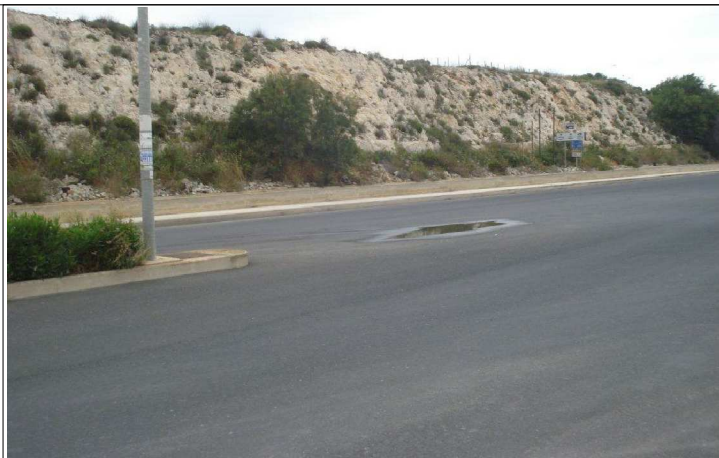


COMUNE DI POZZALLO (Provincia di Ragusa)

Oggetto:

Progetto per la realizzazione di un terminale per il carico e scarico di idrocarburi - gasolio e biodiesel, a servizio di un deposito fiscale, sito nell'area prospiciente la banchina del porto di Pozzallo (RG)



PROGETTO DEFINITIVO

Elaborato:

SINTESI NON TECNICA

Tav:

8

Data:

Rif.Doc. : BLANC_PD_08_001

scala:

Approvazioni:

Rev.	Data	Redazione	Verifica	Approvazione
0			Ing. S. Zaccaro	Ing. S. Zaccaro

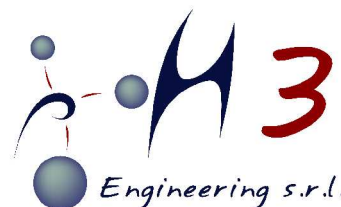
Committente :



BLANCO PETROLI S.r.l.

pH3 Engineering S.r.l.

Via Caio Duilio, 2 98123 Messina
tel. 090 2925712 fax 090 2324017
e.mail: info@ph3srl.it - www.ph3srl.it



Il Progettista:

Ing. Salvatore Zaccaro
(Direttore tecnico)

Gruppo di lavoro:

Ing. Giuseppe Morganti
Arch. Alessia Scimone

Lo Studio di Impatto Ambientale redatto su incarico della Blanco Petroli S.r.l nell'ambito del progetto per la *“Realizzazione di un terminale per il carico e scarico di idrocarburi, a servizio di un deposito fiscale, sito in prossimità del porto di Pozzallo”* ha preliminarmente evidenziato nel **quadro di riferimento programmatico** come il progetto in argomento sia stato redatto in conformità ai vigenti strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, rappresentati dal Piano Territoriale Regionale della provincia di Ragusa, dalla pianificazione comunale ed è in accordo con il Piano Regolatore del Comune di Pozzallo, nonché con i vincoli territoriali e paesaggistici vigenti. Infatti progetto si inserisce in un contesto in cui il porto è l'elemento trainante di tutte le attività site nel comprensorio di Pozzallo. In quest'ottica il consiglio comunale di Pozzallo ha determinato, con alcune raccomandazioni, il nuovo piano di sviluppo portuale della città con un progetto che prevede lavori per 118 milioni di euro.

L'attuale porto commerciale ha una banchina di 675 metri e ne saranno create altre per un totale di 1.148 metri. Quanto al porto turistico saranno creati 390 metri di nuove banchine per pescherecci, 531 m per navi traghetto e passeggeri, 622 m per navi da crociera, e 853 m per nautica da diporto. L'intervento proposto non è altresì in contrasto con il Regolamento del porto di Pozzallo approvato dalla Capitaneria di Porto di Pozzallo con Ordinanza n° 100/2010 del 09 settembre 2010.

Ed ancora, rispetto al Piano Territoriale Paesistico Regionale per il quale la zona del porto di Pozzallo è ricompresa nell'ambito paesistico n. 17 denominato *“Area dei rilievi e del tavolato Ibleo”*, il sito di progetto che è parte integrante proprio del paesaggio della piattaforma sopra indicata non comprende al suo interno aree e/o beni tutelati per legge dal punto di vista paesaggistico.

Secondo il P.T.P. della provincia di Ragusa, lo strumento di pianificazione generale a livello provinciale articolato in n.8 programmi di settore, n.2 piani d'area e n.4 progetti speciali affronta tra l'altro il problema dell'adeguamento infrastrutturale del porto di Pozzallo. La provincia di Ragusa presenta oggi una situazione di grave carenza strutturale sia del sistema viario che di quello ferroviario. Queste circostanze stanno compromettendo gravemente l'efficacia del sistema di comunicazione e di trasporto, e quindi penalizzano fortemente la competitività del sistema produttivo locale; in questo contesto lo sviluppo del porto di Pozzallo si inserisce in una prospettiva di crescita del comprensorio Ibleo.

Infine, il progetto è in accordo con gli strumenti di pianificazione urbanistica; nel vigente P.R.G. del Comune di Pozzallo, approvato con decreto n. 1329/89 del 26 ottobre 1989, l'area di progetto ricade in area regolamentata dal Piano Regolatore Consortile del Consorzio ASI di Ragusa, che destina tale area ad insediamenti a servizio delle attività portuali.

Dal punto di vista catastale, le aree interessate sono distinte presso il Catasto, Ufficio Provinciale di Ragusa, come di seguito specificato:

- ✓ Particella n. 405 del Foglio di mappa 12 del Comune di Pozzallo;
- ✓ Particella n. 406 del Foglio di mappa 12 del Comune di Pozzallo;
- ✓ Particella n. 264 del Foglio di mappa 12 del Comune di Pozzallo;

Nel **quadro di riferimento progettuale** sono espone le motivazioni delle soluzioni progettuali, le caratteristiche tecniche e fisiche del progetto ed infine i tempi di attuazione dell'intervento.

Preliminarmente si è appurato che le aree di localizzazione dell'impianto sono caratterizzate da terreno incolto, in particolare le aree interessate non ricadono all'interno di zone umide, zone montuose o forestali, non fanno parte di riserve o parchi naturali, di zone classificate o protette dalla legislazione degli Stati membri, di zone protette speciali designate dagli Stati membri in base alle direttive 79/409CEE e 92/43/CEE. Tuttavia, ricadendo in un'area limitrofa al Sito di Interesse Comunitario ITA 080007 "*Spiaggia Maganuco*", si rende necessario redigere la relazione di incidenza ambientale redatta ai sensi del D.P.R. n°357 del 08/09/97 e ss.mm.ii. per la valutazione delle incidenze significative del progetto sul sito rete *Natura 2000*.

Passando alla scelta progettuale, il progetto riguarda le opere afferenti la realizzazione di un terminale per l'adduzione e lo scarico di idrocarburi, specialmente gasolio e biodiesel, nell'area prospiciente il porto di Pozzallo; nell'area retro porto verranno altresì ubicati n. 4 serbatoi circolari a tetto fisso collocati fuori terra, di cui tre della capacità netta complessiva di circa 5.300 m³ e diametro di 31,00 m, ed uno di capacità netta di 2.600 m³ e diametro 22,00 m; l'altezza dei serbatoi sarà di 7,00 m.

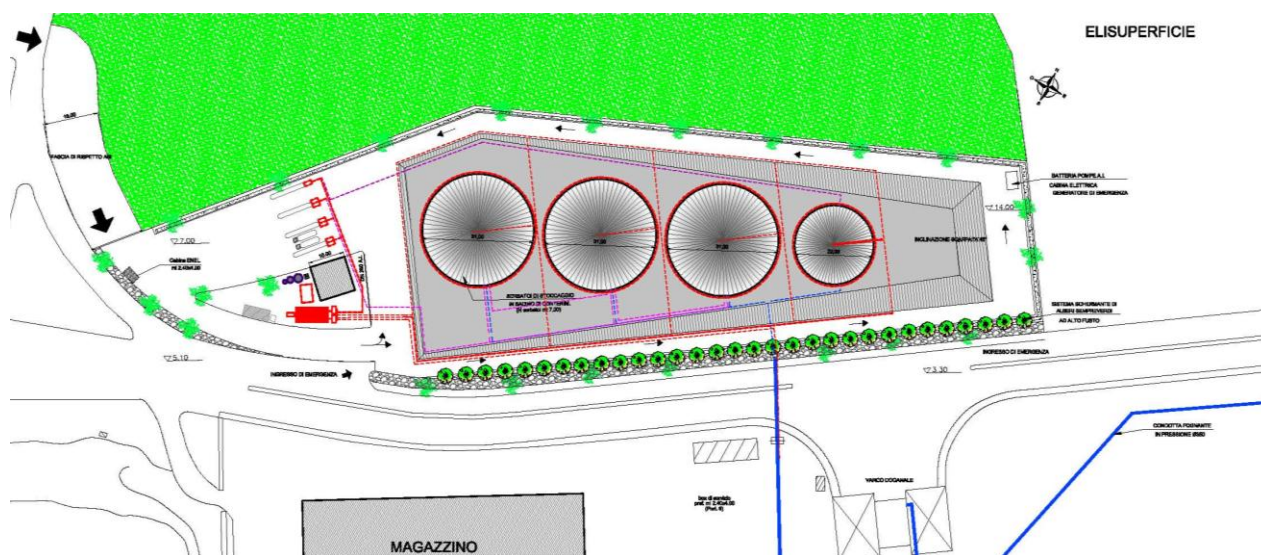
Per adempiere ai vincoli normativi di settore, un serbatoio da 5.300 m³ sarà adibito allo stoccaggio di biodiesel, mentre lo stoccaggio complessivo di Gasolio riferito alla densità convenzionale sarà di circa 13.200 m³. Secondo la normativa di settore vigente, la categoria dei liquidi stoccati è:

- **Categoria C** – Liquidi combustibili

La classe del deposito invece è:

- **Classe 8^a** - Depositi con serbatoi fuori terra (o interrati), o magazzini di merce imballata; capacità totale superiore a 1.000 m³ (oli combustibili).

Per rispondere ai requisiti costruttivi dettati dalle sopraindicate normative, i serbatoi saranno allocati all'interno di un bacino di contenimento capace di contenere 1/3 del volume complessivo stoccato e provvisto di sistema di drenaggio verso un pozzetto interno e a tenuta per la raccolta delle acque piovane e degli eventuali ed accidentali sversamenti.

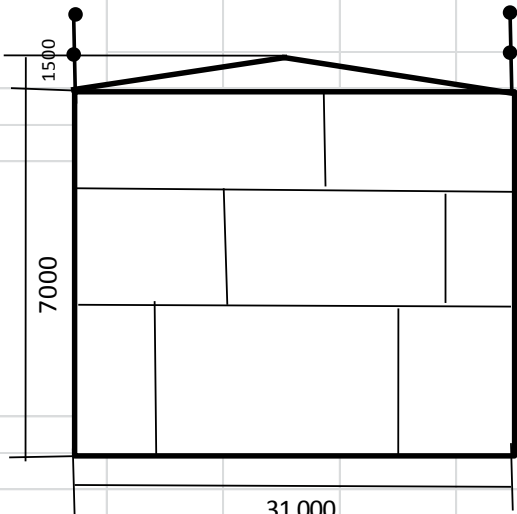


In dettaglio, i carburanti verranno stoccati in serbatoi fuori terra, cilindrici e ad asse verticale, e costruiti in lamiera di acciaio di idoneo spessore a tenuta stagna; la superficie esterna sarà trattata con sostanze antiossidanti e non solubili nell'acqua.

La particolare conformazione planimetrica del sito, in aggiunta alle restrizioni normative, consente l'allocazione di n° 3 serbatoi in acciaio a tetto fisso di diametro interno di 31,00 m (capacità 5.300 m³ cadauno) e di un serbatoio di diametro interno di 22,00 m (capacità 2.600 m³). L'altezza al colmo dei serbatoi è posta a m 8,50; 7,00 m di altezza utile e 1,50 m al colmo del tetto inclinato. L'accesso ai serbatoi è garantito da una scala alla marinara in acciaio con corrimano h=1,10 m e passerella alla sommità.

Costruttivamente il mantello dei serbatoi sarà realizzato a tre virole di spessori rispettivamente di (dal basso verso l'alto) 12, 10, 8 mm; il trincarino ed il fondo invece avranno spessore 15 mm. I serbatoi si completano, inoltre, con n° 3 passi d'uomo (due sul mantello ed uno sul tetto), n° 2 bocchelli di entrata e di uscita, n° 2 pozzetti di scarico di fondo, n° 1 misuratore di livello a stadia.

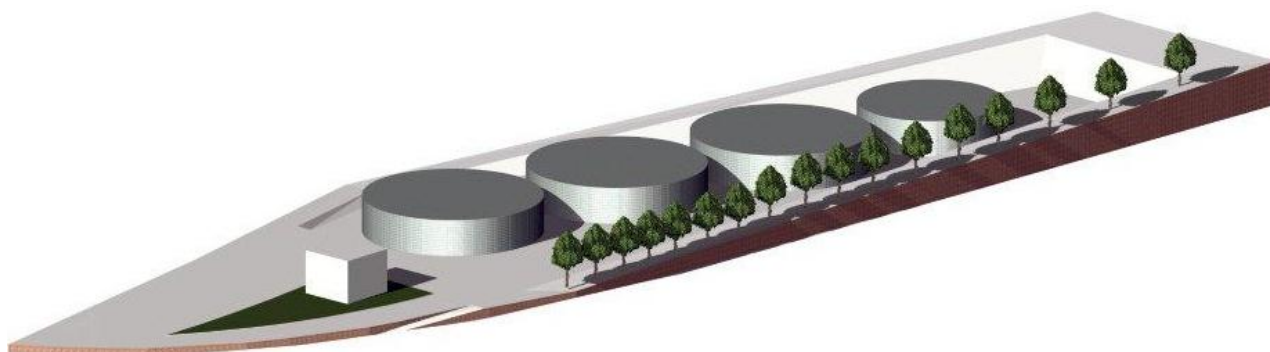
Nelle figure sottostanti i *datasheet* delle due tipologie di serbatoio:

		DATA SHEET SERBATOI DI STOCCAGGIO					
		N. 3 Serbatoi a tetto fisso		Capacità: 5300mc	Prodotto: olio comb.		
ACCESSORI MANTELLO							
N.	Bocchello		peso (kg)				
2	scarico fondo con pozzetto	4"					
2	passo d'uomo	24"					
2	bocchelli entrata	6"					
2	bocchelli uscita	6"					
ACCESSORI TETTO							
1	passo d'uomo	20"					
1	livello a stadia	2"					
							
Fondo							
TOTALE ACCESSORI		1500	Item	Spessore	Materiale	Lamiere	Peso
			trincarino	15	S275JR	2000x8000	9 200
			fondo	15	S275JR	2000x8000	92 000
CERPENTERIE			TOTALE FONDO				101 200
Corrimano h 1.1mt		1100	MANTELLO				
scala alla marinara		300	1ª VIOLA	12	S275JR	2480x10000	22 700
passerella sul tetto		2500	2ª VIOLA	10	S275JR	24800x10000	19 080
			3ª VIOLA	8	S275JR	1940x10000	11 902
TOTALE CARPENTERIE		3900					
			TOTALE MANTELLO				53 682
Impianto antincendio		3"	ANGOLARE DI CORONAMENTO				
Impianto di raffreddamento		2"	100X10		S275JR		1650
Versatori schiuma		6	COPERTURA TETTO				
		1900	lamiere	5	S275JR	2000X800	29573
			capriate	18	S275JR		16000
			Totale tetto				45573
			TOTALE PESO SERBATOIO				209 405
			Superficie esterna stimata:				1500 mq

Per ottemperare a quanto disposto dall'art. 15 del D.M. 31 luglio 1934 e s.m.i., per il quale è necessario defilare dalla vista del mare i depositi che abbiano distanza inferiore ai 500 m dalla costa, i serbatoi di stoccaggio saranno alloggiati entro un bacino di contenimento realizzato mediante scavo del piano di campagna tale da contenere, per motivi di sicurezza, circa 1/3 del volume complessivo di liquido stoccato in ottemperanza alla normativa vigente.

Lo sviluppo perimetrale del bacino sarà di circa 310,0 m, mentre le pareti dello scavo avranno una pendenza di 45° e, data la natura litografica dei terreni, non abbisognano di opere di sostegno.

Per minimizzare l'impatto derivante dai movimenti terra, lo scavo seguirà il naturale profilo orografico del terreno che presenta un differenziale di quota lungo l'asse longitudinale dei bacini di circa 7,00 m; in questo modo, pertanto, la profondità di interramento dei bacini non sarà costante ma decrescerà lungo la direttrice E-W



Il fondo dei serbatoi poggerà direttamente sul substrato roccioso protetto da uno spessore di 50 cm di ghiaia di media pezzatura; al fine di regimentare le acque si modellerà il fondo vasca settorializzandolo con adeguate pendenze e si collocherà un canaletto perimetrale al fondo bacino per la raccolta e smaltimento delle acque piovane. Tale canaletto farà capo a tre pozzetti di raccolta collegati, mediante tubazione, alla vasca di prima pioggia per il trattamento di dissabbiatura e disoleatura.

Così come indicato nella "Planimetria generale" (ns. rif. Tav.12) andrà predisposta altresì una barriera arborea di mascheramento lungo tutto il lato fronte mare del bacino di contenimento.

L'obiettivo previsto è quello di mitigare sia dal punto di vista visivo che fonico il movimento veicolare pesante legato alle operazioni di carico e scarico carburante.

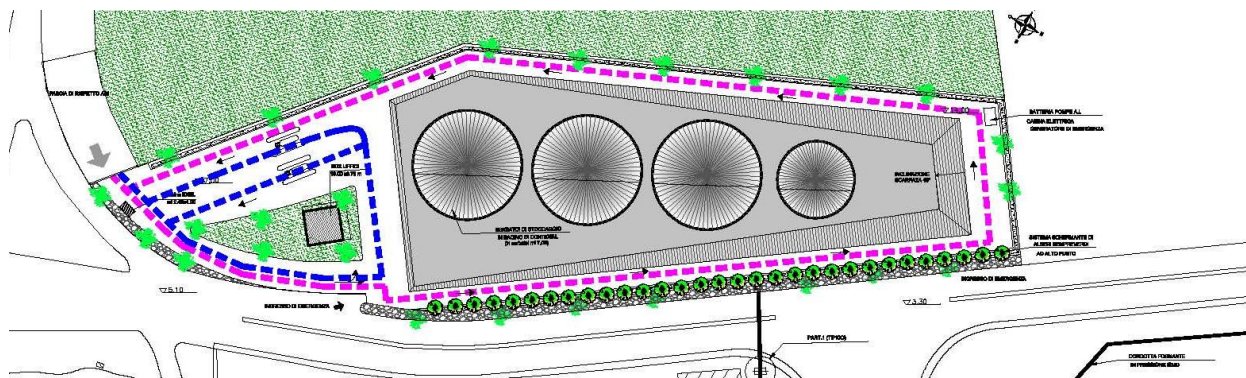
Pertanto, in accordo a quanto previsto dalla normativa vigente, si predisporrà lungo il lato Sud e ove lo spazio lo consenta, un impianto unifilare costituito da alberi frangivento disponendo le piante ad una distanza opportuna.

La flora sarà inoltre arricchita dalla presenza di arbusti come il Cipresso, la Ginestra e numerose piante erbacee tra cui il Timo selvatico, etc.

Inoltre, lungo tutto il perimetro, andrà collocata una recinzione metallica di sicurezza di altezza non inferiore a 2,00 m e paletti con profilo a T infissi nel terreno.

La viabilità interna si svilupperà con un percorso che consente un facile svolgimento delle operazioni di caricazione delle autocisterne.

La disposizione planimetrica della viabilità è visibile nella “Planimetria di progetto” (ns. rif. elaborato Tav. 12) di cui si riporta uno stralcio in figura sottostante.



Dopo un breve percorso attorno alla piazzola ubicata in prossimità dell'ingresso, le autobotti si posizioneranno in prossimità del braccetto di carico: il braccio, realizzato in ghisa sferoidale e alluminio e conforme alle Direttive ATEX e PED, sarà dotato di una molla di torsione regolabile in modo da consentire movimenti angolari rispetto all'asse orizzontale di 70° verso l'alto e di 30° verso il basso.

Per quanto attiene ai terminali di adduzione idrocarburi e le condotte secondarie, esse avranno le seguenti caratteristiche desunte applicando le formule prescritte dalle normative in vigore:

Tubazione collettori di adduzione e scarico:

Diametro	Ø 20" – ø _e 508 mm
Spessore	14,27 mm
Pressione di progetto	15 bar
Pressione di esercizio	10 bar
Lunghezza tubazione	185,00 m

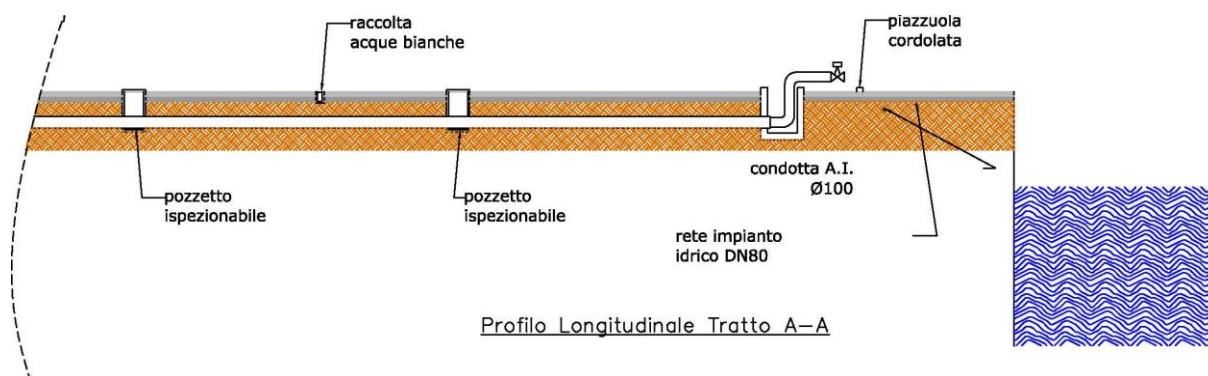
Linea secondaria Slop:

Diametro	Ø 2" – ø _e 60,3 mm
Spessore	5,43 mm
Pressione di progetto	15 bar
Pressione di esercizio	10 bar

Nel tratto di attraversamento della sede stradale e dell'area piazzale di riva, la tubazione sarà contenuta entro il tubo di protezione di acciaio e sarà dotata di tutte le apparecchiature (distanziatori isolanti, tappi di estremità, tubi di sfiato, ecc.).

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

La tubazione verrà posata all'interno di uno scavo, in modo da non confinare con gli altri impianti e cavidotti di banchina, ed opportunamente ricoperta a regola d'arte.



L'integrità delle condotte sarà controllata mediante pozzetti intermedi impermeabilizzati con telo LDPE.

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

Oltre agli impianti tecnologici descritti in precedenza, il deposito fiscale è dotato da un sistema di opere ed impianti accessori indispensabili per una corretta gestione operativa dello stesso.

Si tratta, in particolare della predisposizione di:

- sistema di protezione fisica degli accessi;
- box ad uso ufficio;
- impianto trattamento acque prima pioggia.

In particolare, conformemente a quanto previsto dalle normative in vigore, l'impianto sarà dotata di una idonea recinzione perimetrale esterna, atta ad impedire il libero accesso al sito di persone ed animali e sarà dotata di impianto di videosorveglianza costituito da n.2 telecamere, una in prossimità dell'ingresso, l'altra in prossimità della piazzola di carico, montate su paletti in ferro o sulla recinzione, in ragione delle esigenze della gestione, e saranno collegate con monitor da predisporre all'interno del box.

E' prevista la collocazione di n°2 box prefabbricati monoblocco adibito a locali ufficio e servizi.

Il primo, da 2,20 x 4,00 x 2,70 m sarà ubicato in prossimità del varco doganale, il secondo da 9,72 x 10,0 x 2,70 m sarà collocato nel piazzale di ingresso e sarà adibito ad uffici e servizi igienici.

I box saranno posizionati in modo da mantenere il pavimento sopraelevato di almeno 30 cm rispetto al terreno mediante intercapedini, vespai e altri mezzi atti ad impedire la trasmissione dell'umidità dal suolo.

Gli approvvigionamenti idrici saranno garantiti da un serbatoio dotato di autoclave ubicato accanto al locale di accettazione, mentre le acque reflue saranno inviate ad una vasca Imhoff a sezione circolare costituita da una vasca per la sedimentazione e digestione di profondità di 2,00 m e diametro 2,00 m, che verrà collegata ad una successiva vasca di decantazione delle stesse dimensioni e riempita con uno strato profondo di pietrame ed uno superficiale di sabbia. A sua volta, questo viene collegato ad una ulteriore vasca di sedimentazione, dove le particelle di sabbia possano accumularsi nel fondo permettendo il passaggio della sola parte liquida verso la vasca di fitodepurazione.

Le acque meteoriche che intercettano i piazzali del deposito saranno trattate, ai sensi della normativa di settore vigente, come acque grigie o acque di prima pioggia.

Tali acque risultano, infatti, inquinate in primo luogo per il fatto che non beneficiano di effetti di diluizione e in secondo luogo perché contengono sabbie, oli lubrificanti, carburanti, idrocarburi, abrasioni di pneumatici e freni, rifiuti, metalli pesanti, corpi solidi in genere, etc.

A tal fine è stata prevista, a servizio del deposito *de quo*, una vasca di prima pioggia, al fine di raccogliere le acque convogliate da una rete dedicata. In questo modo, separando e trattando le acque di prima pioggia, fino a renderle riutilizzabili, si limita l'inquinamento e il depauperamento delle risorse idriche sotterranee.

Nella vasca le acque verranno sottoposte a trattamenti di disoleatura prima di essere accumulate. All'interno della vasca sarà ubicato un sistema di chiusura a galleggiante. Quando nella vasca viene raggiunto il livello massimo prefissato, corrispondente al volume scaricato di acque inquinate di *prima pioggia*, tale sistema interromperà l'immissione nella vasca deviando le successive acque diluite (di *seconda pioggia*) destinate al riutilizzo in un serbatoio adiacente.

Completano l'opera gli impianti tecnologici a servizio del buon funzionamento e delle misure di sicurezza.

Il sistema di illuminazione sarà realizzato tramite la messa in opera di n° 5 torri faro collocati sul piazzale di servizio, sulla piazzola di carico, due in adiacenza al bacino di contenimento serbatoi ed uno lungo la tubazione di adduzione.

Per far funzionare gli impianti (di illuminazione, pompe valvole, etc..), sarà necessario realizzare una cabina elettrica per una potenza di circa 20 kW.

La cabina elettrica sarà realizzata nella zona del piazzale.

Tutto l'impianto dovrà essere inoltre attrezzato con dotazioni antincendio in modo da poter assicurare interventi tempestivi su incendi accidentali che possono verificarsi nei piazzali e nel bacino serbatoi, sui mezzi di gestione, sugli autoveicoli e nei locali ed opere accessorie sul piazzale di servizio.

A tale scopo serviranno schiume (chimiche se le bollicine di cui è formata contengono anidride carbonica, o meccaniche se le bollicine contengono aria), aventi azioni specifiche di soffocamento persistente; pertanto, si allocherà una tubazione ad anello permanente disposta in corrispondenza di ogni serbatoio per l'erogazione della schiuma, in aggiunta a dispositivi trasportabili dotati di pressione adeguata per raggiungere il punto più elevato dei serbatoi.

Nel quadro di riferimento ambientale viene caratterizzato il territorio mediante l'analisi dei relativi componenti e fattori ambientali, sono stimati gli impatti rilevanti potenzialmente generati dalla realizzazione dell'opera su ognuno dei suddetti componenti e fattori e sono suggeriti gli accorgimenti tecnici da adottare per evitare e/o mitigare tali impatti sull'ambiente.

Trascurando l'effetto prodotto dalle navi cisterne che attraccheranno al molo, la componente atmosfera subirà un impatto negativo dovuto alla produzione di polveri e gas di scarico da parte delle autocisterne che veicoleranno il carburante stoccato, nonché degli automezzi e delle macchine operatrici che saranno utilizzati sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio. Tali emissioni diffuse avverranno in un sito morfologicamente in quota rispetto agli insediamenti produttivi circostanti (+20,0 m s.l.m.) Nonostante ciò, per limitare ulteriormente l'impatto in parola si provvederà alla scrupolosa manutenzione di tutti i mezzi meccanici e alla bagnatura periodica delle piste di transito in fase di realizzazione del bacino e del terminale.

Infine, per garantire la qualità dell'aria nel sito d'intervento e nelle zone circostanti, si valuterà mediante prove e campionamenti sperimentali di campo l'effettiva presenza, qualità e quantità dei composti organici volatili e se necessario si procederà al potenziamento del sistema di captazione e abbattimento di tali composti.

Per quanto riguarda le componenti suolo, sottosuolo e ambiente idrico, la realizzazione dell'impianto *de quo* comporterà una sottrazione di suolo in area demaniale marittima adibita a strutture portuali del Comune di Pozzallo.

Per la realizzazione dell'opera, sia per il terminale di adduzione, che per il bacino di contenimento dei serbatoi, saranno necessari modesti quantitativi di movimento terra. Si è scelto proprio per minimizzare gli impatti derivanti da elevati movimenti terra, conformare il bacino di contenimento in

modo da seguire il naturale profilo orografico del terreno con profondità di scavo variabile da -1,50 m a -7,00 m.

La protezione del terreno e delle acque sarà invece affidata al sistema di regimazione e convogliamento delle acque superficiali e all'impianto di raccolta e gestione delle acque di prima pioggia. In modo specifico, il sistema di regimazione e convogliamento delle acque superficiali intercetterà le acque grigie, recapitandole direttamente presso il recettore superficiale finale mediante un sistema di canalette prefabbricate realizzato lungo il perimetro esterno del bacino.

Particolare attenzione verrà rivolta al sistema secondario di captazione di eventuali sversamenti accidentale di idrocarburi che potrebbero verificarsi lungo il terminale di adduzione e in prossimità dei serbatoi adoperando le suesposte tecniche costruttive, oltre alla manutenzione ordinaria degli impianti ed alla predisposizione dei piani di sicurezza.

Passando all'analisi degli impatti su flora, fauna ed ecosistemi, bisogna preliminarmente sottolineare che molti degli impatti sui suddetti elementi sono di tipo indiretto, agendo mediante una perturbazione di alcune delle altre componenti ambientali (atmosfera, suolo, ambiente idrico, rumore) che caratterizzano l'area in esame. Di conseguenza, molte delle misure di mitigazione descritte nel presente paragrafo possono considerarsi efficaci, seppur in modo indiretto, anche sul gruppo in argomento.

Più specificatamente, i principali effetti negativi connessi alla realizzazione dell'impianto in progetto consistono nell'eliminazione della rada vegetazione, nella sottrazione dei preesistenti habitat e nella modifica della struttura e della composizione di flora e fauna. Il primo effetto è di tipo reversibile e minimizzabile al termine della fase di cantiere, mediante operazioni di ripristino, riguardante la ricostituzione della vegetazione eliminata nelle aree libere dall'impianto. In particolare, l'eliminazione della vegetazione riguarderà esclusivamente specie vegetali eurivalenti, resilienti e sinantropiche, in larghissima parte rappresentate da piante cespugliose appartenenti a specie ruderali molto comuni. Ciò nonostante, per mitigare tale impatto sarà posta in opera una barriera perimetrale arborea, composta da esemplari di specie autoctone compatibili con la locale vegetazione naturale. Il secondo e terzo sono in genere di tipo irreversibile e non mitigabile, ma interesseranno nel caso specifico degli ecosistemi di scarso pregio in quanto il contesto ambientale cui si riferisce si presenta a bassa naturalità a causa della esistente attività antropica in area portuale.

Ed ancora, la non significativa modifica della struttura e della composizione di flora e fauna è da mettere in relazione al fatto che gli impianti industriali come il sito in parola non rappresentano degli "*habitat marginali speciali*", e che quindi di per sé non favoriscono la proliferazione di specie vegetali peculiari o di specie animali ad ampio spettro ecologico.

Ciononostante, sarà la prevista recinzione perimetrale esterna, avente un'altezza minima di 2 m f.t. e costituita da una rete metallica a griglia romboidale montata su paletti in ferro infissi in cordoli in c.a., la quale sarà completata da una ulteriore rete metallica a maglie più piccole (detta "antitopo") per i primi 50 cm fuori terra per impedire il libero accesso degli animali.

Per quanto riguarda la salute pubblica del numero limitato di persone costituenti i due gruppi a rischio individuati, si ritiene che sia i criteri costruttivi esposti nel quadro di riferimento progettuale, sia i criteri gestionali di cui ai piani di gestione operativa e di monitoraggio e controllo, consentiranno di espletare le proposte attività di gestione degli idrocarburi mantenendo entro livelli pienamente accettabili per l'incolumità della salute pubblica eventuali alterazioni dei fattori igienico-ambientali, con questi ultimi che saranno adeguatamente monitorati mediante le campagne previste dal succitato piano di monitoraggio. Inoltre, il gruppo a rischio potenzialmente più esposto, rappresentato dal personale che sarà impiegato negli impianti in progetto, sarà ulteriormente tutelato dagli accorgimenti tecnici, organizzativi e procedurali previsti dalla vigente normativa per la tutela della salute e per la sicurezza dei lavoratori.

I disturbi ambientali connessi alla componente ambientale rumore saranno invece rappresentati delle emissioni sonore dei mezzi di trasporto dei carburanti e delle macchine operatrici. Ciò nonostante, per motivi non direttamente legati alla attività dell'impianto, bensì alla sua costruzione, può accadere che nelle normali condizioni di utilizzo siano raggiunti valori di rumorosità elevati.

A tal proposito si sottolinea che i sistemi adottati nella progettazione hanno caratteristiche atte a contenere il più possibile l'emissione sonora prodotta.

La circostanza che bacino di contenimento sia poi morfologicamente depresso rispetto al terreno circostante rappresenta un vantaggio anche dal punto di vista degli impatti ambientali sulla componente paesaggio. La percezione visiva del territorio rimarrà infatti praticamente inalterata anche in presenza delle opere in progetto, ed anzi per mascherare ulteriormente l'impianto in si provvederà alla realizzazione della già menzionata barriera perimetrale arborea.

Il redattore
