

Roma, 13/08/2020  
Prot OP 9812/ac

Spett.le **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**  
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo  
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 Roma  
[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)  
[cress-5@minambiente.it](mailto:cress-5@minambiente.it)

invio tramite PEC

**OGGETTO:** [ID\_VIP 5138] - Procedura di VIA – Progetto “*Riqualificazione e riefficientamento del pontile Maxcom ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR)*” – controdeduzioni alle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica e trasmissione elaborati integrativi

Spett.le MATTM,

con riferimento alle osservazioni relative al progetto in oggetto pervenute in fase di consultazione pubblica e pubblicate sul Vs. portale si trasmettono allegate alla presente, le note di controdeduzione della Scrivente in risposta alle osservazioni ricevute.

Inoltre si trasmette l'elaborato progettuale “*9c – Foto simulazioni e rendering*” nella sua revisione 1 del Luglio 2020, che integra le richieste del MIBAC - Direzione Generale Archeologia, Belle Arti E Paesaggio - Servizio V trasmesse con nota prot. MIBACT\_DG-ABAP\_SERV V|31/03/2020|0011629-P| [34.43.01/14.44.1/2019].

Si rimane a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

Con osservanza

Maxcom Petroli S.p.A.  
IL GESTORE  
Dott. Orazio Piccinini

Maxcom Petroli S.p.A.

allegati c.s.d.





**Progetto di “Riqualificazione e riefficientamento  
del pontile Maxcom ubicato presso il deposito  
carburanti di Augusta (SR)”**

Codice procedura n.5138

PROCEDURA DI VIA

*CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE IN  
FASE DI CONSULTAZIONE PUBBLICA*

*Roma, 13/08/2020*



Con il presente documento si trasmettono le controdeduzioni relative alle osservazioni pubblicate in merito alla VIA per i lavori di “Riqualificazione e riefficientamento del pontile Maxcom ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR)” Codice procedura n.5138.

In premessa si ricorda che l'intervento è stato previsto quale attività di manutenzione straordinaria di un'opera datata. Gli interventi previsti sono stati mirati, dopo attenta analisi dello stato di fatto, al miglioramento degli impatti ambientali dell'opera e delle attività per cui essa è stata costruita.

Gli interventi di riefficientamento che prevedono il rifacimento di gran parte delle strutture esistenti e la nuova piazzola per l'attracco di testa con un pescaggio più idoneo rispetto a quello attuale, sono stati decisi dalla società proprio al fine di migliorare in modo sostanziale le performance ambientali e di sicurezza dell'opera. In particolare, gli obiettivi perseguiti sono:

- garantire un'ulteriore vita utile delle opere in c.a. di almeno 50 anni;
- permettere un attracco di testa per le navi con pescaggio maggiore in modo che siano ottimizzate le operazioni di approvvigionamento del deposito, sia in termini energetici relativamente al trasporto (navi maggiori hanno una maggior efficienza per tonnellata trasportata) sia in termini di tempo di permanenza presso il pontile (navi maggiori garantiscono un maggior rateo di pompaggio durante le fasi di carico/scarico);
- evitare di effettuare attività di dragaggio del fondale nella realizzazione delle attività di riefficientamento;
- sostituire il piping attuale con nuovo che, oltretutto, è previsto con saldature di testa (a minor rischio di perdita/trafilamento) per eliminare gli attuali accoppiamenti flangiati;
- sostituire integralmente l'attuale sovrastruttura in acciaio soggetta a fenomeni di corrosione con nuova sovrastruttura in poltruso, materiale non soggetto a corrosione marina;
- Ottimizzare la configurazione del pontile esistente, definendo un nuovo lay-out dei camminamenti e del piping sul pontile in modo da rendere più agevoli e sicure le normali operazioni di carico e scarico dei prodotti da e verso il deposito e le operazioni di manutenzione del piping separandole su due piani diversi, ma entrambi facilmente raggiungibili.

Passiamo ora alle osservazioni scaturite a seguito della fase di consultazione pubblica.

Da quanto pubblicato sull'apposito portale del Ministero dell'Ambiente, a seguito della fase di consultazione pubblica del procedimento in oggetto, sono state avanzate le osservazioni di seguito elencate:

1. “Osservazioni Libero Consorzio Comunale di Siracusa” codice elaborato: MATTM/2020/44616;
2. “Osservazioni Ing. Domenico CIACHELLA - LEGAMBIENTE DI AUGUSTA Circolo C.I.P.A.” codice elaborato: MATTM/2020/51115;



## 1 “Osservazioni Libero Consorzio Comunale Di Siracusa” trasmesso in data 15/06/2020

In merito si propongono le seguenti considerazioni:

**Punti 1-2-3:** nessuna controdeduzione

**Punto 4:** All'interno della documentazione progettuale presentata dalla scrivente sono abbondantemente e dettagliatamente indicate le operazioni che verranno eseguite per la realizzazione del progetto. In particolare, per l'esecuzione del progetto in oggetto NON sono previste operazioni di dragaggio o escavo, proprio al fine di non movimentare in alcun modo i sedimenti marini della rada, in quanto ricompresa in area SIN. Sono invece state previste operazioni di infissione dei nuovi pali, prevedendo **preliminarmente** l'infissione di una camicia metallica in modo che tutte le lavorazioni successive per la posa in opera dei pali in calcestruzzo avvengano all'interno della camicia, contenendo entro la stessa ogni potenziale diffusione. Tali fasi sono descritte nei documenti “002.n Gantt e studio delle fasi esecutive di realizzazione dell'intervento”, “007.d Descrizione e fasi degli interventi” e “009.a Studio di impatto ambientale” ed infatti le camicie metalliche da utilizzarsi sono descritte alle voci N.R. 22 e 34 del documento “008.d Computo metrico estimativo”. La scrivente rimette a codesto Spettabile Ministero la valutazione sull'idoneità della soluzione proposta, anche ai fini autorizzativi per l'esecuzione di dette lavorazioni all'interno dell'area SIN.

**Punti 5-6-7:** le specifiche richieste a questi punti attengono necessariamente alla fase esecutiva del progetto. Resta ovviamente inteso che tutte le attività verranno eseguite in conformità a quanto prescritto dalla normativa vigente, con particolare riguardo a quanto concerne le attività di trasporto e recupero/smaltimento rifiuti (solidi e liquidi) ed alle attività di prevenzione di ogni sversamento a mare.

**Punti 8 e 9:** Relativamente a dette osservazioni, si precisa preliminarmente che:

- la disciplina della VInCA è regolamentata dal DPR dell'8 settembre 1997, n. 357 come modificato dal DPR 12 marzo 2003, n. 120;
- il citato DPR, prevede, al comma 4 dell'art. 5, che “Per i progetti assoggettati a procedura di valutazione di impatto ambientale”, la VInCA “è ricompresa nell'ambito della predetta procedura”;
- inoltre, al precedente comma 3 del medesimo art. 5, si evidenzia come siano soggetti a VInCA solamente “proponenti di interventi [...] che possono avere **incidenze significative** sul sito stesso”;
- Le ZSC Saline di Augusta (ITA 090014) si trovano parzialmente all'interno del porto di Augusta ed in parte immediatamente al di fuori dello stesso (Fig. 1), comunque in un'area che ospita uno dei poli petroliferi e di **raffinazione** fra i più grandi in Europa. Esse sono quindi inserite in un contesto ad elevatissima industrializzazione, con pressioni antropiche consistenti, indipendenti e non riconducibili in alcun modo al progetto presentato dalla scrivente, come anche evidenziato dal Libero Consorzio stesso (“subisce l'impatto ambientale delle attività industriali ed antropiche circostanti e dello stato di inquinamento delle acque del porto dove purtroppo [...] si **scaricano ancora reflui urbani non trattati**”);
- Il progetto oggetto della presente procedura di VIA consta di n. 14 pali infissi del diametro di 0,8 m su cui poggia la struttura del pontile, che è stata prevista completamente emersa ed al di sopra del livello del mare, oltre a n. 2 bricole per l'ormeggio delle navi realizzate



anch'esse con un palo infisso del diametro di circa 1 m cadauno. Si precisa inoltre che il progetto si riferisce ad una struttura già esistente, realizzata all'interno della diga foranea del porto di Augusta, quindi in area riparata e protetta da onde e correnti. Inoltre, ad intervento completato, le modalità operative di utilizzo dell'infrastruttura rimarranno pressoché invariate rispetto a quelle attuali;

- Il progetto ha previsto, per la fase di infissione dei pali, la preventiva infissione di una camicia metallica in modo che tutte le lavorazioni successive necessarie per la posa in opera dei pali in calcestruzzo avvengano all'interno della camicia, contenendo entro i confini della stessa ogni potenziale effetto;
- La presente VIA si riferisce ad una modifica minima (indicata in rosso in Fig. 1) di una struttura esistente (cerchiata in verde in Fig. 1), che dista in maniera notevole dalle ZPS "saline di Augusta", dalle quali risulta addirittura separata, almeno per la parte di ZPS ubicata al di fuori del porto, dall'isola di Augusta e dalla diga foranea.

Stante quanto sopra, appare evidente che il procedimento di VInCA non sia dovuto, non avendo il progetto di modifica presentato dalla scrivente alcuna incidenza, e tantomeno alcuna incidenza significativa, sulle ZPS "Saline di Augusta".

**Punto 10:** Per quanto concerne la richiesta di "valutare gli effetti sul trasporto dei sedimenti e sull'erosione costiera delle modifiche al flusso ondoso", occorre precisare che la struttura del pontile è composta da n. 14 pali infissi del diametro di 0,8 m su cui poggia la struttura del pontile, che è stata prevista completamente emersa ed al di sopra del livello del mare. Si precisa inoltre che il pontile si trova all'interno della diga foranea del porto di Augusta, ove il moto ondoso e le correnti residue sono del tutto irrilevanti. Ciò premesso, la letteratura tecnica riferisce che gli effetti dei pali infissi sul moto ondoso e sulle linee di corrente vengono a cessare ad una distanza compresa fra le 3 e le 5 volte il diametro del palo stesso (\*), quindi, in via prudenziale, è possibile affermare che ogni effetto perturbativo si esaurisce ad una distanza di 4 metri da ciascun palo, quindi ad una distanza più di **cento volte inferiore** alla distanza minima tra la nuova componente dell'opera e la zona SIC.

**Punto 11:** in considerazione della portata dell'opera e della tipicità della stessa non emergono criticità che possano richiedere accorgimenti particolari per la fase di dismissione, fase che dovrà comunque essere autorizzata in ottemperanza alla normativa vigente ed in accordo ad una progettazione specifica per tale fase.

*(\*) Equazioni di Navier-Stokes applicate ad un cilindro circolare investito da una corrente uniforme, nell'ipotesi di moto irrotazionale*



## 2 Osservazioni Ing. Domenico CIACHELLA - LEGAMBIENTE DI AUGUSTA Circolo C.I.P.A. trasmesso in data 03/07/2020

In merito si propongono le seguenti considerazioni:

**Punti 1 e 2:** dette osservazioni fanno riferimento ad un Piano di Risanamento ormai superato da oltre 25 anni, il cui contenuto è da ritenersi non più attuale in quanto superato sia da un punto di vista giuridico che fattuale.

Da un punto di vista fattuale, infatti, esso si basa su studi e rilevamenti dei parametri ambientali e degli inquinanti precedenti alla sua data di emissione, che quindi ormai non rappresentano più l'attuale stato di fatto. Detti dati sono inoltre basati, come si legge nello stesso D.P.R. 17/01/1995, su *“un quadro piuttosto disomogeneo e/o carente di informazioni e dati, particolarmente di quelli relativi agli inquinamenti, generalmente caratterizzati da scarsa continuità, e quindi da scarsa significatività statistica”* cfr. Allegato A – Par. 1.3].

Da un punto di vista giuridico, va rilevato quanto segue:

- Il DPR 17/01/1995 costituisce l'approvazione del *“Piano di Disinquinamento per il Risanamento del Territorio della Provincia di Siracusa – Sicilia Orientale”*, a seguito della dichiarazione di tale area quale *“area ad elevato rischio ambientale”* ai sensi e per gli effetti dell'art. 7, c. 1 della Legge 8 Luglio 1986, n. 349;
- Lo stesso DPR 17/01/1995 prevedeva, all'art. 6, comma 1, che *“al 30 novembre 1995, e successivamente ogni anno **per tutta la durata della dichiarazione di area a rischio**, il comitato di coordinamento dell'accordo di programma di cui all'art. 4 dovrà approvare un aggiornamento del piano che tenga conto di quanto verificatosi nel periodo intercorso”*;
- Il comma 2 dello stesso art. 7, Legge 8/7/86 n. 349 prevede che *“La dichiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale ha validità per un periodo massimo di cinque anni”*.
- L'art. 7 della Legge 8/7/86 n. 349 è stato abrogato dall'art. 74, c.1, del D.Lgs.112 del 31 Marzo 1998, che ha trasferito alle Regioni la competenza a decretare le *“aree ad elevato rischio di crisi ambientale”*;
- E' lo stesso art. 74 del D.Lgs.112/1998 che stabilisce che *“La dichiarazione [di area ad elevato rischio di crisi ambientale] ha validità per un periodo di cinque anni ed è rinnovabile una sola volta”*.
- Sempre l'art. 74 del D.Lgs.112/1998 stabilisce che *“Le disposizioni contenute nei commi da 1 a 4 si applicano anche nelle aree dichiarate ad elevato rischio di crisi ambientale al momento dell'entrata in vigore del presente decreto legislativo”* e che *“resta salva l'efficacia dei provvedimenti adottati in base all'articolo 7 della legge 8 luglio 1986, n. 349, fino all'emanazione della disciplina regionale e all'adozione dei relativi strumenti di pianificazione”*.
- Con decreto dell'Assessore per il territorio e l'ambiente n. 189/GAB. dell'11 luglio 2005 pubblicato sulla GURS n. 34 del 12 Agosto 2005, la Regione Siciliana dichiara *“area ad elevato rischio di crisi ambientale”* l'area costituita dai territori dei comuni di Augusta, Florida, Melilli, Priolo Gargallo, Siracusa e Solarino.

Ciò premesso, ai sensi e per gli effetti del comma 2 dello stesso art. 7, Legge 8/7/86 n. 349, la dichiarazione di area a rischio, effettuata con Delibera del Consiglio dei Ministri adottata in data 30 novembre 1990, ha cessato di produrre i suoi effetti in data 30 novembre 1995, con relativa decadenza del Piano di Risanamento e dei suoi successivi aggiornamenti ex art.6 del DPR 17/1/1995.



Né a diverse conclusioni può giungersi sulla base della dichiarazione di *area ad elevato rischio di crisi ambientale* promulgata dalla Regione Siciliana con decreto dell'Assessore per il territorio e l'ambiente n. 189/GAB. dell'11 luglio 2005 pubblicato sulla GURS n. 34 del 12 Agosto 2005. Tale dichiarazione, infatti, *“ha validità per un periodo di cinque anni ed è rinnovabile una sola volta”* secondo quanto previsto dalle disposizioni contenute nel comma 3 dell'art. 74 del D.Lgs.112/1998.

Ad ogni modo, è fin troppo evidente che non si può pretendere di comprimere la libertà d'impresa, impedendo la realizzazione di interventi di efficientamento dell'organizzazione imprenditoriale con ricadute positive anche sulla sicurezza e sull'ambiente, sulla base di piani di risanamento mai attuati e ai quali si vorrebbe riconnettere durata indeterminata, in assenza di previsioni di legge che lo prevedano.

**Punto 3:** si veda risposta al punto n. 4 delle osservazioni presentate dal Libero Consorzio Comunale di Siracusa.

**Punto 4:** lo strumento urbanistico ad oggi vigente presso il Porto di Augusta è il PRP allegato dalla scrivente al progetto presentato. Non si entra nel merito sulla vetustà dello stesso né sulle revisioni che sono attualmente in corso di elaborazione. Si ritiene assolutamente infondata e pretestuosa la richiesta di interrompere l'iter di valutazione del progetto in corso in attesa di un'eventuale revisione del PRP, la cui eventuale adozione non è ipotizzabile con tempi né certi né brevi.

Si segnala, ad ogni buon conto, come il progetto presentato dalla scrivente sia in linea con i principi del DPSS elaborato per condivisione dall'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale. In particolare è in linea con le *Strategie Integrate di Sistema (per colmare il gap fra lo stato attuale ed il modello a tendere)*, obiettivo Specifico n. 2, nel quale si prevede di *“aumentare le capacità di movimentazione e trasporto (superfici piazzali, **lunghezze accosti, pescaggi, cerchi di evoluzione e imboccature**)”*, andando a risolvere le criticità dalla stessa individuate, quali la *“vetustà e carenze delle dotazioni infrastrutturali”* e *“contrastare la marginalizzazione logistica [omissis] al fine di [omissis] ridurre i costi di trasporto”*. (rif. DPSS – Versione 2.0 del 28/02/2020, ppgg. 77 e 86)

**Punto 5:** premesso che la valutazione del procedimento in oggetto non rientra fra le competenze specifiche dell'AdSP, si specifica che la stessa, in qualità di Ente entro la cui competenza territoriale ricada il progetto, è stato adeguatamente coinvolta, sia in fase preliminare (nota prot. OP9500/ac del 11/03/2019), sia nella fase attuale (nota prot. AUG 109 del 29/10/2019), al fine del rilascio delle autorizzazioni di competenza.

**Punto 6:** le motivazioni per l'intervento di efficientamento e riqualificazione sono espresse all'interno della documentazione redatta e consegnata. Il paventato *“aumento dello stoccaggio a terra con ulteriori serbatoi”* non è previsto dal progetto oggetto della presente valutazione, né da altro progetto presentato dalla Scrivente. Resta ovviamente inteso che ogni eventuale ulteriore e differente modifica alle infrastrutture del deposito non ricompresa nel presente progetto verrà di volta in volta gestita in conformità a quanto prevista dalla normativa vigente per il caso specifico.

Ad ogni buon conto, si precisa che non rientra fra gli attuali progetti della scrivente l'aumento della capacità di stoccaggio a terra, ma che piuttosto il presente progetto si inserisce in un più articolato piano di investimenti che dal 2017 ad oggi ha interessato il deposito di Augusta, con interventi migliorativi a favore dell'ambiente e della sicurezza dei lavoratori e della popolazione.



**Punto 7:** Pur non comprendendo come l'asserita interferenza operativa con costruendo opere militari ricada fra le tematiche oggetto di Valutazione Integrata Ambientale, si informa che la Marina Militare è stata informata del presente progetto, ed ha espresso la propria posizione con nota prot. M\_D MSICIL0007885 del 24/04/2020, riservandosi di esprimere il proprio parere definitivo in sede di Conferenza dei Servizi, convocata dalla competente AdSP.

**Punto 8:** in considerazione delle modifiche apportate alla struttura esistente del pontile, consistenti nell'infissione di n. 14 pali del diametro di 0,8 m ad una distanza di oltre 350 metri dal citato Rivellino e con realizzazione delle strutture portanti integralmente al di sopra del livello del mare, si ritiene evidente che tali modifiche non abbiano alcun impatto sul ricambio delle acque.

**Punto 9:** si veda risposta al punto n. 10 delle osservazioni presentate dal Libero Consorzio Comunale di Siracusa

**Punto 10:** le modifiche rispetto alla situazione attuale non sono tali da modificare tale tipologia di rischio, le cui competenze ricadono comunque negli ambiti della Capitaneria di Porto che deve normare, come già norma, con proprie ordinanze specifiche le prescrizioni vigenti per la navigazione all'interno del porto e durante le manovre di ormeggio e disormeggio ai singoli pontili.

**Punto 11:** si allega alla presente la cartografia regionale aggiornata alla data odierna (ALLEGATO 1). Si specifica come non vi siano differenze significative al fine di evidenziare eventuali interferenze dell'opera e dei lavori rispetto alle aree ZSC con la planimetria già allegata dalla scrivente.

**Punto 12:** si veda risposta ai punti n. 8 e 9 delle osservazioni presentate dal Libero Consorzio Comunale di Siracusa.

**Punto 13-14-15:** queste osservazioni sono non pertinenti rispetto agli interventi oggetto di VIA. L'intervento progettato non modifica in alcun modo gli aspetti citati a tali punti, che già oggi sono presenti e che rimangono pressoché immutati, se non migliorati.

Relativamente al punto 13, si specifica che tutte le operazioni di carico/scarico navi in testata al pontile vengono eseguite utilizzando esclusivamente manichette flessibile specifiche ed idonee, sottoposte a collaudo periodico annuale da parte della commissione ex art. 49 Reg. Cod. Nav.. Inoltre, in ottemperanza alle vigenti ordinanze emesse dalla locale Capitaneria di Porto, dette operazioni vengono eseguite perimetrando con idonee panne galleggianti l'area di collegamento delle manichette flessibili ed, in ultimo, la scrivente è titolare di un contratto di pronto intervento ambientale con primaria ditta concessionaria del servizio presso il porto di Augusta, che garantisce l'intervento H24, ogni giorno dell'anno.

Relativamente al punto 14, si specifica che, in virtù della modifica progettata, il punto di emissione del fumaiolo delle navi ormeggiate durante le operazioni di carico/scarico verrà remotizzato di circa 25 metri rispetto alla posizione attuale. Stante la maggiore dimensione media delle navi che potranno essere scaricate, ed i conseguenti maggiori ratei di pompaggio delle stesse, è evidente come i tempi di permanenza al pontile, a parità di quantitativo movimentato, verranno ridotti, con conseguente riduzione della permanenza della nave all'ormeggio. Ad ogni buon conto, si ritiene che tale emissione, riconducibile al traffico portuale e non certo all'impianto della scrivente, possa essere considerata come trascurabile, sia in termini di persistenza durante l'anno sia in termini di entità, soprattutto se comparata con il ben più prossimo e ben più intenso traffico veicolare dovuto ad una delle arterie più trafficate della città di Augusta.



Relativamente al punto 15, si specifica come questi non siano in alcun modo dovuti, essendo movimentati solo ed esclusivamente Gasoli ed Oli Combustibili e non prodotti ad elevata volatilità.

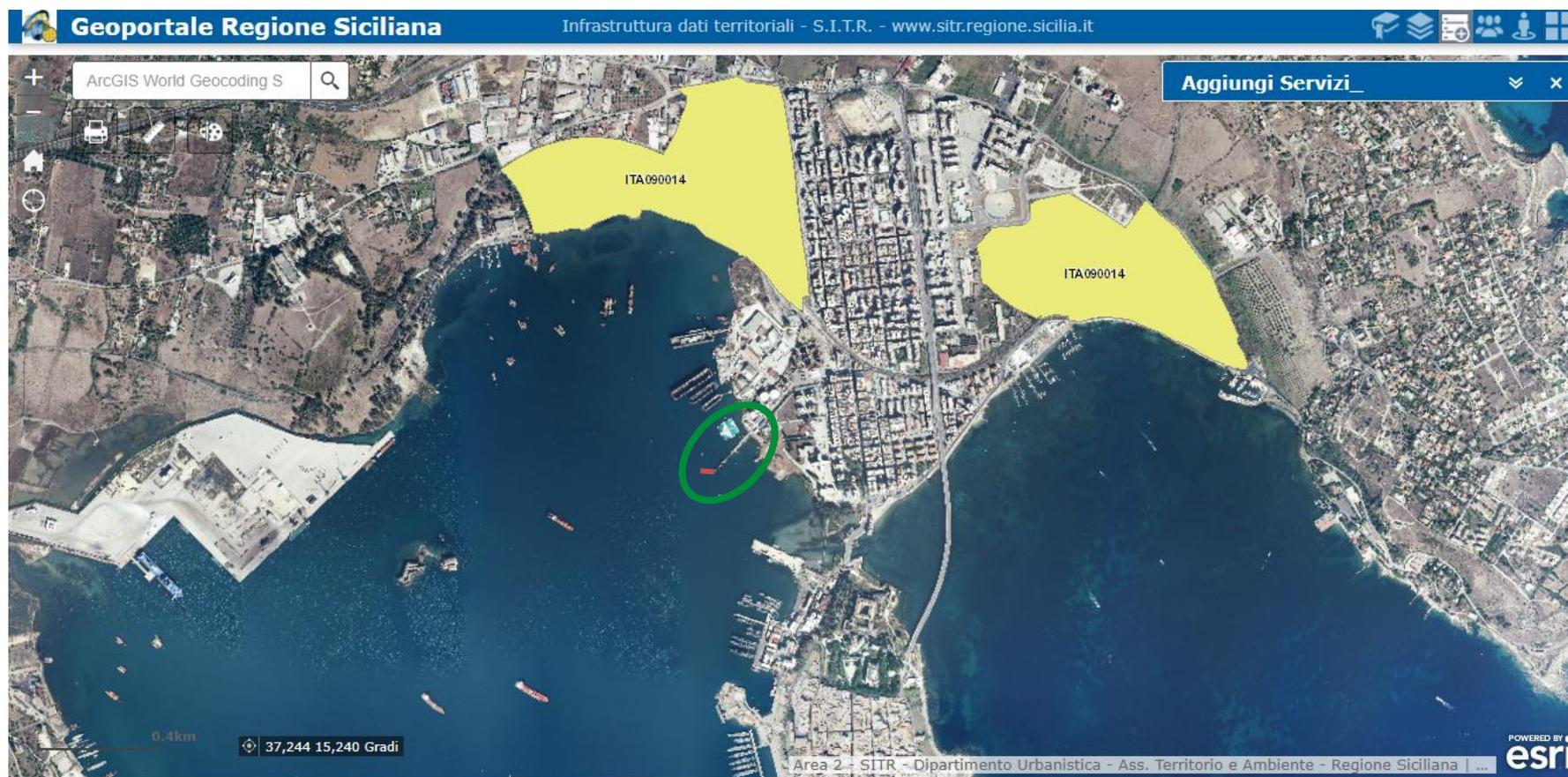
**Punto 16:** si fa presente come il riferimento normativo citato per l'asserita presunta applicabilità del regime autorizzativo "AIA" invece del regime di "AUA" – autorizzazione di cui la scrivente è regolarmente in possesso – sia inappropriato. E' infatti l'allegato VIII alla parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. che norma le attività sottoposte al regime di AIA, e non il citato Allegato II (il cui item n. 8 risulta inoltre essere stato nel frattempo modificato come segue dall'art. 50, comma 1, lettera q) del D.L. n. 76 del 16 Luglio 2020: "8) *Stoccaggio: di petrolio, prodotti chimici, prodotti petroliferi e prodotti petrolchimici con capacità complessiva superiore a 200.000 tonnellate*").

**Punto 17:** non si comprende quale sia l' "opzione zero" di cui si asserisce sia necessario effettuare la valutazione.

**Maxcom Petroli S.p.A.**  
**IL GESTORE**  
**Dot. Orazio Piccinini**



FIG. 1: estensione ZPS ITA090014 “Saline di Augusta” come dedotte da “Geoportale della Regione Siciliana” estrapolazione effettuata in data 30/07/2020.





ALLEGATO 1 – Estratto con estensione SIC ZPS ITA090014 Saline di Augusta da Geoportale Regione Sicilia in data odierna.



PROCEDURA DI VIA (CODICE N. 5138): CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE IN FASE DI CONSULTAZIONE PUBBLICA

# MAXCOM PETROLI S.P.A.

Via Flavè n. 49  
00142 ROMA



COMMITTENTE  
client

## MAXCOM PETROLI S.P.A.

OGGETTO  
object

**PROGETTO DEFINITIVO RELATIVO ALL'INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE E E RIEFFICIENTAMENTO DEL PONTILE MAXCOM UBICATO PRESSO IL DEPOSITO DI CARBURANTI DI AUGUSTA**

TITOLO  
title

**009 Elaborati aggiuntivi per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto ambientale 009.c Foto - Simulazioni e Renderig**

General contractor		CONTRATTO contract	SOSTITUISCE IL replaces	SOSTITUITO DAL replaced by	DATA date	
		RESPONSABILE PROGETTO ING. VITTORIO ADDIS Sax. A. Settori: a) civile e ambientale b) industriale c) dell'informazione		PROGETTISTI ING. VITTORIO ADDIS ING. LUCA REDAELLI	LUGLIO 2020  COLLABORTORI ARCH. ANGELA ZAGARELLA	
N.	DATA	DESCRIZIONE	SEGUITO	CONTROLLATO	APPROVATO	
0	LUGLIO-2019	EMISSIONE	-	-	-	
1	LUGLIO-2020	EMISSIONE	ZAGARELLA	REDAELLI	ADDIS	
Dimensioni		Scala	Commessa numero	Fase Cat.	Opera Progressivo	Foglio
			MC 1	D EP	MS 009	C



**SpazioTecnico**

Esperienza e Futuro

Elaborati aggiuntivi per la relazione paesaggistica

Foto e Simulazioni Render



## Sommario

<b>1</b>	<b>PREMESSE</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA</b> .....	<b>5</b>
2.1.	ZONA DI ATTRACCO DI TESTA PONTILE (FOTO 1).....	6
2.2.	ZONA DI ATTRACCO DI TESTA PONTILE (FOTO 2).....	7
2.3.	ZONA DI ATTRACCO DI TESTA PONTILE (FOTO 3).....	8
2.4.	ZONA DI ATTRACCO DI TESTA PONTILE (FOTO 4).....	9
2.6.	PRIMA PASSERELLA PONTILE (FOTO 1).....	10
2.7.	SECONDA PASSERELLA PONTILE (FOTO 1).....	11
2.8.	PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 1).....	12
2.9.	PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 2).....	13
2.10.	PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 3).....	14
2.11.	PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 4).....	15
2.12.	PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 5).....	16
2.13.	PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 6).....	17
2.14.	PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 7).....	18
2.15.	PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 8).....	19
2.16.	PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 9).....	20
2.17.	PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 1).....	21
2.18.	PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 2).....	22
2.19.	PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 3).....	23
2.20.	PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 4).....	24
2.21.	PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 5).....	25
2.22.	PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 6).....	26
2.23.	PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 7).....	27
2.24.	PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 8).....	28
<b>3</b>	<b>SIMULAZIONI E RENDER DEL PROGETTO</b> .....	<b>29</b>
3.1.	SIMULAZIONE PASSERELLA TERRA PRIMA PIAZZOLA.....	30
3.2.	SIMULAZIONE PRIMA PIAZZOLA.....	31
3.3.	SIMULAZIONE PASSERELLA DI ACCOSTO ALLA PIAZZOLA DI TESTA.....	32
3.4.	SIMULAZIONE DELL'INTERO INTERVENTO.....	33
3.5.	VISUALE COMPARATA STATO ATTUALE E DI PROGETTO VISTA LATERALE.....	34



<b>3.5.1.</b>	<b>Visuale stato Attuale vista laterale.....</b>	<b>35</b>
<b>3.5.2.</b>	<b>Visuale di progetto vista laterale.....</b>	<b>36</b>
<b>3.6.</b>	<b>VISUALE COMPARATA STATO ATTUALE E DI PROGETTO VISTA FRONTALE.....</b>	<b>37</b>
<b>3.6.1.</b>	<b>Visuale stato Attuale vista frontale .....</b>	<b>38</b>
<b>3.6.2.</b>	<b>Visuale di progetto vista frontale.....</b>	<b>39</b>



## 1        **PREMESSE**

---

La presente documentazione è un elaborato a compendio della Valutazione di impatto ambientale redatta ai sensi del D.Lgs 152/2006 Allegato II alla Parte Seconda 25 n. 12 "**Terminali per il carico e lo scarico degli idrocarburi e sostanze pericolose**" relativa all'intervento di riqualificazione e di efficientamento dell'esistente pontile della Società Maxcom Petroli ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR).

Si compone di due parti la prima (capitolo 2) riguarda le foto dello stato di fatto mentre la seconda ( capitolo 3) i render in simulazione del pontile per come verrà eseguito.

L'obbiettivo del documento è di individuare fotograficamente lo stato del pontile prima dell'intervento in modo da dare una immediata percezione dello stato dei luoghi offrendo nello stesso tempo una simulazione di come verranno realizzate le opere.

Questo elaborato si inserisce nella documentazione preparata per il progetto definitivo dell'opera e ne è parte integrante.



**SpazioTecnico**

Esperienza e Futuro

## 2 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

---



**2.1. ZONA DI ATTRACCO DI TESTA PONTILE (FOTO 1)**



**2.2. ZONA DI ATTRACCO DI TESTA PONTILE (FOTO 2)**



**2.3. ZONA DI ATTRACCO DI TESTA PONTILE (FOTO 3)**



**2.4. ZONA DI ATTRACCO DI TESTA PONTILE (FOTO 4)**



2.5.



**2.6. PRIMA PASSERELLA PONTILE (FOTO 1)**



**2.7. SECONDA PASSERELLA PONTILE (FOTO 1)**



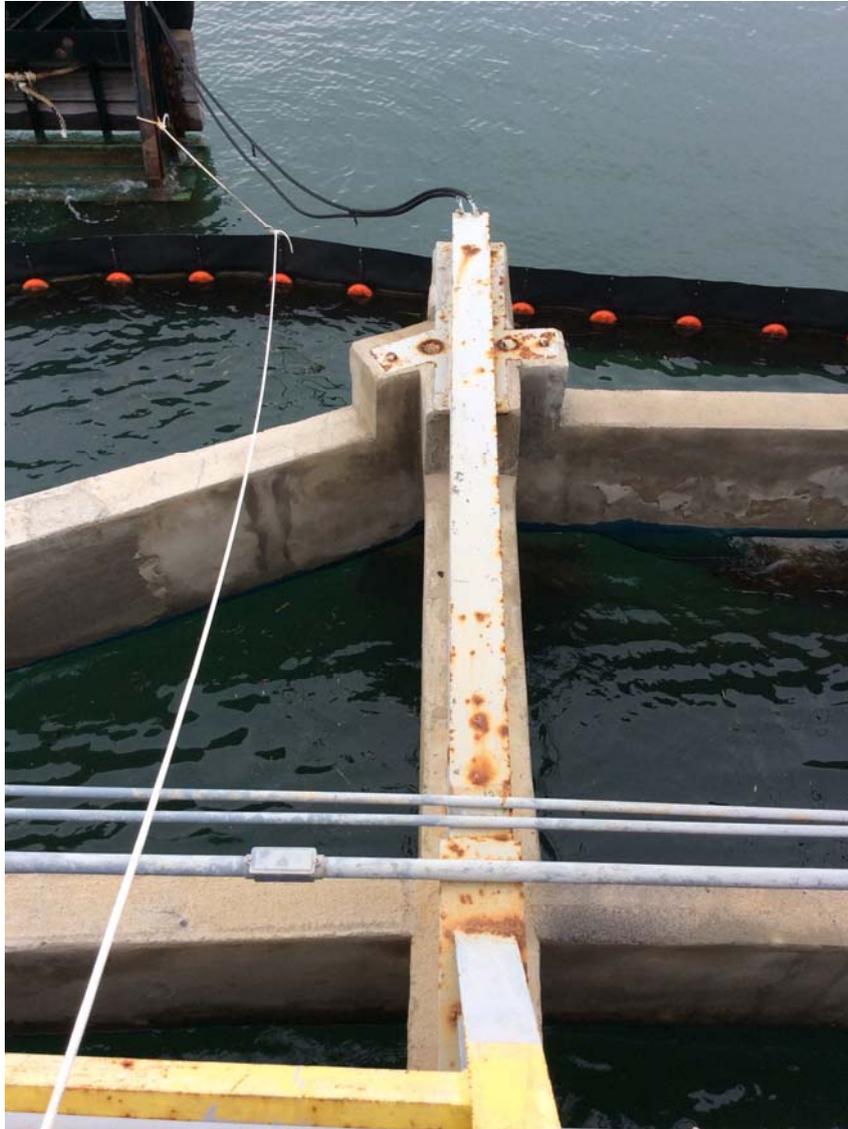
**2.8. PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 1)**



**2.9. PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 2)**



**2.10. PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 3)**



2.11. **PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 4)**



2.12. **PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 5)**



2.13. **PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 6)**



2.14. PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 7)



2.15. PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 8)



2.16. PIAZZOLA CENTRALE PONTILE (FOTO 9)



2.17. PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 1)



2.18. PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 2)



2.19.

PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 3)

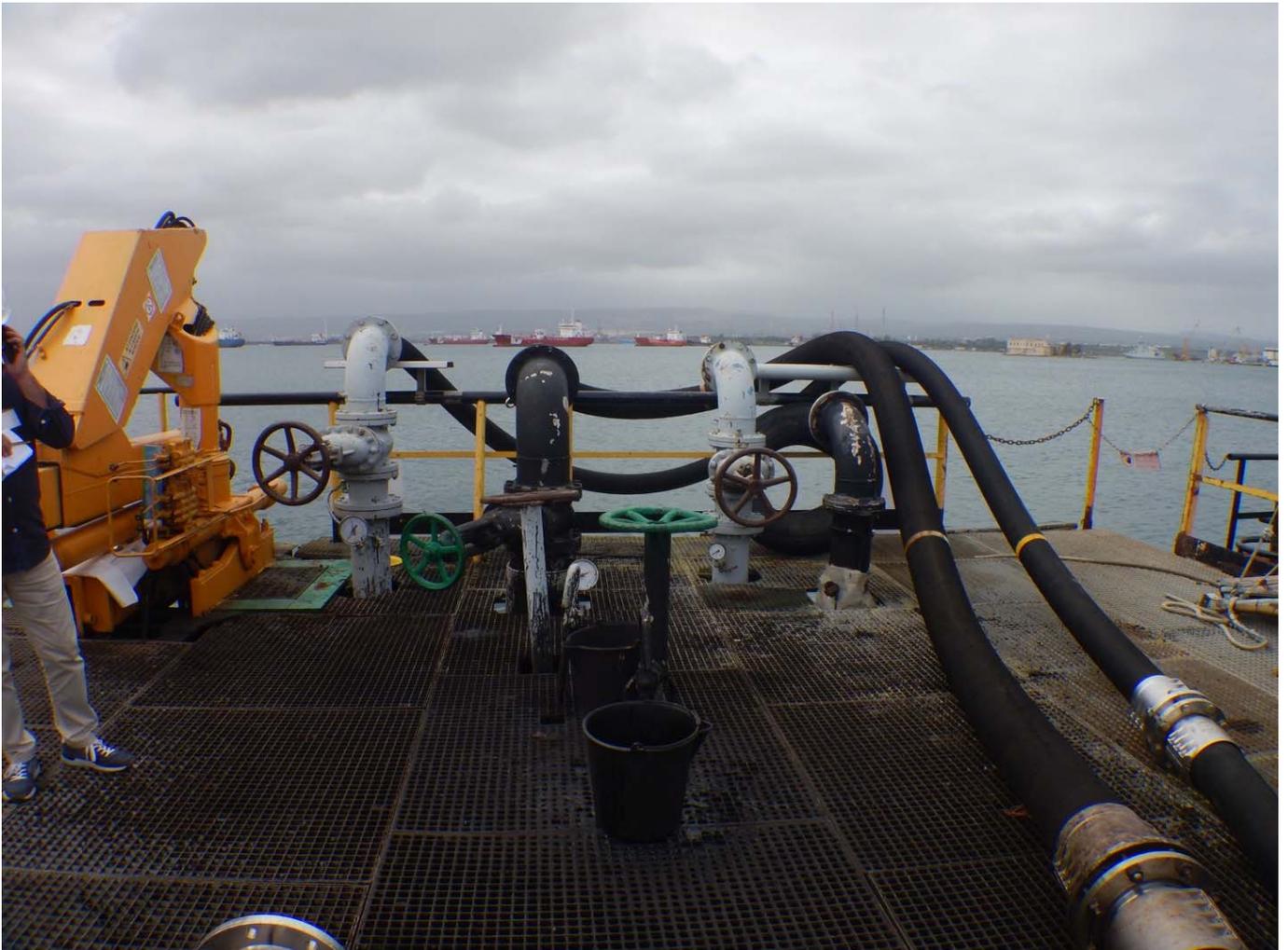


2.20.

PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 4)



2.21. PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 5)



2.22. PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 6)



2.23.

**PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 7)**



**SpazioTecnico**

Esperienza e Futuro



2.24.

PIAZZOLA DI TESTA PONTILE (FOTO 8)

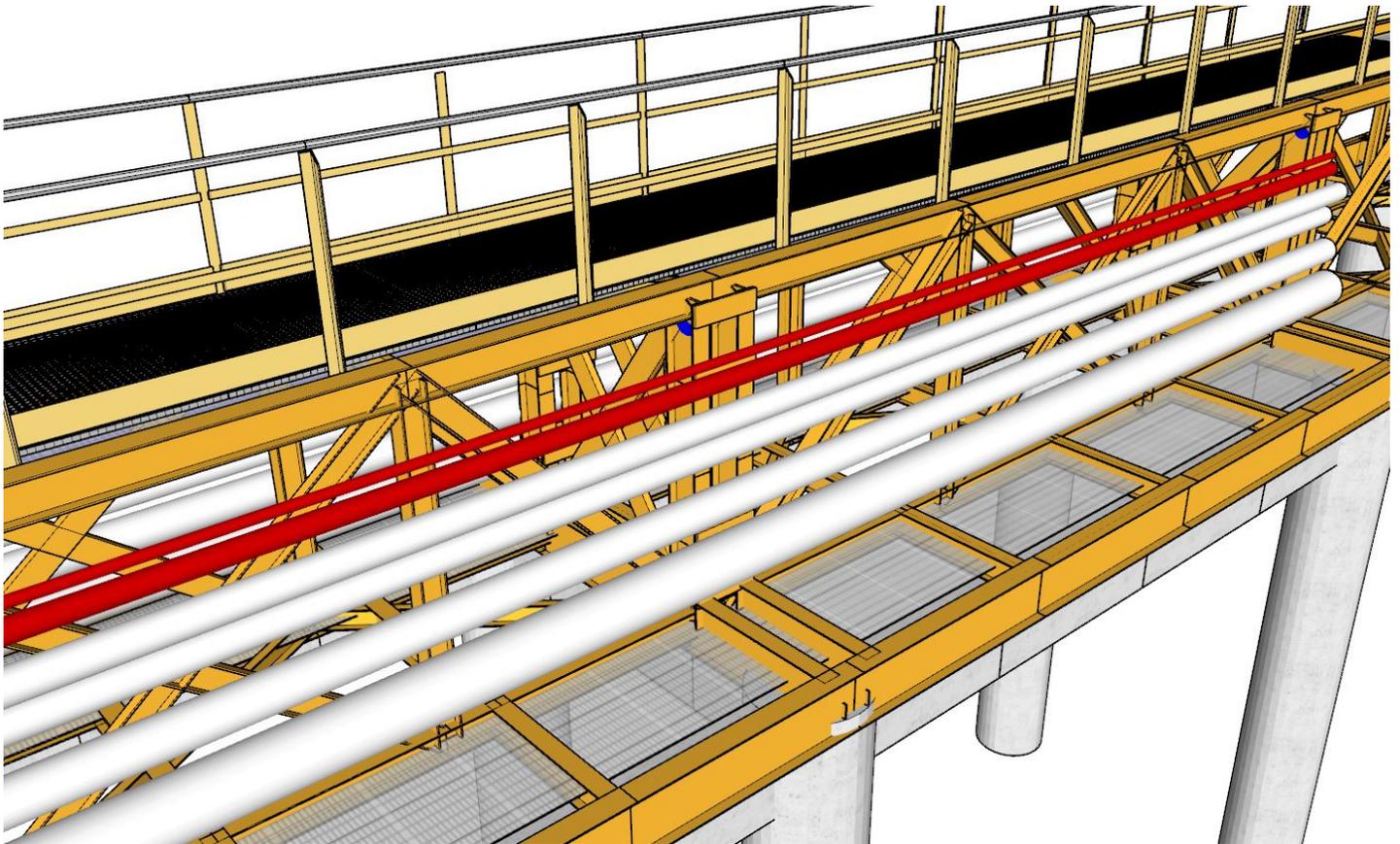


**SpazioTecnico**

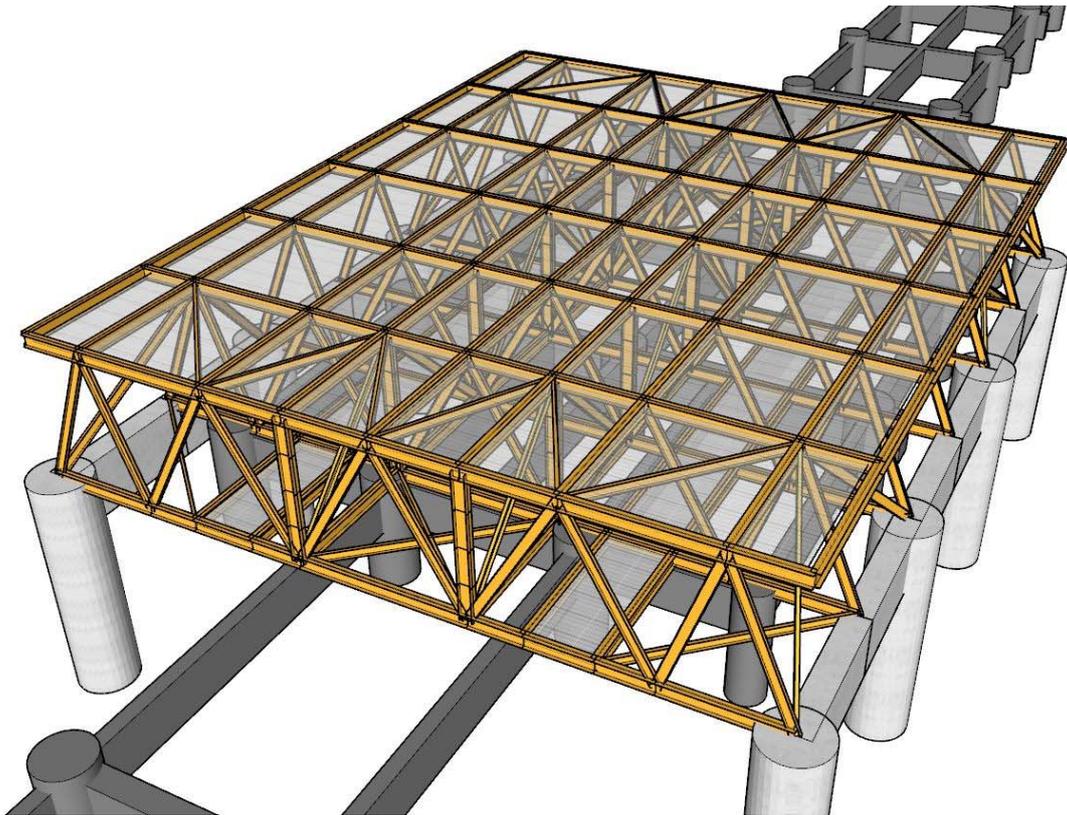
Esperienza e Futuro

### 3 SIMULAZIONI E RENDER DEL PROGETTO

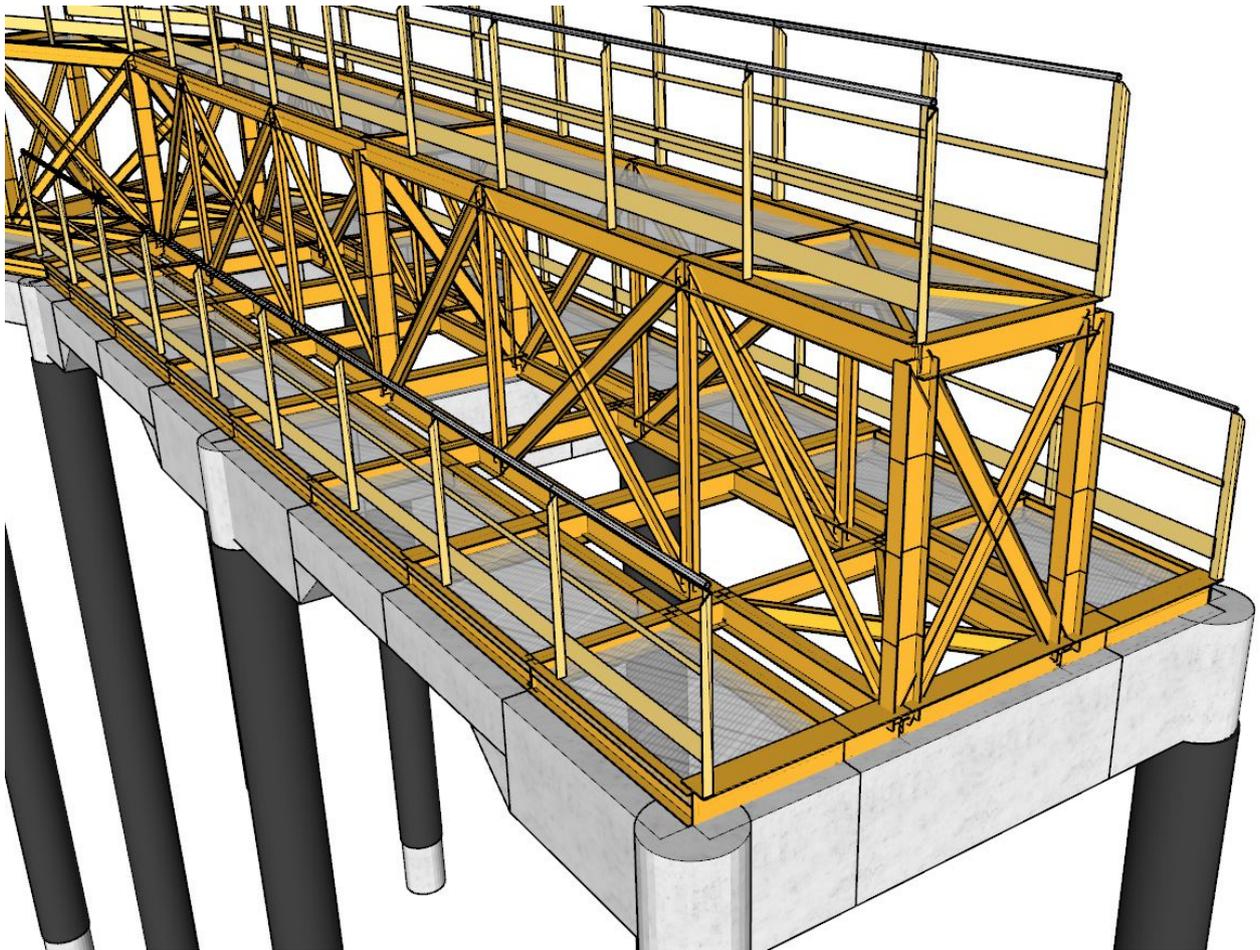
---



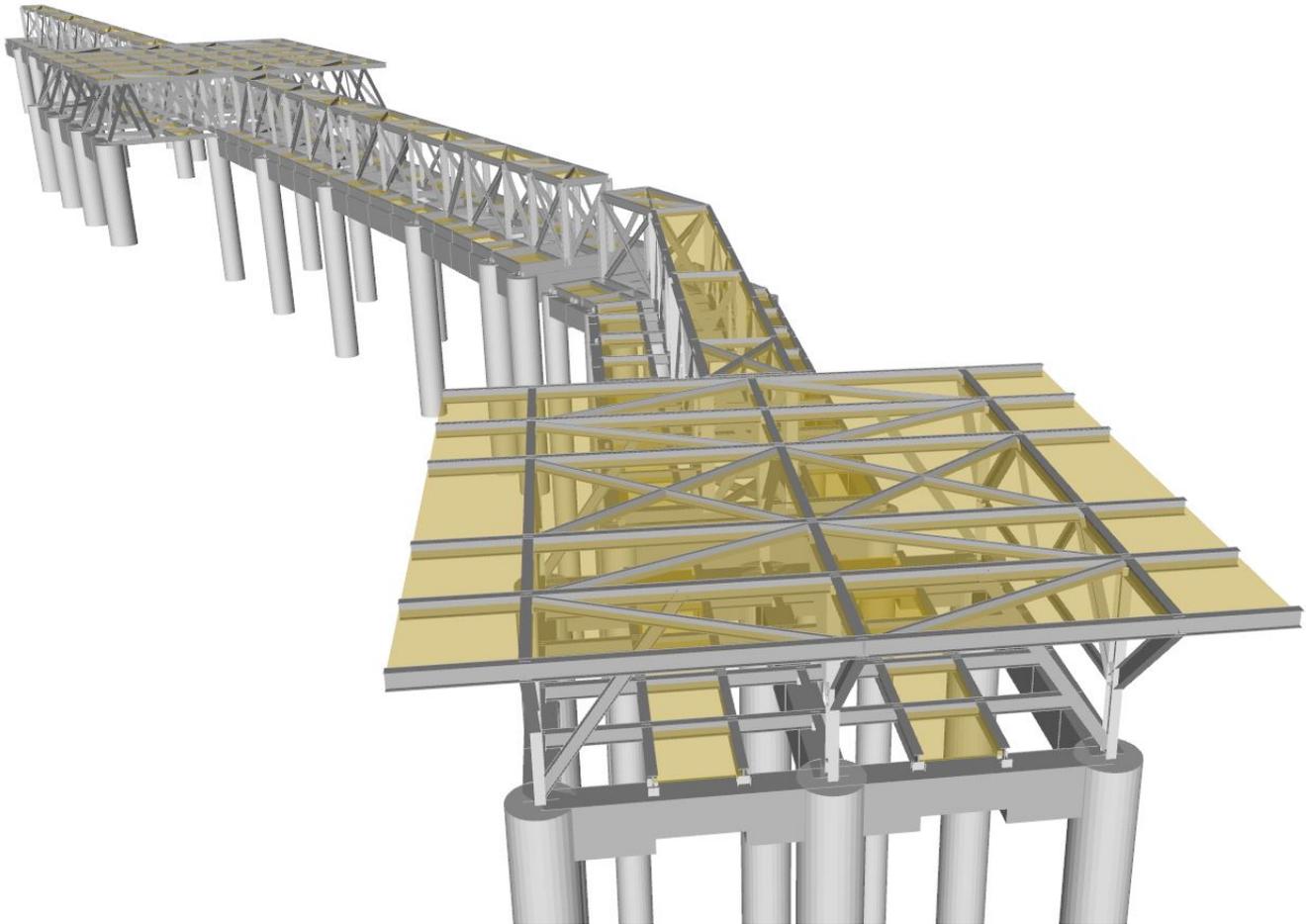
**3.1. SIMULAZIONE PASSERELLA TERRA PRIMA PIAZZOLA**



### **3.2. SIMULAZIONE PRIMA PIAZZOLA**



**3.3. SIMULAZIONE PASSERELLA DI ACCOSTO ALLA PIAZZOLA DI  
TESTA**



### **3.4.SIMULAZIONE DELL'INTERO INTERVENTO**



**SpazioTecnico**

Esperienza e Futuro

**3.5.VISUALE COMPARATA STATO ATTUALE E DI PROGETTO VISTA  
LATERALE**



**SpazioTecnico**

Esperienza e Futuro



**3.5.1. Visuale stato Attuale vista laterale**



**3.5.2. Visuale di progetto vista laterale**

### **3.6.VISUALE COMPARATA STATO ATTUALE E DI PROGETTO VISTA FRONTALE**



**3.6.1. Visuale stato Attuale vista frontale**



**3.6.2. Visuale di progetto vista frontale**