



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

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

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS
U.prot CTVA - 2009 - 0004106 del 04/11/2009

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - ex Direzione Salvaguardia Ambientale
E.prot exDSA - 2009 - 0029636 del 06/11/2009

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

Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a. Dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.
Ref. Motondo:

**OGGETTO: Verifica di assoggettabilità alla VIA - Realizzazione di un
deposito fiscale per lo stoccaggio e distribuzione di
gasolio e biodiesel con condotta di adduzione nel porto di
Pozzallo. Trasmissione parere n. 376 del 30 ottobre 2009.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 30 ottobre 2009.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE
(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.



Ufficio Mittente: MATT-CTVA-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-00
CTVA-US-04_2009-0144.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 06572223062 - fax 0657223082 - e-mail: cvia@minambiente.it

ritiene che sia di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la valutazione degli effetti ambientali delle opere in esso previste, ...";
- con nota prot. n. 7499 del 20/03/2009 la Capitaneria di Porto di Pozzallo ha informato il Proponente che il "Servizio 2, ha stabilito che la realizzazione del progetto in oggetto dovrà essere sottoposto alla verifica di assoggettabilità ai sensi dell'articolo 20 del Decreto Legislativo n. 4 del 16/01/2008 di competenza statale"

CONSIDERATO che in data 17/06/2009 la Società Blanco Petroli s.r.l. ha richiesto al MATTM l'avvio della procedura di verifica di Assoggettabilità a VIA per il progetto di realizzazione di un deposito fiscale per lo stoccaggio e la distribuzione di gasolio e biodiesel ubicato nel Comune di Pozzallo (RG) appartenente

- ai "progetti di competenza statale" di cui all'All. II del D.Lgs 4/08, punto 12, prima linea "Interventi per la difesa del mare - terminali per il carico e lo scarico di idrocarburi e sostanze pericolose"
- alla categoria indicata all'art.20, comma 1, lettera A) del D.Lgs 4/08 relativa ai progetti "elencati nell'allegato II che servono esclusivamente o essenzialmente per lo sviluppo ed il collaudo di nuovi metodi o prodotti e non sono utilizzati per più di due anni";

PRESO ATTO CHE

- con nota prot. n. DSA-2008-17006 del 06/07/2009 acquisita con prot.n.CTVA-2009-2829 in data 21/07/2009 la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale la documentazione progettuale e amministrativa necessaria per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale per il progetto di realizzazione di un deposito fiscale per lo stoccaggio e la distribuzione di gasolio e biodiesel ubicato nel Comune di Pozzallo (RG);
- la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito della documentazione per la pubblica consultazione, è avvenuta nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 72 del 25/06/2009;
- con la nota prot.n.CTVA-2009-2924 del 24/07/2008 l'istruttoria è stata assegnata ad un Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha assegnato;

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni da parte di terzi interessati espresse ai sensi del comma 3 dell'art.20 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal D.Lgs. n.4/2008;

CONSIDERATO CHE,

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

LOCALIZZAZIONE:

L'area interessata alla realizzazione del progetto in esame ricade nel territorio comunale di Pozzallo che dista 31 chilometri dalla città di Ragusa. Il suo territorio confina con quello di Modica e di Ispica e a sud il comune si affaccia sul Mar Mediterraneo. Con una superficie di 14,94 km² ed una popolazione di circa 19.000 abitanti è l'unico Comune marittimo della Provincia di Ragusa ha un territorio molto limitato che si riconduce per lo più al centro abitato. Pianeggiante lungo tutta la fascia costiera, presenta verso l'interno dislivelli morbidi in direzione delle colline di Modica. Gran parte del territorio è occupato dall'insediamento urbano, in direzione Ispica e Santa Maria del Focallo sono numerosi i terreni coltivati a vigneti ed uliveti.

OGGETTO DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'

Proposta di realizzazione di un deposito doganale e fiscale nell'area retroportuale di Pozzallo collegato con condotte di adduzione alla banchina portuale ove è possibile far attraccare delle

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

bettoline ed approvvigionare le quantità di prodotto necessarie al deposito con maggiore sicurezza e rispetto ambientale.

STABILIMENTO
DELLA
SAV S.p.A.

MOTIVAZIONI DELL'INTERVENTO:

In ottemperanza alle recenti disposizioni della normativa riguardante l'immissione in consumo di energie rinnovabili, quali il biodiesel, il Proponente, in ragione dei propri volumi di prodotto movimentati, ha l'obbligo d'immissione nel mercato, per il corrente anno solare, di circa 2.000 t di prodotto che diverranno circa 7.000 t entro il 2010.

La società ha pertanto esigenza di conferire presso i propri depositi di carburante i suddetti quantitativi che in assenza di sistemi alternativi comporta l'impiego di autocisterne, la cui capacità volumetrica massima pari a 33 m³ di prodotto rende l'idea del grande numero di autobotti necessarie all'approvvigionamento limite previsto dalla disciplina normativa.

Inoltre, l'attuale impianto infrastrutturale del territorio provinciale ed extraprovinciale offre un percorso stradale caratterizzato da una sede viaria inadatta e del tutto insufficiente a garantire adeguati standard di sicurezza per gli utenti automobilisti e per il traffico merci in generale.

Pertanto l'attuazione del proposto progetto comporta una serie di vantaggi ambientali consistenti nella riduzione del traffico veicolare e nella conseguente riduzione di emissioni di inquinanti atmosferici connessi alla fase di attacco e distacco della manichetta di carico, la più critica del processo, che nel caso di nave cisterna avverrebbe una sola volta, a fronte delle innumerevoli volte occorrenti per lo scarico ed il carico di autocisterne.

Inoltre non essendo presenti produttori regionali, l'acquisto del sopraccitato prodotto, per il raggiungimento dei quantitativi minimi di legge, dovrebbe avvenire da impianti extraregionali e quindi l'approvvigionamento del prodotto per mezzo di trasporto con autocisterne dal centro Nord Italia renderebbe antieconomica l'attività, provocherebbe la perdita del mercato di riferimento ed esporrebbe la società alle alte sanzioni imposte dallo Stato.

Infine nell'ambito del Porto di Pozzallo il punto di ormeggio delle bettoline così come ideato, rappresenta l'unico punto di attracco di nave cisterna e pertanto non si creerebbe nessuna interferenza con altre iniziative.

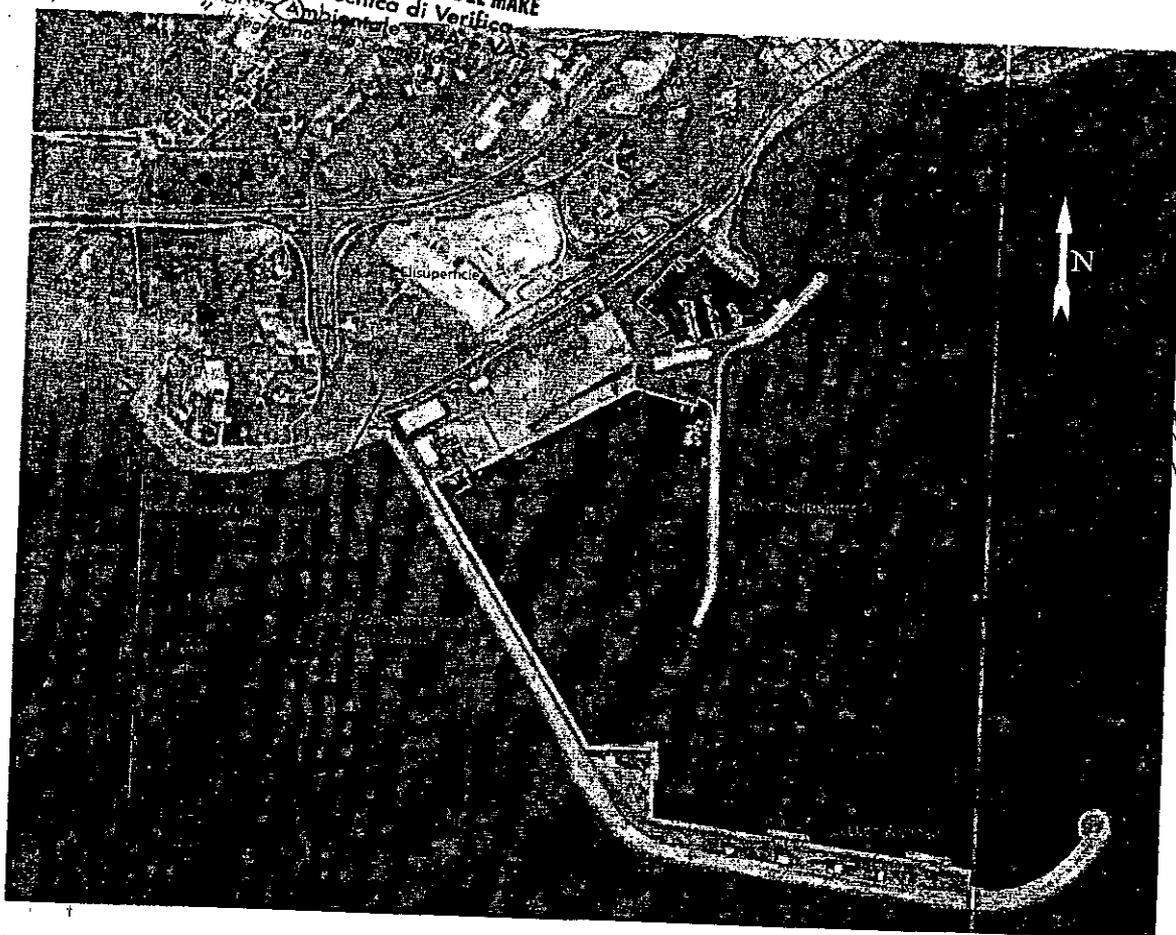
LOCALIZZAZIONE DELL' INTERVENTO

L'area individuata per l'impianto del deposito doganale, in argomento, ricade all'interno del Comune di Pozzallo in area regolamentata dal Piano Regolatore Consortile del Consorzio ASI di Ragusa che destina tale area ad insediamenti a servizio delle attività portuali.

Precisamente la citata area ricade nella proprietà del Demanio Marittimo ed interessa due particelle n. 405 e n. 264 del foglio 12 per una superficie complessiva di m² 14.329 nel retroporto e la particella n. 406 del foglio 12 per la posa dei collettori interrati all'interno dell'area portuale per una superficie di m² 542.

Le aree di localizzazione dell'impianto sono caratterizzate da terreno incolto, in particolare le aree interessate non ricadono all'interno di zone umide, zone montuose o forestali, non fanno parte di riserve o parchi naturali, di zone classificate o protette dalla legislazione degli Stati membri, di zone protette speciali designate dagli Stati membri in base alle direttive 79/409CEE e 92/43/CEE. Inoltre le aree in esame non ricadono in zone nelle quali sono stati superati gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria, non si è in presenza di aree con forte densità demografica, né di particolare importanza storica, culturale o archeologica, ed il territorio interessato dall'intervento non presenta produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 18/05/01 n. 228).

Nella foto satellitare seguente è inquadrato il porto con evidenziata l'area oggetto dell'intervento. Di seguito è effettuata una descrizione morfologica, tecnica ed amministrativa-gestionale del porto.



Il porto è costituito da una piccola darsena adibita al diporto ed alla pesca posta nella zona N-E e da un ampio porto commerciale. Il porto commerciale di Pozzallo è riservato a navi passeggeri e mercantili, la sua attività si manifesta come altamente strategica, infatti, il volume di merci e passeggeri continua ad aumentare come testimoniano i dati della tabella seguente:

Anno	2006	2007	2008
Merci [t]	1.266.852	1.514.755	1.521.095
Passeggeri	107.000	---	166.406

Il porto è protetto da una diga foranea a due bracci e da un molo di sottoflutto.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto prevede un'area di 14.329 m² ubicata nel retro porto destinata allo stoccaggio di gasolio e biodiesel, ed ulteriori 542 m² di area portuale destinata alla condotta di adduzione oltre che alla piazzola di carico e scarico con annesso box di manovra.

Area di stoccaggio

[Handwritten signatures and notes in the bottom section of the page]

[Handwritten notes on the right margin, including a large signature]

DIREZIONE REGIONALE
DELLA TUTELA
Dell'ambiente
Commissario
Dott. ...

Nell'area retroporto verranno ubicati n° 4 serbatoi circolari a tetto fisso, aventi diametro di m 30 per una altezza di m 10,00; lo stoccaggio complessivo sarà di m³ 21.000 di Gasolio riferito alla densità convenzionale, e di m³ 7.000 di Biodiesel.

I serbatoi saranno allocati all'interno di un bacino di contenimento realizzato in ca. impermeabilizzato e interamente incassato rispetto alla quota di sistemazione del terreno, provvisto di sistema di drenaggio verso un pozzetto interno e a tenuta per la raccolta delle acque piovane e degli eventuali ed accidentali sversamenti.

Gli eventuali sversamenti saranno convogliati a mezzo pompa dedicata al serbatoio slop e a sua volta, conferiti a scarica autorizzata con autobotti.

Le pompe asservite ai serbatoi di stoccaggio saranno ubicate in apposite piazzole impermeabili ed adeguatamente cordolate al fine di contenere eventuali spandimenti. All'interno del bacino saranno garantiti i percorsi sia per l'accessibilità, il normale esercizio e per (e situazioni di emergenza). L'area in questione verrà attrezzata di un prefabbricato destinato a locali uffici e servizi per l'attività amministrativa dell'azienda. I serbatoi, le rampe di carico, le trincee e l'area pompe, saranno servite da impianto antincendio autonomo con alimentazione idrica da vasca accumulo asservita da pozzo di emungimento.

Condotta di adduzione

Il deposito verrà collegato attraverso una condotta di adduzione alla banchina di riva del porto di Pozzallo ove potranno attraccare navi cisterna della lunghezza massima di 120,00 m ed avente pescaggio max di m 7,00.

Tale condotta, realizzata con tubi a doppia parete, e monitoraggio in continuo delle eventuali perdite, si svilupperà per circa m 242,00 di cui m 180,00 all'interno dell'area portuale.

In corrispondenza del punto di attracco della nave sarà realizzata una piazzola, opportunamente cordolata, per alloggio terminali di carico/scarico, con pompa per drenaggio acque piovane ed eventuali sversamenti da inviare al serbatoio slop ubicato nell'area stoccaggio (retroporto).

Sulla banchina verrà posizionato un box prefabbricato in acciaio inox avente superficie netta di m² 9,00 per l'alloggiamento dei comandi ed attrezzature varie. La tubazione verrà posata all'interno di uno scavo, in modo da non confinare con gli altri impianti e cavidotti di banchina, ed opportunamente ricoperti a regola d'arte.

L'integrità delle condotte sarà controllata mediante pozzetti intermedi, posti ad una distanza media di 20 m impermeabilizzati.

Per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

Qualità dell'aria

L'area interessata dalla realizzazione dell'impianto in esame, non sono state evidenziate fonti stabili di potenziale inquinamento atmosferico. Gli impatti derivanti dall'impianto possono essere suddivisi in impatti a breve termine e quelli a tempo indeterminato.

Gli impatti a breve termine sono il risultato delle varie fasi di realizzazione dell'impianto; questi impatti sono dovuti ad un inquinamento che potremmo definire secondario e le attività che lo causano saranno legati ai lavori strutturali, alla preparazione degli spazi, alla manutenzione delle infrastrutture e dei servizi; tutte queste attività comporteranno produzione di polveri ed emissioni in atmosfera da parte degli automezzi.

Vi sono alcune misure estremamente semplici che praticate ridurranno gli impatti a breve termine, tali misure sono:

INTELLIGENZA AMBIENTALE
LABORATORIO E DEL MARE
S.p.A. - Via ...
10122 - Torino

controllo mediante regolare e costante innaffiamento delle polveri temporanee e pulizia costante di tutte le aree interessate dall'intervento, in tal modo le emissioni potranno essere ridotte di oltre il 50%;

controllo dei mezzi meccanici che saranno utilizzati per l'esecuzione delle opere; il controllo dovrà essere costante con continue messe a punto al fine di avere un rendimento ottimale e per evitare emissioni di sostanze inquinanti da parte degli stessi;

catalogazione attenta delle attività di cantiere per livellare i limiti massimi delle emissioni.

Peraltro c'è da precisare che le emissioni di polvere che vengono generate, di norma sono da considerarsi più un fastidio provvisorio di ridotte dimensioni che un serio problema di impatto. In ogni caso le emissioni di polvere che si potrebbero determinare vanno considerate limitatamente alle zone vicine all'area interessata dalle opere, così sarà sufficiente aver cura di minimizzare la formazione di polvere, con le modalità anzidette.

Gli impatti a tempo indeterminato sono quelli derivanti dalle attività di normale esercizio dell'impianto. Questi impatti sono dovuti principalmente a due fattori principali:

- le emissioni degli scarichi dei motori a scoppio delle navi che serviranno l'impianto e delle autocisterne che ne fruiranno;
- la rapida evaporazione dei composti più volatili del gasolio, la cui degradazione produce forme di smog fotochimico.

Suolo e sottosuolo

L'analisi del progetto in relazione agli eventuali effetti sulla componente "suolo" porta alle seguenti valutazioni.

Per quanto riguarda la vulnerabilità geomorfologica, l'opera si sviluppa nella sua totalità su un'area molto antropizzata e a scarsa valenza naturalistica, con modesta acclività, non modificando l'assetto morfologico dell'area, non ne compromette la vocazione.

Per quanto riguarda gli impatti d'interesse primario sull'ambiente geo-pedologico la realizzazione dell'opera porterà ad una asportazione degli strati umiferi superficiali e delle specie vegetali presenti, in corrispondenza di tutta l'area su cui si svilupperà, tale impatto potrà essere mitigato mediante la messa a dimora lungo i confini ed in aiuole interne all'impianto di specie vegetali idonee.

Per quanto concerne il possibile l'impatto derivante della fase di esercizio si evidenzia che in condizioni di normale attività non si dovrebbero verificare impatti significativi, questo perché in fase di progettazione esecutiva verranno definiti tutti gli accorgimenti tecnici ed operativi pertinenti ad evitare lo sversamento diretto di gasolio nel suolo, già in fase preliminare è stato previsto che i serbatoi saranno collocati all'interno di un bacino di contenimento impermeabilizzato con sistema di aggotamento e raccolta dei dreni e delle acque meteoriche; anche i collettori di adduzione gasolio dalla piazzola di carico sul piazzale di riva sono previsti incamiciati per tutta la loro lunghezza, con controllo continuo della tenuta e pozzetti d'ispezione ogni 20 m circa.

Si deve far presente che qualora si verificasse uno sversamento potrebbe, l'impatto negativo generato sarebbe amplificato dall'alta permeabilità del suolo, come già descritta.

Il sito si presenta idoneo a ricevere l'opera in progetto, non si sono, infatti, rilevati impatti irreversibili né dal punto di vista idrogeologico né dal punto di vista geotecnico.

Scarichi idrici

Durante l'esercizio dell'impianto in questione non sono previste emissioni liquide.

Rifiuti

L'intervento proposto è da riferire ad un'attività finalizzata allo sviluppo di nuove metodologie per la movimentazione di carburanti, da questo punto di vista, dunque, l'intervento presenta aspetti ambientali positivi in quanto è indirizzato alla riduzione dell'inquinamento ambientale e più specificatamente alla riduzione delle emissioni in atmosfera conseguenti alla eliminazione di migliaia di km percorsi dalle autocisterne necessarie al rifornimento del sito di stoccaggio;

[Handwritten signatures and initials]

autocisterne rimpiazzate nel progetto dal trasporto via mare, sistema che per svariate ragioni si riscontra maggiormente sostenibile e dunque ambientalmente compatibile.

Quanto detto dimostra inoltre che l'attività in esame si inserisce completamente all'interno degli obiettivi e dei principi generali del D.Lgs n. 152/2006 (come modificato dal D.Lgs n. 4/2008).

In linea previsionale si ipotizza che i rifiuti prodotti dall'impianto in esame riguarderanno esclusivamente il materiale di scarto ed i rifiuti legati alle attività di gestione e controllo dell'impianto. In particolare l'impianto produrrà una quantitativo di morchie proporzionale alla qualità del gasolio che verrà stoccato nei serbatoi ed al suo tempo di permanenza. Le morchie sono classificate come rifiuto pericoloso ed hanno il seguente codice CER: 05 01 03.

Detti materiali verranno avviati ad impianti di recupero/smaltimento rifiuti regolarmente autorizzati ai sensi della vigente normativa in campo ambientale.

Paesaggio

Il paesaggio può essere definito come paesaggio urbanizzato, in quanto in esso si riconoscono gli aspetti caratteristici delle aree antropizzate finalizzate principalmente ad impianti industriali e portuali.

L'area presenta un andamento sub-pianeggiante degradante verso Sud, con quote comprese tra il livello del mare e +20 m. Dal punto di vista geomorfologico generale, nell'area circostante sono presenti strutture eluviali, forme di erosione marina, microforme carsiche di superficie e giunti di tensione sub-verticali. Le forme antropiche sono rappresentate da viabilità extraurbana, residui di sistemazioni agrarie, trincee e fronti di scavo, edifici isolati e opere portuali.

Il paesaggio attuale nell'area di interesse è essenzialmente il prodotto delle dinamiche che si sono succedute sul territorio e che ne hanno determinato l'attuale aspetto, dove l'antropizzazione risulta determinante per la sua definizione.

Il Proponente ha valutato le interferenze con il paesaggio procedendo attraverso i seguenti passi:

- delimitazione dell'ambito di analisi;
- analisi del paesaggio;
- individuazione e selezione dei parametri di impatto;
- analisi e valutazione degli impatti individuati.

Gli effetti fisici sul paesaggio sono schematizzabili nelle seguenti categorie:

- occupazione dei suoli;
- costruzione di manufatti;
- effetti secondari su:
 - risorse idriche sotterranee;
 - risorse idriche superficiali;
 - habitat e comunità biotiche;
 - trasparenze atmosferiche.

Analisi e valutazione degli impatti individuati

Lo studio effettuato si è basato sulle relazioni intercorrenti tra l'esistente e le ipotesi di trasformazione, valutando i vari significati degli effetti conseguenti alla realizzazione dell'intervento. L'alterazione della percezione paesistica preesistente nel nostro caso è da considerarsi minima in quanto le aree interessate dall'intervento in esame coprono una superficie minima ed inoltre il territorio circostante non presenta connotazioni naturali particolari.

L'alterazione della percezione paesistica può essere determinata, nel nostro caso dai seguenti fattori:

- Occupazione temporanea di suolo (attività di cantiere).
- Movimenti di terra.
- Realizzazione dell'impianto di stoccaggio.
- Occupazione temporanea di suolo (attività di cantiere)

L'occupazione temporanea di suolo provocata dalle attività di cantiere (depositi di materiali, rimesse, ecc.) ed il transito di mezzi di cantiere possono ritenersi effetti temporanei trascurabili, in

- 27/01/2014 13:07
 2014 AM 130 E 2014/130
 DELLA TUTELA
 Commis
 dell'impo
 15
- all'intensità del rumore prodotto, misurata in decibel;
 - alla distanza della fonte di inquinamento acustico dai siti recettori (abitazioni);
 - alla direzione del vento dominante;
 - alla eventuale presenza di barriere fonoassorbenti.

L'aumento di rumore si avrà nella fase di realizzazione delle opere come conseguenza delle attività delle macchine operatrici e soprattutto durante le fasi di scavo, questi effetti sono, comunque, di tipo temporaneo, in quanto cesseranno alla conclusione dei lavori. Si avrà, inoltre, un aumento di intensità sonora anche durante il normale esercizio, a causa del rumore prodotto dalle pompe e anche ma soprattutto dalle autocisterne che transiteranno nell'impianto, che si andranno a cumulare al traffico veicolare già presente nell'aria.

L'adozione di particolari misure di mitigazione potrà ridurre drasticamente l'impatto acustico dovuto sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio dell'impianto.

Nella fase di cantiere si dovranno mettere in opera installazioni e macchine il più silenziose possibili che, comunque, non producano livelli sonori pericolosi, ogni macchina e strumento deve essere provvisto di omologazione CEE. Si consiglia che i mezzi e le macchine siano sottoposti a continue verifiche sui livelli di rumore prodotto e a tal uopo si raccomanda che la Direzione Lavori verifichi, in continuo, mediante personale specializzato, che il livello massimo di rumore prodotto dai singoli mezzi di cantiere non sia superiore a quello previsto dai dati di collaudo previsti per ogni mezzo. Nella fase di esercizio, come già specificato, si potrà provvedere alla realizzazione di barriere verdi antirumore. Inoltre data la collocazione del sito e l'orografia della zona, l'opera non rappresenta una fonte di impatto per gli insediamenti abitativi, data la loro distanza dal sito di localizzazione dell'impianto.

In conclusione si può affermare che gli impatti causati dai lavori per la costruzione dell'impianto in esame, sulla categoria rumore e vibrazioni saranno modesti e comunque la messa in atto di tutte le misure mitigative previste nel presente studio consentirà di limitare la produzione di rumori e vibrazioni e di mantenere i livelli sonori sotto i limiti previsti dalla normativa.

Flora e vegetazione

L'impianto di stoccaggio è ubicato in un'area con alcuna rilevanza ambientale dal punto di vista vegetazionale; in tal modo non si vengono a creare squilibri o danni causati dall'asportazione della copertura vegetale per fare spazio all'impianto.

Le categorie degli effetti negativi, causati dall'esistente e dagli interventi previsti sono così classificati:

Eliminazione di vegetazione da controllare

L'eliminazione diretta della vegetazione sull'area di localizzazione dell'impianto è l'effetto più grave, infatti, essa comporta danni non solo alla comunità vegetale ma anche all'ambiente fisico e agli animali presenti. Il risultato immediato è un'intensificazione dei fattori fisici, come aumento di radiazione solare, inaridimento del suolo, erosione idrica ed eolica e quindi conseguenze sul microclima; contemporaneamente si hanno effetti diretti ed indiretti sulla fauna (scarsità di cibo, di rifugio, di materiali e siti per la nidificazione).

L'impatto è reversibile e parzialmente minimizzabile al termine della fase di cantiere, mediante operazioni di ripristino, riguardante la ricostituzione della vegetazione eliminata nelle aree libere dall'impianto.

Modificazione della struttura e composizione della vegetazione

Altra conseguenza grave può essere la modificazione di struttura e di composizione della vegetazione che causa:

- una perdita totale di qualità e complessità, con una banalizzazione della flora;
- un'evoluzione dei caratteri strutturali verso forme meno complesse;
- un cambiamento della diversità biologica ed una scarsa rigenerazione naturale della vegetazione.

Le forme più resistenti a questi cambiamenti sono gli alberi e gli arbusti, poiché componenti maturi e ben stabilizzate, quindi meno sensibili alle varie alterazioni, mentre la componente erbacea ne risente immediatamente.

31/05/2014 11:17
 MIN
 DELLA TUTTA
 01/06/2014

- Cambiamenti della qualità fisica dell'aria, come già evidenziato in precedenza sulla qualità dell'aria potranno essere causate dal traffico apportato dalla cantierizzazione; il progetto prevede una serie di accorgimenti (sistemi di abbattimento delle polveri prodotte in fase di cantiere) che ridurranno tale inconveniente.
- Cambiamenti della qualità fisica dell'acqua, nel territorio circostante non sono presenti corsi d'acqua che potrebbero subire cambiamenti nelle loro caratteristiche ambientali.
- Cambiamenti dei livelli di stress, lo stress oggi rappresenta certamente la principale causa di numerose malattie e la presenza dell'impianto non causerà stress per gli abitanti dei dintorni, infatti tali impianti, in generale, non creano particolari preoccupazioni nella popolazione, anzi fungono da promotore per lo sviluppo di altri progetti orientati verso la sostenibilità ambientale, sulle quali gioca, inoltre un ruolo importante l'informazione.

L'intervento proposto non comporterà rischi stimabili per la salute pubblica, né per gli addetti, né tanto meno per la popolazione che lavora nei dintorni dell'impianto di stoccaggio.

In ogni caso l'impianto rispetterà puntualmente le normative in materia ambientale, di sicurezza e di tutela dalla salute pubblica, in funzione delle quali è stato progettato e sarà realizzato.

Rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate

I potenziali pericoli per l'ambiente e per l'uomo derivano dal gasolio che verrà scaricato dalle navi e mandato nei serbatoi di stoccaggio dai quali alimenterà delle piazzole di rifornimento per autocisterne.

Identificazione dei Pericoli

I pericoli associati a questo prodotto possono essere distinti in:

- Pericoli fisico-chimici
- Pericoli per la salute
- Pericoli per l'ambiente

La natura dei potenziali incidenti è costituita da:

Tipologia incidente	Zona in cui può verificarsi l'incidente
Sversamento sostanze pericolose per l'ambiente	Piazzola di carico da nave cisterna (piazzale di riva)
	Tubazioni collegamento piazzola di carico → serbatoi di stoccaggio
	Serbatoio stoccaggio
Incendio	Area di carico da nave cisterna
	Tubazioni collegamento area scarico → stoccaggio
	Serbatoio stoccaggio

Per ogni evento incidentale è stata effettuata la stima delle conseguenze per valutare l'estensione delle aree interessate dagli effetti attesi per i singoli eventi incidentali, al fine di ricavare il rischio che ciascuno di essi comporta per l'impianto stesso e le zone limitrofe.

Il Proponente ha già ottenuto un parere favorevole di massima alla realizzazione delle opere da parte del competente Ufficio del Comando dei Vigili del Fuoco.

VALUTATO che,

1. Il progetto di che trattasi si può sintetizzare essenzialmente in:
 - Realizzazione, nell'area retroporto, di n° 4 serbatoi deposito circolari a tetto fisso allocati all'interno di un bacino di contenimento in c.a. con relative rampe di carico, trincee e area pompe, le quali saranno servite da un impianto antincendio autonomo;
 - Realizzazione di una condotta di adduzione dalla banchina di riva del Porto di Pozzallo al deposito sopra citato fatta con tubi a doppia rete opportunamente

Presidente Claudio De Rose

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

Ing. Guido Monteforte Specchi
(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

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

ASSENTE

PRIMA VERIFICA
LA DITTA
SISTEMI
SOLUZIONI
E VAS
FONDAMENTO DEL MARE
SISTEMI
SOLUZIONI
E VAS

Dott. Gaetano Bordone



Dott. Andrea Borgia

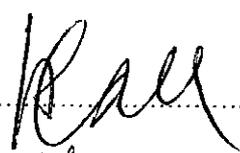
ASSENTE

Prof. Ezio Bussoletti

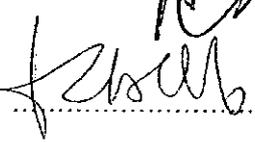
Ing. Rita Caroselli



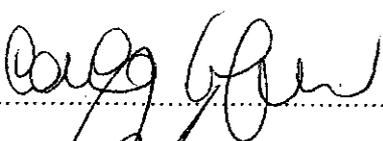
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Laura Cobello



Prof. Ing. Carlo Collivignarelli



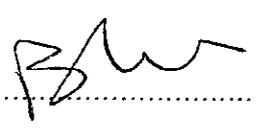
Dott. Siro Corezzi



Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

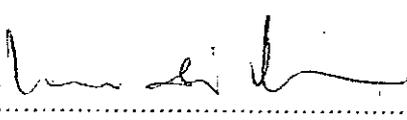
Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno



Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

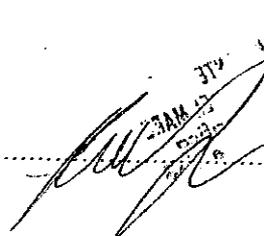


Dott. Cesare Donnhauser





Ing. Graziano Falappa


MINISTRI
DELLA TUTELA
dell'Impianto
Il Segno

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

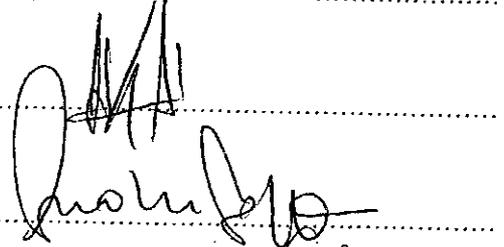
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki



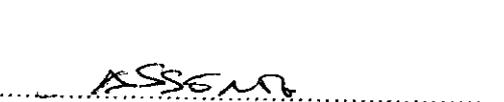
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



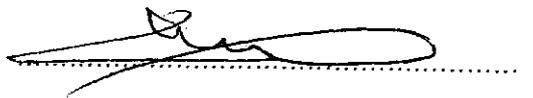
Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

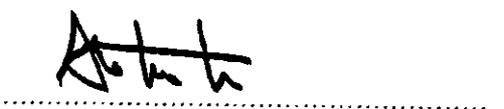
Prof. Mario Manassero



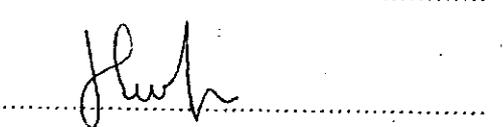
Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Santi Muscarà



Avv. Rocco Panetta

[Handwritten signature]
MARE
ca
VAS

[Handwritten signature]

Arch. Eleni Papaleludi Melis

[Handwritten signature]

Ing. Mauro Patti

[Handwritten signature]

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

[Handwritten signature]

Dott. Vincenzo Ruggiero

[Handwritten signature]

Dott. Vincenzo Sacco

[Handwritten signature]

Avv. Xavier Santiapichi

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

Dott. Franco Secchieri

[Handwritten signature]

Arch. Francesca Soro

[Handwritten signature]

Arch. Giuseppe Venturini

[Handwritten signature]

Ing. Roberto Viviani

[Handwritten signature]

La presente copia fotostatica composta
di n° 9 (NOVE) fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 28/11/2009

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

142
ca
RARE

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

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

La presente copia fotostatica composta
di n° fogli è conforme all'
suo originale.
Roma, li