
SOMMARIO

1. GENERALITA'.....

1.1 INQUADRAMENTO NORMATIVO.....

1.2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....

1.3 INQUADRAMENTO AMBIENTALE.....

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....

2.1 SOSTITUZIONE DEL PONTILE GALLEGGIANTE CON LA BANCHINA IN MURATURA.....

2.2 INTERVENTI A PROTEZIONE DELLA COSTA.....

3. LAVORAZIONI PREVISTE, MEZZI E MATERIALI IMPIEGATI PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA BANCHINA IN MURATURA.....

3.1 LAVORAZIONI PREVISTE PER LA COSTITUZIONE DELLA MANTELLATA.....

3.2 LAVORAZIONI PREVISTE PER IL RIPRISTINO DEL PERCORDO DI COLLEGAMENTO, A TERRA, TRA I FORTI.....

4. EFFETTI DELL'OPERA SULL'AMBIENTE.....

5. PLANIMETRIA AREA DI CANTIERE.....

1. GENERALITÀ

1.1 INQUADRAMENTO NORMATIVO

Il decreto legislativo 152/06 "norme in materia ambientale", contiene all'art. 20 le disposizioni in materia di assoggettabilità alla procedura di valutazione ambientale.

In particolare, con riferimento al comma 1, sono assoggettati alla procedura di valutazione di impatto ambientale gli interventi:

- a. 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;
- b. inerenti le modifiche o estensioni dei progetti elencati all'Allegato II la cui realizzazione potenzialmente può produrre effetti negativi e significativi sull'ambiente; (lettera così sostituita dall'art. 6 del d.lgs. n. 46 del 2014)
- c. elencati nell'allegato IV, secondo le modalità stabilite dalle Regioni e dalle Province autonome, tenendo conto dei commi successivi del presente articolo.

Sulla base di quanto detto, ritroviamo gli elementi necessari per la verifica di assoggettabilità a VIA dei progetti non ricadenti in aree naturali protette. In particolare, l'intervento previsto ed in seguito meglio descritto, riguarda la sostituzione del pontile galleggiante di accesso al Forte Vittoria del Porto di Augusta; il ripristino del percorso, a terra che collega il Forte Vittoria con il Forte Garcia; la realizzazione di una mantellata a protezione del tratto di costa prospiciente l'ingresso al Forte Garsia, nonché la realizzazione di una mantellata, di ridotte dimensioni, posta alla radice della banchina in muratura, adiacente il pontile galleggiante da sostituire, nel Forte Vittoria; manutenzione del Forte Vittoria; messa in sicurezza Forte Garsia. I lavori prevedono principalmente opere di manutenzione e messa in sicurezza, finalizzati a garantire condizioni di accesso in sicurezza alle strutture ed a contrastare il fenomeno di erosione marina del tratto di costa interessato. Nella fattispecie, la superficie interessata dalle attività riguarda una porzione a mare, adiacente la banchina in muratura esistente, occupata da un pontile galleggiante da sostituire, avente dimensioni 20,00x2,50 mt; il percorso di collegamento dei forti, avente dimensioni 70x4,10mt.; un tratto di costa, in corrispondenza del Forte Garsia, sul quale è prevista la realizzazione di una mantellata avente dimensioni 70x7mt circa, a protezione del tratto di costa già in parte eroso; ed una porzione di mantellata da realizzare in adiacenza alla banchina in muratura, vicino il Forte Vittoria, avente dimensioni 15,00x3,50 mt. La superficie totale ammonta a mq 879,50 mq, ovvero a meno del 11,54 % della superficie complessiva delle opere esistenti (totale superficie lorda dell'isola, incluso i Forti e tutte le aree esterne, 8.620 mq).

1.2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto dell'intervento ricade all'interno della Provincia di Siracusa, provincia che si estende, a sud della piana di Catania, per oltre 80 km, all'isola delle Correnti.

La rada di Augusta è situata all'interno della omonima baia, tra capo Santa Croce e Punta Magnisi e si sviluppa in lunghezza per circa 8 km, in ampiezza per 4 km circa, ed ha una superficie di 23,5 Km² circa, la profondità media dei fondali è di 14,9 metri slm.

In passato parte della insenatura naturale è stata separata dal mare aperto mediante la costruzione di una diga foranea, posta sul lato sud della rada, con due varchi che consentono al naviglio di entrare ed uscire degli accosti al suo interno.

Al centro dello specchio acqueo della rada di Augusta, nella parte a nord, sorgono i Forti Gracia e Vittoria, realizzati nel corso della dominazione spagnola, costituivano il primo avamposto militare di difesa del territorio contro le incursioni turche. Oggi, dette strutture rappresentano dei luoghi di grande valore storico, accessibili solo dal mare, che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria al fine di renderli visitabili così come previsto dal Codice dei Beni Culturali.



Fig. 01 – Foto aerea con indicazione dell'area di intervento cerchiata in giallo.

1.3 INQUADRAMENTO AMBIENTALE

Il porto di Augusta, ricade all'interno di un sito caratterizzato da un elevato livello di contaminazione ambientale della fascia costiera a causa delle attività del polo petrolchimico di Priolo-Melilli-Augusta. Nel 1990, infatti, l'area è stata dichiarata Sito di Interesse Nazionale (SIN) in quanto "area di elevato rischio di crisi ambientale".

L'area marina che ricade nel SIN, è costituita dalla fascia costiera delimitata a nord da Torre Avolos (sito nella punta estrema del centro storico di Augusta) e a sud da Punta Castelluccio, includendo la rada di Augusta ed il porto di Siracusa, spingendosi al largo per circa 3km.

All'interno del SIN sono inclusi:

- Un polo industriale costituito da grandi insediamenti produttivi, prevalentemente raffinerie, stabilimenti petrolchimici, centrali di produzione di energia elettrica e cementerie;
- Numerose discariche di rifiuti, anche pericolosi;
- Lo stabilimento ex Eternit di Siracusa (dove si producevano manufatti in cemento-amianto);
- Le aree umide (saline di Priolo e di Augusta);

Il degrado ambientale causato dalle attività industriali che si sono insediate a partire dagli anni '50 lungo il fronte costiero del Porto di Augusta è ormai noto.



Figura 2 - Golfo di Augusta: schema aree SIN

Con l'introduzione dell'ultima normativa ambientale, partendo dal D.Lgs 152/99 fino al DLgs. 152/06, è stata recepita l'importanza della tutela degli ambienti marini dall'inquinamento.

Nell'area sono stati fatti diversi gli studi ambientali, sia con riguardo alle indagini chimico fisiche sui sedimenti e sulla colonna d'acqua, che quelli rivolti alla caratterizzazione delle comunità fitozoobentoni dell'area marina compresa tra la rada di Augusta e la penisola Magnisi.

Nell'ambito del quadro di riferimento programmatico sono stati definiti i rapporti di coerenza intercorrenti tra il progetto e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

Sulla base delle conoscenze disponibili si riporta una caratterizzazione dell'ambiente marino a livello di macroscale, indicativa della struttura biologica delle comunità biocenotiche presenti e associabili anche all'area in esame. La conoscenza dell'ambiente marino permette di individuare la presenza/assenza di comunità o ecosistemi particolarmente fragili che potrebbero subire gli effetti delle attività di progetto. I fondali dell' area in oggetto sono prevalentemente sabbiosi, a tratti fangosi.

La baia di Brucoli, poco distante, è l'area più interessante, dal punto di vista ambientale (SIC ITA090026 "Fondali di Brucoli-Agnone) per la presenza di un'ampia prateria a *Posidonia oceanica* densa e ben strutturata. Questa a circa un centinaio di metri dalla linea di costa e risale fino alla superficie creando un "récif barrière" che delimita un'area lagunare colonizzata da *Cymo-docea nodosa*. La baia mostra, pertanto, la tipica successione spaziale a fanerogame marine, piuttosto rara per le coste siciliane.

In aree limitrofe la prateria a *Posidonia* diventa discontinua e su piccoli massi rocciosi si insedia una scarsa copertura algale costituita prevalentemente da *Cystoseira spinosa v. tenuior*, *Padina pavonicae* *Stypocaulonscoparium* (Serio & Pizzuto 1999). In questa zona si insedia *Caulerpa racemosa*, specie alloctona, che forma prati a stretto contatto con la *Posidonia oceanica* senza che si verifichino significative interazioni tra le due specie (Serio & Pizzuto 1999).

La zona esterna alla baia, in direzione di Augusta, non presenta significativi valori di copertura di popolamenti bentonici. La rada di Augusta non presenta particolare interesse ambientale, non solo per l'ormai scarsa presenza di *Posidonia oceanica*, ridotta a piccole chiazze isolate sulla matte morta, all'esterno della diga foranea, ma anche per l'elevato grado di antropizzazione a cui negli anni è andata incontro.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'installazione della nuova banchina in muratura risulta di fondamentale per la sicurezza nelle fasi di ormeggio, imbarco e sbarco presso le strutture storiche del Porto di Augusta, in quanto l'attuale pontile galleggiante risulta pericolo per gli avventori, che scendendo dalla motobarca si trovano su una struttura galleggiante, costituita da moduli, che anche con la presenza di lieve moto ondosso producono delle oscillazioni pericolose.

Il Progetto prevede la sostituzione del pontile galleggiante esistente con un nuovo pontile in muratura, realizzato mediante il posizionamento sul fondo di cassoni autoaffondanti in calcestruzzo armato prefabbricati, riempiti con pietrame e calcestruzzo e rifiniti con le sovrastrutture (orlature e pavimentazione). L'impronta del pontile fisso in muratura occuperà una superficie complessiva di

circa mq 50,00, uguale a quella del pontile galleggiante esistente.

Nella zona antistante l'ingresso al Forte Garcia è prevista la realizzazione di una mantellata in pietra naturale della estensione media in larghezza di circa 7mt per una lunghezza di circa 30mt, necessaria per recuperare una quota di terreno erosa dal mare e ripristinare il percorso di accesso al Forte stesso.

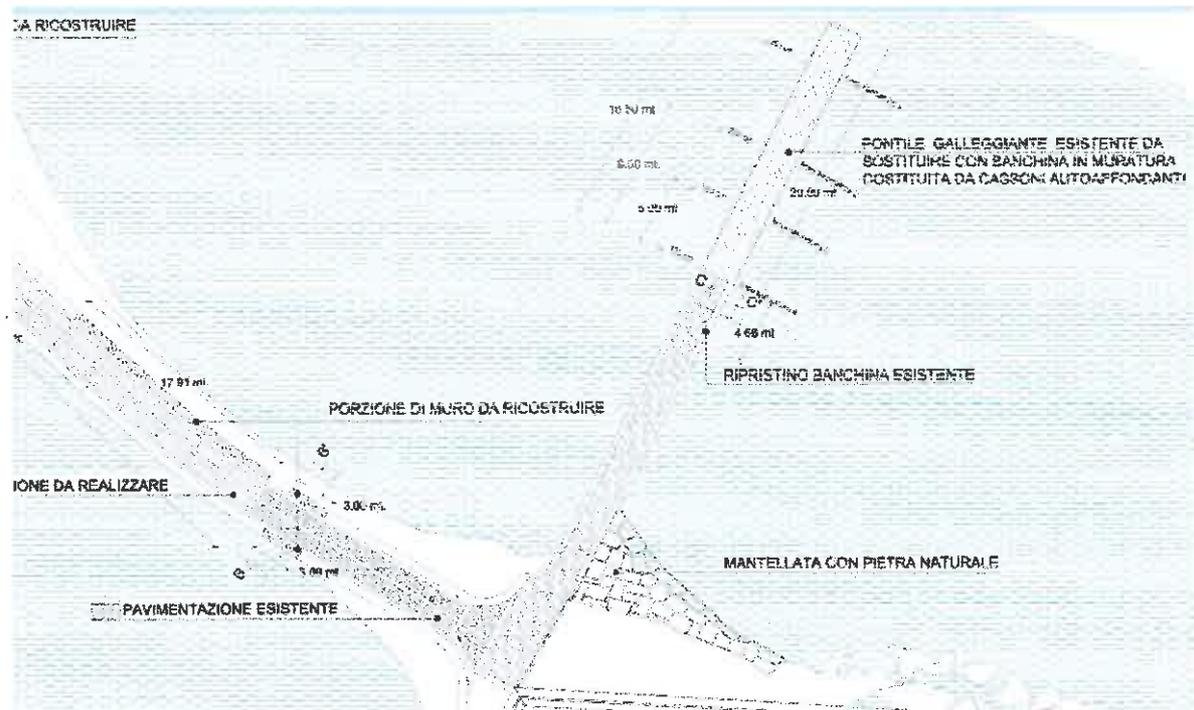


Fig. 02 – Planimetria di progetto relativa alla sostituzione del pontile galleggiante con un pontile fisso e ripristino della mantellata.

2.1 SOSTITUZIONE DEL PONTILE GALLEGGIANTE CON LA BANCHINA IN MURATURA

La nuova banchina da realizzare in sostituzione del pontile galleggiante esistente, è costituita da un sistema cellulare di cassoni autoaffondanti in cemento armato. In progetto è prevista la collocazione di n. 5 cassoni aventi dimensioni 2,50 mt. x 4,00 mt. in pianta, mentre le altezze sono variabili in funzione dell'andamento batimetrico dei fondali. I cassoni in progetto hanno tre altezze diverse: n. 3 cassoni con altezza 3,50; n. 1 cassone avente altezza 3,00 mt., n. 1 cassone avente altezza 2,50 mt. Il cassone tipo è costituito da maschi murari di spessore 40 cm, aventi nella parte bassa un "tagliante" per penetrare nello strato sabbioso del fondale, nella parte superiore vi è un incasso per l'alloggio della botola di chiusura. La procedura di realizzazione della nuova banchina prevede la realizzazione a terra dei cassoni e delle botole in cemento armato, successivamente è previsto il trasporto e la messa in opera dei cassoni, che devono essere posizionati a partire dalla banchina in muratura esistente. Quando il cassone si trova in posizione si deve eseguire un getto di

calcestruzzo, all'interno del cassone nella parte più profonda, che funge da tappo e non consente l'accesso all'acqua. Successivamente si procede al riempimento del cassone con pietrame e con la messa in opera della botola in calcestruzzo. Ultimate le opere di messa in opera si procede con l'esecuzione delle sovrastrutture, quali orlature e pavimentazione come indicato nei particolari costruttivi riportati negli elaborati grafici. La banchina è attrezzata con n. 8 bitte poste sui due lati lunghi e n. 3 segnalatori, di cui n. 2 posti in testa e n.1 all'inizio della nuova banchina limitrofa alla banchina esistente. La nuova banchina ricalca, per larghezza e lunghezza, il pontile galleggiante esistente. La quota della banchina in muratura da realizzare è 60 cm più alta rispetto a quella esistente, detta differenza di quota è superata mediante una rampa in muratura da realizzare sulla banchina esistente. Detta rampa è costituita da orlature in pietra lavica ai lati e dalla pavimentazione con malta cementizia e pietrame annegato al centro. La rampa, così fatta, ha una pendenza dell'8% e si sviluppa per una lunghezza di 7,50 mt circa, così come previsto per legge.

2.2 INTERVENTI A PROTEZIONE DELLA COSTA

Nella zona antistante l'ingresso al Forte Garcia è prevista la realizzazione di una mantellata in pietra naturale, detta opera consente di recuperare una quota di terra erosa dal mare e ripristinare il passaggio di accesso al Forte. Allo stato attuale il percorso di accesso originario al Forte Garcia è parzialmente eroso del mare.

L'intervento consiste nella realizzazione di una mantella avente una larghezza media di circa 7 mt. per tutta la lunghezza dal Forte Garcia al passaggio verso il forte Vittoria. La mantellata è costituita da pietra naturale avente pezzatura media con elementi da 1/2 tonnellate, messa in opera mediante mezzo meccanico in posizione degradante dal livello del mare fino ad un'altezza di 1,50 mt. Detto sistema consente al mare di salire sulla mantellata perdendo forza per attrito con la stessa, riducendo quindi l'effetto distruttivo ed erosivo dell'onda. Adiacente alla mantellata verso terra è previsto il riempimento con pietrame al fine colmare i vuoti e preparare la superficie per la messa in opera della passerella in legno.

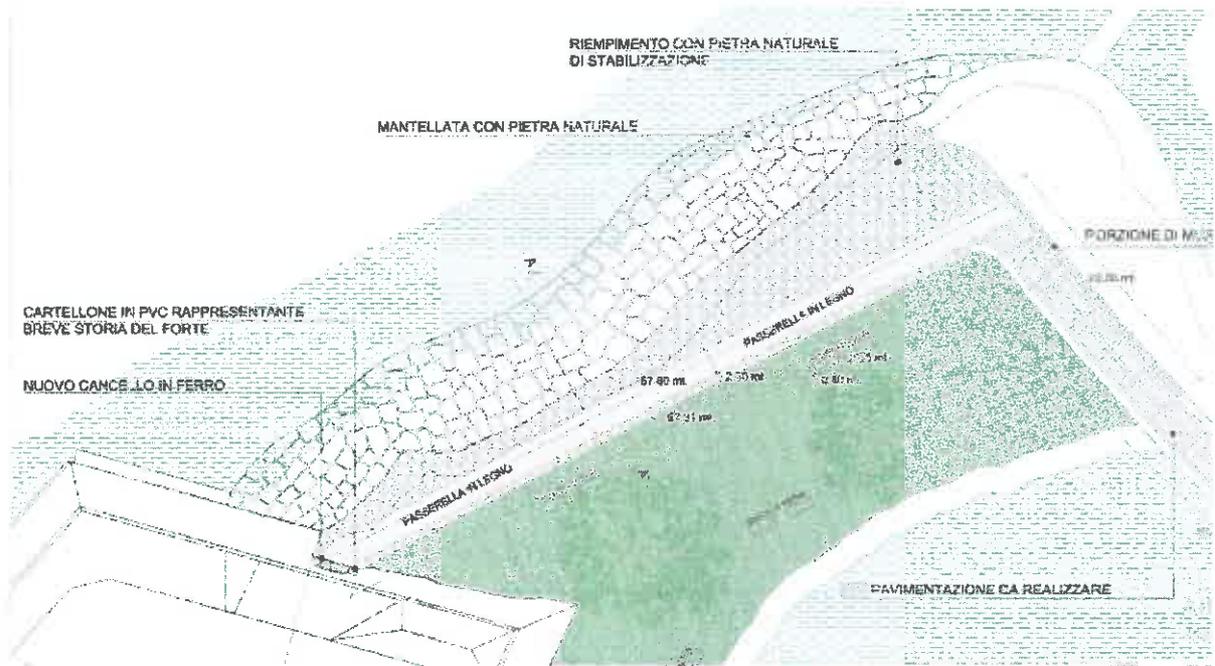


Fig. 03 – Planimetria di progetto con indicazione della mantellata da realizzare nelle aree antistanti l'ingresso del Forte Garcia.

3. LAVORAZIONI PREVISTE, MEZZI E MATERIALI IMPIEGATI PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA BANCHINA IN MURATURA

- La costruzione dei cassoni avverrà presso lo stabilimento di una società esterna, specializzata nel settore dei prefabbricati in calcestruzzo, che provvederà alla produzione dei moduli ed al trasporto presso un'area riservata, all'interno del porto commerciale di Augusta, messa a disposizione dell'Autorità di Sistema Portuale, come previsto dall'art. 34 del Codice della Navigazione e dall'art. 35 del Regolamento al codice della navigazione. Tale area è ubicata a circa 200,00 mt dalla banchina portuale dove è previsto l'imbarco per trasporto navale dei moduli.
- Dalla predetta area un'impresa portuale, accreditata secondo quanto previsto dalla L. 84/94, provvederà al trasporto in banchina ed al carico su mezzo navale (pontone dotato di gru).
- Trasporto via mare, dalle banchine portuali all'isolotto sul quale insistono i forti, per un breve tratto di mare di 300 mt. circa.
- Scarico e posizionamento degli stessi moduli, già in opera.
- Aspirazione dell'acqua all'interno dei moduli, precedentemente installati, getto di calcestruzzo all'interno dei moduli per un'altezza di 50 cm circa, al fine di garantire l'impermeabilità all'acqua dal fondo.
- Riempimento con pietrame e getto di calcestruzzo di chiusura nella parte sommitale dei moduli, in preparazione per la posa del sovrastruttura. Detto getto, oltre alla chiusura, consente il collegamento solidale dei moduli.
- Messa in opera di orlature e pavimentazione.

3.1 LAVORAZIONI PREVISTE PER LA COSTITUZIONE DELLA MANTELLATA

- Fornitura di massi naturali, 1-2 tonnellate, forniti da impresa esterna, trasportati fino alla banchina portuale.
- Carico su motonave, mediante gru portuali da impresa portuale, accreditata secondo quanto previsto dalla L. 84/94.
- Trasporto via mare, dalle banchine portuali all'isolotto sul quale insistono i forti, per un breve tratto di mare di 300 mt. circa.
- Scarico dei massi sull'isolotto, nelle aree adiacenti la messa opera.
- Messa in opera di massi, mediante mezzo meccanico, collocati dal basso (mare) verso terra. La

collocazione dei massi deve essere eseguita con cura, installando gli stessi creando una superficie degradante verso mare, quanto più piana possibile. Tutto ciò al fine di consentire la salita dell'onda e la perdita di potenza della stessa per attrito, senza impattare contro elementi disordinati, al fine di garantire l'equilibrio dell'intera mantellata e la durata della stessa nel tempo.

3.2 LAVORAZIONI PREVISTE PER IL RIPRISTINO DEL PERCORSO DI COLLEGAMENTO, A TERRA, TRA I FORTI

- Trasporto delle materie prime (cemento, pietra, sabbia, etc.) in sacchi da 1 mc (big bag), mediante motonave dalla Vecchia Darsena Mercantile del Porto di Augusta.
- Trasporto via mare, dalla Vecchia Darsena Mercantile ai Forti, per un tratto di mare di 1 km circa.
- Scarico motonave, mediante mezzo meccanico a terra.
- Le materie prime verranno collocate all'interno di un'area, sull'isolotto, alla fine del percorso di collegamento dei due Forti, nel lato del Forte Garsia. Detta area avrà una superficie di 100 mq circa, al suo interno verranno installate tutte le materie prime, le attrezzature e un piccolo locale magazzino prefabbricato, poggiato a terra.

3.3 LAVORAZIONI RELATI ALLE OPERE EDILI DEL FORTE VITTORIA

All'interno del Forte Vittoria è previsto il ripristino degli intonaci ammalorati, la manutenzione degli infissi esterni in legno e la sostituzione delle porte in vetro, poste nel patio al piano terra. Dette lavorazioni si svolgeranno all'interno del Forte e prevedono dei cicli lavorativi tipo, così come specificato di seguito.

3.3.1 Rifacimento intonaco

- Installazione ponte mobile (se necessario).
- rimozione intonaco ammalorato, con attrezzature manuali per lavorazioni lapidei.
- Rifacimento dell'intonaco ammalorato.
- Carico materiale di risulta all'interno di sacchi (big bag).
- Trasporto via mare, per un tratto di 1 km circa, dai Forti verso la Vecchia Darsena Mercantile/Porto Commerciale.
- Carico su mezzo gommato per il conferimento a discarica.

3.3.2 Manutenzione infissi esterni in legno

- Installazione ponte mobile (se necessario).

-
- Smontaggio infisso.
 - Manutenzione infisso in legno, in loco.
 - Montaggio infisso.

3.3.3 Sostituzione porte in vetro del patio interno al piano terra

- Smontaggio porte esistenti.
- Fornitura e messa in opera nuove porte.
- Trasporto via mare, per un tratto di 1 km circa, dai Forti verso la Vecchia Darsena Mercantile/Porto Commerciale.
- Carico su mezzo gommato per il conferimento a discarica.

Tutte le attività lavorative, svolte all'interno dei Forti, dovranno essere eseguite con attrezzature, mezzi meccanici, dispositivi di protezione individuale, dispositivi di protezione collettiva, regolarmente detenuti e conformi alla normativa, di settore, vigente in materia, nonché conformi alla marchiatura CE.

4. EFFETTI DELL'OPERA SULL'AMBIENTE

Per definire gli effetti ambientali dell'opera, uno studio di impatto è stato sviluppato focalizzando l'attenzione sulle componenti ed i fattori ambientali che, in funzione dei caratteri e delle peculiarità dell'opera, risultano effettivamente coinvolti. L'analisi delle componenti ambientali interessate ha permesso di individuare le misure di mitigazione necessarie al fine di eliminare/ridurre le eventuali interferenze rilevate.

Lo studio è stato diviso in due parti: una relativa alla fase di cantiere e, l'altra, alla fase di esercizio.

Nella fase di cantiere sono state individuate le lavorazioni necessarie alla realizzazione dell'intervento e i mezzi d'opera necessari a tale scopo e, conseguentemente, sono stati valutati gli impatti delle singole lavorazioni sull'ambiente circostante.

Nello scenario di esercizio futuro poiché gli interventi da realizzare non prevedono un incremento del traffico portuale né una diversa destinazione funzionale delle opere esistenti non si attendono impatti sulla qualità dell'aria e sulla rumorosità della struttura portuale di Augusta.

Il contesto architettonico in cui si intende eseguire l'intervento è già antropizzato ed è, esso stesso, una struttura storica appartenente al porto di Augusta, per cui le opere da realizzare sono della stessa famiglia del contesto

L'ambiente marino risulta essere allo stato attuale influenzato dalle opere portuali esistenti.

Le lavorazioni di cantiere non inducono preoccupanti aumenti di inquinanti in atmosfera, nè innalzamenti significativi dei livelli di rumore nell'area, peraltro caratterizzata già da attività portuali. Infatti, seppure la realizzazione di opere a mare possono determinare potenziali impatti temporanei dovuti allo svolgimento delle lavorazioni di cantiere, a grande scala si verifica un impatto positivo sulla riorganizzazione dell'area e quindi sulle matrici ambientali.

La realizzazione degli interventi non arrecherà danno comunità biologiche presenti, non interrompendone in alcun modo la continuità spaziale.

I vantaggi che conseguono all'installazione di un nuovo pontile in muratura (in sostituzione di quello galleggiante esistente), come indicato, sono sintetizzati nell'aumento delle condizioni di sicurezza per le imbarcazioni che approdano all'isola, per la visita dei Forti, ed inoltre, si creano i presupposti per un uso, dell'isola e dei manufatti, a carattere continuativo.

Concludendo, il progetto prevede di intervenire in ambiti per i quali esiste già un'opera realizzata senza nessuna alterazione dei fondali ma insistendo esclusivamente su un piccolo tratto della scogliera esistente, dove è prevista l'installazione del pontile in muratura, e la ricostruzione di tratti di costa erosi dall'azione marina. Ciò stabilito, è necessario comunque valutare tutte le possibili interazioni tra l'opera prevista da adeguare e le componenti ambientali.

Vengono analizzate, a tal proposito, principalmente interazioni rispetto ai seguenti aspetti:

- **Biodiversità:** Per l'intervento di ricostruzione del tratto di costa eroso dal mare, mediante l'installazione di una mantellata, costituita da pietra naturale, si esclude la possibilità di determinare cambiamenti e/o perdita temporanea di habitat e altri effetti sulla composizione delle comunità bentoniche in termini di diversità, abbondanza e biomassa e sulla struttura trofica. I fondali su cui si insediano i popolamenti presenti, sono costituiti dalla medesima natura e tipologia di substrato. Non sono evidenziate interazioni con habitat di interesse comunitario oggetto di valutazione. L'eventuale alterazione dei fattori biotici e abiotici, in particolare causata dall'ombreggiamento dovuto alla posa dei massi sugli strati inferiori preesistenti, con conseguenze sulla biodiversità algale e sulle biocenosi bentoniche, rappresenta un effetto circoscritto, temporaneo e reversibile in brevissimo tempo.
- **Acque costiere:** Prevedendo esclusivamente la sostituzione del pontile galleggiante con uno in muratura, in prosecuzione della banchina in muratura esistente, oltre la ricostruzione di un brevissimo tratto di scogliera, si esclude la possibilità di determinare una variazione significativa della qualità delle acque. Le eventuali alterazioni, ristrette al periodo di esecuzione delle attività e localizzate in un'area circoscritta, sono rappresentate dalla

variazione temporanea dallo stato iniziale di alcuni elementi di qualità fisico-chimica con particolare riguardo ad una riduzione delle condizioni di trasparenza (durante i lavori).

- **Paesaggio Beni Culturali:** La tipologia di interventi, per natura ed ubicazione, non inseriscono elementi di modifica del paesaggio attuale e non interferiscono con aree di interesse archeologico.

A queste si aggiungono le interazioni con aria, emissioni, salute umana (rumore), derivabili dalle attività di cantiere che sono di modeste entità.

In definitiva, si afferma che:

- nella fase di cantiere sono state individuate le lavorazioni necessarie alla realizzazione dell'intervento ed i mezzi d'opera necessari a tale scopo e, conseguentemente, sono stati valutati gli impatti delle singole lavorazioni sull'ambiente circostante;
- le lavorazioni di cantiere non prevedono aumenti significativi di inquinanti nell'atmosfera, né innalzamenti significativi dei livelli di rumore nell'area;
- Nello scenario di esercizio futuro, poiché gli interventi da realizzare non prevedono un incremento significativo del traffico portuale né una diversa destinazione funzionale delle opere esistenti, non si attendono impatti sulla qualità dell'aria e sulla rumorosità della struttura portuale di Augusta;
- Il contesto in cui si intende realizzare l'opera è già esso stesso una struttura appartenente all'ambito portuale di Augusta e le opere che si intendono realizzare non hanno alcun impatto visivo in quanto non alterano l'attuale assetto paesaggistico delle strutture;
- La realizzazione degli interventi non arrecherà danno alle comunità biologiche presenti, non interrompendone in alcun modo la continuità spaziale;
- I vantaggi che ne deriveranno dalla sostituzione del pontile galleggiante esistente con un pontile fisso in muratura sono sintetizzabili nel miglioramento delle condizioni di sicurezza durante le operazioni di ormeggio e disormeggio delle piccole imbarcazioni per lo sbarco ed imbarco in sicurezza di persone che accedono alle strutture storiche esistenti;
- I vantaggi che ne deriveranno dalla realizzazione della mantellata sono sintetizzabili nella protezione del tratto di costa interessato da fenomeni erosivi del mare il cui ulteriore avanzamento potrebbe intaccare le strutture storiche esistenti;
- Si esclude la possibilità di determinare cambiamenti e/o perdita temporanea di habitat ed ogni altro effetto sulla composizione delle comunità bentoniche in termini di diversità, abbondanza e biomassa e sulla struttura trofica;
- Si esclude la possibilità di determinare una variazioni significativa della qualità delle acque. Le eventuali alterazioni, ristrette al periodo di esecuzione delle attività localizzate in un'area circoscritta,

potrebbero essere rappresentate da una minima variazione temporanea dello stato iniziale di alcuni elementi di qualità fisica con riguardo ad una riduzione trascurabile delle condizioni di trasparenza;

- La tipologia degli interventi, per natura, ubicazione ed estensione, non inseriscono elementi di modifica del paesaggio attuale e non interferiscono con aree di interesse archeologico.

5. PLANIMETRIA AREA DI CANTIERE

PLANIMETRIA FORTI GARSIA E VITTORIA CON L'INDIVIDUAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO scala: fuori scala

