



Roma

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

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III - Valutazione Impatto Ambientale di Infrastrutture,
Opere Civili ed Impianti Industriali



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

ord. BSA - 2007 - 0009134 del 27/03/2007

Prot. n. _____

Prot. n. _____

Ref. Uff. n. _____

Società Consorzio della
Provincia di Siracusa per la
Zona Sud dell' Area di Sviluppo
Industriale della Sicilia Orientale
Viale Scala Greca, 302
96100 SIRACUSA

Regione Siciliana
Assessorato Territorio e Ambiente
Via Ugo La Malfa, 169
90146 PALERMO

RACCOMANDATA A/R

Ministero delle Infrastrutture
Dipartimento per il Coordinamento
dello Sviluppo del Territorio,
il Personale e i Servizi Generali
Arch. Gaetano Fontana
Via Nomentana, 2
00161 ROMA

Ministero dei Trasporti
Direzione Generale
Demanio e Porti
P.le Asia, 44
00144 ROMA

Ministero BB.AA.CC.
Ufficio di Gabinetto
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA

Ministero BB.AA.CC.
Direzione Generale
Beni Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di S. Michele, 22
00153 ROMA

Segreteria Commissione VIA
Sig.ra Luciana Lo Bello
SEDE

Sig. Capo di Gabinetto
Avv. Giancarlo Viglione
SEDE

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel. 0657225903 / Fax 0657225964 - e-mail: ds-vie@minambiente.it

Ufficio Mittente: Dott. Raffaele Ventreca - tel. 06 57225903
Funzionaria responsabile: Supporto Tecnico Divisione III - VIA
DSA-VIA-ST.12_2007_0035.DOC



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prov. DSA - DEC - 2007 - 0000244 del 27/03/2007

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del "Porto di Augusta - commerciale - completamento terza fase realizzazione banchina containers" da realizzarsi in Comune di Augusta (SR) presentata dalla Società Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona Sud dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale, con sede in viale Scala Greca 302 96100 Siracusa, acquisita in data il 24 giugno 2005 con protocollo n. CVIA/1976, pubblicata sui quotidiani "Il Giornale" e "La Sicilia" in data 15 giugno 2005;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona Sud dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale acquisita in data 18 novembre 2005 con protocollo n. 29486, in data 11 aprile con protocollo n. 10663, in data 4 maggio 2006 con protocollo n. 1577, in data 7 giugno 2006 con protocollo n. 15528, in data 20 giugno 2006 con protocollo n. 2359, in data 31 luglio 2006 con protocollo n. 20371 e in data 3 agosto 2006 con protocollo n. 3091;

VISTA la nota n. 28037 della Regione Sicilia del 14 aprile 2006, pervenuta il 21 aprile 2006, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. BAP/S02/34.19.04/18712 del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 ottobre 2006, pervenuta in data 20 ottobre 2006, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 807 positivo con prescrizioni formulato in data 3 agosto 2006, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona Sud dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale;

CONSIDERATO che il Direttore Generale della Direzione Qualità della Vita con nota 20184/adv/DI/VII/VIII, pervenuta in data 13 ottobre 2006, ha fatto presente:

A. "Gli interventi previsti dal progetto vanno realizzati compatibilmente alle attività di messa in sicurezza e/o bonifica previste dal Progetto preliminare di bonifica della Rada di Augusta. Fase I- inclusa all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Priolo (BoI-Pr-SI-PR-Rada di Augusta-02. 05) redatto da ICRAM.

In particolare, la caratterizzazione dei fondali da sottoporre a interventi di escavo, prevista dalla documentazione in oggetto, nella zona interessata dal piano di posa della banchina dovrà integrare quella già effettuata ai fini della caratterizzazione dell'area marino-costiera prospiciente il sito di interesse nazionale di Priolo secondo il protocollo adottato nel piano di caratterizzazione ICRAM (doc. ICRAM #CII-Pr-SI-P-02. 04), approvato senza prescrizioni dalla Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14 c. 2, della Legge n. 241/90) del 18.11.03, con metodiche e modalità da concordare con gli Enti competenti e già adottate all'interno di altri Siti di Interesse Nazionale.

Qualora emergessero evidenze di contaminazione, i fondali interessati dovranno essere sottoposti a procedura di messa in sicurezza o bonifica prima della realizzazione dell'intervento".

B. "Inoltre, constatando che l'unico schema strutturale esaminato è quello del banchinamento su pali, ti vorrei far presente che l'opzione progettuale più auspicabile, date le particolari condizioni ambientali della rada di Augusta, potrebbe essere rappresentata dalla realizzazione di strutture opportunamente riconfermate, anche tramite l'utilizzo di cassoni in cemento armato. In tali strutture potranno essere rifiuti i sedimenti da dragare nell'ambito degli interventi di sicurezza e/o bonifica. Infatti, l'Autorità Portuale di Augusta, con nota acquisita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al prot n.19738/qv/DI del 06/10/10, ha indicato in via provvisoria l'area interessata dagli interventi in oggetto come idonea all'ubicazione delle vasche di colmata necessarie per gli interventi di bonifica. Per questo motivo, tale area è compresa tra quelle che verranno incluse nella prima fase dell'intervento complessivo di bonifica, come riportato nella nota di Sviluppo Italia Area



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Produtive S.p.A., per conto del Commissario Delegato per l'emergenza bonifiche la tutela delle acque di Sicilia, prot. n. 19969/QdV/DI del 10.10.2006.

Certamente, sono consapevole che soluzioni progettuali alternative saranno già state esaminate e valutate, ma per non lasciare da parte un'opportunità davvero importante di conciliare gli interventi di bonifica con lo sviluppo portuale della rada, vorrei accertare se, ai fini del banchinamento previsto, vi siano le condizioni per attuare le alternative progettuali che ti ho proposto. Infatti come potrai leggere nel documento allegato il volume dei sedimenti oggetto di interventi di messa in sicurezza e /o bonifica della rada di Augusta è pari a circa 18.000.000 m³. In questa ottica, l'impiego di tali volumetrie di sedimento come risorsa e non come rifiuto, evitando così il conferimento in discarica appare più importante."

CONSIDERATO che la comunicazione è stata trasmessa in Commissione V.I.A. per la valutazione di quanto evidenziato;

VISTO il nuovo parere n. 852 formulato in data 21 novembre 2006, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VALUTATO sulla base dei predetti pareri della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- la finalità del progetto è quella della costruzione della banchina containers prevista dalla 4^a variante del Piano Regolatore Portuale, approvato con il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 251 del 28.05 86 e resa esecutiva con D.M. n. 647 del 16 04 87:
 - la costruzione della banchina containers costituisce la 3^a fase finale del processo da tempo avviato di realizzazione del porto commerciale di Augusta, che ha visto già portati a termine i lavori dei primi due lotti ad eccezione di alcune opere di completamento della seconda fase;
 - attualmente il porto commerciale di Augusta è in funzione, anche se a regime ridotto, coesistendo l'attività portuale con quella cantieristica. In particolare, non sono ancora terminati gli edifici che devono ospitare le funzioni amministrative, doganali e di controllo;
- il Porto di Augusta è classificato, nella 1^a classe della II^a categoria dei porti marittimi nazionali;
- l'Autorità Portuale di Augusta è stata istituita con il D.P.R. 12/04/2001, ai sensi dall'art. 6 comma 8 della legge del 28 gennaio del 1994, n. 84, mentre la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale è stata determinata con D.M. 5 settembre 2001, costituita "dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei indicati nel Piano Regolatore Portuale e compresi nel tratto di costa identificato dalle coordinate geografiche aventi latitudine 37° 13' 04" N e longitudine 15° 13' 54";
- l'ASI di Siracusa, quale ente delegato delle competenze statali sul demanio marittimo e portuale ha ricoperto le funzioni di Amministrazione appaltante e Ente gestore del Porto Commerciale fino all'istituzione dell'Autorità Portuale. Per la gestione del periodo transitorio di avviamento, la neo costituita Autorità Portuale ha incaricato l'ASI di portare a termine i procedimenti già da tempo iniziati e resi vigenti dall'approvazione della 4^a variante del PRP, pertanto, anche "la

progettazione e la finalizzazione delle procedure di approvazione dell'ampliamento del porto commerciale, con particolare riferimento alla terza fase, comprendente il progetto definitivo, lo Studio di Impatto Ambientale, la Progettazione esecutiva ed il Coordinamento per la sicurezza"; l'ASI ha recepito quanto indicato dall'Autorità Portuale con delibera n. 15 del 19 aprile 2005;

- l'ASI di Siracusa ha dichiarato che tutte le aree interessate dall'intervento ricadono all'interno dei confini di competenza dell'Autorità portuale di Augusta ed in particolare le parti a terra, come ex aree militari, sono destinate ai sensi del PRG vigente ad aree per attrezzature pubbliche integrative di quelle già previste dal PRG, che in quella zona sono proprio le aree portuali. Per tutte le "aree portuali - zone speciali" il PRG demanda la realizzazione agli organi specifici di pianificazione settoriale che ne regolano l'edificazione;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- l'intervento si inserisce nel quadro di un sistema di collegamenti a scala vasta, tra i maggiori mercati internazionali, ove l'Italia svolge un ruolo di cerniera tra Occidente e Oriente e tra Europa e Mediterraneo;
- il Porto di Augusta fa parte della rete transeuropea TEN (Trans-European Network) dei porti marittimi di categoria "A", insieme con gli altri porti siciliani di Palermo, Trapani, Gela, Siracusa, Catania, Messina e Milazzo;
- l'Accordo di Programma Quadro (APQ) per il Trasporto Marittimo del 5/11/2001, finalizzato alla realizzazione del potenziamento delle infrastrutture portuali nella Regione Siciliana, contiene le "schede intervento" relativamente al Porto di Augusta: - Completamento del porto commerciale; - Realizzazione di terminal attrezzato per traffici containerizzati; - Rifiorimento mantellata 1°, 2°, 3° e 4° braccio della diga foranea. Il terminal attrezzato per traffici containerizzati, è presente con un finanziamento di 50 miliardi di lire, pari a 25,823 milioni di euro. L'ultima integrazione dell'Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Marittimo, sottoscritta tra lo Stato e la Regione Siciliana nel mese di febbraio 2006, conferma il Porto di Augusta, per le sue caratteristiche strutturali (fondali con profondità tra i 16 e 20 m) come porto in grado di ospitare grosse navi "feeder", sviluppando operazioni di transhipment;
- nell'ambito della programmazione e pianificazione a livello regionale, il progetto è coerente con gli indirizzi strategici del "Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità - Piano Direttore", in ordine alla funzione di base che riveste l'intermodalità dei sistemi di trasporto ai fini dell'ottimizzazione dei collegamenti e della razionalizzazione della spesa pubblica;
- uno degli obiettivi da perseguire prioritariamente, ai fini dell'incremento della competitività nel Mediterraneo e del superamento delle criticità che penalizzano il sistema trasportistico in Sicilia, è rappresentato dalla costituzione di basi logistiche dei porti per l'interscambio mare-mare, in coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica. L'opera del completamento del Porto di Augusta rientra nel quadro di riassetto intermodale del trasporto merci del Mediterraneo, contribuendo sia al processo dello sviluppo intermodale dei trasporti e sia alla promozione della Sicilia come Piattaforma Logistica del Mediterraneo;



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- il Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica, come discende dal Piano Direttore Regionale, inquadra il Porto di Augusta nell'ambito della categoria degli interventi istituzionali ed in particolare nel "Sistema Portuale Orientale, comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa Orientale e Sud Orientale dell'Isola, basato su Catania ed Augusta";
- il Quarto Addendum al contratto di programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete Ferroviaria italiana S.p.A. per il periodo 2001-2005, contiene due voci di investimento che interessano l'area di Augusta ed in particolare la "Velocizzazione della tratta Catania - Siracusa", per 76 milioni di euro, e il "Raddoppio della tratta Catania - Siracusa" per 1.500 milioni di euro;
- l'area di intervento non è interessata da fenomeni di rischio idrogeologico o di frana e non emergono segnalazioni di erosione costiera; la limitata energia delle correnti sottocosta e delle dinamiche del moto ondoso, caratteristiche peculiari di un bacino chiuso e protetto come quello del Porto di Augusta, evita la configurazione di significative modificazioni delle dinamiche costiere da parte della nuova banchina container;
- l'area di Augusta ricade all'interno di diversi ambiti territoriali, definiti dal Piano Territoriale Paesistico Regionale - PTPR approvato con il D.A. n. 6080 del 21/05/1999, ed in particolare nell'Ambito 14 - Area della pianura alluvionale catanese e nell'Ambito 17 - Area dei rilievi e del tavolato ibleo; i beni paesaggistici e ambientali, nonché storici, monumentali e archeologici, di cui è ricco il territorio di Augusta risultano tutti esterni all'area interessata dall'intervento; il progetto non ricade in aree vincolate ai sensi dell'art. 2 del DLgs 490/1999, come sostituito dal D. Lgs. 22/01/2004, n. 42; le aree di intervento sono costituite da una limitata porzione di costa con presenza di vegetazione arborea ad eucalpti e resti di vecchie strutture di approdo prive di valore storico;
- le opere non ricadono all'interno del perimetro di Siti di Importanza Comunitaria o Zone a Protezione Speciale; i confini del pSIC "Saline di Augusta" (Codice Natura 2000: ITA090014), sono distanti 1 Km dall'area di progetto, mentre gli altri siti presenti nell'area vasta di riferimento, come Saline di Priolo (ITA090013), Grotta Palombara (ITA090012), Monti Climiti (ITA090020), Cozzo Ogliastrì (ITA090024), Fondali di Brucoli - Agnone (ITA090026), sono distanti dai 5 Km ai 15 Km dai confini dell'area;
- nell'area vasta interessata dal progetto, sono presenti sia vincoli archeologici, che vincoli monumentali che tuttavia non sono coinvolti direttamente dall'intervento; l'ex hangar per dirigibili, vincolato con DA 2739 del 24.12.1987, situato ad una distanza di 400 m. dall'area di intervento e a m 30 s.l.m. non interferisce con i lavori di ampliamento del porto; le aree di intervento sono esterne al perimetro del "Parco dell'Hangar" che rappresenta l'iniziativa in atto nel Comune di Augusta per il ripristino della parte alta della collina intorno all'ex-Hangar dei dirigibili ed il restauro di quest'ultimo;
- l'intervento non interferisce con le due fortificazioni del XVI secolo, il forte di Castel Garcia e il forte Vittorio, ambedue presenti nel Porto Megarese;

- il PRG del Comune di Augusta approvato con Decreto Assessoriale n. 171/75, evidenzia le zone interessanti il Porto di Augusta come zone speciali "aree portuali" e "zone omogenee D", sottozone D/1 e D/2: Industrie del Piano ASI. L'area interessata dalla nuova banchina container ricade all'interno della zonizzazione speciale delle "Aree Militari" del PRG, limitrofe all'Hangar e appartenenti all'aeronautica militare, aree successivamente abbandonate dagli impianti militari. Secondo quanto disposto dalle norme di attuazione del PRG, per la pianificazione delle aree ex militari, si provvede con piani particolareggiati di utilizzazione e coordinamento, devolvendo in ogni caso la loro superficie ad attrezzature pubbliche integrative di quelle previste dal PRG (nel caso specifico le aree portuali);
- le aree interessate dal progetto risultano accatastate come appartenenti al demanio dello Stato. La parte di costa, particella 154, e lo specchio acqueo antistante sono sotto la competenza dell'Autorità Portuale di Augusta, che l'ha ricevuta dall'Amministrazione della Difesa Marina di Augusta, in considerazione della nuova configurazione del territorio di competenza dell'Autorità Portuale medesima. Le particelle 153 e 155, nonostante risultino ancora appartenenti al Demanio dello Stato ramo Aeronautica, secondo quanto dichiarato sono state date in concessione al Comune di Augusta ufficialmente dal giugno 2004;
- il Piano Regolatore del Porto di Augusta è stato approvato con il DM del 21.03.1963; la 1ª variante, approvata con il DM n°3049 del 1968, riguarda l'approfondimento di alcuni fondali della rada e la costruzione di una darsena ubicata centralmente sulla costa occidentale del centro abitato di Augusta; la 2ª variante, approvata con il DM n°2219 del 10.01.1974, concerne la realizzazione di un pontile consortile in Punta Cugno per prodotti petroliferi e per petrolio greggio, nonché il connesso dragaggio del circostante specchio acqueo; la 3ª variante, approvata con il DM n°3006 del 20.09.1980, riguarda l'area in esame. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 18/07/1980 n. 421 ha espresso parere favorevole limitatamente alla 1ª fase riguardante la darsena n°1 e relativi pontili Ro/Ro e collegamenti viari da Nord-Est; la 2ª e la 3ª fase sono state sottoposte a prescrizioni e modifiche, mentre è stata eliminata la 4ª fase riguardante il bacino di carenaggio; la 4ª variante è stata approvata il 16-04-1987 con DM n°647. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 28/05/1986 n. 251 ha espresso parere favorevole alla 2ª e 3ª fase del porto. Gli interventi definiti di 2ª fase sono relativi alla banchina commerciale e quelli di 3ª fase sono relativi alla banchina container;
- successivamente è stata approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n°77 del 23-03-1991, la 5ª variante del PRP;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- i lavori per la costruzione della banchina containers costituiscono il completamento del progetto per la realizzazione del porto commerciale di Augusta, si prevede di adeguare la banchina esistente del porto Megarese al voto del consiglio dei LL.PP., attraverso il completamento della 2ª fase e la realizzazione della 3ª fase degli interventi;
- il Piano Regolatore Portuale prevede che la banchina in progetto sia destinata essenzialmente alla movimentazione containers e specificatamente finalizzata all'attività transhipment;



*Il Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- il numero di navi che, dal 1994 al 2002, sono mediamente transitate nei giorni feriali per il porto di Augusta, è risultato pari a circa 12 unità; dallo studio del trasporto marittimo indotto dal progetto in esame risulta l'incremento di 1 nave container in transito per ciascun giorno lavorativo corrispondente ad un aumento medio dell'8% rispetto al traffico portuale attuale;
- gli interventi previsti dal progetto riguardano:
 1. realizzazione di m. 1220 di banchinamenti a giorno su palificata. La banchina sarà costituita da file di 4 pali Ø 1500 posti ad interasse di 6.00 m con sottostante scarpata rivestita di scogliera, avente funzione prevalentemente antirisacca. In senso longitudinale l'interasse fra le varie file è di 6.00 m. L'impalcato è costituito da elementi prefabbricati aventi funzione di cassaforma per i successivi getti da eseguirsi in opera che conferiscono monoliticità alla struttura finale. Le file di pali estreme costituiscono anche la fondazione della via di corsa della gru Il sovraccarico previsto è di 8.00 t/m²;
 2. pavimentazione di circa 181.000 m² per movimento containers. La pavimentazione prevista è di tipo rigido poggiante su pacchetti di fondazione di spessori diversi, in funzione della capacità resistente del rilevato di appoggio;
 3. realizzazione di tutti gli impianti (rete idrica, antincendio, elettrica fognaria);
 4. realizzazione della recinzione completa delle aree portuali in modo da renderle sicure ed accessibili solo dall'ingresso principale costituito dall'Edificio Barriera Entrata - Uscita in corso di realizzazione;

in merito alla cantierizzazione:

- l'esecuzione delle opere è prevista in tre anni, l'area di impianto del cantiere sarà ricavata nell'ambito dello stesso piazzale in costruzione realizzando, all'inizio dei lavori, la porzione di rilevato collocata verso terra, per una superficie adatta ad accogliere l'insieme delle infrastrutture e dei mezzi di esecuzione;
- la viabilità di accesso al cantiere è interessata per la gran parte dai soli mezzi che riforniscono il cantiere dei materiali per il rilevato, nonché dai mezzi che smaltiscono il materiale di scavo non utilizzabile;
- il bilancio tra le quantità di materiali di approvvigionamento e da smaltire evidenzia la necessità di approvvigionamento di circa 1.800.000 m³ di materiali per la costruzione del rilevato delle banchine e di circa 100.000 m³ di inerti per i calcestruzzi;
- l'impianto di betonaggio per la costruzione delle strutture in calcestruzzo è ipotizzato all'interno del cantiere. La scelta è motivata in primo luogo dalla considerevole durata dei lavori, tre anni, e in secondo luogo dal fatto che in tal modo è organizzato l'attuale cantiere che sta finendo di realizzare le opere di seconda fase del porto commerciale;
- il progetto prevede il dragaggio dei depositi melmosi di fondale per lo spessore di circa 1,00 m soltanto nella zona interessata dal piano di posa della banchina, per un totale di circa 240.000 m³. Il Progetto non prevede ulteriori attività di dragaggio, in quanto le altre zone del porto sono già state dragate durante i lavori dei lotti precedenti;

AR

- le analisi dei campioni del fondale hanno riportato valori compatibili con tutte le ipotesi di smaltimento e/o reimpiego a terra;
- il materiale proveniente dal dragaggio non sarà destinato allo scarico a mare, ma in ogni caso, prima dell'inizio dei lavori, si effettuerà un piano di campionamento conforme al D.M. 24.01.1996;
- il progetto elenca numerose cave e discariche presenti nella zona e per ciascuna di esse riporta il percorso per giungere al porto, la tipologia delle zone da attraversare e la loro disponibilità. In particolare per la fornitura dei materiali per rilevati sono state segnalate le cave di Biggemi e di Carmino, distanti dal porto rispettivamente km 13,3 e km 34,0. Per l'approvvigionamento degli inerti per il calcestruzzo il progetto indica la cava di Biggemi. Per il deposito dei materiali di scarto è indicata una delle cave del Petrarco, distanti circa km 4,7 dall'area di cantiere a terra;
- trattandosi della realizzazione di opere di completamento di un progetto già in parte eseguito, l'unica alternativa analizzata dallo studio di impatto ambientale è quella dell'alternativa zero", ossia dell'ipotesi di non intervento. Tale ipotesi è stata superata perché lo scenario di non esecuzione dell'opera non solo vanificherebbe in gran parte le opere già eseguite, ma comporterebbe anche l'impossibilità per il Porto di Augusta di partecipare nell'area Mediterranea al trasporto su scala internazionale dei containers, impedendo così la nascita di attività produttive e di servizi indotti nell'area di influenza del porto;
- per le cave considerate sono state indicate le produzioni che in totale risultano di 2.150 m³/giorno di inerti per cls, di 1500 m³/giorno di materiale per rilevati e di 2000 m³/giorno di materiali Gruppo A1a e A1b;
- per alcune delle cave indicate nel progetto la disponibilità come discarica in totale ammonta a 1,680 Milioni di m³. Per le altre cave la disponibilità come discarica è da verificare;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

per quanto riguarda la componente atmosfera si rileva che:

- le sorgenti di inquinamento atmosferico presenti nell'area sono da ascrivere essenzialmente alla presenza nell'area vasta di insediamenti industriali e nell'area di progetto al transito di veicoli sulla S.S. 193 per Augusta e sulla S.S. 114 e alle emissioni prodotte dagli impianti di riscaldamento delle abitazioni di Augusta;
- l'impatto dell'opera sulla componente atmosfera deriva dal traffico indotto dal progetto in fase di costruzione e di esercizio ed interessa prevalentemente aree a bassa densità abitativa;
- l'area di cantiere sarà realizzata all'interno dell'area di progetto e tale area è interna al Porto Commerciale esistente e, quindi, distante dai recettori individuati;
- lo stato di qualità dell'aria nella zona di progetto è stato caratterizzato mediante i dati, registrati dalla centralina della rete provinciale ubicata in Augusta, a ca. 2 Km dal sito;
- negli anni considerati non sono stati registrati superamenti dei limiti normativi previsti per CO₂, NO_x, SO_x e PM10 dal DM 60/2002 e per PTS;
- a seguito della richiesta di chiarimenti è stata effettuata una campagna di misure di CO, NO_x, SO_x, PM10 e PTS, della durata di una settimana, in tre punti situati, rispettivamente, lungo la S.S. 193, lungo la banchina del porto commerciale e in corrispondenza dell'abitato di Augusta; i



*Il Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

ne punti, sono quelli, in cui si potrebbero risentire gli effetti del traffico indotto dal progetto in fase di costruzione e di esercizio, delle emissioni delle navi in accosto alla banchina e del traffico nel centro abitato di Augusta;

- i valori misurati nel corso della campagna di misure, anche se di durata limitata, sono inferiori ai limiti normativi e appaiono coerenti con il quadro che risulta dai dati del monitoraggio della rete provinciale;
- per la valutazione delle ricadute delle emissioni dovute al traffico attuale e a quello indotto dal progetto in fase di costruzione e di esercizio sono state condotte simulazioni delle ricadute utilizzando il modello CALINE4;
- ai fini dell'applicazione del modello di simulazione è stato condotto uno studio trasportistico per le fasi ante operam, di costruzione e di esercizio relativamente al percorso costituito dal raccordo porto-S.S. 193 e S.S. 193-S.S. 114, che è quello maggiormente interessato dal traffico indotto dal progetto nella fase di costruzione e in quella di esercizio. Nella fase di costruzione il traffico potrà essere ridotto rispetto a quanto evidenziato nello studio trasportistico nella misura in cui per l'approvvigionamento di parte del materiale di cava sarà utilizzato un percorso alternativo che si svilupperà nella zona industriale;
- lo studio trasportistico ha evidenziato un Traffico Giornaliero Medio (TGM) su entrambi i sensi di marcia di 5943 veicoli per la fase ante operam, di 6422 veicoli per la fase di cantiere e di 6256 veicoli per la fase di esercizio. I dati di traffico evidenziano che la fase di esercizio è meno gravosa della fase di costruzione riguardo agli impatti sulla qualità dell'aria e sul clima acustico;
- per quanto riguarda il traffico indotto in fase di cantiere, questo è stimato in circa 240 viaggi/giorno di autocarri su entrambi i sensi di marcia (andata/ritorno, a pieno e a vuoto), che, una volta raggiunta la S.S. 114, si distribuiscono in diverse direzioni per raggiungere le cave che saranno coinvolte nel progetto. Per quanto concerne la S.S. 114 tale volume non rappresenta una percentuale di incremento significativa in rapporto al TGM attuale, non in grado cioè di apportare modifiche sostanziali al regime della strada. E' altresì possibile che parte gli autocarri possano utilizzare un percorso alternativo che si sviluppa in area industriale e che non conduce alla S.S. 114;
- per quanto riguarda il traffico indotto in fase di esercizio, in base all'ipotesi progettuale, in linea di massima il nuovo terminal container non dovrebbe generare traffico di autotreni lungo le strade perché concepito come scalo "tranship". Tuttavia, poiché non si può escludere lo sviluppo nel tempo delle attività di scambio merci con l'entroterra, è stato ipotizzato un valore cautelativo di quota import-export del 15% (75.000 TEU) rispetto al totale complessivo di TEU movimentati. Il traffico indotto in fase di esercizio è, dunque, a parere dei progettisti, irrilevante, ma, ai fini delle verifiche riguardo agli impatti sull'atmosfera e sul clima acustico, nelle simulazioni sono stati considerati i valori di traffico ipotizzato nello studio trasportistico;
- per i fattori di emissione corrispondenti alle varie categorie di mezzi che costituiscono il parco circolante, nelle simulazioni sono stati utilizzati i dati e la metodologia forniti dal progetto CORINAIR (Coordination-Information-AIR) 1991; le stime delle ricadute sono state effettuate mediante modello CALINE4, risultano essere conservative;

- per tutte le fasi i valori calcolati sono inferiori ai limiti normativi. Nel confronto ante operam-fase di costruzione gli incrementi di concentrazione sono stati di frazioni di mg/m^3 per CO e minori di $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per NOx, SOx, PM10 e PTS. Gli incrementi tra fase ante operam e fase di esercizio sono stati inferiori agli incrementi tra fase ante operam e fase di costruzione, per quanto sopra esposto a proposito del traffico indotto nella fase di costruzione e in quella di esercizio.
- per la fase di esercizio è stata effettuata anche la simulazione per la ricaduta delle emissioni di una nave "madre" in manovra in corrispondenza del Forte Garcia, quale punto di fruizione turistica, e dell'abitato di Augusta. È stato considerato che in fase di avvicinamento e di attracco della nave alla banchina portuale, i motori della nave sono spenti o al minimo, mentre i rimorchiatori sono i principali emittenti giacché lavorano a piena potenza;
- i dati di traffico sono stati ottenuti prendendo in considerazione: le navi madre che vengono trainate nel porto da due rimorchiatori e che hanno una potenza complessiva di 4000 HP (circa 2941 KW) e un camino di altezza pari a 5 m s.l.m.; motori diesel dei due rimorchiatori sono stati assimilati a quelli di 25 autotreni per un tempo di manovra di 15 min.; gli incrementi di PM10 tra ante operam e post operam sono stati valutati pari a $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ su Forte Garcia e di $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sull'abitato di Augusta, con un valore massimo assoluto di $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$, molto inferiore al limite di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- le simulazioni delle ricadute delle emissioni dei principali inquinanti prodotte nella fase di esercizio dalle navi "feeder" e dalle navi "madre" sulle rotte di attracco alla nuova banchina containers hanno evidenziato valori significativamente inferiori ai limiti di legge;
- le simulazioni delle ricadute delle emissioni di PTS e PM10 dalle navi in banchina sono state sviluppate nell'ipotesi di tre navi all'ormeggio con i generatori in funzione a tre quarti di potenza; risultati della simulazione hanno dato valori di $2,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e di $1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ rispettivamente per PTS e PM10. È stato calcolato che le movimentazioni di tutti i mezzi che agiscono contemporaneamente in banchina equivalgono a 6 autocarri/h in movimento in termini di emissioni, con un impatto molto inferiore a quello di una nave madre in manovra;

per quanto riguarda l'ambiente idrico:

- la struttura in progetto non interferisce con la rete idrografica, pertanto, la componente relativa ai corsi d'acqua superficiali è da considerarsi indifferente;
- in relazione al recettore marino sussiste la sola possibilità di apporto inquinante in termini di solidi sospesi da parte delle acque meteoriche di prima pioggia raccolte dal piazzale. Infatti, il movimento dei mezzi in fase di esercizio implica un rilascio di materiali in forma di particolato sulla superficie della pavimentazione; per evitare il rilascio in mare di questi materiali la rete di smaltimento delle acque meteoriche di piazzale è stata progettata come sistema chiuso, il recapito a mare è trattato, per le acque di prima pioggia, con un impianto di dissabbiatura/disoleazione;

per quanto riguarda il suolo, sottosuolo e sedimenti marini:

- il progetto del nuovo molo si estende in mare per circa 500 metri perpendicolarmente alla costa, dove risulta, da dati di letteratura, una batimetria che varia da 5 a 13-15 m sotto il livello marino. Il fondale, da indagini appositamente eseguite nell'ambito del progetto, risulta costituito da depositi limo-argillosi recenti sottoconsolidati di spessore molto discontinuo e fino ad un



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

massimo di circa 16 m, sovrapposti a depositi plio-pleistocenici argillosi da mediamente a molto consistenti;

- dal Piano stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico risulta che l'area di progetto non ricade in zone interessate da rischio di frana o in zone interessate da rischio idraulico;
- le condizioni geostrukturali distensive e la presenza di numerose direttrici di faglia con attività anche recente confermano una elevata attività sismica dell'area in esame; inclusa nella Zona Sismica 2;
- i territori comunali di Augusta, Priolo, Melilli, Siracusa, Floridia e Solarino sono stati inclusi nell'elenco dei siti di interesse nazionale di cui al "Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale" (DM n. 468/2001). Da verifiche effettuate presso gli archivi del MATT-Direzione Qualità della Vita è risultato che la perimetrazione delle aree non include l'area di progetto;
- è stata effettuata una preliminare caratterizzazione della qualità del sedimento marino nell'area di progetto mediante una prima indagine, del 2003, che ha comportato due prelievi relativi al materiale di scavo dei pali di seconda fase e, successivamente, una seconda indagine, nel 2005, con prelievo di tre campioni attraverso lo scavo con draga in punti interessati dalla banchina in progetto; i risultati delle analisi dei campioni di sedimento da asportare hanno mostrato valori inferiori ai limiti sia della tab. I colonna A dell'Allegato I del DM 471/1999 che degli standard di qualità dei sedimenti previsti dal DM 367/2003; tutti i materiali di dragaggio saranno assimilati e rifiutati e saranno smaltiti a terra in discarica autorizzata;

per quanto riguarda la componente vegetazione, flora, fauna, ecosistemi:

- i fondali presenti nell'area di progetto sono di tipo melmoso e non ospitano alcuna fitocenosi, né biocenosi di rilievo. La presenza di macroalghe verdi, osservata a ridosso della linea costiera, è indice di elevata eutrofizzazione delle acque. Non sono presenti praterie di Fanerogame marine quali la posidonia (*Posidonia oceanica*), ciò in relazione con l'utilizzazione di questo specchio marino come area portuale, il che ha comportato e continua a comportare profonde modifiche delle condizioni ambientali, sia chimico - fisiche che biologiche;

valutazione dell'impatto dell'opera in progetto sull'area alla foce del F. Mulinello.

- sebbene non sia inserita nel pSIC "Saline di Augusta" l'area della foce Mulinello è caratterizzata dalla presenza degli specchi acquei delle saline, (oggi non più attive come tali), con una rilevante presenza faunistica. Nell'intorno della foce sono state realizzate nei decenni passati una serie di infrastrutture portuali, la cui attività incide da lungo tempo sull'habitat in questione;
- la foce del F. Mulinello, e lo stagno retrostante, attualmente risultano essere attorniate dalle seguenti infrastrutture in attività:
 1. in sinistra idraulica dall'esistente porto commerciale che in prossimità della foce ha le sue banchine RO - RO e i relativi attracchi;
 2. in destra idraulica dal complesso portuale della Marina Militare, ove operano navi militari e di approvvigionamento carburanti;

3. a Sud est dalle basi militari e da insediamenti industriali nonché dai relativi accessi;
4. infine anche l'area del Mulinello (così come l'area SIC) è attraversata dalla linea ferroviaria Catania Siracusa;

L'area in esame non risulta essere tutelata, l'Autorità Portuale ha dichiarato di voler mettere a disposizione della Regione Siciliana una somma pari al 2% dell'importo lavori, destinata a misure di compensazione da attuare nel pSIC Saline di Augusta e nell'area foce del F. Mulinello. Tali interventi saranno oggetto di un apposito programma di monitoraggio e di un progetto esecutivo con l'obiettivo di riqualificazione e valorizzazione dell'area;

valutazione di incidenza sul pSIC/ZPS "Saline di Augusta" (ITA090014)

- l'intervento in progetto non comporta interferenze negative dirette con gli obiettivi di conservazione della parte di pSIC/ZPS interessato dalla realizzazione dell'opera, in quanto l'area di progetto dista circa 1 km dalla salina del pSIC/ZPS situata presso il Porto Megarese;
- è stato prodotto uno studio inteso per approfondire i possibili impatti dell'opera in progetto sull'ansa del Porto Megarese a Nord Ovest dell'intervento, ansa caratterizzata, da uno stagno facente parte del pSIC Saline di Augusta; lo studio ha evidenziato lo stato di bassa energia cinetica dell'intera rada di Augusta, facendo presente che la realizzazione delle dighe foranee del porto, che risale a poco meno di cinquanta anni fa, ha conferito alla rada carattere di specchio acqueo chiuso, con equilibrio di costa immutato e statico. A seguito di tale "chiusura" della rada all'azione energica del moto ondoso e delle correnti le linee di costa non hanno più subito variazioni significative, la corrente è riconducibile al solo effetto delle maree, che costituiscono il principale contributo al rimescolamento delle acque;
- lo studio ha anche evidenziato che lo stagno è caratterizzato allo stato attuale da un avanzato processo di riduzione della sua superficie dovuto a fenomeni antropici ed una ad progressiva limitazione negli anni dell'apporto di acque meteoriche, riconducibile a cause diverse, tutte correlate e fatti che non hanno relazione con i fenomeni marini, (impermeabilizzazione del suolo, reti fognarie, siccità);
- per quanto riguarda l'equilibrio di costa post operam il modello marino elaborato evidenzia che i valori di energia erosiva sono sostanzialmente immutati nel post operam, essendo già irrilevanti nell'ante operam. Poiché, tra l'altro, non c'è trasporto solido in corrispondenza della spiaggia in esame, la relazione conclude che l'equilibrio di costa resterà immutato anche nel periodo post operam;
- la falda marina, e quindi la sua interazione con la sovrastante falda terrestre dello stagno, non subirà alcuna variazione, sia perché l'apertura della baia di 400 metri consentirà il pieno scambio di marea (si tenga anche conto che le due aperture nelle dighe foranee della rada di Augusta sono di 400 e 200 m, rispettivamente), sia perché la banchina in progetto è a struttura parzialmente "permeabile";
- per quanto riguarda il ricambio di acqua nel periodo post operam nell'area a Nord della banchina in progetto, lo studio evidenzia che il modello di simulazione calcola un ricambio completo del volume d'acqua in circa 35 giorni, che è lo stesso del periodo ante operam, giacché l'effetto di marea è inalterato. Semmai si potrebbe registrare un leggero miglioramento grazie ad un aumento della corrente di marea registrato dal modello matematico;



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- infatti, assumendo come riferimento le variazioni di livello definite dal range della deviazione standard di marea, ogni 12 ore affluisce (e defluisce) nello specchio acqueo in esame un volume di circa 100.000 m³, pari a circa il 2,5% del volume racchiuso nell'ansa. Questo volume d'acqua si trova ad attraversare un'imboccatura più piccola nel post operam, e conseguentemente aumentano le velocità di corrente, (da 1,5 cm/sec a 3,0 cm/sec), sempre valori modestissimi, ma che consentono di ipotizzare un miglioramento dell'effetto di miscelazione delle acque nell'ambiente in studio;
 - per verificare l'effetto dell'opera sulle dinamiche dispersive dell'avifauna si è proceduto a ricostruire le direttrici di movimento dell'avifauna che sono state analizzate e osservate per valutare la potenziale azione di disturbo da parte dei containers stoccati nel piazzale del terminal nei confronti delle rotte migratorie e se siano in grado di influenzare le dinamiche di dispersione giornaliera della fauna locale, legate soprattutto alla ricerca di cibo e di siti di riproduzione;
 - l'esame condotto evidenzia che l'effetto barriera dei containers e delle navi è irrilevante nei confronti delle rotte migratorie, sia per l'altezza limitata dei gruppi container, sia per la posizione e l'orientamento del terminal, in quanto le rotte di dispersione dell'avifauna locale attualmente privilegiate si sviluppano a nord dell'attuale porto e non sono interessate dal nuovo intervento. In ogni caso le caratteristiche dei container stoccati sono tali da costituire un ostacolo evidente e sufficientemente compatto all'avifauna, tale dunque da evitare fenomeni di disorientamento;
 - la Valutazione di incidenza, relativa agli impatti potenziali del progetto sul pSIC/ZPS "Saline di Augusta", condotta secondo le linee del D.P.R. 357/1997, conclude che il progetto non comporta interferenze negative con habitat e specie di interesse comunitario;
- valutazione di incidenza sul pSIC/ZPS "Fondali di Brucoli - Agnone" (ITA090026)
- gli obiettivi principali di conservazione del pSIC "Fondali di Brucoli - Agnone" (ITA090026) possono essere identificati nella salvaguardia del patrimonio marino esistente ed in particolare dell'habitat di interesse comunitario prioritario presente che è caratterizzato dalla presenza delle praterie di posidonia sul 35% della sua superficie e che sono in uno stato di conservazione molto buono; la realizzazione dell'opera in progetto non interessa né in modo diretto né in modo indiretto il pSIC/ZPS, in quanto l'area dista 5-6 Km in linea d'aria dal limite del pSIC ed è separata dal porto, dalla città di Augusta e dal promontorio del Monte Tauro. La distanza lungo la costa è superiore ai 15 km. Infine la caratteristica orografica che il porto è localizzato in uno specchio di mare chiuso, come è già stato descritto nell'inquadramento territoriale, determina l'assenza di interferenza tra le correnti che interessano l'habitat del pSIC analizzato e la realizzazione e l'esercizio dell'opera;
 - la Valutazione di incidenza, condotta secondo le linee del D.P.R. 357/1997, conclude che il progetto non comporta interferenze negative con habitat e specie di interesse comunitario;
 - ai fini della realizzazione dell'opera sono previsti sbancamenti sul versante collinare che degrada verso il mare, nel settore centrale dell'area di progetto. Tale versante è ricoperto principalmente da un rimboscimento ad eucalipti (*Eucalyptus* sp.) piuttosto esteso e di origine antropica e, in misura minore, dalla vegetazione degli incolti; lo sbancamento interesserà quindi tipologie vegetazionali non di pregio, e con caratteristiche esotiche del tutto estranee al paesaggio

vegetazionale autoctono; l'intervento di sistemazione a verde di progetto prevede la sistemazione del versante e la successiva messa a dimora di specie vegetali autoctone;

per quanto riguarda l'inquinamento acustico:

- l'impatto del traffico veicolare è stato studiato per i tratti stradali maggiormente interessati dal traffico in fase di cantiere e di esercizio, cioè bretella Porto-S.S. 193 e tratto della S.S. 193 fino all'allineamento sulla S.S. 114;
- è stato effettuato il censimento dei recettori entro la fascia di +/- 500 m (fascia A di +/-100 e fascia B di +/-250 m);
- il clima acustico attuale nell'area di progetto è stato caratterizzato mediante misure in continuo (in conformità al Decreto 16 Marzo 1998) in quattro siti nel tempo di riferimento diurno, con tempo di misura di 20 minuti per ogni sito. Non sono stati effettuati rilievi durante il tempo di riferimento notturno in quanto, sia in fase di costruzione che di esercizio, i mezzi interessati dal progetto si muoveranno solo di giorno;
- è stato applicato il modello previsionale di calcolo RLS 90 per il traffico stradale è stata fatta un'analisi acustica che ha interessato il clima acustico ante operam, post operam e in fase di cantiere nel tempo di riferimento diurno, in quanto non sono previste attività nel periodo notturno;
- la simulazione relativa alla fase di cantiere è cautelativa perché ipotizza che tutto il traffico di cantiere si svolga sul percorso bretella Porto-S.S. 193 e tratto S.S. 193-S.S. 114 considerato nello studio trasportistico. Tuttavia è verosimile che una quota significativa degli autocarri utilizzi il percorso alternativo di approccio alle cave che si svolge in area industriale e quindi sgravi la parte di S.S. 193 che si allaccia alla S.S. 114;
- l'interferenza con la componente umana è stata descritta tramite la definizione dei livelli acustici calcolati presso i recettori ed evidenziata nelle tavole delle mappe di conflitto, ove sono indicati gli scostamenti dai limiti di legge presso i singoli recettori; i livelli acustici calcolati in corrispondenza dei recettori risultano sempre inferiori ai limiti normativi di 70 dB(A) per la fascia A e di 65 dB(A) per la fascia B, sia per la fase ante operam, sia per la fase di costruzione e sia per la fase di esercizio; comunque, è stato previsto in progetto barriere fonoassorbenti in alcuni tratti al fine di ricondurre i valori percepiti dai recettori interessati a un livello di clima acustico paragonabile all'ante operam;
- per quanto detto a proposito dei volumi di traffico risultanti dallo studio trasportistico, l'impatto acustico in fase di costruzione è maggiore che non in fase di esercizio;
- l'incremento di rumore tra fase ante operam e post operam è contenuto in 2-3 dB(A);
- è stata effettuata anche una simulazione della diffusione del rumore verso la zona collinare prospiciente la radice della banchina in progetto. A tal fine è stato ipotizzato, conservativamente, che tutti gli automezzi percorrano la corsia della banchina container più vicina (ca. 127 m) al piede del rilevato della collina antistante, in modo tale da valutare gli effetti di tale traffico rispetto alle abitazioni più vicine al porto. L'edificio più vicino (che risulta disabitato e di proprietà demaniale) si trova circa 250 m dall'asse del percorso considerato e, dalle curve di diffusione del rumore, risulta non risentire del rumore prodotto dal traffico degli automezzi



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

interno al porto. Quindi, si valuta che anche altri edifici più lontani presenti sulla collina (l'edificio più vicino abitato si trova a ca. 435 m) e nella zona cosiddetta dell'hangar dei dirigibili non ne risentiranno;

- l'impatto del rumore dovuto alle attività di banchina è stato valutato equivalente a sei autocarri in movimento; sulla base della simulazione sopra riportata relativa al traffico di circa 300 autocarri al giorno in fase di cantiere all'interno del porto, si valuta che l'entità dell'impatto sia trascurabile nei confronti dei ricettori più vicini all'area, situati a circa 250 m sulla collina alla radice della banchina, e a maggior ragione sul clima acustico dell'abitato di Augusta situato a circa 500-700 m dall'estremo della banchina;
- riguardo all'impatto del rumore generato dalle attività di banchina il proponente ha prodotto uno studio modellistico nel quale sono state presentati i risultati di 3 simulazioni, riferite ai tre scenari più comuni che si possono presentare nel corso delle operazioni del porto: la presenza contemporanea della nave madre e delle due navi feeder; la presenza della sola nave madre; la presenza delle sole navi feeder;
- il software utilizzato è il SoundPLAN e la metodologia di propagazione è quella della ISO 9613. Le sorgenti di rumore considerate sono 2 transtainer, 20 forklift (un numero cautelativo riguardo alle effettive necessità dello scalo) e un traffico di camion in ingresso/uscita dal porto indotto dall'esercizio di circa 300 transiti. Il numero di mezzi indicati sono il risultato di una valutazione delle operazioni, e dei relativi tempi, che il progetto prevede che si svolgeranno sulla banchina in progetto nella fase di esercizio. La rappresentazione delle sorgenti fork lift e transtainer gommati disposte sull'area della banchina è stata posizionata nelle aree dove tipicamente si svolgerà la loro attività. Tale rappresentazione è stata effettuata considerando entrambe le sorgenti puntiformi e così localizzate: i fork lift ad un'altezza di 1 metro dalla superficie del suolo, ed i transtainer gommati ad un'altezza di 6 metri. Per quanto riguarda i livelli di pressione sonora delle emissioni dei macchinari, sono stati utilizzati livelli e spettri caratteristici scelti tra quelli proposti dal software di simulazione SoundPLAN e/o già utilizzati in altri studi riguardanti interporti, come Bari Lamasinata, Valpescara, Civitavecchia. Cautelativamente nelle simulazioni il valore della potenza sonora emessa dai mezzi in movimento è stato assunto pari a 105 dB(A) per tutti i mezzi indistintamente.

Nelle simulazioni sono state effettuate ulteriori assunzioni a favore di sicurezza. E' stato trascurato l'effetto di barriera acustica prodotto dalla presenza lungo il margine di banchina, come normalmente avviene, di file di containers e della presenza di infrastrutture e mezzi navali nell'area militare davanti all'abitato di Augusta. La predetta modalità di disposizione dei containers, attenua l'emissione verso l'esterno da parte dei macchinari che operano in mezzo alle pile di container di tutti quei segnali ad alta frequenza utilizzati, secondo disposizioni normative, quali segnali d'avviso come clacson, trombe e cicalini, che per altro essendo degli impulsi di breve durata influiscono poco sui livelli di rumore integrato. Dei tre scenari simulati, quello più impattante è quello con le sole navi feeder presenti, in quanto esse riflettono verso l'abitato il rumore che le investe. I livelli di pressione sonora presso le aree abitate di Augusta si attestano in questo caso su valori di circa 37,5 - 40 dB(A) per gli edifici più esposti, posti in corrispondenza

alla zona di Via Barbarino. Per tutti gli altri edifici civili i livelli di rumorosità attesi sono al di sotto dei 35 dB(A).

Pur non avendo il comune di Augusta effettuato la zonizzazione acustica, il proponente indica che, in base alle norme nazionali e regionali, il fronte edifici in esame sia classificabile come classe 3, pertanto con limite di immissione diurno di 60 dB(A).

I risultati delle simulazioni evidenziano la scarsa rilevanza del contributo del rumore prodotto dalle attività di banchina sull'abitato di Augusta, tanto più se si considerano le assunzioni cautelative introdotte nelle simulazioni modellistiche.

Analogamente, sulla base delle curve isofoniche presentate si valuta che la scuola su Via Marina Ponente, unico ricettore sensibile presente nell'area interessata dallo studio, non risulta assolutamente impattata dalle attività di banchina in quanto i livelli in corrispondenza al suo fronte risultano in ogni caso al di sotto dei 30 dB(A). Infatti, per un clima acustico attuale che sia compreso, in orario diurno, tra 50 dB e il massimo consentito di 60 dB il calcolo dell'incremento generato dai 40 dB (massimi) provenienti dal terminal porta a valori trascurabili:

- nel caso di abitazioni, 40 dB sommati energeticamente a 60 dB secondo la funzione $10 \cdot \log(10^{dB_1/10} + 10^{dB_2/10})$, dove $dB_1 = 60$ e $dB_2 = 40$ sono i due contributi da sommare, portano al valore finale di 60,04 dB, con un incremento impercettibile e irrilevante;
- nel caso della scuola, la somma del livello di pressione che è pari a 30 dB con un ipotetico clima di 50 dB conduce a 50,04 dB;

in merito alle mitigazioni:

- ai fini della tutela delle acque il progetto prevede un sistema di drenaggio delle acque meteoriche dei piazzali e della banchina, munito di pozzetti di raccolta e di un disoleatore;
- il progetto prevede la predisposizione, già in fase di cantiere, di appropriate misure di mitigazione dell'impatto acustico, con di barriere fonoassorbenti;
- il rimboschimento degli sbancamenti sul versante collinare che degrada verso il mare interessa una specie esotica non di pregio (*Eucalyptus* spp.) del tutto estraneo al paesaggio vegetazionale della zona. L'intervento di sistemazione a verde, pur in assenza di un progetto in dettaglio, prevede invece la messa a dimora di specie vegetali autoctone. Nella zona i muri di sostegno della scarpata saranno rivestiti in pietra;
- al fine di ridurre l'entità degli impatti in fase di costruzione, sia in senso qualitativo che quantitativo, è prevista l'adozione delle seguenti modalità operative:
 - le installazioni di cantiere saranno situate sulle aree interessate da categorie vegetazionali di minore qualità ambientale (minore naturalità);
 - l'ingombro dei cantieri e delle strade di servizio sarà ridotto al minimo;
 - qualora non fosse possibile utilizzare la viabilità esistente, saranno individuati percorsi opportuni per il movimento dei mezzi d'opera e saranno costruite le opere accessorie all'interno delle aree di cantiere, o nelle aree destinate all'occupazione definitiva;
 - saranno particolarmente curati la raccolta dei rifiuti prodotti nelle aree di cantiere (residui e sfridi di lavorazione, imballaggi dei materiali, contenitori vari, ecc.) e il loro smaltimento presso discariche autorizzate;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- i prodotti chimici potenzialmente inquinanti e/o pericolosi per la salute pubblica saranno "stoccati" in aree opportunamente predisposte e impermeabilizzate e successivamente smaltiti presso apposite discariche autorizzate;
- saranno inoltre adottati accorgimenti per evitare lo sversamento sul terreno di olii, combustibili, vernici, prodotti chimici in genere, che andranno comunque utilizzati in quantità limitata;
- si dovrà ricorrere all'innaffiamento controllato dei cumuli di terra e degli altri materiali polverosi, nonché delle strade di servizio, al fine di ridurre le emissioni di polveri;
- tutte le aree utilizzate come cantieri, depositi o altro, una volta dimesse, andranno riportate allo stato ante operam, con particolare riferimento al ripristino della vegetazione originaria, ove presente;
- dovranno essere previsti la conservazione del primo strato di terreno, rimosso nei lavori di sbancamento e movimento terra, particolarmente ricco di semi, radici, rizomi, microrganismi decompositori, larve e invertebrati, nonché il suo riutilizzo successivo nei lavori di mitigazione e ripristino naturalistico;
- dovrà essere elaborata una opportuna programmazione temporale degli interventi, in considerazione dei periodi più critici del ciclo biologico di piante (fioritura) e animali (nidificazione degli uccelli, riproduzione degli anfibi, ecc.). In particolare, gli interventi a scapito della vegetazione dovranno essere concentrati nel periodo novembre-febbraio, che è quello di minore attività della fauna. Parimenti, gli interventi di messa a dimora delle piante andranno realizzati nello stesso periodo, per garantire il maggiore successo di attecchimento delle specie vegetali e il minore disturbo sulla fauna;
- l'osservanza di quanto sopra descritto sarà garantita dall'inserimento, da parte del proponente, di un apposito "Protocollo ambientale", che conterrà le prescrizioni sopra indicate nel contratto degli esecutori finali degli interventi, con la previsione delle opportune penali in caso di inosservanza;
- la verifica della correttezza sarà operata dalla Direzione dei Lavori, mediante elaborazione di una specifica relazione tecnica, comprensiva della documentazione fotografica ante e post operam;
- il progetto della banchina containers riguarda il completamento di un'opera portuale progettata e già iniziata da lungo tempo, che si inserisce adeguatamente nell'evoluzione del traffico marittimo del Mediterraneo, profondamente modificato negli ultimi anni, soprattutto per quanto riguarda la specializzazione nel trasporto containers;
- lo schema strutturale a palificata della banchina da realizzare corrisponde alla soluzione adottata per la banchina a giorno del primo e secondo lotto, già realizzati, con la sola differenza nella dimensione dei pali, da Ø 1200 a Ø 1500, essendo passato il sovraccarico di progetto da 4,00 t/m² a 8,00 t/m²;

- analogamente a quanto già realizzato per le banchine del I e II lotto, le acque di prima pioggia recapitate sui piazzali e sulla banchina containers, a seguito del trattamento con impianti di dissabbiatura e disoleazione devono essere convogliate al sistema fognario comunale;
- le campagne di prelievi effettuate ai fini della caratterizzazione dei fondali hanno dimostrato l'assenza di inquinanti in misura significativa, tuttavia, nell'ambito della progettazione esecutiva, resta ferma l'applicazione dello schema di campionamento conforme al DM 24/01/1996, ai fini della caratterizzazione dei sedimenti dell'area da dragare;
- le simulazioni effettuate sulla diffusione del rumore non evidenziano criticità rispetto alle abitazioni più vicine al porto per la fase di esercizio; tuttavia il progetto prevede la realizzazione di barriere fonoassorbenti in alcuni tratti stradali al fine di ricondurre i valori percepiti dai recettori interessati a un livello di clima acustico paragonabile alla situazione ante operam;
- il progetto prevede l'utilizzo, per le attività di banchina, di motori diesel opportunamente silenziati;

preso atto che:

- il Proponente ha dichiarato di voler mettere a disposizione della Regione Siciliana una somma pari al 2% dell'importo lavori, quantificata, tenuto conto della proposta del proponente, in Euro 2.070.000,00 destinata a misure di compensazione da attuare nel pSIC Saline di Augusta e nell'area della foce del F. Mulino. Tali interventi, da concordare con la Regione Siciliana, saranno oggetto di un apposito programma di monitoraggio e di un progetto esecutivo con obiettivi di riqualificazione e valorizzazione delle aree;
- le soluzioni previste dal progetto per la mitigazione degli impatti appaiono condivisibili sia per la fase di esercizio che per la fase di cantiere;

CONSIDERATA la nota n. 28037 della Regione Sicilia del 14 aprile 2006, pervenuta il 21 aprile 2006, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

"dall'esame degli elaborati del progetto in epigrafe, del relativo SLA e delle integrazioni allo stesso, si ritiene che il Progetto "Opere di completamento terza fase realizzazione banchina containers nel Porto commerciale di Augusta" proposto dal Consorzio ASI di Siracusa possa riuscire a soddisfare le finalità per le quali è stato approntato e pertanto appare, ad avviso di questo Ufficio, meritevole di un positivo giudizio di compatibilità ambientale, esplicitando proposta di raccomandazioni, tese a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale dell'opera in esame, che, ove condivise, potranno essere inserite nel parere definitivo di competenza di codesto Ministero:

- per la fase di cantiere sembra opportuno che si proceda all'analisi del materiale proveniente dagli scavi al fine di poter effettuare un razionale smistamento degli stessi destinandoli, previa analisi, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o per il recupero di aree degradate od, infine, ma solo ove impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso le discariche autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive;
- si ritiene altresì utile procedere ad un costante controllo per l'adeguamento in fase di cantiere delle misure di mitigazione atte a limitare l'inquinamento atmosferico dovuto all'emissione di



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

polveri od altri materiali, nonché l'inquinamento acustico e vibrazionale dovuto all'impiego dei mezzi meccanici, adeguando le attività di cantiere affinché non vengano superati i limiti di tollerabilità previsti dalla vigente normativa;

- le sedi di cantiere dovranno essere restituite alla originaria destinazione al termine dei lavori;
- i fondali di cui è previsto l'escavo sono stati oggetto di una caratterizzazione preliminare attraverso il prelievo di alcuni campioni di fondo e l'analisi dei parametri di tipo fisico-chimico-microbiologico. Considerato che l'area di progetto rientra nel "sito di Priolo", uno dei quindici siti inquinati di interesse nazionale, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere eseguito un accurato studio dei fondali, esteso a tutta l'area oggetto delle operazioni di dragaggio, effettuando il prelievo e la caratterizzazione dei sedimenti marini secondo le modalità impartite dall'All. B/1 del D.M. del 24/01/1996. Sulla base delle risultanze di tale studio sarà possibile valutare in maniera adeguata la destinazione finale dei sedimenti scavati, stimati complessivamente in circa 241.165 m³;

sulla base delle risultanze dello studio di caratterizzazione dei sedimenti di cui al precedente punto, dovrà essere predisposto, in fase di progettazione esecutiva, un idoneo progetto per le attività di dragaggio, con specifica delle modalità realizzative e delle tecniche che si intendono utilizzare, nonché, anche in funzione dei mezzi di dragaggio utilizzati, sulle modalità di trasferimento dei materiali e, in caso di necessità di smaltimento di materiale non utilizzabile e/o contaminato, sull'eventuale gestione dello stoccaggio temporaneo. Ad ogni modo, dovranno essere acquisiti i pareri previsti per le attività di dragaggio;

il sistema di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi dovrà essere conforme al D.Lgs. n. 182 del 24 giugno 2003 recante "Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico";

in fase di progettazione esecutiva dovrà essere redatto, in accordo con l'A.R.P.A. Sicilia, un Piano di monitoraggio chimico-fisico delle acque prospicienti l'area di intervento con rilievi ante, durante e dopo la realizzazione dei lavori, ai sensi del D.Lgs 11 maggio 1999, n. 152;

in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto un piano di cantierizzazione che definisca in maniera dettagliata le modalità realizzative delle opere, esplicitando le attività che possono essere eseguite lato mare e quelle che necessitano di un impegno del fronte terra; inoltre, il piano dovrà contenere la localizzazione esatta delle aree di cantiere, l'indicazione di tutti gli accorgimenti e dei dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, comprensivi di quanto previsto per evitare sversamenti accidentali di liquidi inquinanti, in particolare dai mezzi di cantiere in sosta sia marittimi, sia terrestri e dalle operazioni di realizzazione dei Pali □ 1500 della banchina a giorno;

dovranno essere previsti in progetto gli impianti di disoleazione delle acque bianche provenienti dalla banchina e dalle aree adibite a cantiere e vasche di prima pioggia da realizzare a monte dell'immissione nel sistema fognario comunale;

il progetto dovrà essere realizzato, con le modifiche sopra descritte, nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente agli elaborati presentati. Ogni eventuale sostanziale modifica dovrà essere presentata a questo Dipartimento;

-- dovrà essere comunicata a questo Ufficio la data di inizio e di fine dei lavori fornendo una adeguata documentazione fotografica delle opere realizzate”;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. BAP/S02/34.19.04/18712 del 13 ottobre 2006, pervenuto in data 20 ottobre 2006, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta:

“**VISTO** l’art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349;
VISTO il D.P.C.M. 10 agosto 1988 n. 377 e successive modifiche e integrazioni;
VISTO IL D.P.C.M. 27 dicembre 1988;
VISTA la legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche e integrazioni;
VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante “Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 250 del 26 ottobre 1998;
VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137” pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 43 del 24 febbraio 2004, come modificato e integrato dal decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 157 (disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, in relazione al paesaggio) pubblicato nel supplemento ordinario n. 102 alla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 27 aprile 2006;
VISTO l’art. 8, comma 2, lett. o) del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173 “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali”;
VISTO il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 24 settembre 2004 recante “Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 271 del 18 novembre 2004 ed in particolare l’Allegato 3;
VISTO il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 17 febbraio 2006 “Modifiche al decreto ministeriale 24 settembre 2004, recante : < Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali >” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 92 del 20 aprile 2006;
VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 luglio 2005 di nomina del Direttore Generale per i beni architettonici e paesaggistici;
VISTO il decreto 3 luglio 2006, del Ministro per i Beni e le Attività Culturali, di nomina ad interim del Capo Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici, con decorrenza 1 luglio 2006;
CONSIDERATA l’istanza n. 2766 del 10.06.2005, pervenuta alla Direzione Generale per i beni architettonici ed il Paesaggio in data 15.6.2005, ed acquisita agli atti del Servizio II – Paesaggio con prot. n. SI/498/14490 del 21.6.2005, con la quale il Consorzio ASI di Siracusa ha richiesto, trasmettendo copia degli elaborati progettuali e della documentazione prescritta dall’art. 2 del D.P.C.M. 27.12.1988, la valutazione d’impatto ambientale, ai sensi dell’art. 6 della legge 349/86, del progetto dei lavori di cui all’oggetto;



*Il Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

CONSIDERATO che le pubblicazioni a mezzo stampa dell'avviso di richiesta di pronuncia di compatibilità d'impatto ambientale, ai sensi del D.P.C.M. n. 3777 del 10.8.1988, sono risultate effettuate in data 15.6.2005 sui quotidiani "Il Giornale" e "La Sicilia";

CONSIDERATO che la procedura di valutazione è stata quindi avviata con nota del 24.6.2005, prot. 14687, richiedendo contestualmente i pareri agli Uffici regionali competenti;

CONSIDERATO che il progetto di che trattasi attiene agli interventi di completamento di 3° fase delle opere del Porto commerciale di Augusta, sito nella parte Nord - Ovest dell'omonima Rada, e riguardano la realizzazione della banchina containers prevista dal PRP di Augusta approvato con i voti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 421 e n. 251 rispettivamente emessi nelle adunanze del 17.08.1980 e del 28.05.1986 e resi esecutivi con D.M. 675 del 16.04.1987. Gli interventi previsti in progetto si inseriscono in un processo, ormai avviato da tempo (Settembre 1979 ed il 2005), che ha visto la realizzazione del porto in tre lotti, di cui il secondo lotto si è sviluppato in due distinti stralci funzionali (oltre ad una terza fase di completamento). Gli interventi previsti in questa fase del progetto possono sinteticamente riassumersi in: realizzazione di ml 1.220 di banchinamenti a giorno su palificata, realizzazione di circa 181.000 mq di pavimentazione per movimentazione containers, realizzazione di tutti gli impianti quali rete idrica, antincendio, elettrica, fognaria per la completa operatività portuale, recinzione delle aree portuali (cfr. elaborati progettuali);

CONSIDERATO la nota del 21.10.2005, prot. n. 6657, con la quale l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della Pubblica Istruzione della Regione Sicilia - Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa, dopo aver rappresentato al Consorzio ASI che "da quanto relazionato ai par. 2.1.4 e 2.1.5. del "quadro di riferimento progettuale relazione" (elab.noPCAA20RLOIA.DOC) in ordine ai lavori, attualmente in via ultimazione, di completamento II stralcio funzionale II lotto, limitrofi complementari a quelli in esame, non si evincono gli estremi autorizzativi di questo Ufficio ovvero di Amministrazione deputata alla Tutela Paesaggistica dei luoghi, dovranno pertanto essere forniti chiarimenti a riguardo; considerato che l'intervento proposto comporterà una considerevole implementazione del traffico navale nell'immediato intorno dei Forti Garzia e Vittoria, dovranno essere prodotti adeguati studi mirati alla valutazione degli eventuali effetti degli inquinanti sui beni monumentali civici, facendo anche uso tavole di raffronto simili a quelle già prodotte e relative al "quadro di riferimento ambientale - atmosfera - modello simulazione diffusione inquinanti - post operam" (elabor.noNPLA32PLOIA.DWG); considerato che le opere da realizzare ricadono all'interno del Porto di Augusta, a breve distanza dalla foce del Fiume Mulinello, e che pertanto le stesse possono comportare modifiche al regime correntometrico ed al bilancio erosione-deposizione dei sedimenti all'interno della predetta Rada, considerato altresì che le eventuali predette modifiche inciderebbero sul paesaggio costiero tutelato, dovranno essere prodotti adeguati elaborati grafici e descrittivi che relazionino sugli effetti di cui sopra" ha sospeso la procedura nelle more della consegna dei chiarimenti richiesti nella medesima nota. La stessa nota è stata inviata alla Soprintendenza del Mare per le valutazioni di competenza;

PRESO ATTO che tale sospensione del procedimento, decisa dalla Soprintendenza regionale in attesa dei chiarimenti richiesti, è stata comunicata dalla Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici, con nota del 6.3.2006, prot. 4380, al Ministero dell'Ambiente che con

telegramma del 22.2.2006, acquisito al prot. n. 3904 del 28.2.2006, ne aveva invece sollecitato la chiusura;

PRESO ATTO che con nota del 23.1.2006 prot. n. 219, acquisita in data 7.2.2006 al prot. n. 2509, il Consorzio ASI ha comunicato alla Direzione Generale di aver trasmesso alla Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa i chiarimenti domandati;

CONSIDERATO che successivamente la stessa Soprintendenza, con la nota prot. 716 del 14.2.2006, acquisita al prot. n. 4468 del 6.3.2006 della Direzione Generale e assunta agli atti del Responsabile del Procedimento in data 6.4.2006, dopo aver fatto le seguenti premesse "vista la relazione trasmessa da Codesto Consorzio con nota n. 0438 del 1.2.2006 in ordine al punto 1 della predetta richiesta di integrazioni, considerato che l'intervento proposto si configura come funzionale al completamento delle infrastrutture commerciali all'interno del Porto di Augusta, in un contesto fortemente interessato da processi industriali e commerciali, territoriale limitrofo al Polo Petrochimico di Priolo-Augusta, vista la sostanziale conformità delle opere previste al piano Regolatore Generale del Porto Commerciale di Augusta, considerato che gran parte dei banchinamenti avverrà su pali di grosso diametro, consentendo pertanto una migliore "trasparenza" delle strutture alle correnti marine interne al Porto, atteso che nell'immediato intorno della stratta area di interesse esistono preesistenze architettoniche (Forti Spagnoli cinquecenteschi Garzia e Vittoria. Hangar per Dirigibili datato inizi '900), ambientali (S.L.C. ITA 090014 Salme di Augusta) ed archeologiche (Torrente Multinello), che comportano una particolare attenzione all'inserimento delle opere proposte nel territorio ed impongono adeguate misure di salvaguardia, considerato che questo Ufficio sta curando un intervento di restauro conservativo sul Forte Vittoria, con fondi P.O.R. per un importo complessivo di quasi 4 milioni di Euro, che prevede, fra l'altro, la pulizia dei paramenti murari, rilevato che il regime vincolistico vigente attualmente sui luoghi strettamente interessati dalle opere in oggetto prevede prevalentemente la fascia di cui all' art. 142, letto "a" ed, in minor misura, parte della lett. "c" del Decr. Lgs. 22.1.2004 n. 42" ha comunicato di esprimere sul progetto parere favorevole, ai sensi dell'art. 146 del predetto Decreto Legislativo 22.01.2004 n. 42 ed ai fini della valutazione ne di cui all'art. 26 del medesimo Decr. Lgs., alle seguenti condizioni: 1) che venga stipulata una apposita polizza assicurativa e/o fiduciaria, almeno ventennale, da prevedere fra le somme a disposizione dell'Amministrazione, che contempli il ripristino dei danni ai Forti Garzia e Vittoria attribuibili all'implementazione sia degli inquinanti che delle vibrazioni e del moto ondoso dovuti all'incremento del traffico navale nell'intorno dei predetti monumenti; 2) che gli sbancamenti previsti a monte delle banchine comportino muri di sostegno non più alti di 2,50 metri, da rivestire in pietrame a secco locale, ed eventuali opere di stabilizzazione del versante, da realizzarsi tramite sistemi di ingegneria naturalistica, mascherati da filari di vegetazione arborea ed arbustiva selezionata fra quella storicizzata mediterranea; 3) che il disboscamento previsto per una parte dell'esistente bosco di eucalyptus preveda una ripiantumazione, intorno ai piazzali a terra e/o in apposite aree all'interno, di essenze arboree di alto fusto, selezionate come da punto precedente; 4) che vengano salvaguardate le preesistenze architettoniche attualmente presenti nell'area e consistenti in un pozzo ed in un piccola postazione bunker risalente al 2° Conflitto Mondiale; 5) che i materiali di risulta e quelli provenienti dai dragaggi vengano conferiti presso discarica autorizzata, fatti salvi i



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

casi previsti dal D.M. 24.1.1996 e sentita la competente Soprintendenza del Mare; 6) considerato che è stata accertata la presenza di un'area archeologica, indiziata dalla presenza di materiali di età antica, attigua all'area dell'intervento, occorre che l'inizio dei lavori sia preceduto da una comunicazione scritta, almeno dieci giorni prima, al Servizio Museo archeologico di Leontinoi e Megara, presso questa Soprintendenza; 7) Saranno fatte salve le eventuali determinazioni della Soprintendenza del Mare, in ordine alle tutele di competenza; 8) le prescrizioni di cui ai superiori punti 2, 3 e 4 saranno recepite in appositi elaborati grafici e descrittivi e trasmesse a questa Soprintendenza, unitamente alle copie dei documenti relativi alle prescrizioni di cui al punto 1, prima dell'inizio dei lavori, perché facciano parte integrante del presente progetto;

CONSIDERATO che l'Assessorato Territorio ed Ambiente - Dipartimento Territorio ed Ambiente - Servizio VIA della Regione Sicilia con nota del 14.4.2006, prot. 28037, acquisita agli atti della Direzione Generale al prot. n. 10525 del 6.6.2006, ha comunicato di esprimere sul progetto un positivo giudizio di compatibilità ambientale, proponendo le seguenti "raccomandazioni tese a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale dell'opera in esame: 1) Per la fase di cantiere sembra opportuno che si proceda all'analisi del materiale proveniente dagli scavi al fine di poter effettuare un razionale smistamento degli stessi destinandoli, previa analisi, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o per il recupero di aree degradate od, infine, ma solo ove impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso le discariche autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive; 2) Si ritiene altresì utile procedere ad un costante controllo per l'adeguamento in fase di cantiere delle misure di mitigazione atte a limitare l'inquinamento atmosferico dovuto all'emissione di polveri od altri materiali, nonché l'inquinamento acustico e vibrazionale dovuto all'impiego dei mezzi meccanici, adeguando le attività di cantiere affinché non vengano superati i limiti di tollerabilità previsti dalla vigente normativa; 3) le sedi di cantiere dovranno essere restituite alla originaria destinazione al termine dei lavori; 4) i fondali di cui è previsto l'escavo sono stati oggetto di una caratterizzazione preliminare attraverso il prelievo di alcuni campioni di fondo e l'analisi dei parametri di tipo fisico-chimico-microbiologico. Considerato che l'area di progetto rientra nel "sito di Priolo", uno dei quindici siti inquinati di interesse nazionale, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere eseguito un accurato studio dei fondali, esteso a tutta l'area oggetto delle operazioni di dragaggio, effettuando il prelievo e la caratterizzazione dei sedimenti marini secondo le modalità impartite dall'All. B/1 del D.M. del 24/01/1996. Sulla base delle risultanze di tale studio sarà possibile valutare in maniera adeguata la destinazione finale dei sedimenti scavati, stimati complessivamente in circa 241.165 mc.; 5) sulla base delle risultanze dello studio di caratterizzazione dei sedimenti di cui al precedente punto, dovrà essere predisposto, in fase di progettazione esecutiva, un idoneo progetto per le attività di dragaggio, con specifica delle modalità realizzative e delle tecniche che si intendono utilizzare, nonché, anche in funzione dei mezzi di dragaggio utilizzati, sulle modalità di trasferimento dei materiali e, in caso di necessità di smaltimento di materiale non utilizzabile e/o contaminato, sull'eventuale gestione dello stoccaggio temporaneo. Ad ogni modo, dovranno essere acquisiti i pareri previsti per le attività di dragaggio; 6) il sistema di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi dovrà essere conforme al D.Lgs. n. 182 del 24 giugno 2003 recante "Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i

residui del carico"; 7) In fase di progettazione esecutiva dovrà essere redatto, in accordo con l'A.R.P.A. Sicilia, un Piano di monitoraggio chimico-fisico delle acque prospicienti l'area di intervento con rilievi ante, durante e dopo la realizzazione dei lavori, ai sensi del D.Lgs 11 maggio 1999, n. 152; 8) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto un piano di cantierizzazione che definisca in maniera dettagliata le modalità realizzative delle opere, esplicitando le attività che possono essere eseguite lato mare e quelle che necessitano di un impegno del fronte terra; inoltre, il piano dovrà contenere la localizzazione esatta delle aree di cantiere, l'indicazione di tutti gli accorgimenti e dei dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, comprensivi di quanto previsto per evitare sversamenti accidentali di liquidi inquinanti, in particolare dai mezzi di cantiere in sosta sia marittimi, sia terrestri e dalle operazioni di realizzazione dei Pali D 1500 della banchina a giorno; 9) dovranno essere previsti in progetto gli impianti di disoleazione delle acque bianche provenienti dalla banchina e dalle aree adibite a cantiere e vasche di prima pioggia da realizzare a monte dell'immissione nel sistema fognario comunale; il progetto dovrà essere realizzato, con le modifiche sopra descritte, nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente agli elaborati presentati. Ogni eventuale sostanziale modifica dovrà essere presentata a questo Dipartimento; 10) dovrà essere comunicata a questo ufficio la data di inizio e di fine lavori fornendo una adeguata documentazione fotografica delle opere realizzate";

CONSIDERATO che con nota del 7.3.2006, acquisita agli atti in data 15.3.2006, al prot. n. 5235, l'Area Soprintendenza del Mare - Servizio Beni culturali e naturalistici della Regione Sicilia, non avendo ancora ricevuto gli elaborati progettuali ne ha richiesto al Consorzio ASI di Siracusa la trasmissione per le valutazioni di merito, trasmissione del progetto ribadita in ultimo dall'Assessorato regionale competente con nota del 17.7.2006, prot. n. 76122, acquisita agli atti della Direzione Generale in data 3.8.2006, al prot. n. 14552;

CONSIDERATO che la stessa Soprintendenza del Mare con successiva nota del 15.9.2006, prot. n. 469, acquisita al protocollo 17054 del 19.9.2006 della Direzione Generale, ricevuto il progetto, dopo aver premesso che "nell'area portuale in atto non sono note emergenze di carattere storico-archeologico, e il sito interessato dall'intervento non è stato oggetto di misura di tutela specifica di competenza di questa Soprintendenza, visto il parere prot. n. 716 del 14.02.2006 emesso dalla Soprintendenza BB.CC. ed AA. di Siracusa; considerato che il completamento delle banchine investe parzialmente lo specchio d'acqua del bacino portuale denominato "Porto Megarese" con specifico riferimento all'antica "Megara Hyblea, e che per consentire l'attracco a imbarcazioni di stazza maggiore è previsto un dragaggio fino alla profondità di 12-14 metri" ha comunicato la necessità, al fine di non compromettere eventuale materiale archeologico nell'area interessata "di procedere preventivamente alla costruzione della banchina containers e nelle aree interessate dai dragaggi ad una ricognizione archeologica dettagliata che dovrà essere effettuata sia con indagini strumentali che visive dirette. Tali indagini dovranno essere condotte alla presenza di personale tecnico scientifico di questa Soprintendenza; di conseguenza resta inteso che tutti gli oneri derivanti dall'attività di indagine e di sorveglianza saranno a carico dell'Ente proponente". Nel ribadire la rilevanza storica del porto Megarese di Augusta e conseguentemente la necessità di porre in essere particolari cautele durante l'esecuzione delle opere la medesima Soprintendenza ha



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

prescritto inoltre che " non dovrà nel corso delle loro esecuzione, essere arrecato alcun danno al materiale archeologico eventualmente rinvenuto in modo fortuito sui fondali, dovrà essere data tempestiva comunicazione del rinvenimento a questa Soprintendenza senza la cui preventiva autorizzazione non potrà essere rimosso alcun materiale afferente al patrimonio culturale del sito. Restano salve pertanto le norme sul rinvenimento fortuito di beni archeologici. Contestualmente si chiede di essere tempestivamente informati circa l'esecuzione dei lavori, al fine di poter esercitare le proprie competenze in materia di tutela dei beni culturali sommersi e di esercitare l'alta sorveglianza archeologica";

PREMESSO tutto quanto sopra riportato;

TENUTO CONTO dei pareri formulati dai competenti Uffici della Regione Siciliana in ordine all'intervento in questione, come depositati in atti e sopra riportati;

VISTI gli elaborati progettuali trasmessi e il relativo studio di impatto ambientale;

PRESO ATTO della situazione vincolistica, come verificata nei pareri dagli Uffici regionali sopra citati e riportata nelle tavole progettuali in atti;

CONSIDERATO che in ragione di quanto sopra la Direzione Generale ha espresso il parere istruttorio di cui alla nota prot. n. DG-BAP/17971 del 2.10.2006;

QUESTO MINISTERO a conclusione della procedura di che trattasi esprime parere favorevole all'istanza di valutazione d'impatto ambientale relativa al "Porto Commerciale di Augusta- Terza Fase - Banchine Containers" presentata dal Consorzio ASI di Siracusa con nota del 10.6.2005,

prot. n. 2766, pervenuta alla Direzione Generale per i beni architettonici ed il Paesaggio in data 15.6.2005, ed acquisita agli atti del Servizio II - Paesaggio con prot. n. SI/408/14490 del 21.6.2005, nell'assoluto rispetto delle seguenti prescrizioni:

A) che, come richiesto dalla Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa:

- 1) venga stipulata una apposita polizza assicurativa e/o fiduciaria, almeno ventennale, da prevedere fra le somme a disposizione dell'Amministrazione, che contempli il ripristino dei danni ai Forti Garzia e Vittoria attribuibili all'implementazione sia degli inquinanti che delle vibrazioni e del moto ondoso dovuti all'incremento del traffico navale nell'intorno dei predetti monumenti dovuto alla realizzazione dell'intervento;
- 2) gli sbancamenti previsti a monte delle banchine comportino muri di sostegno non più alti di 2,50 metri, da rivestire in pietrame a secco locale, e le eventuali opere di stabilizzazione del versante vengano realizzate tramite sistemi di ingegneria naturalistica, mascherati da filari di vegetazione arborea ed arbustiva selezionata fra quella storicizzata mediterranea;
- 3) il disboscamento previsto per una parte dell'esistente bosco di eucalyptus preveda una ripiantumazione, intorno ai piazzali a terra e/o in apposite aree all'interno, di essenze arboree di alto fusto, selezionate come da punto precedente;
- 4) vengano salvaguardate le preesistenze architettoniche attualmente presenti nell'area e consistenti in un pozzo ed in un piccola postazione bunker risalente al 2° Conflitto Mondiale;
- 5) vengano conferiti presso discarica autorizzata i materiali di risulta e quelli provenienti dai dragaggi, fatti salvi i casi previsti dal D.M. 24.1.1996, sentita la competente Soprintendenza del Mare;

- 6) l'inizio dei lavori, in considerazione del fatto che è stata accertata la presenza di un'area archeologica attigua all'area dell'intervento, indiziata dalla presenza di materiali di età antica, sia preceduto da una comunicazione scritta, almeno dieci giorni prima, al Servizio Museo archeologico di Leontinoi e Megara della Soprintendenza di Siracusa;
- 7) le prescrizioni di cui ai superiori punti 2, 3 e 4 vengano recepite in appositi elaborati grafici e descrittivi trasmessi alla Soprintendenza che li ha richiesti, unitamente alle copie dei documenti relativi alle prescrizioni di cui al punto 1, prima dell'inizio dei lavori, perché facciano parte integrante del progetto di cui alla presente valutazione;
- B) che, come richiesto dalla Soprintendenza del Mare:
- 8) si proceda, preventivamente alla costruzione della banchina containers e nelle aree interessate dai dragaggi, ad una ricognizione archeologica dettagliata che dovrà essere effettuata sia con indagini strumentali che visive dirette. Tali indagini dovranno essere condotte alla presenza di personale tecnico scientifico della Soprintendenza che le ha richieste. Gli oneri derivanti dall'attività di indagine e di sorveglianza saranno a carico dell'Ente proponente;
- 9) vengano poste in essere, in considerazione della rilevanza storica del porto Megarese di Augusta, particolari cautele durante l'esecuzione delle opere. In particolare nel corso delle loro esecuzioni non dovrà essere arrecato alcun danno al materiale archeologico eventualmente rinvenuto in modo fortuito sui fondali, di cui dovrà essere data tempestiva comunicazione alla Soprintendenza, senza la cui preventiva autorizzazione non potrà essere rimosso;
- 10) venga data alla Soprintendenza tempestiva comunicazione dell'inizio dei lavori al fine di poter consentire al medesimo Ufficio di esercitare le proprie competenze in materia di tutela dei beni culturali sommersi e di esercitare l'alta sorveglianza archeologica;
- C) che, come raccomandato dall'Assessorato Territorio ed Ambiente - Dipartimento Territorio ed Ambiente - Servizio VIA della Regione Sicilia:
- 11) si proceda, per la fase di cantiere, all'analisi del materiale proveniente dagli scavi al fine di poter effettuare un razionale smistamento dello stesso destinandolo, previa analisi, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o per il recupero di aree degradate o, infine, ma solo ove siano impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso le discariche autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive;
- 12) si proceda ad un costante controllo per l'adeguamento in fase di cantiere delle misure di mitigazione atte a limitare l'inquinamento atmosferico, dovuto all'emissione di polveri od altri materiali, e quello l'inquinamento acustico e vibrazionale, dovuto all'impiego dei mezzi meccanici, adeguando le attività di cantiere affinché non vengano superati i limiti di tollerabilità previsti dalla vigente normativa;
- 13) al termine dei lavori siano restituite alla originaria destinazione le sedi di cantiere;
- 14) in fase di progettazione esecutiva venga eseguito un accurato studio dei fondali, esteso a tutta l'area oggetto delle operazioni di dragaggio, effettuando il prelievo e la caratterizzazione dei sedimenti marini secondo le modalità impartite dall'All. B/1 del D.M. del 24/01/1996. Sulla base delle risultanze di tale studio venga poi valutata in maniera adeguata la destinazione

PR



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

finale dei sedimenti scavati, stimati complessivamente in circa 241.165 mc.;

- 15) *sulla base delle risultanze dello studio di caratterizzazione dei sedimenti di cui al precedente punto, venga predisposto, in fase di progettazione esecutiva, un idoneo progetto per le attività di dragaggio, con specifica delle modalità realizzative e delle tecniche che si intendono utilizzare, e, anche in funzione dei mezzi di dragaggio utilizzati, per le modalità di trasferimento del material, nonchè, in caso di necessità di smaltimento di materiale non utilizzabile e/o contaminato, per l'eventuale gestione dello stoccaggio temporaneo. Ad ogni modo, prima di intraprendere qualsiasi opera sui fondali, vengano acquisiti tutti i pareri previsti per le attività di dragaggio;*
 - 16) *il sistema di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi sia conforme al D.Lgs. n. 182 del 24 giugno 2003 recante "Attuazione della Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico";*
 - 17) *in fase di progettazione esecutiva sia redatto, in accordo con l'A.R.P.A. Sicilia, un Piano di monitoraggio chimico-fisico delle acque prospicienti l'area di intervento, con rilievi ante, durante e dopo la realizzazione dei lavori, ai sensi del D.Lgs 11 maggio 1999, n. 152;*
 - 18) *in fase di progettazione esecutiva venga predisposto un Piano di cantierizzazione che definisca in maniera dettagliata le modalità realizzative delle opere, esplicitando le attività che possono essere eseguite lato mare e quelle che necessitano di un impegno del fronte terra. Tale piano venga predisposto in modo da contenere la localizzazione esatta delle aree di cantiere, l'indicazione di tutti gli accorgimenti e dei dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, comprensivi di quanto previsto per evitare sversamenti accidentali di liquidi inquinanti, in particolare dai mezzi di cantiere in sosta sia marittimi, sia terrestri e dalle operazioni di realizzazione dei pali Ø 1500 della banchina a giorno;*
 - 19) *vengano previsti in progetto gli impianti di disoleazione delle acque bianche provenienti dalla banchina e dalle aree adibite a cantiere e vasche di prima pioggia da realizzare a monte dell'immissione nel sistema fognario comunale; il progetto venga realizzato, con le modifiche sopra descritte, nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente agli elaborati presentati. Ogni eventuale sostanziale modifica venga presentata al Dipartimento regionale;*
 - 20) *che venga comunicata a tutti gli Uffici regionali competenti, e di cui sopra, la data di inizio e di fine lavori. Con tale ultima comunicazione venga fornita un'adeguata documentazione fotografica delle opere realizzate;*
- D) che venga presentato per la verifica di ottemperanza a questo Ministero**
il progetto esecutivo di tutte le modifiche e gli adeguamenti progettuali sopra prescritti. Contestualmente alla presentazione a questo Dicastero lo stesso progetto venga inoltrato agli Uffici regionali competenti affinché possano verificare l'adeguamento degli elaborati esaminati in questa fase di V.I.A. alle condizioni dagli stessi dettate per la realizzazione dell'intervento";

Preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al "Porto di Augusta - commerciale - completamento terza fase realizzazione banchina containers" da realizzarsi in Comune di Augusta (SR), presentata dalla Società Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona Sud dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. prima dell'avvio dei lavori dovrà essere definito il passaggio di proprietà delle particelle 153 e 155, per le parti interessate, dal Demanio dello Stato, ramo Aeronautica al Demanio Marittimo di competenza dell'Autorità Portuale di Augusta;
2. per quanto riguarda l'escavo in mare:
 - in accordo con l'ARPA Sicilia e l'ICRAM, prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere effettuata la caratterizzazione, ai sensi del DM 24.01.96, dei fondali dell'intera area da dragare in corrispondenza del piano di posa della banchina e il materiale dragato dovrà essere conferito a discarica autorizzata;
 - gli interventi previsti dal progetto vanno realizzati compatibilmente alle attività di messa in sicurezza e/o bonifica previste dal Progetto preliminare di bonifica della Rada di Augusta. Fase I- inclusa all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Priolo (BoI-Pr-SI-PR-Rada di Augusta-02.05) redatto da ICRAM;
 - in particolare, la caratterizzazione dei fondali da sottoporre a interventi di escavo, nella zona interessata dal piano di posa della banchina, dovrà integrare quella già effettuata ai fini della caratterizzazione dell'area marino-costiera prospiciente il sito di interesse nazionale di Priolo secondo il protocollo adottato nel piano di caratterizzazione ICRAM (doc. ICRAM #CII-Pr-SI-P-02.04), approvato senza prescrizioni dalla Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14 c. 2, della Legge n. 241/90 del 18.11.03, con metodiche e modalità da concordare con gli Enti competenti e già adottate all'interno di altri Siti di Interesse Nazionale;
3. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere redatto un piano di monitoraggio relativo al piano di costruzione delle opere che consideri tutte le componenti ambientali, ai fini di eventuali misure di mitigazione; tale piano di monitoraggio, concordato con l'ARPA Sicilia, riporterà le modalità operative, la frequenza, i parametri e i tempi di esecuzione, e dovrà prevedere anche una idonea banca dati per l'informazione e la consultazione; in particolare:



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- a dovrà essere previsto e posto in essere un piano di monitoraggio del rumore prodotto durante le attività di cantiere e di esercizio, con particolare riferimento all'abitato di Augusta e di eventuali recettori sensibili. In caso di superamento dei limiti normativi per le emissioni sonore, deve essere previsto l'impiego di macchine o tecniche di lavorazione meno rumorose, oppure devono essere predisposte barriere acustiche da collocare sul perimetro di cantiere, in corrispondenza dei recettori. Nei casi non risolvibili mediante le misure suesposte il proponente dovrà provvedere a proprio carico all'insonorizzazione degli edifici interessati;
 - b dovrà esser previsto un monitoraggio del rumore, prodotto durante le attività di cantiere e di esercizio, per la valutazione di eventuali disturbi alle specie di uccelli frequentatrici il PSIC Saline di Augusta;
 - c dovrà essere previsto e posto in essere un piano di monitoraggio delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotti durante le attività di cantiere e di esercizio, con particolare riferimento all'abitato di Augusta e ad eventuali recettori sensibili;
 - d dovrà essere previsto e posto in essere un sistema di monitoraggio degli sversamenti accidentali in mare di sostanze inquinanti durante le attività di cantiere che potrebbero nascere a seguito di incidenti o di malfunzionamento delle macchine. Tale piano di emergenza dovrà essere concordato con l'ARPA Sicilia sia per quanto riguarda le macchine per le lavorazioni a terra sia per quelle impegnate nelle lavorazioni a mare;
 - e durante le attività di dragaggio e di costruzione della banchina dovranno essere effettuati prelievi delle acque del bacino portuale al fine di verificare la sussistenza di alterazioni ambientali significative (torpidità, contaminanti) e di predisporre adeguate azioni correttive in corso d'opera;
 - f durante la fase di realizzazione di tutte le opere previste in prossimità dei recettori residenziali e delle zone del porto in esercizio, dovranno essere adottati opportuni accorgimenti per ridurre la produzione o la propagazione di polveri quali: bagnatura delle aree di cantiere e delle piste di servizio non pavimentate; lavaggio delle ruote degli autocarri in uscita dall'area di cantiere, bagnatura di eventuali cumuli di materiali, pulizia delle strade pubbliche utilizzate, senza tuttavia provocare fenomeni di inquinamento delle acque marine dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati;
4. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione acustica, consistenti nella messa in opera di barriere antirumore fonoassorbenti, in corrispondenza dello svincolo tra la strada di collegamento del porto con la S.S. 193 e di quello tra la S.S. 193 e la S.S. 114 e in altre zone dove dovesse risultare necessario in base ai dati del piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Siciliana. Laddove, si dovesse configurare l'impossibilità fisica o tecnica di posizionare le barriere fonoassorbenti si dovrà ricorrere a un contributo per l'insonorizzazione delle abitazioni interessate, destinato al potenziamento del potere fonoisolante degli infissi;
5. allo scopo di limitare i potenziali impatti derivanti dalla sospensione e diffusione dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio sui litorali limitrofi all'ambito portuale, fatti salvi ulteriori specifici accordi sulle modalità operative che potranno essere indicate dalla

- Regione Siciliana o dalle strutture tecniche delegate, esse dovranno essere effettuate con procedure e macchinari idonei a minimizzare la risospensione del materiale fine;
6. il capitolato d'appalto delle opere dovrà prevedere l'osservanza di un "Protocollo ambientale", da concordare con l'ARPA Sicilia e la Regione Siciliana, dove saranno riportate tutte le prescrizioni per la mitigazione degli impatti durante lo svolgimento dei lavori e per tutte le attività di cantiere e la comminazione di opportune penali in caso di inosservanza;
 7. per evitare la dispersione delle polveri durante le attività di cantiere, il materiale trasportato dagli autocarri dovrà essere bagnato e coperto con teloni;
 8. per il contenimento delle emissioni inquinanti, i veicoli impiegati nella fase di costruzione e quelli impiegati nelle attività di banchina dovranno essere omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (fase III-A o fase III-B) e muniti di filtri per il particolato conformi alle norme europee;
 9. durante la fase di esercizio le attività di banchina dovranno essere sospese nelle ore notturne, fatti salvi i casi di forza maggiore;
 10. il piazzale e la banchina containers dovranno essere provvisti di un sistema di raccolta e di trattamento delle acque di prima pioggia, con un numero idoneo di dissabbiatori e disoleatori, che dovranno essere poi convogliate al sistema fognario comunale;
 11. prima del collaudo finale delle opere dovrà essere definito con l'ARPA Sicilia:
 - il sistema per la gestione delle acque di sentina, comprensivo degli impianti e delle attrezzature per il trattamento finale e il successivo smaltimento dei rifiuti, conformemente a quanto previsto dal decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182, recante attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
 - il sistema della gestione della raccolta degli oli usati, dei filtri dell'olio e delle batterie esaurite nonché delle vernici, solventi e sostanze antivegetative;
 - il sistema dei controlli sulla manutenzione dei pozzetti di trattamento delle acque meteoriche dei piazzali e della banchina (dissabbiatura e disoleatura delle acque di prima pioggia) e dell'eventuale impianto della raccolta delle acque di sentina;
 12. un'attività di monitoraggio consistente in campionamenti periodici nell'area marina circostante la banchina in progetto, da effettuarsi in accordo con ICRAM e ARPA-Sicilia e secondo le modalità indicate nel DM 24/01/1996, volti a verificare la caratterizzazione chimica, fisica e microbiologica dei sedimenti, per garantire l'immediato riconoscimento di eventuali fenomeni di inquinamento a carico dei sedimenti stessi in conseguenza delle attività previste;
 13. il sistema di illuminazione dell'area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

14. in considerazione della messa a disposizione della Regione Siciliana di una somma pari al 2% dell'importo lavori, destinata a misure di compensazione, si dovrà, in accordo con la Regione Siciliana, individuare un programma di monitoraggio per le due aree, pSIC Saline di Augusta e l'area della foce del F. Mulinello, e predisporre e attuare un progetto esecutivo che abbia obiettivi di riqualificazione e valorizzazione riguardante l'area del pSIC Saline di Augusta;
15. in fase di progettazione esecutiva dovrà essere elaborato un progetto complessivo relativo alle opere di mitigazione della sistemazione a verde dell'area collinare sbancata, da realizzare a totale carico del proponente, che dovrà essere sottoposto a verifica ed approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, comprendente la sistemazione a verde sulla base dei seguenti criteri:
 - utilizzo di essenze arboree ed arbustive tipiche ed autoctone, da acquisire possibilmente in ambito locale rivolgendosi preferibilmente agli ecotipi genetici locali (non d'importazione) in quanto meglio adatti alle condizioni pedologiche e meteorologiche ed al fine di introdurre elementi di tutela della biodiversità genetica;
 - impianto di macchie e raggruppamenti costituite da specie ad alto fusto associate a specie a portamento arbustivo, al fine di creare un raccordo omogeneo con le biocenosi esistenti ed incrementare la naturalità dell'area; l'altezza degli esemplari, al momento dell'impianto, dovrà essere già significativa e comunque non inferiore a quattro metri;
 - programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati ai fini dell'efficacia dell'effetto-barriera e di inserimento paesaggistico; la manutenzione dovrà comprendere le idonee cure colturali atte a garantire il buon esito degli impianti, fino al completo affrancamento della vegetazione (irrigazione di soccorso, ripristino delle fallanze, potature e sfalci delle infestanti, eventuali trattamenti diserbanti e antiparassitari con uso esclusivo di sostanze a bassa persistenza e tossicità, ogni altro intervento che si renda necessario per il buon esito degli interventi); il monitoraggio e le cure colturali dovranno comunque essere ripetuti con frequenze idonee per tutta la durata dell'esercizio della centrale;
16. il Proponente dovrà fare riferimento al Manuale ANPA - Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente - e Comitato per la Lotta alla Desertificazione (di cui al DPCM 26.09.1997, G.U. n. 43 del 21.02.1998) - Propagazione per seme di alberi e arbusti della flora mediterranea - Roma 2001 ed al Manuale di Ingegneria Naturalistica, redatto a cura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
17. tutte le prescrizioni dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dalla Regione Sicilia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, per le parti di rispettiva competenza;
18. dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza, da parte della Regione Sicilia, e dal Ministero per i beni e le attività culturali, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate nei rispettivi pareri, riportati integralmente nelle premesse;

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona Sud dell'Area di Sviluppo Industriale della Sicilia Orientale, al Ministero delle infrastrutture, al Ministero dei trasporti ed alla Regione Sicilia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;
- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Roma li

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**



**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



Bar
gr

AR