il Ministero per i beni e le attività culturali si è espresso favorevolmente al progetto di cui al Decreto VIA 244/2007;</p> <p>- la Commissione VIA e VAS non entra nel merito delle valutazioni del decreto VIA che prescrive mitigazioni, compensazioni e monitoraggi – che riguardano anche il SIC Saline di Augusta, la foce del F. Mulinello e i forti Garzia e Vittoria – che non vengono modificati dal presente parere e che devono essere comunque ottemperati dall'Autorità Portuale. Si prevede in particolare la messa a disposizione della Regione di una somma pari al 2% dei lavori per attività di monitoraggio e riqualificazione delle due aree SIC Saline di Augusta e della foce del fiume Mulinello.</p>
--	---

**CONSIDERATO** che in merito alla localizzazione dei lavori:

- l'istanza interessa la banchina containers del Porto commerciale di Augusta, in provincia di Siracusa, nella Regione Sicilia;
- l'Autorità Portuale di Augusta, per ragioni legate al finanziamento dell'opera ha suddiviso in tre stralci funzionali il progetto definitivo generale che ha ottenuto il decreto VIA n. 244 del 2007;
- l'intervento, relativo al primo e secondo stralcio della terza fase dei lavori della banchina containers, costituisce una modifica del progetto definitivo generale che ha ottenuto il giudizio di compatibilità ambientale positiva, con prescrizioni con Decreto VIA DSA-DEC-2007-000244 del 27/03/2007;

**VALUTATO** che:

- l'esigenza della presentazione di un'istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA è emersa durante l'istruttoria per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni del decreto VIA relative al primo e secondo stralcio dell'intervento per la fase "prima dell'inizio dei lavori"; in particolare, la prescrizione n. 2, primo punto, prevede il conferimento in discarica autorizzata del materiale dragato in corrispondenza del piano di posa della banchina, per una profondità di un metro, mentre il progetto giunto per la verifica di ottemperanza prevede la realizzazione di una colmata con pareti impermeabili, con la messa in sicurezza in situ del fondale marino; tali variazioni progettuali sono state proposte in sede di redazione di progetto esecutivo da parte dell'appaltatore;
- l'istruttoria svolta ha avuto lo scopo di verificare l'assenza di impatti aggiuntivi e significativi dovuti alle modifiche progettuali proposte nella presente istanza, che incidono esclusivamente sulla struttura di compartimentazione della cassa di colmata e quella della banchina e sulla gestione dei sedimenti inquinati in area SIN;
- la Direzione Generale per la salvaguardia del territorio e delle acque (STA) ha verificato le modalità di gestione e messa in sicurezza dei sedimenti inquinati attraverso l'acquisizione del parere dell'ISPRA n. 38557 del 28/06/2016, del quale si fa riferimento nel quadro ambientale e nelle conclusioni del presente parere;

*in merito al quadro di riferimento programmatico*

**CONSIDERATO** che il progetto di fusione ed integrazione dei progetti "Primo stralcio esecutivo" e "Secondo stralcio definitivo" delle opere di realizzazione della Terza fase – Banchina Containers – del Porto Commerciale di Augusta è stato predisposto in conformità:

- alle previsioni del Piano Regolatore del Porto, approvato del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici con i voti n. 421 del 1980 e 251 del 1986 e reso esecutivo con il D.M. n. 64/1986;
- al progetto definitivo generale "Porto Commerciale di Augusta – Completamento terza fase realizzazione banchina container" che ha acquisito il parere di compatibilità ambientale con prescrizioni da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con il Decreto DSA-DEC-2007-0000244 del 27.03.2007; su tale progetto Il Consiglio Superiore dei LL. PP. con parere reso nell'Adunanza del 25/07/2008 ha espresso "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 al parere stesso, il "progetto definitivo di primo stralcio sia suscettibile di essere sviluppato al livello di progettazione esecutiva";

**VALUTATO** che le modifiche progettuali di cui alla presente istanza non incidono sul quadro di riferimento programmatico come sviluppato nell'ambito dell'istruttoria VIA di cui al Decreto DSA-DEC-2007-0000244 del 27.03.2007;

*in merito al quadro di riferimento progettuale*

**CONSIDERATO** che:

- il progetto di cui alla presente istanza costituisce una modifica degli elementi strutturali del progetto definitivo che ha acquisito il parere di compatibilità ambientale con prescrizioni da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con il Decreto DSA-DEC-2007-0000244 del 27.03.2007, e lascia invariate le funzioni e la planimetria del progetto originario;
- la documentazione consegnata evidenzia che il progetto originario era inizialmente suddiviso in due fasi, relative al primo e al secondo stralcio, e prevedeva l'ampliamento dei piazzali a nord delle banchine già esistenti – in un'area ubicata al di sotto della linea ferroviaria Siracusa-Catania – mediante la realizzazione di un piazzale di 45.000 mq, formato con terrapieni in *tout venant* di cava e pavimentazione in conglomerato cementizio (primo stralcio), e di un piazzale di 71.000 mq, con terminato lato nord con un'opera a gettata con scogliere e banchina a giorno realizzati su pali in calcestruzzo armato e sottostante scogliera antirisacca; inoltre, per i fondali sottostante i piazzali, era previsto il dragaggio dello spessore di 1 m;

- nel progetto originario, l'impalcato della banchina veniva sorretto da quattro file di pali posti a maglia quadra di lato di 6,00 m, in modo da formare una sovrastruttura di larghezza pari a 21,75 m. La scogliera anti risacca, posta al di sotto dell'impalcato a protezione del rilevato, con scogli del peso compreso 300÷500 kg, poggiava su uno scanno di bonifica in pietrame del peso compreso 5÷50 kg posto a quota variabile per un'altezza di 1,00 m a seconda della quota del fondale esistente;
- la proposta migliorativa della R.T.I, composto dalla Società Italiana per Condotte d'Acqua, (mandataria), Cosedil S.p.a. (mandante cooptata), Piacentini Costruzioni (mandante), che ha vinto la gara di pubblico incanto (bando pubblicato sulla GUCE in data 24.12.2010 e sulla GURI il 7.01.2011), ha risposto alle esigenze di modifica delle banchine di contenimento del rilevato, previste nel progetto posto a base di gara, prevedendo il confinamento su tutti i lati dell'area da sottoporre a colmata tramite un palancolato metallico impermeabile; ciò al fine di evitare l'esecuzione della bonifica (escavazione) all'interno della colmata stessa e meglio contenere i materiali fini che potrebbero fuoriuscire per sifonamento; l'area della colmata si estende anche nelle aree ricadenti nel primo stralcio funzionale in quanto le caratterizzazioni ambientali hanno evidenziato superamenti nei sedimenti dei fondali di tali aree;
- la nuova soluzione progettuale è stata ritenuta migliorativa dall'Autorità Portuale, in quanto incrementa la protezione del rinterro della colmata attraverso le palancole metalliche che presentano una permeabilità pari a  $1,0 \times 10^{-9}$  m/s e, inoltre, consente la realizzazione di un'opera a gettata avente funzione di antirisacca e contemporaneamente funge da protezione dall'erosione dovuta alle forzanti esercitate dalle eliche delle navi in fase di ormeggio alla scogliera sottostante la banchina;

**VALUTATO** che il progetto di cui alla presente istanza si presenta come una variante strutturale del progetto che ha acquisito il parere di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con il Decreto DSA-DEC-2007-0000244 del 27.03.2007; pertanto restano invariati tutti gli elementi del quadro progettuale del citato decreto di VIA, non inerenti alle modifiche degli elementi strutturali;

**CONSIDERATO** che:

- il contratto d'appalto stipulato in data 27/01/2014 pone a carico dell'impresa aggiudicataria la prescrizioni del decreto VIA 244/2007, riguardanti l'accordo con ARPA del piano di monitoraggio, la caratterizzazione ambientale dei fondali interessati dalle opere in progetto e le indagini geognostiche preliminari per la stesura del progetto esecutivo e la mitigazione degli impatti dovuti alle fasi costruttive ed alle lavorazioni previste nel progetto esecutivo I stralcio e definitivo II stralcio;
- sono state svolte le seguenti indagini preliminari alla redazione del progetto esecutivo: Rilievi topografici, rilievi batimetrici con tecnologia multibeam e stratigrafici con tecnologia Sub bottom profiler e side scan sonar; Indagini geognostiche e studio geologico; Studio idraulico marittimo; Prove su modello fisico volte all'ottimizzazione del funzionamento antiriflettente delle nuove banchine operative; Piano di monitoraggio ambientale; Gestione degli sversamenti accidentali; Indagini di caratterizzazione ambientale con redazione di piani di caratterizzazione in situ; caratterizzazione della situazione ante operam delle seguenti matrici ambientali: acque marine, atmosfera, rumore, biologico (flora e fauna dell'area SIC "Saline di Augusta"); caratterizzazione dei sedimenti marini ai sensi dell'Allegato A del D.M. 7 Novembre 2008; Analisi dei risultati delle indagini di caratterizzazione; Caratterizzazione delle aree a terra; Rapporto con altre indagini di caratterizzazione ambientale effettuate nella rada di Augusta; Analisi di rischio ecologico;

**CONSIDERATO** che in merito al progetto:

- nonostante la procedura ex articolo 20 del D.lgs 152/2006 prevede la presentazione di un progetto preliminare, il progetto presentato è al livello di progetto esecutivo e presenta una struttura di conterminazione con le caratteristiche di un'unica cassa di colmata impermeabile, ai sensi del DM 7 novembre 2008 e del D.Lgs 1 del 24 gennaio 2012 art. 48, con requisiti di permeabilità equivalenti a quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di cento centimetri con coefficiente di permeabilità pari a  $1,0 \times 10^{-9}$  m/s, al fine di evitare la dispersione del materiale occorrente per la colmata e dei sedimenti di fondo verso l'esterno della struttura di conterminazione;

- con tale tipologia strutturale viene esclusa la bonifica dei sedimenti presenti all'interno della cassa di colmata, conseguentemente si esclude quindi, l'attività di dragaggio a mare prevista nel progetto posto a base di gara, limitando notevolmente in tal modo l'impatto ambientale dovuto all'escavo, alla movimentazione ed al trattamento dei sedimenti di dragaggio in area SIN;
- il sistema di impermeabilizzazione è previsto attraverso la realizzazione di una parete in Combi-Wall, combinazione di tubi e palancole, collegati con gargami impermeabilizzati, infissi per almeno un metro nelle argille di sedime;
- in particolare, il nuovo progetto prevede che la cassa di colmata sarà formata:
  - Banchina operativa Sud per uno sviluppo di circa 295,00 m, costituita da una struttura tipo "cofferdam" composta da due pareti un combi-wall con tubi circolari e palancole tipo Larssen 716 di cui una impermeabile (lato terra), con giunti impermeabili; la superficie della banchina è di 6.547,00 mq e la quota della banchina a +2,50 m s.l.m.m;
  - Testata provvisoria per uno sviluppo di 168,00 m, costituita da una parete in combi-wall impermeabile costituita da tubi circolari e palancole tipo Larssen 716; la superficie della banchina è di 114.405,00 mq e la quota della banchina a +2,50 m s.l.m.m;
  - Banchina operativa Nord - un primo tratto, in corrispondenza della banchina operativa, dello sviluppo di circa 140,00 m, sarà costituita da un combi-wall impermeabile in tubi circolari e palancole tipo Larssen 716 - un secondo tratto, confinamento vasca di colmata, fino a riva dello sviluppo di circa 303,00 m costituito da palancole Larssen impermeabilizzate; la superficie della banchina è di 2.179,00 mq e la quota della banchina a +2,50 m s.l.m.m;
  - Palancolato impermeabile lato terra, per uno sviluppo di circa 475,00 m costituito con palancole tipo Larssen 720 impermeabilizzate e con giunti impermeabili;
- la struttura tipo "cofferdam" è stata progettata per fondali alla quota prevista dal progetto definitivo pari a -14,00 m s.l.m.m.; le strutture sono state comunque progettate dal punto di vista strutturale per garantire coefficiente di sicurezza, nei confronti della stabilità, per scalzamenti o maggiori fondali fino alla profondità di -16,00 m s.l.m.m. Il riempimento del Cofferdam è previsto con materiale di cava selezionato;
- il progetto prevede di rendere antiriflettente la struttura tipo "cofferdam" realizzando delle aperture ed inserendo delle celle antirisacca sul lato muro di sponda, di larghezza 2,16 m, bordo inferiore a 2,50 m s.l.m. ed intradosso dell'apertura, formato dalla trave di bordo della sovrastruttura, a quota +0,70 m s.l.m. La cella si prevede con una larghezza media pari a circa 12,00 m in corrispondenza delle palancole e circa 10,50 m in corrispondenza dei tubi circolari del combi-wall;
- la scogliera posta all'interno della camera antirisacca sarà formata in scogli del peso di 300-500 kg posti in opera con scarpa di 3/1;
- in adiacenza alla sovrastruttura di banchina sarà realizzato un cunicolo servizi ed una canaletta per la raccolta delle acque di pioggia. La banchina avrà una pendenza rivolta verso il piazzale, in modo da evitare lo sversamento delle acque di prima pioggia a mare. Il cunicolo di servizio sarà del tipo tombato, in modo da permettere alle acque di scorrere sulla sovrastruttura dello stesso senza infiltrarsi all'interno;
- la realizzazione del lato nord di conterminazione del piazzale prevede sempre l'utilizzo di tubi circolari collegati con palancole con giunti impermeabilizzati e con infissione nel substrato delle argille grigio azzurre; sono previste 4 variazioni delle tipologie costruttive per quattro sottotratti per adattare l'opera alle necessità morfologiche del sito;
- la formazione del rilevato di piazzale si prevede con materiale selezionato da cava, come da progetto originario, fino a quota +0,30 m s.l.m.m. Non viene modificata l'impronta dell'opera. Si prevede l'utilizzo di sovraccarico e l'installazione di strumenti di monitoraggio geotecnico atti a seguirne il fenomeno di consolidazione e a tarare esattamente il modello geotecnico per le future stese. Saranno usati 6 assestimetri ad anelli magnetici, 12 piezometri elettrici e 25 prismi ottici per letture da stazione totale, da distribuire lungo il palancolato. Le teste degli strumenti saranno monitorati topograficamente con livellazioni ad altissima precisione. Il progetto esecutivo prevede un registro giornaliero dei risultati del monitoraggio geotecnico al fine di mettere a punto un modello sulle scelte dei tempi di permanenza del rilevato di precarica;

- i piazzali sono formati con materiale inerte proveniente da cava fino a quota +0,30 m e un successivo strato di fondazione della pavimentazione in tout-venant, fino alla quota di +1,87 m s.l.m., sul quale è stata prevista una pavimentazione costituita da uno primo strato di sottofondazione in misto cementato avente uno spessore medio di 38 cm ed un successivo strato superficiale in conglomerato cementizio dello spessore di 25 cm;
- il progetto esecutivo infine prevede la realizzazione dei seguenti impianti: cabina di trasformazione MT/BT; quadro elettrico generale di bassa tensione; distribuzione f.m.; prese per prelievo energia e prese nautiche; illuminazione ordinaria e di sicurezza; impianto di terra ed equipotenziale; Impianto antiincendio; Impianto idrico; Rete di raccolta e smaltimento acque bianche;

**CONSIDERATO** che in merito alla cantierizzazione:

- il progetto esecutivo del primo e secondo stralcio, per la realizzazione dell'opera, prevede n. 15 fasi lavorative che sono esplicitate negli elaborati costituenti il progetto;
- l'esecuzione delle opere prevede l'approvvigionamento dei sottostanti materiali:
  - Rilevato: realizzazione piazzali;
  - Tout-venant; realizzazione fondazione piazzali;
  - Scogli 300/500 Kg: realizzazione cella antiriflettente banchine.
- La documentazione riporta che per l'approvvigionamento del materiale naturale verranno utilizzate le cave individuate in fase di esecuzione della VIA, oltre alla cava denominata Pasciuta di Sopra sita nel Comune di Priolo Gargallo identificata in fase di esecuzione dei lavori;
- a partire dai quantitativi di materiali necessari per la realizzazione delle opere è stata effettuata una stima del flusso di mezzi pesanti diretti verso l'area di cantiere per giorni lavorativi riguardanti le singole lavorazioni, riportata nella seguente Tabella:

Stima del flusso dei mezzi per la realizzazione delle opere

Materiale	Quantità	U.M.	N. veicoli	Giorni lavorativi previsti	N. veicoli/giorno
Rilevato	512.878,52	mc	25.643,94	236	109
Tout-venant	180.011,49	mc	9.000,57	127	71
Scogli 300\500 kg	20.729,85	t	2.072,99	66	12

**VALUTATO** che in merito alla stima degli impatti:

- la soluzione proposta nel progetto esecutivo di fusione ed integrazione dei I e II stralci ed in particolare l'uso di palancole metalliche impermeabili, che garantiscono una permeabilità complessiva inferiore a  $1,0 \times 10^{-9}$  m/s, permettono di evitare:
  - dispersione del materiale inerte, occorrente per la formazione della colmata;
  - migrazione di sedimenti lungo i lati della cassa di colmata;
  - contaminazione ambientale dell'ambiente limitrofo la cassa di colmata;
  - sifonamento dovuto a filtrazioni nel terrapieno della colmata;
  - sifonamento o erosione dovute alle forzanti esercitate dalle eliche delle navi in fase di ormeggio;
- l'impermeabilità del sistema alla base della colmata è garantita dalla presenza dello strato delle argille grigio-azzurre e alla parte superiore del piazzale dalla pavimentazione in cls che formerà un capping della stessa;
- la realizzazione della vasca di colmata garantisce i seguenti vantaggi tecnici che migliorano le condizioni ambientali rispetto al progetto originario:
  - mancato dragaggio e confinamento assoluto del primo strato, potenzialmente inquinato, dei sedimenti ricadenti all'interno della vasca di colmata;
  - mancata possibilità di diffusione e veicolazione nel mare antistante di inquinanti sciolti nei sedimenti, con conseguente impossibilità di intorbidare la rada di Augusta con materiali contaminati;



- maggiore salvaguardia dell'ambiente idrico e della biocenosi presente;
  - conferimento, all'interno della vasca di colmata, di materiali provenienti dallo scavo dei pali di grande diametro di coronamento delle banchine e di qualsiasi altro materiale movimentato in cantiere che risulti conforme al sito di destinazione finale individuato, sulla base delle risultanze della caratterizzazione in sito e pertanto minori volumi di conferimento di materiali in discarica;
  - diminuzione degli scenari di traffico in corso d'opera ipotizzati, non essendo necessario il trasporto in discarica dei materiali depositati sul fondale nella prima fase, e per la successiva fornitura dalle cave di prestito dell'equivalente quantitativo di materiale necessario per il riempimento della stessa quantità dragata; dal decreto VIA si apprende che lo studio trasportistico del progetto originario evidenziava 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, con una stima di traffico indotto in fase di cantiere di circa 240 viaggi giorno di autocarri;
  - diminuzione degli impatti dovuti alla movimentazione, al trasporto a discarica dei materiali e all'approvvigionamento dei materiali da riempimento (emissioni in atmosfera di CO, rumore, polveri, contaminazione di suolo e strade attraversate);
  - riduzione del quantitativo di materiale da fornire da cava, con evidenti vantaggi in termini di risorse ambientali;
- con riferimento al rumore e vibrazioni, la documentazione rileva che l'inquinamento acustico in fase di costruzione è provocato essenzialmente dal funzionamento, esclusivamente nelle ore diurne, delle macchine operative (autocarri, gru, trivelle, betoniere, macchine infissione, ecc.); il cantiere non prevede lavorazioni notturne;
  - altre fonti di rumore previste sono dovute al traffico dei mezzi nella viabilità portuale, urbana ed extraurbana di collegamento, che provocano un tipo di impatto sull'abitato limitato esclusivamente alle ore diurne, nonché al trasporto dei materiali ed al relativo scarico e carico degli stessi;
  - in relazione al posizionamento delle aree di cantiere e anche alla temporaneità dell'impatto, lo studio afferma che il disagio provocato dalle operazioni di cantiere si prevede di entità alquanto trascurabile e comunque tale da non provocare condizioni di criticità ambientale dal punto di vista dell'inquinamento acustico; in ogni caso, allo scopo di limitare l'impatto legato al rumore prodotto dalle attività di cantiere è stata posta particolare attenzione all'individuazione dei mezzi o vie di trasporto alternativi e alla pianificazione della durata dei lavori in relazione alle varie fasi attuative;
  - la pianificazione del lavoro ha ottimizzato le scelte delle macchine ed apparecchiature per ridurre la durata delle fasi di esecuzione e quindi la durata del rumore. Inoltre, le macchine e le apparecchiature si prevedono collocate alla maggiore distanza possibile da recettori sensibili, utilizzate solo nell'ambito dell'esercizio del cantiere e in modo corretto, mantenute in funzione solo quando necessario e controllate tramite regolare manutenzione;
  - il progetto prevede, inoltre, la riduzione al minimo del numero di viaggi dei mezzi di trasporto pesanti, sfruttando al massimo la loro capacità di carico; è stato realizzato un apposito studio per la stima dell'impatto acustico legato alla fase di cantiere;

*in merito al quadro di riferimento ambientale*

**CONSIDERATO** che:

- nell'ambito dell'analisi relativa alle interferenze ambientali in fase di cantiere si è tenuto conto delle tipologie delle opere in progetto e delle modalità realizzative delle stesse; in particolare è stato sviluppato uno studio sull'inquinamento acustico e sull'inquinamento atmosferico provocato dalle attività di cantiere, in quanto le modifiche progettuali proposte non prevedono modifiche per la fase di esercizio rispetto alle attività già valutate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali con il Decreto di approvazione "DSA-DEC-2007-0000244 del 27.03.2007" relativo al progetto definitivo generale "Porto di Augusta – Commerciale – Completamento terza fase realizzazione banchina containers";

*Atmosfera*

**CONSIDERATO** che:

- per la stima qualitativa e quantitativa degli impatti prodotti sulla componente atmosfera durante le fasi di cantiere, sono state sviluppate simulazioni considerando le frequenze e le medie del vento rilevate dalla stazione di misura di Augusta - Monte Mauro, sita a Nord della città di Augusta a 70 m.s.l.m; sono state analizzate le varie direzioni del vento, osservando che la direzione predominante di provenienza è quella di Nord-Ovest (315°), ed è stata considerata nella simulazione la velocità del vento media del periodo di riferimento, pari a 11,00 m/sec;
- la diffusione degli inquinanti è stata stimata attraverso il software SOUNDPLAN 6.3, che utilizza il codice di calcolo MISKAM 4.2; gli inquinanti scelti come indicatori della qualità dell'aria sono stati: il monossido di carbonio CO, ossidi di azoto NOx e il particolato fine PM10; le strade sono state considerate come sorgenti lineari di emissione;
- le simulazioni per il periodo di cantiere hanno considerato lo spostamento di mezzi pesanti adibiti al trasporto dei materiali nelle strade di accesso all'area di cantiere dall'ingresso del porto di Augusta, come indicata nelle planimetrie dell'area; il periodo di studio ha considerato l'intero arco della giornata per un flusso orario pari a 10 veicoli pesanti/ora in entrata e in uscita;
- le emissioni sulle strade di accesso sono state stimate sulla base delle percorrenze e di fattori di emissione medi, utilizzando i dati ufficiali dell'ISPRA SINAnet - Rete del Sistema Informativo Nazionale Ambientale, sui valori dei fattori di emissione degli autoveicoli su tutte le strade, considerando un parco veicolare con tecnologia del motore Euro 3, un flusso di veicoli pesanti composto da mezzi a gasolio con stazza 28-32 ton e fattori di emissione riferiti ad un percorso di tipo "extraurbano"; sono stati riportati in tabelle i Fattori di Emissione di CO, NOx e PM10 delle categorie considerate, in gr/km per veicolo, utilizzati come dati di input al programma di calcolo;
- i Fattori di Emissione giornaliera delle strade di collegamento al porto considerate per la simulazione, in relazione al flusso veicolare presente, sono 0,10165 kg/km giorno per PM10, 0,61982 kg/km giorno per CO, 3,34900 kg/km giorno per NOx;
- per la situazione esaminata e per la direzione del vento 315°, sono state redatte mappe delle concentrazioni di CO, NOx, e PM<sub>10</sub>, utilizzando una scala cromatica e sono state riportate i valori limite per le concentrazioni di inquinanti;

**VALUTATO** che:

- lo studio prodotto evidenzia che il contributo dovuto alla mobilità del cantiere, per tutti gli inquinanti, incide in maniera trascurabile sull'inquinamento atmosferico dell'area, provocando alterazioni delle quantità di inquinanti in atmosfera molto ridotte; non sono stati evidenziati valori massimi di inquinanti superiori ai valori limiti ammessi dalla normativa vigente;
- la stima di traffico indotto per le singole fasi di cantiere risulta inferiore della stima del decreto VIA 244/2007;
- la nuova soluzione progettuale, rispetto al progetto definitivo originario, assicura una riduzione delle concentrazioni degli inquinanti, in quanto si hanno minori flussi veicolari di mezzi pesanti previsti in entrata ed uscita dal cantiere, dovuti al fatto che non viene più previsto il trasporto dei fanghi dragati come rifiuto a discarica o ad impianto di trattamento;
- con riferimento alla produzione di polveri e inquinanti il progetto prevede accorgimenti per limitare al minimo le emissioni, in accordo con le prescrizioni rilasciate dal Decreto VIA del Ministero dell'Ambiente, quali l'umidificazione periodica della pista del cantiere e delle piste di servizio non pavimentate, la bagnatura di eventuali cumuli di materiali, la copertura degli scarrabili, la buona manutenzione delle strade, delle asfaltature dei tratti percorsi dagli stessi automezzi, la pulizia delle strade pubbliche utilizzate, la riduzione della velocità di transito dei mezzi, la manutenzione dei mezzi impiegati, il mantenimento dei motori accesi dei mezzi e degli altri macchinari da costruzione solo quando necessario, l'apposita predisposizione di un impianto per l'obbligatorio lavaggio delle ruote di tutti i mezzi che accedono dal cantiere alle vie pubbliche; è stato realizzato un apposito studio per la stima dell'impatto atmosferico legato alla fase di cantiere;

- è prevista l'attuazione del piano di monitoraggio previsto dal progetto originario, concordato con ARPA Sicilia, per le fasi, ante operam, in corso d'opera e post operam, con quattro stazioni fisse, oltre alla centralina dell'abitato di Augusta, e con la presenza di una stazione mobile;

*Ambiente idrico e gestione dei sedimenti marini*

**CONSIDERATO** che:

- per la realizzazione delle opere è stata eseguita la caratterizzazione ambientale dei fondali e dei terreni emersi, rilievi morfo-stratigrafici e topografici e indagini geognostiche ed è stato definito un piano di monitoraggio ambientale per la verifica delle attività di campo.
- le indagini per la caratterizzazione dei fondali sono state eseguite tra luglio e agosto 2014, sulla base del "Piano di caratterizzazione dei sedimenti marini – Progetto esecutivo delle opere di primo stralcio – completamento terza fase realizzazione banchina containers da realizzarsi in comune di Augusta (SR)", approvato dalla Conferenza di servizi decisoria del 22.12.2010;
- le attività di campionamento dei sedimenti hanno interessato un totale di 50 stazioni distribuite secondo una maglia 50x50 m, in cui sono state prelevate n. 39 carote di lunghezza pari a 2m e n. 11 carote di lunghezza pari a 10 m; sono stati prelevati e destinati alle analisi un totale di 244 campioni di sedimento, di cui n. 200 campioni relativi ai livelli 0-50 cm, 50-100 cm, 100-150 cm, 150-200 cm per tutte le carote prelevate e, per le carote di 10 m di lunghezza, n. 44 campioni rappresentativi di una sezione di 50 cm per ogni successivo intervallo di 2 m;
- le determinazioni analitiche condotte sui campioni hanno riguardato i parametri granulometria, PH e potenziale redox, metalli ed elementi in tracce (Al, As, Cd, Cr tot, Cu, Fe, Hg, Ni, Pb, V, Zn), IPA (singoli composti e sommatoria), PCB (singoli congeneri e sommatoria), Idrocarburi pesanti (C>12), Idrocarburi leggeri (C≤12), Benzene, TOC, parametri microbiologici (Enterococchi fecali, Coliformi totali, E. coli, Stafilococchi, Salmonella, spore di clostridi solfito riduttori, Miceti e Lieviti). Inoltre, su n. 100 campioni, pari al 40% dei campioni prelevati, sono stati determinati pesticidi organoclorurati, Esaclorobenzene, composti organostanici, BTEX, amianto, diossine e furani, e saggi eco tossicologici utilizzando tre specie-test (Vibro fischeri, Brachionus plicatilis e Phaeodactylum tricornutum) applicate a due distinte matrici, la fase solida per V. fischeri e l'elutriato per B. plicatilis, V. fischeri e P. tricornutum;
- le attività di caratterizzazione sono state validate da ARPA Sicilia ST Siracusa come si evince dai verbali di ispezione e dalla relazione, allegati alla documentazione presentata;
- il progetto prevede il confinamento nella vasca di colmata del materiale di risulta derivante dalle attività di scavo a terra (pari a circa 5.900 mc) e dalla trivellazione dei pali a mare (pari a circa 13.000mc);

**VALUTATO** che:

- il progetto prevede l'attuazione di un Piano di monitoraggio dell'ambiente marino che si divide in 3 fasi, condotte secondo quanto previsto dal Protocollo Ambientale stipulato tra Autorità Portuale di Augusta, ARPA Sicilia e Regione Sicilia nell'ottobre 2010; in tutte e tre le fasi è prevista l'installazione di un ondametro/correntometro;
- FASE 1: *Caratterizzazione ante operam* da eseguirsi almeno 2 volte nella settimana precedente l'inizio delle attività di cantiere nelle n. 4 stazioni fisse individuate nel progetto; il monitoraggio è stato già attivato ed è stata consegnata la relazione tecnica:
  - rilevamento con sonda multiparametrica di tutti i parametri chimico-fisici dell'acqua marina antistante l'area di realizzazione delle opere a mare da stazioni fisse, in particolare il rilevamento dei profili verticali di Temperatura, pH, Salinità, Conducibilità, Ossigeno disciolto, Potenziale Redox, Clorofilla "A", Torbidità
  - esecuzione di analisi chimico/fisiche su campioni 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); Idrocarburi Policiclici Aromatici, Idrocarburi pesanti C>12, HCB; Idrocarburi leggeri C<12 e microbiologia;
  - valutazione della qualità delle acque in relazione ai risultati degli analiti dal piano di caratterizzazione dei sedimenti marini;

- FASE 2: *In fase di costruzione* la caratterizzazione si prevede durante l'intera durata della realizzazione delle opere, diversificando le frequenze e i punti di misura in funzione delle lavorazioni previste e del rischio di impatto sulla componente acque marine. In base al crono programma dei lavori si prevedono frequenze diverse (giornaliera, settimanale, bimensile e mensile):
  - durante i dragaggi per la realizzazione degli impalcati e l'infissione dei pali è prevista nelle 4 stazioni fisse e in 3 stazioni mobili che seguono le attività una frequenza giornaliera con rilevamento della colonna d'acqua con sonda multiparametrica e prelievo ed analisi di campioni d'acqua qualora sia riscontrato un significativo aumento della torbidità delle acque al di fuori dei sistemi di contenimento (fasi 1, 5, 8 e 9 del cronoprogramma dei lavori);
  - per le fasi 10-11-12-13 nelle quali vengono realizzati i pali del banchinamento si prevedono frequenze settimanali nelle 4 stazioni fisse;
  - la frequenza bimensile è stata associata alle fasi nelle quali è prevista l'esecuzione di riempimenti a mare, mentre quella mensile alle rimanenti fasi nelle quali si realizzano i piazzali a terra, gli impianti, le pavimentazioni e le finiture;
- FASE 3 *Verifica post operam*: la caratterizzazione si prevede almeno 2 volte nelle due settimane successive la fine delle attività nelle 4 stazioni fisse individuate nel progetto già utilizzate nell'ante operam e consiste:
  - nel rilevamento con sonda multiparametrica di tutti i parametri chimico-fisici dell'acqua marina antistante l'area di realizzazione delle opere a mare (Temperatura, pH, Salinità, Conducibilità, Ossigeno disciolto, Potenziale Redox, Clorofilla "A", Torbidità,
  - nella definizione dello stato chimico dell'area con l'effettuazione di analisi chimico-fisiche su campioni 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), Idrocarburi Policiclici Aromatici, Idrocarburi pesanti C>12, HCB, Idrocarburi leggeri C<12 e microbiologia;
  - nella valutazione di raffronto rispetto ai risultati ottenuti nel monitoraggio in ante operam;

**VALUTATO** che:

- il parere dell'ISPRA n. 38557 del 28/06/2016 osserva che le attività di caratterizzazione condotte, il numero dei campioni e le relative determinazioni analitiche risultano in linea con quanto previsto dall'allegato A del DM Ambiente 7 novembre 2008. Nel riportare che nella documentazione esaminata sono stati allegati i rapporti di prova relativi ai singoli campioni di sedimento analizzati, l'ISPRA prende atto della validazione delle attività di caratterizzazione, campionamento ed analisi effettuata da ARPA Sicilia, secondo la documentazione consegnata;
- con riferimento ai materiali da refluire all'interno della vasca di colmata, l'ISPRA ricorda che come previsto dal comma 2 lettera e) dell'art. 5-bis della legge n. 84 del 1994, all'interno della vasca di colmata non possono essere presenti sedimenti classificati come "pericolosi" cioè presentanti valori superiori a quelli indicati in Allegato D, parte quarta del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii;
- il merito al Piano di monitoraggio che è stato approvato con prescrizioni dall'ARPA Sicilia ST Siracusa, prot. 35365 del 05/06/2014, e riportato nell'allegato 8 della documentazione, l'ISPRA prende atto delle modifiche e integrazioni apportate rispetto al piano originario sul quale l'ISPRA si era già espresso con nota prot. 16864 del 14/05/2010 e raccomanda che il Piano venga ben calibrato sulla base delle diverse fasi di realizzazione dell'opera prevista dal progetto esecutivo approvato e preventivamente concordato con ARPA e gli Enti territorialmente competenti;

*Caratterizzazione della parte a terra*

**CONSIDERATO** che:

- in merito al confinamento nella vasca di colmata del materiale di risulta derivante dalle attività dello scavo a terra (pari a circa 5.900 mc), l'ARPA Sicilia, con nota 3861 del 23/01/2015, nel ribadire che l'area interessata dallo scavo a terra è esterna al SIN di Priolo e che l'amministrazione competente della chiusura del procedimento è la regione Sicilia, ha validato le indagini ambientali condotte alla presenza di ARPA Sicilia tra il 28/07/2014 e il 04/08/2014, in conformità 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. 152/2006 e s.m.i. e dell'Accordo di Programma per il Sito di Interesse Nazionale (SIN) Priolo" elaborato congiuntamente da ISPRA e

ARPA Sicilia e approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio in data 13.04.2010;

- l'ARPA fa riferimento alla nota prot. 1849 del 14.01.2015 di validazione degli esiti delle indagini ambientali, "non riscontrando alcuna contaminazione a carico della matrice suolo e constatando l'assenza di una falda acquifera sottostante il sito";
- la Regione Sicilia, responsabile del procedimento, ha convocato, l'11/02/2015, un tavolo tecnico presso il Dipartimento regionale Acque e Rifiuti per l'esame degli atti relativi all'attuazione del Piano di Caratterizzazione delle aree a terra interessate dal progetto che ha concluso all'unanimità che "non sussistano i presupposti per l'attivazione delle procedure di cui all'articolo 242 del D.Lgs 152/2006, parte IV, titolo 5° per l'accertata assenza di potenziale contaminazione sulle aree investigate. Pertanto il tavolo Tecnico si determina nella prese d'atto delle risultanze dei dati ambientali sopra esposti e richiamati nei documenti inoltrati a questo Dipartimento, e ritiene all'unanimità concluso il procedimento di che trattasi?";

VALUTATO che le indagini ambientali validate dall'ARPA Sicilia, struttura territoriale di Siracusa, effettuate ai fini della caratterizzazione dell'area a terra interessata dalle attività di scavo, non hanno evidenziato contaminazioni; l'ISPRA nel parere n. 38557 del 28/06/2016 prende atto delle attività di validazione condotte da ARPA Sicilia; la regione Sicilia ha concluso il procedimento accertando l'assenza di potenziale contaminazione sulle aree investigate; in assenza di contaminazione, i materiali di risulta pari a circa 5.900 mc sono destinati ad essere conferiti nella cassa di colmata;

*Produzione di rifiuti provenienti dai sedimenti di dragaggio*

CONSIDERATO che:

- la soluzione progettuale che prevede la conterminazione in una struttura impermeabile sia dei sedimenti costituenti il fondale sia del materiale di riempimento per la formazione della colmata, è stata preferita alla luce dei risultati delle indagini di caratterizzazione ambientale e dell'analisi di rischio ecologico, ed in relazione al giudizio di compatibilità ambientale con prescrizioni dell'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Sicilia;
- il materiale di risulta che potrà essere confinato all'interno della vasca di colmata sarà prelevato dalle attività di scavo a terra e dalla trivellazione dei pali da eseguirsi in corrispondenza delle banchine container operative del porto di Augusta;
- il materiale di risulta proveniente dallo scavo a terra risulta pari a circa 5.900 mc, mentre il materiale di risulta proveniente dalle trivellazioni dei pali da eseguirsi per la realizzazione delle banchine operative risulta pari a circa 13.000 mc; tali materiali complessivamente pari a circa 19.000 mc sono utilizzati dal progetto per il riempimento della colmata; la realizzazione della colmata prevede circa 532.000,00 mc di materiale di riempimento, tra materiale di risulta e materiale da cava;
- il progetto non prevede un deposito temporaneo dei materiali citati; il materiale di scavo e di risulta dei pali, tenendo conto delle fasi realizzative dei lavori, verrà direttamente depositato all'interno della vasca di colmata;

VALUTATO che:

- la modifica progettuale della realizzazione della cassa di colmata risulta un'opzione compatibile alla classificazione dei sedimenti ai sensi della metodica ICRAM-APAT e risulta anche una gestione dei sedimenti compatibile dal punto di vista ambientale, in quanto annulla la produzione di rifiuti provenienti dai sedimenti di dragaggio; il progetto originario prevede infatti il dragaggio dei sedimenti melmosi di fondale per lo spessore di circa 1,00 m, nella zona interessata dal piano di posa della banchina, per un totale di circa 240.000 mc;
- la conterminazione dei sedimenti del fondale nella cassa di colmata sostituisce il progetto originario della costruzione del rilevato per il quale era prevista, ai fini del completamento del progetto, la necessità di approvvigionamento di circa 1.800.000 mc di materiali da cava e di circa 100.000 mc di inerti per calcestruzzi; la parte relativa al primo e secondo stralcio richiedeva una quantità di materiale di cava pari a 640.000,00 mc, oltre agli scogli per la realizzazione della scogliera di presidio del rilevato sul lato Nord;

- la cassa di colmata si prevede impermeabile, con strutture che devono presentare un sistema di impermeabilizzazione naturale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo, in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di cento centimetri con coefficiente di permeabilità pari a  $1,0 \times 10^{-9}$  m/s;
- con tale tipologia strutturale viene esclusa la bonifica dei sedimenti presenti all'interno della cassa di colmata, conseguentemente si esclude quindi, l'attività di dragaggio a mare prevista nel progetto che ha ottenuto la compatibilità ambientale con il decreto VIA n. 244/2007, limitando notevolmente in tal modo l'impatto ambientale dovuto all'escavo, alla movimentazione ed al trattamento dei sedimenti di dragaggio in area SIN;

**CONSIDERATO** che:

- l'Autorità Portuale sottolinea che nel nuovo progetto presentato è stata prevista la conterminazione all'interno di palancolati metallici impermeabili di tutte le aree nelle quali sono stati riscontrati superamenti dei valori di intervento ICRAM, se ricadenti nell'area di impronta dell'opera, o ne è stato valutato il minor rischio rispetto all'escavo di dragaggio previsto dal progetto originario;
- l'Autorità Portuale evidenzia, infatti, che esternamente alle palancole impermeabili il progetto prevede, in alcune sezioni perimetrali della larghezza massima di 12 m, il riempimento in materiale di cava selezionato. In corrispondenza di tali sezioni, esternamente al riempimento (lato mare), sarà posizionata una doppia parete cofferdam. I sedimenti superficiali (0-50) di suddetta area perimetrale interessata da questo intervento sono quelli corrispondenti alle seguenti 12 maglie di 50x50 m: 33, 40, 46, 49, 50, 44, 45, 38, 39, 31, 32 e 21. Tali sedimenti non risultano contaminati ad eccezione dei sedimenti delle maglie 46, 38 e 31 che risultano caratterizzati dalla presenza di Composti organostannici in concentrazione leggermente superiore ai limiti intervento ICRAM (73,7 µg/kg, 111,5 µg/kg e 92,2 µg/kg rispetto ad un limite di intervento pari a 70 µg/kg);
- tale ristretta fascia perimetrale di sedimenti non risulta contenuta all'interno delle palancole impermeabili, ma è oggetto di un capping e di una perimetrazione con parete cofferdam. Considerata l'entità dei superamenti dei limiti dei Composti organostannici, la ristrettezza di tale fascia perimetrale (12 m) e soprattutto la presenza di un capping e di una separazione dal lato mare, i possibili percorsi di migrazione che potrebbero originarsi a partire dalle tre maglie (46, 38 e 31) sono stati considerati, dallo studio presentato dall'Autorità Portuale, non significativi ai fini dell'Analisi di Rischio Ecologico;
- gli elaborati presentati riportano: *“I risultati dell'analisi di rischio ecologico indicano quindi un rischio medio per l'attuale situazione in assenza di interventi; un rischio medio-alto durante le attività di dragaggio previste nell'ambito del Progetto iniziale o nel caso di un dragaggio parziale dei soli sedimenti contaminati da idrocarburi con C>12 nella fase di realizzazione della cassa di colmata; un rischio medio nella fase di realizzazione della cassa di colmata ed un rischio improbabile ad opera realizzata. Il Progetto di realizzazione della cassa di colmata non solo risulta un'opzione compatibile ed indicata secondo la classificazione dei sedimenti ai sensi della metodica ICRAM-APAT, ma risulta anche l'opzione di gestione più compatibile dal punto di vista ambientale.”*;

**VALUTATO** che:

- il parere ISPRA n. 38557 del 28/06/2016 non contiene osservazioni in merito alla gestione dei sedimenti delle maglie 46, 38 e 31, che risultano caratterizzati dalla presenza di Composti organostannici in concentrazione leggermente superiore ai limiti intervento ICRAM ma comunque inferiore a quella consentita ai sensi della colonna B della tabella 1 dell'allegato 5 al Titolo V della parte Quarta del D.Lgs n. 152/2006;
- i risultati dell'analisi di rischio ecologico presentati dall'Autorità portuale non indicano un incremento del rischio ecologico rispetto alla situazione attuale ed indicano un rischio improbabile ad opera realizzata;
- trattandosi di interventi in area SIN tali sedimenti delle maglie 46, 38 e 31 dovranno essere gestiti secondo le indicazioni del relativo procedimento amministrativo conclusivo della Direzione Generale per la salvaguardia del territorio e delle acque (STA);

Rumore e vibrazioni

CONSIDERATO che:

- è stato effettuato uno studio acustico che ha determinato la mappatura acustica dell'area e analizzato la situazione attuale e quella del cantiere, attraverso distinte simulazioni che hanno riportato le caratteristiche dei singoli scenari; per le modellazioni è stato utilizzato il software SOUNDPLAN 6.3, operante in ambiente Windows ©;
- lo studio ha descritto lo stato ante operam e ha considerato come fonti di emissioni rumorose per la simulazione della situazione attuale il rumore generato dai macchinari che di norma vengono utilizzati all'interno dell'area del porto commerciale di Augusta; sono state considerate come fonti di rumore puntuale i mezzi operativi (forklift) per la movimentazione dei containers, presenti nella area del porto commerciale. Inoltre è stato considerato un cantiere in corrispondenza dell'area Nord Est dell'attuale porto commerciale, interessato da lavori di ristrutturazione edile; sono stati considerati come fonti di rumore puntali 5 martelli pneumatici e 2 mezzi d'opera. I livelli di emissione sonora, calcolati come Leq db(A) sono stati desunti dal database del programma di calcolo SOUNDPLAN 6.3;
- per la situazione di cantiere è stata presa in esame l'area oggetto di studio durante la fase di realizzazione delle opere previste in progetto. Oltre alle emissioni di rumore considerate nella situazione attuale sono state considerate le emissioni di rumore conseguenti alle attività previste dei lavori. Sono stati presi a riferimento quindici specifici scenari di cantiere, relativi alle diverse fasi di realizzazione dell'opera e sono stati considerati anche gli edifici posti nelle immediate vicinanze all'area di cantiere;
- sono state considerate come fonti di rumore puntuale i macchinari di cantiere, mezzi d'opera, vibroinfessori per palancole, pale meccaniche, martelli pneumatici, gru, trivella, betoniera, escavatore idraulico, sega circolare portatile; sono state considerate, in aggiunta alle emissioni di rumore puntuali, le emissioni di rumore legate allo spostamento dei mezzi pesanti per il trasporto di materiali, ipotizzando un traffico veicolare di 10 veicoli pesanti/ora in entrata e 10 in uscita;
- sono state redatte, per le rispettive situazioni esaminate, ossia Stato attuale e Fasi da 1 a 15, mappe del clima acustico, elaborate su base oraria;
- per le situazioni esaminate, è stato determinato il livello acustico in corrispondenza di 8 ricettori sensibili, identificati ed evidenziati in planimetria; i primi due ricettori si trovano all'interno delle due aree SIC-ZPS ITA090014 adiacenti all'area di cantiere; il terzo ricettore è l'area umida della foce del Mulinello a ovest del porto commerciale di Augusta; il quarto ricettore è l'isola di Vittoria Garcia e in particolare il fortilizio a pianta quadrata realizzato da Federico II di Svevia nella seconda metà del XIII secolo; il quinto ricettore è il pronto soccorso "Fraternità misericordia" di Augusta; il recettore 6 coincide con il punto di campionamento "Marina Militare" del piano di monitoraggio acustico e il recettore 7 con il punto di campionamento "Darsena"; il recettore 8 corrisponde alla strada di accesso al porto; in apposita tabella sono stati riportati i valori di emissione acustica diurna calcolati ai singoli ricettori;
- i ricettori 1 e 2, aree SIC-ZPS, mostrano un incremento compreso tra 1 e 3 dB rispetto allo "stato di fatto"; i livelli di emissione registrati ai ricettori 3 e 4, nonostante mostrino l'incremento maggiore, sono stati ritenuti accettabili dallo studio poiché ricadenti in un area classificabile come Classe acustica IV (aree di intensa attività umana) rientrando all'interno della zona industriale del porto commerciale di Augusta;
- le conclusioni dello studio evidenziano che la presenza del porto commerciale di Augusta contribuisce in buona parte allo stress acustico di questa zona e il cantiere, nonostante comporti un incremento di emissione sonora, non influisce negativamente sullo stato acustico del territorio.
- il confronto effettuato tra i dati sul monitoraggio del rumore ante operam e i dati ottenuti dalla simulazione eseguita con il software SoundPlan, evidenzia che:
  - il ricettore 8 "viabilità" ha mostrato dei livelli leggermente più bassi rispetto a quelli riscontrati nel piano di monitoraggio; il risultato è stato considerato accettabile dallo studio in quanto nel software non è stato analizzato il traffico veicolare attuale;

- il ricettore 6 “Marina Militare” ha mostrato risultati del tutto confrontabili con quelli del piano; il ricettore 7, “darsena” ha ottenuto risultati leggermente più bassi nel software dovuti verosimilmente a livelli di rumore non considerati durante la simulazione;
  - nel ricettore 3 “Porto Commerciale” molto prossimo all’area umida “Foce del Mulinello” sono stati riscontrati valori abbastanza simili a quelli del monitoraggio;
  - il ricettore 2 “Area SIC 1” chiamata nel monitoraggio ambientale “Golden Bay” ha evidenziato risultati leggermente più bassi nella simulazione anche questa volta, probabilmente, per piccole lavorazioni non considerate in fase di analisi.
- dall’analisi degli scenari, lo studio conclude che trattandosi di una zona ad alta intensità industriale e commerciale, caratterizzata da numerose lavorazioni ed attività per la movimentazione dei containers, la presenza del cantiere altera le isofoniche in maniera poco rilevante;
  - la presenza del cantiere non altera il clima acustico locale in corrispondenza dell’abitato di Augusta, ma solamente all’interno dell’area del porto commerciale e dell’area di cantiere; i livelli sonori percepiti dai principali ricettori sensibili presenti nell’area in cui ricade l’intervento sono già condizionati dal clima acustico locale per la presenza dell’area commerciale del porto di Augusta;

**VALUTATO** che:

- le simulazioni condotte evidenziano che la presenza del cantiere, pur alterando il clima acustico locale in corrispondenza delle zone circostanti all’area di cantiere, anche in relazione alla durata temporanea occorrente alla realizzazione dell’opera, non altera in maniera significativa il clima acustico della zona; lo studio effettuato evidenzia che, comunque, i valori determinati saranno minori di quelli valutati con il giudizio di compatibilità ambientale positivo sul progetto definitivo originario;
- le verifiche effettuate sui livelli sonori percepiti dai principali ricettori sensibili presenti nell’area in cui ricade l’intervento, già condizionati dal clima acustico locale per la presenza dell’area commerciale del porto di Augusta, non hanno evidenziato superamenti dei limiti normativi di emissione acustica, tenendo conto che non esiste una zonizzazione acustica del comune di Augusta, secondo le direttive del D.P.C.M. 14 Novembre 1997;
- è prevista l’attuazione del piano di monitoraggio previsto dal progetto originario, concordato con ARPA Sicilia, per le fasi, ante operam, in corso d’opera e post operam, con cinque punti di prelievo;

*Paesaggio*

**CONSIDERATO** che:

- lo studio ambientale ha svolto un’analisi sull’utilizzo attuale del territorio di Augusta e sulle capacità di carico dell’ambiente naturale; nel dettaglio, si è proceduto alla descrizione delle zone costiere, con le sue variazioni di densità demografica, e agli impatti ambientali riguardanti le zone protette in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE, ed è stato individuato il contesto storico, culturale ed archeologico della città di Augusta e il centro storico con i monumenti e beni principali; è stata messa in luce la presenza del SIN (Sito di Interesse Nazionale) di Priolo;

*Aree Natura 2000*

**CONSIDERATO** che:

- lo studio effettua un’analisi sugli impatti del cantiere alle due aree di rilevante pregio naturalistico, ambientale e paesaggistico del SIC e ZPS ITA090014 “Saline di Augusta”, rilevando sia la distanza di 500 m tra l’area di cantiere e l’area S.I.C.-ZPS, sia la collocazione del cantiere nell’area fortemente urbanizzata del porto;
- lo studio evidenzia che le lavorazioni di cantiere previste sono state minimizzate eliminando la fase di escavo, presente nel progetto originario, e ciò comporta una riduzione dei trasporti con mezzi pesanti per il conferimento in discarica del materiale stesso e di conseguenza una riduzione dell’impatto acustico ed atmosferico legato al traffico di mezzi d’opera; ciò al fine di evitare cambiamenti significativi e rilevabili per le specie e gli habitat presenti nell’area S.I.C.-ZPS;
- lo studio segnala un’altra area di interesse, distante 1,4 Km dall’area di cantiere, l’area umida salmastra compresa nelle Saline del fiume Mulinello che, pur non rientrando nella perimetrazione del



SIC/ZPS “Saline di Augusta” (ITA090014) ricade all'interno dell'“Oasi di protezione e rifugio della fauna selvatica” ricadente nei territori di Augusta e Melilli, D.A. 17 giugno 1999. (G. U. R. S. - 10/Sett/1999 - N. 43); la salina, con un'estensione pari a 12 Ha, rappresenta un sito naturalistico sebbene si trovi collocato tra un'area industriale-commerciale; inoltre, è stato rilevato un sito storico-archeologico quale l'Hangar per dirigibili di Augusta;

**VALUTATO** che:

- la modifica della struttura di progetto interferisce solo con la fase di cantiere e non altera né la fase di esercizio dell'opera né l'ingombro del rilevato delle banchine containers sul fondale marino;
- la valutazione di incidenza relativa agli impatti potenziali del progetto sul SIC e ZPS “Saline di Augusta” di cui al decreto VIA n. 244/2007, conclude che il progetto non comporta interferenze negative con habitat e specie di interesse comunitario;
- la valutazione effettuata nell'ambito del decreto VIA n. 244/2007, condotta secondo le linee del DPR 357/1997, ha esaminato i possibili impatti dell'opera sull'ansa del Porto Megarese, a Nord Ovest dell'intervento, provocati da eventuali alterazioni dell'energia cinetica delle acque marine nella rada di Augusta; le modellazioni elaborate non hanno evidenziato mutamenti dei valori di energia erosiva e dell'equilibrio di costa né alterazioni sul ricambio del volume d'acqua e sull'effetto della marea; la modifica di cui alla presente istanza, comportando alterazioni sugli elementi strutturali del progetto senza modificare la planimetria dell'opera e l'ingombro sul fondale marino, non incide su tali valutazioni;
- nell'ambito del decreto VIA n. 244/2007, sono state inoltre effettuate verifiche in merito all'effetto dell'opera sulle dinamiche dispersive dell'avifauna, ricostruendo le direttrici di movimento degli uccelli e non rilevando effetti nei confronti delle rotte migratorie; la modifica progettuale di cui alla presente istanza comporta da un lato una riduzione dei flussi dei trasporti con mezzi pesanti per il conferimento in discarica del materiale di risulta e dall'altro richiede una minore quantità di materiale di cava da approvvigionare in cantiere per la realizzazione della nuova colmata, rispetto al materiale richiesto per la realizzazione del rilevato previsto dal progetto originario; tale riduzione dei viaggi di trasporto materiali produce una conseguente riduzione dell'impatto acustico ed atmosferico, riducendo, pertanto, gli effetti del cantiere sulle specie e habitat presenti nell'area SIC/ZPS “Saline di Augusta” (ITA090014);

**VALUTATO** che la modifica degli elementi strutturali del progetto non incide sulla componente ambientale paesaggio come analizzata nel decreto VIA n. 244/2007, rispetto al quale sono in corso le verifiche di ottemperanza alle relative prescrizioni impartite dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo;

**VALUTATO** che il progetto prevede l'adozione di misure di sicurezza in fase di cantiere contro i possibili rischi di incendio o esplosione connessi con le lavorazioni. In particolare la documentazione precisa che non verranno eseguiti lavori suscettibili di innescare incendi o esplosioni (es. impermeabilizzazione a caldo in vicinanza di legno e altro materiale) e gli addetti, nel maneggiare tali sostanze, indosseranno indumenti atti a impedire l'accumulo elettrostatico; si prevede l'installazione di estintori e cartelli avvisatori del pericolo;

**VALUTATO** in conclusione che:

- la nuova soluzione di modifica strutturale del progetto esecutivo di fusione ed integrazione del progetto esecutivo I stralcio e del progetto definitivo II stralcio non altera, per la fase di esercizio, la situazione ambientale già valutata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali con il Decreto di approvazione “DSA-DEC-2007-0000244 del 27.03.2007” relativo al progetto definitivo generale “Porto di Augusta – Commerciale – Completamento terza fase realizzazione banchina containers”;
- l'analisi delle componenti ambientali per la fase di cantiere ha evidenziato impatti di modesta entità limitati alla durata di realizzazione delle opere e minori rispetto a quelli valutati con riferimento al progetto definitivo originario;
- come previsto nel parere dell'ISPRA n. 38557 del 28.06.2016, all'interno della vasca di colmata non possono essere presenti materiali classificati come “pericolosi” cioè presentanti valori superiori a quelli indicati in Allegato D, parte quarta del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii;

- la conterminazione dei sedimenti che presentano superamenti dei valori limite di intervento specifici per il SIN di Priolo deve avvenire con strutture impermeabili, che, come previsto dagli elaborati progettuali presentati dall'Autorità portuale di Augusta, devono presentare un sistema di impermeabilizzazione naturale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo, in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di cento centimetri con coefficiente di permeabilità pari a  $1,0 \times 10^{-9}$  m/s;
- i vantaggi ambientali della nuova soluzione, sono legati:
  - ai minori flussi veicolari di mezzi pesanti previsti in entrata ed uscita dal cantiere, dovuti al fatto che non viene più previsto il trasporto dei fanghi dragati come rifiuto a discarica o ad impianto di trattamento;
  - al minor impatto atmosferico ed acustico legato ai minori flussi veicolari indotti nella fase di cantiere;
  - all'eliminazione della eventuale fase di trattamento dei sedimenti dragati contaminati in un apposito sistema di trattamento, con conseguente riduzione dei costi energetici e di sfruttamento di risorse naturali;
  - all'eliminazione del fenomeno di dispersione degli inquinanti contenuti nei sedimenti a causa delle attività di escavo e, pertanto, alla riduzione degli impatti sulla componente ambientale ambiente idrico;
  - all'eliminazione dei fenomeni di sifonamento del rilevato, attraverso strutture di conterminazione tradizionale (opere a gettata, pile di massi, pali accostati, etc...), e conseguente eliminazione di eventuale dispersione di inquinanti nei specchi acquei antistante le nuove opere;
  - alla riduzione della quantità di materiale inerte per la realizzazione della colmata, da 640.000,00 mc richiesti per la realizzazione del rilevato, a circa 512.000,00 mc e, pertanto, al minore consumo di suolo e minor impatto per ricoprimento di fondali conseguentemente alla non realizzazione della scogliera di presidio sul lato Nord;
  - all'aumento delle performance della struttura, anche in riguardo ad eventuali futuri dragaggi dei fondali antistanti le banchine, che non avranno bisogno di nuovi lavori di adeguamento;

**PRESO ATTO** che il giudizio di compatibilità ambientale positivo espresso con il Decreto DSA-DEC-2007-0000244 del 27.03.2007, prende atto che *“il proponente ha dichiarato di voler mettere a disposizione della Regione Siciliana una somma pari al 2% dell'importo dei 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. Mulinello. 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”*; il presente progetto non modifica e non interferisce con tale compensazione ambientale;

**VALUTATO** che:

- la necessità della presentazione della presente istanza è emersa durante l'istruttoria per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni del decreto VIA DSA-DEC-2007-000244 del 27/03/2007, allo scopo di verificare l'assenza di impatti aggiuntivi e significativi dovuti alle modifiche progettuali proposte dall'Autorità Portuale, che incidono sugli elementi strutturali delle opere e, conseguentemente, sulla gestione dei sedimenti inquinati in area SIN;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nonostante premette che *“questo Consenso non è competente ad esprimersi sull'attività procedimentale di ammissibilità della variante”* proposta dall'Autorità Portuale, dichiara che *“non può comunque non rilevarsi che le variazioni apportate sono senza alcun dubbio di natura sostanziale rispetto al progetto appaltato, considerato che, in estrema sintesi, la struttura di compartimentazione della cassa di colmata e quella della banchina presentano un'altra soluzione rispetto a quella prevista nel definitivo, alterando di fatto i caratteri essenziali del Progetto a base di gara e mutando così le scelte progettuali originariamente effettuate dal progettista e sul quale questa Sezione, con voto n. 40 del 25 luglio 2008, ha espresso parere con le osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni di cui ai suesposti considerato.”* e ha trasmesso il

parere prot. n. 54/2015 reso nell'Adunanza del 12 aprile 2016 con rilettura dello stesso nell'adunanza del 17.05.2016; tale parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici interessa, tuttavia, esclusivamente gli elementi strutturali del progetto ed in particolare la struttura di compartimentazione della cassa di colmata e quella della banchina;

- il parere dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato n. Cs.2182/16 è relativo alla verifica dell'ammissibilità tecnica e giuridica della variante proposta in sede di redazione di progetto esecutivo da parte dell'appaltatore, ai sensi del codice dei lavori pubblici, e non interessa le competenze della Commissione VIA e VAS;
- il parere dell'Ispra n. 38557 del 28.06.2016, acquisito dalla Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque al prot. 12215/STA del 28.06.2016 e trasmesso alla Commissione VIA e VAS da parte della Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali con nota prot. n. DVA/18567 del 14/07/2016 non evidenzia questioni ostative alle modifiche proposte con la presente istanza;
- sono fatte salve le competenze della Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque in merito all'autorizzazione dell'intervento in area SIN e alla conclusione del relativo procedimento amministrativo, anche in merito alla gestione e messa in sicurezza dei sedimenti delle maglie 46, 38 e 31, che risultano caratterizzati dalla presenza di composti organo-stannici in concentrazione leggermente superiore ai limiti intervento ICRAM ma comunque inferiore a quella consentita ai sensi della colonna B della tabella 1 dell'allegato 5 al Titolo V della parte Quarta del D.Lgs n. 152/2006;
- sono fatte salve le competenze dell'ARPA Sicilia in merito alla validazione delle attività di caratterizzazione ambientale e di monitoraggio previste dal progetto, nonché le competenze della Regione Sicilia in merito alle autorizzazioni delle attività di progetto relative agli scavi nelle aree a terra;
- da quanto dedotto dall'analisi della documentazione, si può escludere che le modifiche proposte al progetto di cui al decreto VIA DSA-DEC-2007-000244 del 27/03/2007 possano generare nuovi impatti significativi e negativi alle componenti ambientali e alla salute pubblica non valutati nell'ambito della stessa istruttoria di VIA, che possano incidere in maniera significativa sul contesto territoriale; al contrario, l'eliminazione delle attività di dragaggio e del trasporto in discarica dei sedimenti incide favorevolmente sulle matrici ambientali suolo, ambiente idrico, atmosfera e rumore,

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME**

**PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A. del progetto relativo al "Porto commerciale di Augusta (Sr), terza fase realizzazione banchine containers, progetto unificato di primo e secondo stralcio"** presentato dall'Autorità Portuale di Augusta, fatti salvi i pareri, nulla osta, autorizzazioni e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere. Restano ferme le mitigazioni, compensazioni, attività di monitoraggio e prescrizioni previste dal decreto VIA DSA-DEC-2007-000244 del 27/03/2007 come di seguito modificate ed integrate:

1) in assenza di dragaggi, si presentano incompatibili con le modifiche proposte con la presente istanza e devono essere considerate eliminate dalle prescrizioni del Decreto VIA 244/2007:

- a) le parole: "e il materiale dragato dovrà essere conferito a discarica autorizzata" dell'ultima parte del primo trattino della prescrizione n. 2;
- b) la prescrizione n. 5, relativa alle procedure e macchinari di dragaggio;

2) devono essere ottemperate le seguenti prescrizioni integrative da sottoporre alla vigilanza dell'ARPA Sicilia, struttura territoriale di Siracusa:

Parere

Pagina 19 di 22

- a) fatte salve le indicazioni della Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque, la parete impermeabile della colmata dovrà essere infissa per 2 metri nelle argille della formazione impermeabile di base;
- b) dovrà essere previsto da parte dell'ARPAS un monitoraggio sull'effettiva messa in sicurezza dei sedimenti delle maglie 46, 38 e 31;
- c) durante tutto il corso dei lavori a mare, lo specchio d'acqua interessato dai lavori dovrà essere conterminato mediante la posa di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorbidimento della colonna d'acqua e il trasporto solido verso il SIC Saline di Augusta, la foce del F. Mulinello e i forti Garzia e Vittoria;
- d) durante il riempimento della cassa di colmata, dovrà essere previsto da parte dell'ARPAS un controllo continuo su eventuali acque in uscita per garantire il non superamento dei valori di fondo stabiliti;

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

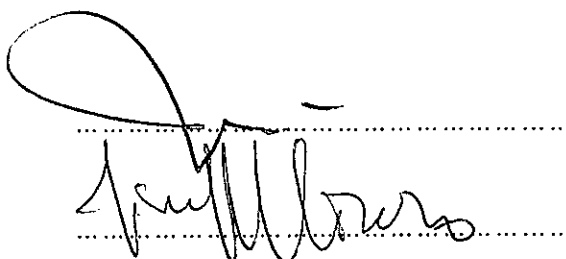
Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

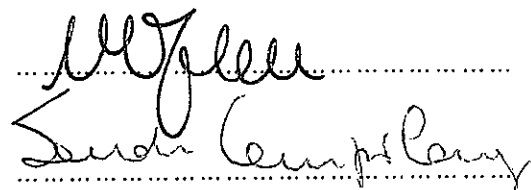
Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

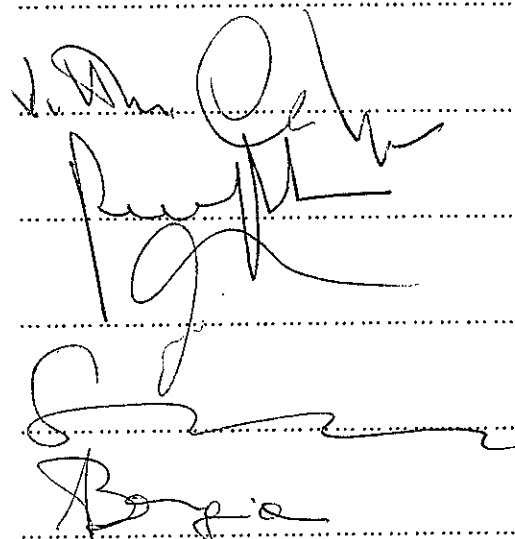
Ing. Stefano Calzolari



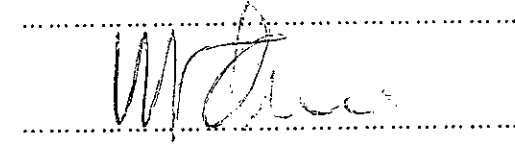
ASSENTE



ASSENTE



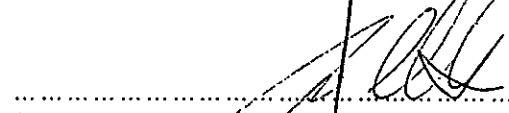
ASSENTE



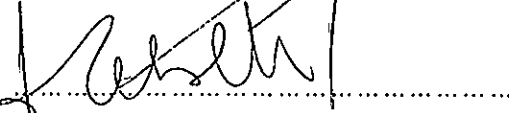
Ing. Antonio Castelgrande



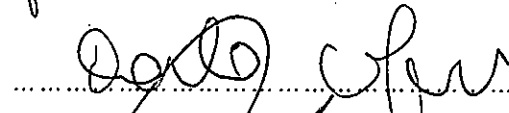
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



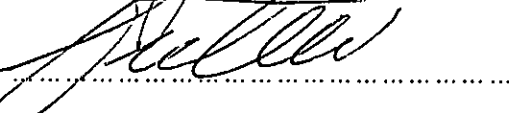
Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

**ASSENTE**

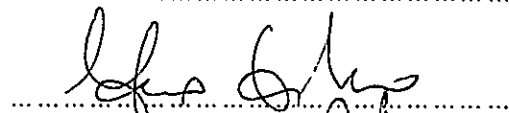
Cons. Marco De Giorgi

**ASSENTE**

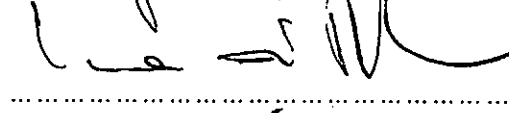
Ing. Chiara Di Mambro

**ASSENTE**

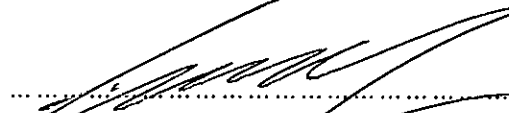
Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo



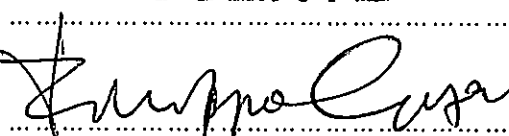
Ing. Graziano Falappa



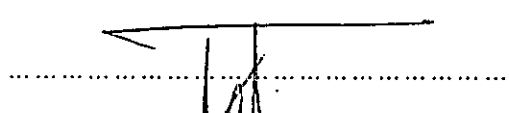
Arch. Antonio Gatto

**ASSENTE**

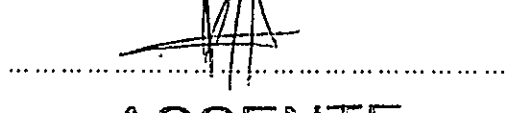
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



~~Prof. Antonio Grimaldi~~



Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari

**ASSENTE**

Arch. Sergio Lembo

**ASSENTE**



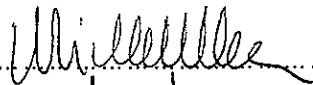
Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

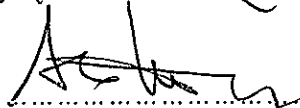
Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

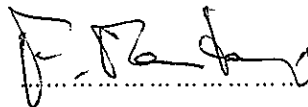
Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

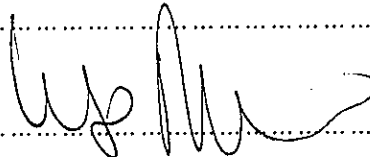


Ing. Mauro Patti



ASSENTE

Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero

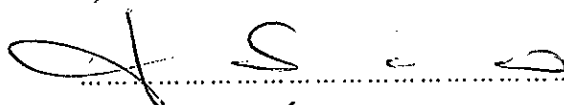
Dott. Vincenzo Sacco



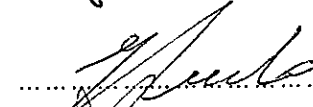
Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno



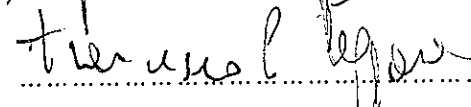
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



ASSENTE

Ing. Roberto Viviani