



Ministero della transizione Ecologica

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

* * *

Parere n. 191 del 29 novembre 2021

Progetto:	<p><i>Istruttoria VIA</i></p> <p>Riqualificazione e riefficientamento del pontile Maxcom ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR)</p> <p>ID_VIP 5138</p>
Proponente:	<p>Maxcom Petroli S.p.A.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d'ora innanzi "D. Lgs. n. 152/2006") ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm. ii.;

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/88 del 12/5/2015 di nomina del rappresentante della Regione Siciliana in seno alla Commissione tecnica di Verifica di Impatto Ambientale VIA-VAS;

RICHIAMATA la disciplina dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

- il D. Lgs. n. 152/2006 ed in particolare gli artt. 23 - 25, Titolo III, Parte seconda che regolano la procedura di valutazione ambientale intesa, ai sensi del comma 1, lettera b), dell’art. 5 recante “*definizioni*”, come “*il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l’elaborazione e la presentazione dello studio d’impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d’impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l’adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l’integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto*”; la procedura si conclude con “*il provvedimento di VIA*”, definito, ai sensi del comma 1, lettera o), dell’art. 5, come “*il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante, che esprime la conclusione dell’autorità competente in merito agli impatti ambientali significativi e negativi del progetto, adottato sulla base dell’istruttoria svolta, degli esiti delle consultazioni pubbliche e delle eventuali consultazioni transfrontaliere*”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308, recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;

- Linee Guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*”;

- il documento della Commissione Europea DG Environment “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;

- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VIncA) – Direttiva 92/43/CEE art. 6, paragrafi 3 e 4” (pubblicate su Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea n. 303 del 28 dicembre 2019);

- Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006, D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.), Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali 2014;

- Delibera n. 54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente concernente “*Linea guida sull’applicazione della disciplina per l’utilizzo delle terre e rocce da scavo*”;

- le Linee guida SNPA 28/2020 recanti le “*Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale*” approvate dal Consiglio SNPA il 9/7/2019;

DATO ATTO che:

- la Società Maxcom Petroli S.p.A. con nota prot. n. EJ9698 del 28/01/2020 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art. 23 del D. Lgs. n. 152/2006 relativamente al progetto di “*Riqualificazione e riefficientamento dell’esistente pontile della società ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR)*”;

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/7368 in data 05/02/2020;

- la Divisione con nota prot. n. MATTM/21938 del 27/03/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/870 in data 31/03/2020, ha comunicato agli enti ed alle amministrazioni interessate la procedibilità della domanda;

- ai sensi dell’art. 23, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006, la Divisione, con la stessa nota prot. n. MATTM/21938 del 27/03/2020, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione tecnica allegata consistente in:

- Elaborati Progetto;
- Studio di impatto ambientale;
- Sintesi non tecnica;

- la Società Maxcom Petroli S.p.A. con nota acquisita con prot. n. MATTM/65470 del 13/08/2020 ha trasmesso le proprie controdeduzioni alle osservazioni del pubblico nonché l’elaborato progettuale “*9c – Foto simulazioni e rendering*” nella sua revisione 1 del Luglio 2020, che integra le richieste del MIBACT;

- la Divisione con nota prot. n. MATTM/87557 del 29/10/2020, acquisita con prot. n. CTVA/3447 del 29/10/2021, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale delle controdeduzioni alle osservazioni;

- la Società Maxcom Petroli S.p.A. con nota del 07/09/2020, acquisita con prot. n. MATTM/69308 del 07/09/2020 ha provveduto a trasmettere al MiC la seguente documentazione:

- scheda paesaggistica;

- elaborato progettuale “9c – Foto simulazioni e rendering” nella sua revisione 1 del Luglio 2020, integrato secondo le indicazioni ricevute. Si specifica che tale documento è il medesimo già trasmesso dalla scrivente (al solo MATTM) in allegato alla nota OP9812/ac del 13/08/2020;

- la Società Maxcom Petroli S.p.A. con nota del 08/06/2021, acquisita con prot. n. MATTM/61090 del 08/06/2021, ha fornito la documentazione integrativa in riscontro alla richiesta di integrazioni predisposta con nota prot. n. MATTM/22876 del 04/03/2021;

- la Divisione con nota prot. n. MATTM/73272 del 07/07/2021, acquisita dalla Commissione con prot. n. CTVA/3512 in data 07/07/2021, ha comunicato, ai sensi dell’art. 24, comma 5 del D. Lgs. n. 152/2006 a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione integrativa consistente in:

- Documento “*STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - INTEGRAZIONE al documento 009.a Studio di Impatto Ambientale - Redatta in risposta alle richieste della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale Via e Vas richiesta con nota 0000178 del 15-01-2021*”, comprensivo dei seguenti documenti allegati:

o “*STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Valutazione di incidenza ambientale - Redatta in risposta alle richieste del punto 4 della nota 0000178 del 15-01-2021 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale Via e Vas*”;

o “*STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale - Redatta in risposta alle richieste del punto 3 della nota 0000178 del 15-01-2021 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale Via e Vas*” e relativi allegati;

- Elenco elaborati di progetto aggiornato (doc “*ELENCO ALLEGATI REV_1 DEL 04/06/2021*”);

- Elaborati come da punto 2.a) della richiesta di integrazioni formulata dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS;

VALUTATA la congruità del valore dell’opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla Divisione con separata nota;

TENUTO CONTO delle osservazioni espresse ai sensi dell’art. 24, comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006 acquisite nel corso dell’iter istruttorio e riportate di seguito:

Osservazioni del Libero Consorzio Comunale di Siracusa (X settore - Territorio e Ambiente - Servizio Tutela Ambientale ed Ecologica) acquisite con prot. MATTM/44616 del 15/06/2020

“... 4) *In merito all’ubicazione del sito SIN di Priolo, le attività in progetto dovranno essere precedute da formale presentazione dei contenuti e delle attività specifiche da svolgere al competente Ministero dell’Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), in quanto trattasi di lavori ricadenti nel SIN di Priolo, che interferiranno con i sedimenti marini presenti all’interno della Rada di Augusta, ove in alcune zone sono stati rilevati superamenti di sostanze contaminanti. Pertanto, al fine di evitare ulteriore aggravio ambientale, dovrà essere predisposto idoneo piano di caratterizzazione conoscitivo dello stato qualitativo per le aree amare interessate dai lavori in progetto, da sottoporre ad autorizzazione del suddetto MATTM, dettagliando i lavori da effettuare soprattutto se questi ultimi comporteranno movimentazione di sedimenti marini;*

5) *non è specificato dove saranno trasportati e come saranno gestiti i rifiuti prodotti dalle dismissioni di parti della struttura e dei materiali/sostanze residui dalle nuove realizzazioni; occorre integrare questo aspetto;*

6) *non è nemmeno chiaro se possano esservi residui liquidi. Chiaramente anch’essi devono essere accuratamente raccolti e gestiti a norma, come rifiuti;*

7) in generale, occorre che tutte le attività siano svolte con modalità e procedure tali da evitare ogni abbandono e sversamento in mare ed organizzando al contrario il trasporto sicuro di ogni rischio di rifiuto/residuo ad impianti appositi di recupero e ove impossibile di smaltimento;

8) la struttura è a meno di un km dal sito SIC ZPS ITA 090014 Saline di Augusta, adiacente ad altre ex saline simili ma non formalmente riconosciute come Siti di importanza comunitaria, che certamente subisce l'impatto ambientale delle attività industriali ed antropiche circostanti e dello stato di inquinamento delle acque del porto dove purtroppo, oltre che esservi potenziali rilasci dei sedimenti inquinati, si scaricano anche reflui urbani non trattati;

9) le opere antropiche che potrebbero determinare (o incrementare) impatti ambientali incidendo sulla qualità dello stato ecologico dei SIC circostanti devono essere sottoposti a Valutazione d'Incidenza, che invece non è stata sviluppata; ai fini dello svolgimento delle VInCA (rif. DPR 120/2003, art. 6) sono oggi vigenti le Linee Guida Nazionali pubblicate in GURS n. 303 del 28.12.2019;

10) sia nella VInCA, rispetto all'area SIC, che nella stessa VIA occorre valutare, tra gli altri, eventuali effetti sul trasporto dei sedimenti e sull'erosione costiera delle modifiche al flusso ondoso causato dal pontile e dal suo prolungamento in progetto, accompagnandole, in base all'esito della valutazione, con adeguati interventi di mitigazione;

11) non è considerata per nulla la fase della dismissione. Sebbene non prevista dal proponente, è corretto inserire nel SIA anche l'analisi degli impatti di questa eventuale fase futura.

Per quanto rilevato, il Libero Consorzio Comunale di Siracusa esprime parere positivo al giudizio di impatto ambientale condizionato al preventivo svolgimento della VInCA sul SIC Saline di Augusta, alle eventuali conseguenti modifiche progettuali, alla produzione delle integrazioni ed al rispetto delle prescrizioni sopraelencate, oltre all'adempimento di tutte le norme ambientali pertinenti le attività di progetto ...".

Il Proponente ha depositato l'elaborato integrativo "MAXCOM PETROLI S.p.A. Progetto di "Riqualificazione e riefficientamento del pontile Maxcom ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR)" Codice procedura n.5138 PROCEDURA DI VIA CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE IN FASE DI CONSULTAZIONE PUBBLICA" (acquisito il 21/8/2020 con prot. MATTM/0065470.21-08-2020) con il quale fornisce un riscontro/risposta alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito con le seguenti controdeduzioni:

"Punti 1-2-3: nessuna controdeduzione

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

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

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

- la disciplina della VInCA è regolamentata dal DPR dell'8 settembre 1997, n. 357 come modificato dal DPR 12 marzo 2003, n. 120;
- il citato DPR, prevede, al comma 4 dell'art. 5, che "Per i progetti assoggettati a procedura di valutazione di impatto ambientale", la VInCA "è ricompresa nell'ambito della predetta procedura";
- inoltre, al precedente comma 3 del medesimo art. 5, si evidenzia come siano soggetti a VInCA solamente "proponenti di interventi [...] che possono avere incidenze significative sul sito stesso";
- Le ZSC Saline di Augusta (ITA 090014) si trovano parzialmente all'interno del porto di Augusta ed in parte immediatamente al di fuori dello stesso (Fig. 1), comunque in un'area che ospita uno dei poli

petroliferi e di raffinazione fra i più grandi in Europa. Esse sono quindi inserite in un contesto ad elevatissima industrializzazione, con pressioni antropiche consistenti, indipendenti e non riconducibili in alcun modo al progetto presentato dalla scrivente, come anche evidenziato dal Libero Consorzio stesso (“subisce l’impatto ambientale delle attività industriali ed antropiche circostanti e dello stato di inquinamento delle acque del porto dove purtroppo [...] si scaricano ancora reflui urbani non trattati”);

- *Il progetto oggetto della presente procedura di VIA consta di n. 14 pali infissi del diametro di 0,8 m su cui poggia la struttura del pontile, che è stata prevista completamente emersa ed al di sopra del livello del mare, oltre a n. 2 briccole per l’ormeggio delle navi realizzate anch’esse con un palo infisso del diametro di circa 1 m cadauno. Si precisa inoltre che il progetto si riferisce ad una struttura già esistente, realizzata all’interno della diga foranea del porto di Augusta, quindi in area riparata e protetta da onde e correnti. Inoltre, ad intervento completato, le modalità operative di utilizzo dell’infrastruttura rimarranno pressoché invariate rispetto a quelle attuali;*
- *Il progetto ha previsto, per la fase di infissione dei pali, la preventiva infissione di una camicia metallica in modo che tutte le lavorazioni successive necessarie per la posa in opera dei pali in calcestruzzo avvengano all’interno della camicia, contenendo entro i confini della stessa ogni potenziale effetto;*
- *La presente VIA si riferisce ad una modifica minima (indicata in rosso in Fig. 1) di una struttura esistente (cerchiata in verde in Fig. 1), che dista in maniera notevole dalle ZPS “saline di Augusta”, dalle quali risulta addirittura separata, almeno per la parte di ZPS ubicata al di fuori del porto, dall’isola di Augusta e dalla diga foranea.*
- *Stante quanto sopra, appare evidente che il procedimento di VInCA non sia dovuto, non avendo il progetto di modifica presentato dalla scrivente alcuna incidenza, e tantomeno alcuna incidenza significativa, sulle ZPS “Saline di Augusta”.*

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

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

Osservazioni Ing. Domenico Ciacchella, Legambiente di Augusta, Circolo C.I.P.A. acquisite con prot. MATTM/51115 del 3/07/2020:

“... 1-2) Secondo il Piano disinquinamento per il Risanamento del territorio della provincia di Siracusa - Sicilia orientale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 17 gennaio 1995, il deposito costiero Maxcom di Augusta deve essere delocalizzato in altra area portuale. ... rimane fermo che non può essere accettata qualsiasi ipotesi di modifica delle sue strutture funzionale a far permanere il deposito nell’attuale localizzazione urbana...

3) Il pontile di cui si chiede il rifacimento ed allungamento ricade all’interno del SIN Priolo ed è ubicato su fondali fortemente contaminati (zona rossa) secondo le indagini effettuate da ISPRA / CNR. Pertanto qualunque operazione – fosse anche la sola infissione di palancole - che determini un pur minimo sommovimento del sedimento marino deve essere preliminarmente sottoposto agli organi competenti (Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale Per Il Risanamento Ambientale) che adotterà i provvedimenti del caso

4) Il Piano Regolatore Portuale del porto di Augusta citato dal proponente è antiquato ed è attualmente in corso di elaborazione il nuovo PRP. Già nel mese di aprile 2020 l’Autorità del Sistema Portuale (ADSP) ha trasmesso ai comuni interessati (Augusta in primis) il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema

(DPSS) quale primo atto necessario per giungere poi all'approvazione finale del PRP. Pertanto il procedimento di VIA dovrebbe essere esaminato ed esitato solo dopo l'approvazione dello strumento nuovo PRP in itinere

5) Manca il parere dell'ADSP sulla proposta progettuale

6) Nella proposta progettuale manca la motivazione della necessità di incrementare la portata delle navi che accostano al pontile. Se ciò fosse propedeutico anche ad un contestuale o successivo aumento dello stoccaggio a terra con ulteriori serbatoi, per le intuibili refluenze sul piano ambientale e della sicurezza, sarebbe necessario sottoporre l'ampliamento alla necessaria VIA

7) Manca la valutazione della interferenza dell'allungamento del pontile con la prevista realizzazione dei 2 nuovi pontili della Marina Militare Italiana, ciascuno della lunghezza di circa 300 metri, da uno dei quali disterebbe appena 150 / 200 metri. È ipotizzabile che la riduzione dello spazio di manovra delle navi in avvicinamento / ormeggio / disormeggio renderà più rischiose e difficoltose le manovre. Sui particolari della già annunciata costruzione dei pontili MM è stato riferito in Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati nella seduta del 7 ottobre 2019 dai comandanti Marisicilia e Marinarsen Sicilia

8) L'allungamento del pontile, cui si sommerà una maggiore lunghezza delle navi di portata più grande, specialmente se combinato con la costruzione dei nuovi pontili MM, ostacolerà il già esiguo ricambio delle acque del porto Megarese con il Xifonio attraverso il Rivellino

9) Non è stato prodotto uno studio / valutazione delle correnti marine e del moto ondoso e l'influenza dell'opera sulle stesse e sul deposito dei sedimenti

10) Non è stato valutato il rischio collisione nave/nave e nave/pontile stante le diverse e maggiori dimensioni del pontile e delle navi che vi opererebbero

11) Lo Studio di Impatto Ambientale omette di definire correttamente la Zona Speciale di Conservazione (ZSC) Saline di Augusta, tale classificata con decreto Ministero Ambiente del 7/12/2017. La ditta ha prodotto la vetusta cartografia dell'allora SIC ITA090014 risalente al 2004 e non più attuale in quanto l'area è stata ampliata e la cartografia aggiornata nel 2012

12) Manca la valutazione d'incidenza VInca sulla predetta ZSC Saline di Augusta che dista circa 600 metri dal pontile e dalle navi lì ormeggiate

13) Manca la valutazione delle conseguenze di un'eventuale perdita di idrocarburi in mare durante le operazioni di carico / scarico, gli effetti sull'ambiente marino, sull'atmosfera e sulla vicina ZSC

14) Manca la valutazione dell'impatto delle emissioni in atmosfera delle navi petroliere allorché ormeggiate. La distanza tra la nave e le abitazioni del contiguo popoloso quartiere è di circa 400 metri. Giova ricordare che i grandi generatori delle navi, alimentati in porto con gasolio 0,1% di zolfo, sono perennemente in moto

15) Nel progetto del pontile non pare prevista la presenza di sistemi / impianti di captazione e recupero dei vapori di idrocarburi emessi durante le operazioni di carico / scarico

16) Il deposito è in possesso di AUA, Autorizzazione Unica Ambientale, rilasciata dal Libero Consorzio Comunale di Siracusa il 18/12/2015 e valida fino al dicembre 2030. A parere della scrivente il deposito, che gestisce anche i rifiuti liquidi prodotti dalle navi e dispone di serbatoi a ciò dedicati per una capacità di circa 6.500 mc, dovrebbe più opportunamente avere una AIA statale come prescritto dal D.L. 152/2006 all'Allegato II (item n. 8, - numero così sostituito dall'art. 22 del d.lgs. n. 104 del 2017 - Stoccaggio: di petrolio, prodotti chimici, prodotti petroliferi e prodotti petrolchimici con capacità complessiva superiore a 40.000 m3)

17) Non è stata valutata l'opzione zero...".

Il Proponente ha depositato l'elaborato integrativo "MAXCOM PETROLI S.p.A. Progetto di "Riqualificazione e riefficientamento del pontile Maxcom ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR)" Codice procedura n.5138 PROCEDURA DI VIA CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE IN FASE DI CONSULTAZIONE PUBBLICA" (acquisito il 21/8/2020 con prot. MATTM/0065470.21-08-2020) con il quale fornisce un *riscontro/risposta* alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito con le seguenti controdeduzioni:

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

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

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

- Il DPR 17/01/1995 costituisce l'approvazione del "Piano di Disinquinamento per il Risanamento del Territorio della Provincia di Siracusa – Sicilia Orientale", a seguito della dichiarazione di tale area quale "area ad elevato rischio ambientale" ai sensi e per gli effetti dell'art. 7, c. 1 della Legge 8 Luglio 1986, n. 349;

- Lo stesso DPR 17/01/1995 prevedeva, all'art. 6, comma 1, che "al 30 novembre 1995, e successivamente ogni anno per tutta la durata della dichiarazione di area a rischio, il comitato di coordinamento dell'accordo di programma di cui all'art. 4 dovrà approvare un aggiornamento del piano che tenga conto di quanto verificatosi nel periodo intercorso";

- Il comma 2 dello stesso art. 7, Legge 8/7/86 n. 349 prevede che "La dichiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale ha validità per un periodo massimo di cinque anni";

- L'art. 7 della Legge 8/7/86 n. 349 è stato abrogato dall'art. 74, c.1, del D. Lgs.112 del 31 Marzo 1998, che ha trasferito alle Regioni la competenza a decretare le "aree ad elevato rischio di crisi ambientale";

- È lo stesso art. 74 del D. Lgs.112/1998 che stabilisce che "La dichiarazione [di area ad elevato rischio di crisi ambientale] ha validità per un periodo di cinque anni ed è rinnovabile una sola volta";

- Sempre l'art. 74 del D. Lgs.112/1998 stabilisce che "Le disposizioni contenute nei commi da 1 a 4 si applicano anche nelle aree dichiarate ad elevato rischio di crisi ambientale al momento dell'entrata in vigore del presente decreto legislativo" e che "resta salva l'efficacia dei provvedimenti adottati in base all'articolo 7 della legge 8 luglio 1986, n. 349, fino all'emanazione della disciplina regionale e all'adozione dei relativi strumenti di pianificazione".

- Con decreto dell'Assessore per il territorio e l'ambiente n. 189/GAB. dell'11 luglio 2005 pubblicato sulla GURS n. 34 del 12 Agosto 2005, la Regione Siciliana dichiara "area ad elevato rischio di crisi ambientale" l'area costituita dai territori dei comuni di Augusta, Floridia, Melilli, Priolo Gargallo, Siracusa e Solarino. Ciò premesso, ai sensi e per gli effetti del comma 2 dello stesso art. 7, Legge 8/7/86 n. 349, la dichiarazione di area a rischio, effettuata con Delibera del Consiglio dei Ministri adottata in data 30 novembre 1990, ha cessato di produrre i suoi effetti in data 30 novembre 1995, con relativa decadenza del Piano di Risanamento e dei suoi successivi aggiornamenti ex art.6 del DPR 17/1/1995.

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

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

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

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

Si segnala, ad ogni buon conto, come il progetto presentato dalla scrivente sia in linea con i principi del DPSS elaborato per condivisione dall'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale. In particolare è in linea con le Strategie Integrate di Sistema (per colmare il gap fra lo stato attuale ed il modello a tendere), obiettivo Specifico n. 2, nel quale si prevede di "aumentare le capacità di movimentazione e trasporto (superfici

piazzali, lunghezze accosti, pescaggi, cerchi di evoluzione e imboccature)”, andando a risolvere le criticità dalla stessa individuate, quali la “vetustà e carenze delle dotazioni infrastrutturali” e “contrastare la marginalizzazione logistica [omissis] al fine di [omissis] ridurre i costi di trasporto”. (rif. DPSS – Versione 2.0 del 28/02/2020, ppgg. 77 e 86).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Relativamente al punto 13, si specifica che tutte le operazioni di carico/scarico navi in testata al pontile vengono eseguite utilizzando esclusivamente manichette flessibile specifiche ed idonee, sottoposte a collaudo periodico annuale da parte della commissione ex. art. 49 Reg. Cod. Nav.. Inoltre, in ottemperanza alle vigenti

ordinanze emesse dalla locale Capitaneria di Porto, dette operazioni vengono eseguite perimetrando con idonee panne galleggianti l'area di collegamento delle manichette flessibili ed, in ultimo, la scrivente è titolare di un contratto di pronto intervento ambientale con primaria ditta concessionaria del servizio presso il porto di Augusta, che garantisce l'intervento H24, ogni giorno dell'anno.

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

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

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

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

TENUTO CONTO delle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24, comma 5 del D. Lgs. n. 152/2006 acquisite nel corso dell'iter istruttorio e riportate di seguito:

Osservazioni del Libero Consorzio Comunale di Siracusa (X settore - Territorio e Ambiente - Servizio Tutela Ambientale ed Ecologica) acquisite con prot. MATTM/87907 del 9/8/2021

"... vista la nota trasmessa per pec dal Servizio Pianificazione Territoriale, anticipata con email del 05.08.2021, che riporta "Nel dare seguito alle note 30/07/2021 n. prot. 28532 e 04/05/2021 n. prot. 16197, dopo avere visionato - per quanto di competenza – gli elaborati di progetto, si rappresenta che lo scrivente Servizio non ha osservazione alcuna da trasmettere. Tuttavia, nell'intendimento di agevolare l'iter procedurale, si è ritenuto mettere in relazione di progetto indicato in epigrafe con i contenuti della tavola 7.4.3. "Quadro propositivo con valenza strategica per la disciplina del territorio" del Piano Territoriale Provinciale di Siracusa (PTP). Le risultanze dell'istruttoria in esame sono compendiate nell'elaborato cartografico che si allega alla presente".

Il Libero Consorzio comunale di Siracusa non ha ulteriori osservazioni da presentare se non rilevare che, essendo il progetto ricadente in area "SIN", preliminarmente l'attuazione del progetto, il proponente dovrà acquisire apposito Nulla-osta da parte del Ministero della Transizione Ecologica già Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ex artt. 252 del D. Lgs. 152/06 e smi..."

TENUTO CONTO che il MiBACT, con nota prot. n. 19638 del 1/07/2020 (acquisita con prot. n. CTVA/2066 del 1/07/2020), ha richiesto integrazioni fornite dal Proponente con l'elaborato integrativo "MAXCOM PETROLI S.p.A. Progetto di "Riqualificazione e riefficientamento del pontile Maxcom ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR)" Codice procedura n. 5138 PROCEDURA DI VIA CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE IN FASE DI CONSULTAZIONE PUBBLICA"

(acquisito il 21/8/2020 con prot. MATTM/0065470.21-08-2020) e, con nota prot. n. 34958 del 30/11/2020 (acquisita con prot. n. MATTM/101664 del 4/12/2020), ha espresso parere tecnico-istruttorio favorevole subordinato al rispetto della seguente condizione:

"[...] 1) Dovrà essere eseguito un rilievo sismico acustico mediante sistema Sub-Bottom Profiler Parametrico (SBP) con taratura ad alta frequenza (tra i 15 ed i 20 Khz). Le acquisizioni dovranno essere effettuate mediante interlinee di navigazione di 2-3 metri attorno ai tre lati disponibili dell'area marina interessata dai lavori sul versante fino a 10 metri di distanza dal filare di nuovi pali che dovranno essere infissi sul fondale marino; le scansioni con il SBP nell'area oggetto di indagine dovranno essere supportate dall'utilizzo di un sistema di posizionamento RKT: al fine di ottenere risultati ottimali dalle indagini prescritte, le stesse dovranno essere condotte in assenza delle interferenze dovute al traffico nautico e, pertanto, in ore serali e/o notturne; tutti i dati dovranno essere acquisiti e restituiti con datum WGS 84 e un sistema di coordinate metriche UTM. Nella medesima restituzione cartografica dovrà essere contestualmente riportata la sovrapposizione delle informazioni raccolte dal sistema SBP, con i dati delle scansioni precedentemente effettuate con il side scan sonar e con il multibeam, allo scopo di interfacciare tutti i dati raccolti e sovrapporli sulla pianta progettuale anch'essa georeferenziata. Dovrà essere redatta una relazione tecnico scientifica a cura di un archeologo abilitato alla redazione del documento di valutazione del rischio archeologico ai sensi del D. Lgs. 163/2006 e del D. Lgs. 50/2016 art. 25; nella predetta relazione, in caso di individuazione di targets di probabile natura antropica, per ciascuno di essi dovrà essere compilata una scheda con relativa snap shot, coordinate, altezza della colonna d'acqua, profondità del target rispetto al fondale, eventuali caratteristiche e breve descrizione sulla possibile natura dello stesso. Qualora la Soprintendenza del Mare ravvisasse la necessità di procedere alla verifica dei target eventualmente individuati, il personale tecnico-scientifico della stessa Soprintendenza detterà le linee di intervento riguardo ai criteri e le metodologie da utilizzarsi anche per eventuali ulteriori fasi successive di verifica archeologica preventiva; la formale comunicazione di inizio dei lavori dovrà pervenire alla Soprintendenza del Mare con congruo anticipo (non meno di 15 giorni), al fine di consentire la necessaria programmazione dell'invio di personale tecnico/scientifico per la sorveglianza in corso d'opera qualora questa Soprintendenza se ravvisasse la necessità.

Qualora in fase di cantiere siano individuate emergenze archeologiche o reperti, relitti e/o strutture subacquee di possibile interesse storico-artistico e/o etno-antropologico, nonché emergenze di interesse naturalistico, dovrà essere data comunicazione alla Soprintendenza del Mare per le verifiche di rito e dovranno essere consentite tutte le operazioni di documentazione, scavo ed eventuale recupero, con oneri a carico della società proponente;

- Ambito di applicazione: componenti/patrimonio culturale: beni culturali - tutela archeologica

- Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:

ANTE OPERAM - Fase propedeutica alla progettazione esecutiva

(Fase precedente alla progettazione esecutiva)

IN CORSO D'OPERA - Fase di cantiere (Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera)

Verifica di ottemperanza: Regione Siciliana - Soprintendenza del Mare ...".

- che tutte le osservazioni sono state esaminate e le considerazioni conclusive permettono di completare il quadro delle valutazioni del presente parere;

RILEVATO che oggetto del presente parere è l'accertamento della compatibilità ambientale del progetto di riqualificazione e di efficientamento dell'esistente pontile del Proponente ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR) e a servizio dello stesso;

DATO ATTO che:

la Richiesta di Integrazioni di cui alla nota prot. n. 22876/MATTM del 4/3/2021, acquisita al prot. n. 1138/CTVA del 5/3/2021 recita:

1. Aspetti programmatici:

- a) Approfondimento in merito all'ubicazione dell'intervento con riferimento alla "Area ad elevato rischio di crisi ambientale", costituita dai territori dei comuni di Augusta, Floridaia, Melilli, Priolo Gargallo, Siracusa e Solarino;*
- b) Informazioni sulla Conferenza di Servizi ai sensi della Legge n. 241/90 e ss.mm.ii. dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (AdSP), con riguardo alle decisioni assunte e ai pareri espressi dagli enti, anche con riferimento al parere della Marina Militare per le possibili interferenze con la prevista realizzazione di nuove banchine e pontili;*
- c) Eventuale diversa acquisizione dei pareri degli enti interessati;*
- d) Analisi aggiornata sul Piano Regolatore di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale con riguardo anche allo stato di avanzamento della procedura e all'espressione di pareri da parte dei Comuni sul documento dato in visione;*
- e) Analisi sulla interazione tra l'intervento proposto e le criticità specifiche del Porto di Augusta, alla luce anche dei più recenti documenti di AdSP;*
- f) Informazioni, con riferimento al più articolato piano di investimenti dal 2017 citato nelle controdeduzioni sugli interventi migliorativi a favore dell'ambiente e della sicurezza dei lavoratori e della popolazione.*
- g) Informazioni sugli effetti cumulativi dell'opera rispetto al quadro di infrastrutture e opere esistenti con evidenza di come l'opera possa, eventualmente, determinare aspetti di miglioramento, invarianza o peggioramento del quadro ambientale complessivo dell'area.*
- h) Analisi sulla interazione tra l'intervento proposto e il Sito di Interesse Nazionale di Priolo.*

2. Aspetti progettuali e ambientali:

- a) Consegna su supporto informatico, secondo le istruzioni impartite dal Ministero, degli elaborati tecnico economici:*
 - a. 008.a 8 1 a Elenco prezzi unitari - MC1DEEMS008A*
 - b. 008.b 8 1 b Analisi prezzi unitari - MC1DEEMS008B*
 - c. 008.c 8 1 c Computo metrico - MC1DEEMS008C*
 - d. 008.d 8 1 d Computo metrico estimativo - MC1DEEMS008D*
 - e. 008.e 8 1 e Stima sommaria dei costi della sicurezza - MC1DEEMS008E*
 - f. 008.f 8 1 f Quadro economico - MC1DEEMS008F*
 - g. 008.g 8 1 f Capitolato prestazionale - MC1DEEMS008G;*
- b) Analisi dei benefici dell'opera sugli aspetti sociali ed economici del territorio, anche con riferimento sia al miglioramento delle asserite performance ambientali e di sicurezza dell'opera rispetto alle strutture esistenti, sia nei confronti dell'alternativa 0, cioè il mantenimento delle esistenti strutture;*
- c) Approfondimento dell'analisi delle alternative di progetto ponendo a confronto i diversi effetti sui fattori ambientali derivanti da ciascuna delle ragionevoli soluzioni progettuali valutate;*
- d) Approfondimento sulle esperienze di impiego di tubazioni in pultruso sotto radiazioni UV e indicazioni dettagliate su eventuali trattamenti protettivi su piping o carpenterie, in disparte l'isolamento termico;*
- e) Indicazioni dettagliate del trattamento sulle saldature e sulle connessioni tra nuove tubazioni in pultruso e quelle esistenti in acciaio;*
- f) Descrizione degli interventi, se previsti, di riqualificazione e mitigazione paesaggistica, loro localizzazione, conformità agli strumenti di pianificazione e caratteristiche tecniche, con riferimento anche all'eventuale impiego di barriere visive, da illustrare anche mediante foto inserimenti e rendering;*
- g) Descrizione degli interventi previsti di riqualificazione e mitigazione per i possibili effetti sul moto ondoso, sui sedimenti e sull'erosione costiera con particolare riguardo sia al nuovo traffico navale collegato al nuovo pontile, sia ai mezzi impiegati durante la fase di cantiere;*
- h) Tenuto conto che l'intervento si colloca entro l'area SIN di Priolo e pur preso atto che le attività di progetto non comportano il dragaggio dei sedimenti del fondale, è impossibile che non si*

determini alcuna risospensione dei sedimenti contaminati, pertanto è necessario predisporre l'effettuazione di una campagna integrativa di indagini per l'aggiornamento della caratterizzazione dei sedimenti delle aree interessate dall'intervento sia per quanto concerne il materiale che può essere movimentato e/o sollevato in sede di perforazione dei nuovi pali, sia per quanto concerne la destinazione e smaltimento del materiale recuperato all'interno della camicia dei pali di fondazione. I dati dovranno essere confrontati con quelli disponibili da precedenti campagne di indagine effettuate da ICRAM (ISPRA) sia ai dati più recenti disponibili da altre indagini anche di altri organismi pubblici e privati;

- i) Valutazione del comportamento della nuova struttura ai rischi da terremoto, maremoto ed eventi meteorologici estremi e di rischio di incidenti e di loro impatto nell'ambito dei lavori, anche relativamente alla movimentazione accidentale di sedimenti contaminati;*
- j) Descrizione dettagliata delle azioni e dei sistemi (vasche di raccolta-ghiotte) che saranno adottati per evitare lo sversamento in mare di rifiuti/residui/carburanti e valutazione degli effetti sull'ambiente marino, sull'atmosfera e sulla vicina ZSC;*
- k) Descrizione dei sistemi di contenimento e decontaminazione nel caso di versamenti accidentali dovuti sia ad attività nelle fasi di cantiere, sia nella fase di esercizio dell'opera;*
- l) Valutazione delle emissioni in atmosfera, anche con riguardo al rumore e alle vibrazioni, dipendenti dalle navi petroliere sia in fase di movimento sia di ormeggio sia di carico/scarico dei carburanti;*
- m) Descrizione dei sistemi di raccolta e smaltimento di rifiuti e residui, volumi prodotti, tempi di percorrenza alle discariche o aree di smaltimento, impatti con la viabilità locale e territoriale;*
- n) Interventi e procedure per la dismissione dell'impianto, mitigazione e compensazione degli eventuali impatti.*

3. Piano di monitoraggio

- a) Predisposizione di un Piano di Monitoraggio Ambientale, con le relative metodiche, frequenze delle campagne, incluso il monitoraggio suolo, aria, rumore e dell'ambiente marino (acqua e sedimenti) e delle biocenosi associate, con esplicitazione di dettaglio delle modalità di elaborazione dei dati, inerente agli interventi proposti in valutazione e per le varie matrici ambientali, redatto secondo le Linee guida SNPA 28/2020 recanti le "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale" approvate dal Consiglio SNPA il 9/7/2019;*
- b) Presentazione di un programma dettagliato dei monitoraggi previsti in fase ante operam, in corso d'opera (per tutta la durata dei lavori) e post operam (per almeno un triennio dopo l'entrata in esercizio della navigabilità).*

4. VInCA

- a) Predisposizione della Valutazione di Incidenza Ambientale con particolare riferimento alle vicine Saline di Augusta - Foce del Mulinello (SIC - ZPS 090014), nella sua aggiornata e ampliata cartografia, per le attività connesse sia alla cantierizzazione sia al periodo di esercizio, anche in ragione dell'incremento del numero e della stazza delle navi che scaricheranno carburanti al nuovo pontile.*
- b) Valutare le possibili interferenze delle attività proposte con il progetto di riqualificazione ecologica del SIC - ZPS 090014.*

5. Predisposizione di un progetto di cantierizzazione nel quale definire e valutare:

- a) Informazioni dettagliate sulla localizzazione e sull'estensione delle aree di cantiere, comprese anche le aree destinate al deposito dei materiali; il sistema di raccolta e trattamento delle acque; gli eventuali manufatti provvisori; i mezzi/attrezzature che saranno impiegati e le aree di stazionamento; raccolta, trasporto a smaltimento dei materiali residui delle lavorazioni;*
- b) Operazioni necessarie alla predisposizione delle aree di intervento, il fabbisogno del consumo di acqua, di energia, le fonti di approvvigionamento dei materiali con possibili interferenze con la*

- viabilità, le risorse naturali impiegate e/o coinvolte, la quantità, tipologia e gestione dei rifiuti prodotti dalle lavorazioni;
- c) *Impatto dei mezzi di cantiere e di trasporto sulla pubblica viabilità mediante stima dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tempi di percorrenza, tipo di mezzi, volume di traffico);*
 - d) *Analisi delle emissioni in atmosfera e della componente rumore/vibrazioni, oltre le precauzioni che si intendono adottare, con una stima delle emissioni previste e una valutazione dell'impatto, da valutarsi anche per la presenza nell'area in esame di recettori sensibili e/o residenziali potenzialmente impattati per un tempo significativo dalle attività di cantiere;*
 - e) *Gestione delle situazioni di emergenza e le misure da mettere in atto per il contenimento dei carichi inquinanti dovuti a sversamenti accidentali;*
 - f) *Misure di mitigazione per la fase di cantiere volte al confinamento dell'area di lavorazione a mare per il contenimento della diffusione dei sedimenti fini e dei contaminanti che saranno posti in sospensione dalle attività previste;*
 - g) *Interventi di compensazione e ripristino/restauro ambientale da realizzarsi al termine delle attività di cantiere.*

6. *Valutazione dell'impatto sulla salute umana.*

- a) *Studio di approfondimento sulla tematica di sanità pubblica: descrizione della popolazione residente interessata dall'impianto, dati epidemiologici a livello locale e provinciale;*
- b) *Valutazione degli impatti sanitari derivabili dalle emissioni causate dall'incremento del numero e maggiori dimensioni delle navi che utilizzeranno la nuova infrastruttura;*
- c) *Stima dell'impatto sanitario causato potenzialmente dalle attività di cantiere anche con riferimento all'impiego di mezzi navali e terrestri, anche pesanti.*
- d) *Stima dell'impatto sanitario causato dal consumo di pescato (inclusi crostacei e molluschi) presenti nell'area vasta adiacente all'opera.*

TENUTO CONTO delle integrazioni fornite dal Proponente con note dell'08/06/2021, acquisite in pari data ai prot. MATTM/61090 e prot. MATTM/61088, per le quali si è dato avvio ad una nuova consultazione del pubblico.

CONSIDERATO che, con riferimento a quanto riportato dal Proponente nella documentazione presentata:

- Motivazione dell'opera

Il progetto è localizzato nella Regione Siciliana, provincia di Siracusa, Comune di Augusta, nell'area denominata Porto Megarese (nella rada interna del porto) e prevede la riqualificazione e l'efficientamento dell'esistente pontile della società Maxcom Petroli S.p.A. ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR) ed a servizio dello stesso.

Il Proponente nello Studio di Impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 7) afferma: *“L'intervento si propone di soddisfare requisiti di seguito elencati: Razionalizzazione quantitativi IN/OUT nel deposito; Timing dell'operazione (tempi certi e limitati); Incremento della qualità dei punti di ormeggio, senza peraltro, eseguire escavi subacquei. Tali obiettivi dovranno infine sposarsi con la necessità di mantenere la continuità di esercizio dell'attività del pontile contemporaneamente alla realizzazione dei lavori; ciò pertanto richiede la scelta di soluzioni progettuali che prevedano l'esclusivo intervento da mare, senza interferire in alcun modo con le attività che avvengono da terra all'interno del deposito della Maxcom. Nel perseguire gli obiettivi prefissati, nel rispetto dei più restrittivi parametri di tutela ambientale per tali tipologie di opere e secondo gli indirizzi di Industria 4.0, l'intervento permetterà di riqualificare non soltanto l'intero pontile ma l'area in cui lo stesso si inserisce così come richiesto più volte dall'Ente Comune al fine di un miglior inserimento ambientale dello stesso con materiali che meglio oggi si prestano a tali fabbisogni. ...”.*

Il Proponente nello Studio di Impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 41-92) pone in evidenza che "... l'attuale pontile è solo pedonabile, per cui la manutenzione, che prevede il sollevamento di carichi pesanti, deve essere effettuata esclusivamente con mezzi di sollevamento marittimi. Inoltre, il posizionamento delle tubazioni, anche in relazione all'altezza del pontile, presenta oggettive difficoltà di manutenzione e necessita di adeguamenti anche per un maggior rispetto delle norme sulla tutela ambientale... L'obiettivo progettuale è quello di mantenere l'esistente struttura in c.a., eseguendo su di essa le opportune manutenzioni e gli eventuali irrigidimenti strutturali necessari, al fine di garantire un'ulteriore vita utile di almeno 50 anni. ... l'attuale impalcato presenta in alcune sue parti uno stato di conservazione precario dovuto alla prolungata esposizione dei ferri d'armatura all'attacco dei cloruri, determinandone nel tempo la corrosione e la conseguente espulsione dei copriferro. A tale problematica si aggiunge la necessità di procedere ad un immediato consolidamento della piazzola intermedia, atteso che nelle palificate di estremità ..., sono stati evidenziati dei cedimenti dovuti ad una serie di fessurazioni riscontrate in alcuni pali. ... Considerato che l'intervento di recupero e consolidamento dei pali ceduti sarebbe piuttosto oneroso e non si avrebbero certezze sulla risposta sismica globale del sistema, si è ritenuto opportuno suggerire l'esecuzione di n. 4 pali trivellati per lato, del diametro di 1000 mm, da affiancare ai pali di estremità esistenti, da solidarizzare con travi di collegamento in c.a. delle dimensioni di circa 40x100 cm ... La soluzione progettuale perseguita prevede pertanto l'abbandono dei pali esistenti, e la realizzazione di una nuova struttura portante su cui poggiare la sovrastruttura del pontile. Al fine di garantire una maggiore possibilità di pescaggio di testa (dell'ordine di 11,00÷12,00 ml) per le future navi in discarica, si è previsto un allungamento del pontile esistente, mediante l'esecuzione di una struttura avente una configurazione analoga a quella odierna. La parte nuova sarà strutturalmente indipendente in quanto disaccoppiata da quella esistente e consiste in un prolungamento di circa 25 metri inclinato di circa 20° rispetto all'asse del pontile esistente. Analogamente all'esistente verrà realizzata mediante pali infissi in c.a. (diametro 800mm) e sovrastruttura in poltruso (in continuità con quella prevista per il tratto già esistente) ... La sovrastruttura in acciaio esistente al di sopra del reticolo di travi in c.a., presenta ad oggi un severo livello di corrosione prodotto dall'azione dei cloruri marini, la stessa pertanto verrà smontata e sostituita con una nuova sovrastruttura in Pultruso ... Al fine di garantire l'efficienza dell'impianto durante le fasi di realizzazione della nuova struttura, saranno realizzate delle opere provvisorie, con funzione di sostegno della passerella esistente e di continuità del percorso. Seguirà lo spostamento della tubazione esistente sui fronti laterali secondo le esigenze della committenza. La sovrastruttura, da realizzare sarà completata dall'apposizione di un grigliato continuo che costituirà il camminamento della nuova opera ... La proposta progettuale prevede, inoltre, una nuova redistribuzione delle linee di piping, onde agevolare gli interventi di manutenzione da terra ... L'ipotesi progettuale comporterà un innalzamento delle quote attuali delle piazzole e delle passerelle di circa 100 cm, ciò al fine di garantire l'accesso in piena sicurezza al di sotto delle piazzole. Ogni attività verrà eseguita in ogni caso garantendo l'esercizio continuato di una parte del pontile, che potrà operare con le attività di carico/scarico delle bettoline o delle navi in condizioni di piena sicurezza, alternando l'impiego degli accosti laterali. In uno alla sistemazione delle attuali linee, si prevede altresì l'esecuzione di vasche di raccolta (ghiotte) per il contenimento di eventuali sversamenti nel corso delle operazioni di carico/scarico da realizzare in corrispondenza delle piazzole di carico (come attualmente esistente), e comunque da razionalizzare sull'intera struttura, anche al fine di garantirne una semplice manutenzione nel tempo, oggi estremamente difficoltosa ed onerosa...".

- Alternative progettuali

Nello Studio di Impatto ambientale le alternative progettuali sono solo minimamente accennate. L'alternativa zero non è stata presa in considerazione.

Il Proponente nello Studio di Impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 56) afferma: "... Nel corso del presente progetto è stata valutata una ulteriore soluzione che è stata oggetto di uno studio preliminare, che di seguito viene riassunto: La realizzazione di un pontile affiancato all'esistente che si spingesse lato mare fino ad una profondità del fondale di -12.20 mt. Esser pervenuti a tale rispondenza tra quanto pensato, ideato e sviluppato in fase di progettazione preliminare è frutto di una azione mirata che la Committenza ha posto alla base di qualsiasi intervento, ovvero un approfondita analisi, con costi non indifferenti, della fattibilità di detto intervento, sia in termini fisici sia in termini programmatici in modo da giungere ad un livello di conoscenza tale da produrre sin dalla fase preliminare un intervento ben inserito nel tessuto territoriale...". E ancora (elaborato di progetto 009.a, pag. 88): "... Le attività propedeutiche, riportate

nei paragrafi precedenti, hanno consentito di analizzare meglio e nel dettaglio le ipotesi progettuali che erano alla base dell'idea di Maxcom, e che sono state descritte al superiore paragrafo 1.9 "Analisi delle ipotesi progettuali alternative", e di giungere alla stesura di un progetto preliminare con annesso studio di fattibilità, che ha tenuto conto soprattutto dell'aspetto ambientale e dalla opportunità di evitare dragaggi dei fondali, che oltre ad allungare l'iter tecnico amministrativo, avrebbero certamente avuto impatti ambientali di notevole natura rientrando l'area di intervento in questione all'interno del SIN di Priolo descritto al superiore paragrafo 1.5.4 "Sito di Interesse Nazionale - SIN Priolo...".

A seguito di richiesta di integrazione da parte della Commissione (CT VIA e VAS prot. n. 3945 del 15-01-2021), il Proponente ha depositato l'elaborato "*STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE*" INTEGRAZIONE al documento 009.a - Studio di Impatto Ambientale Redatta in risposta alle richieste della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas richiesta con nota 0000178 del 15-01-2021". Tra le richieste di integrazione, la n. 2c aveva ad oggetto "*Aspetti progettuali e ambientali - Approfondimento dell'analisi delle alternative di progetto ponendo a confronto i diversi effetti sui fattori ambientali derivanti da ciascuna delle ragionevoli soluzioni progettuali valutate*".

Il Proponente radica la scelta del progetto in aspetti di natura commerciale e di natura manutentiva e di sicurezza.

Circa il primo aspetto il Proponente afferma che l'attività di commercializzazione di prodotti energetici è sottoposta a pressioni concorrenziali tali per cui è una necessità imprescindibile per tali attività protendere all'efficientamento ed all'ottimizzazione dei processi, ed in particolare delle operazioni di approvvigionamento dei prodotti commercializzati. La possibilità di razionalizzazione derivante dalla disponibilità di maggior pescaggio, sostiene il Proponente, ha certamente effetti di ottimizzazione delle fasi di trasporto del prodotto approvvigionato. Inoltre la razionalizzazione delle attività di verifica e manutenzione permettono certamente di poter ottimizzare le prestazioni degli operatori addetti al deposito migliorandone le condizioni di lavoro e quindi l'efficienza delle attività e dei controlli eseguiti. Quindi l'intervento ha anche la finalità di poter garantire la continuità dei livelli occupazionali delle attività esistenti.

Inoltre il progetto da realizzare riguarda la manutenzione straordinaria con efficientamento di un'opera già esistente ed operativa e non prevede modifiche dell'attività a cui è asservita, né in termini operativi né tantomeno in termini di capacità di stoccaggio. Le finalità dell'investimento sono identificabili anche nel miglioramento delle performance ambientali e di sicurezza dei lavoratori.

La realizzazione del progetto comporta l'estensione della vita residua del manufatto, con conseguente diminuzione delle probabilità di rotture prevedendo la sostituzione delle attuali parti strutturali in calcestruzzo relative alla piazzola intermedia che hanno evidenziato segnali iniziali di ammaloramento e la manutenzione dei pali ove sono stati rilevati ammaloramenti del copriferro. La realizzazione della nuova sovrastruttura permetterà inoltre di effettuare agevolmente le operazioni di manutenzione e verifica dell'intera struttura, con particolare riguardo alle tubolature, evitando le posizioni lavorative costrette dovute alla disposizione attuale delle tubazioni al di sotto della sovrastruttura metallica, con conseguente miglioramento dell'efficacia e della bontà delle operazioni effettuate.

Il Proponente afferma che "*... il progetto non varia invece in alcun modo le attività svolte dal deposito cui il pontile è asservito, che mantiene invariata la sua capacità di stoccaggio, ma anzi, il processo di ottimizzazione del processo di approvvigionamento induce una riduzione delle emissioni complessivamente generate dal traffico navale correlato a tale attività.*

Relativamente all'opzione 0 (di seguito anche soluzione 0), ovvero di mantenere le attuali strutture, è stata accantonata fin dal progetto di prefattibilità per le seguenti motivazioni:

1. Dal punto di vista strutturale il pontile ha già un'anzianità di circa 60 anni ... sono evidenziati segni di ammaloramento del calcestruzzo dei pali che richiedono, nel medio termine, certamente un intervento di ripristino dell'integrità del copriferro in diversi punti. Si è inoltre stato evidenziato un leggero cedimento di quota in corrispondenza della piazzola centrale. ... I miglioramenti conseguenti alle presenti attività, finalizzate a prevenire il rischio dovuto ad obsolescenza delle strutture, non sono ovviamente raggiungibili con l'OPZIONE ZERO;

2. Dal punto di vista funzionale l'intervento di manutenzione straordinaria è finalizzato anche all'efficientamento ed all'ottimizzazione della fase di approvvigionamento e trasporto che avvengono presso la piazzola di testa. Tali operazioni sono oggi fortemente limitate dal basso pescaggio disponibile ... Tale opzione ... consente di evitare completamente interventi di dragaggio all'interno del porto di Augusta, ricompreso in area SIN. Anche nello sviluppo del progetto, si è tenuto conto dei vincoli ambientali, tanto che

la nuova struttura è stato previsto che venga realizzata su pali, previa infissione di camicie cave in modo da garantire il contenimento al loro interno dei sedimenti risospesi in fase di escavo. L'OPZIONE ZERO comporterebbe invece il mantenimento dell'attuale maggior traffico navale (con conseguenti emissioni inquinanti e gas serra dell'intero processo di trasporto) e del conseguente mantenimento dell'attuale livello di rischio ambientale di tali operazioni (operazioni che comportano attività a rischio di creare impatti ambientali), non essendo possibile ridurre il numero in conseguenza della mancata ottimizzazione del processo.

3. Dal punto di vista impiantistico è stato previsto il rifacimento integrale degli impianti, con particolare riguardo al piping per il trasporto dei prodotti petroliferi, che è stato previsto realizzato mediante giunzioni saldate al fine di eliminare alla radice i rischi intrinseci di sversamenti dovuti alla presenza di giunzioni flangiate e ridurre la probabilità di guasti od incidenti dovuti ad obsolescenza degli impianti. ... L'OPZIONE ZERO comporta il mantenimento dello status quo anche in termini impiantistici, non permettendo né l'eliminazione dei rischi ambientali associati alla presenza di giunti flangiati, né la riduzione delle probabilità di guasti od incidenti dovuti ad obsolescenza degli impianti;

4. Dal punto di vista dell'esercizio dell'opera, questa è stata progettata al fine di ottenere una riduzione delle necessità manutentive della nuova struttura mediante ... , nonché per massimizzazione dell'efficienza dei residui processi di manutenzione, verifica e controllo a strutture e impianti ... L'OPZIONE ZERO comporta il mantenimento dello status quo anche in termini di esercizio dell'opera ...".

L'alternativa di progetto valutata è stata quella di ottenere il pescaggio necessario per l'ottimizzazione del processo di approvvigionamento del deposito mediante dragaggio del fondale prospiciente l'attracco di testa. Tenuto conto della collocazione dell'area all'interno di un SIN e delle conseguenti inevitabili criticità ambientali che la stessa comporterebbe, tale soluzione, sebbene di per sé tecnicamente più semplice ed economicamente meno onerosa, è stata scartata a priori onde evitare la risospensione dei sedimenti movimentati in fase di dragaggio che si sarebbe determinata in caso di adozione di tale soluzione progettuale. Altre alternative progettuali sono state valutate e scartate in quanto non consentono il pieno raggiungimento degli obiettivi prefissati in termini di efficientamento ed ottimizzazione delle prestazioni.

In estrema sintesi il Proponente ha risposto affermando di aver considerato quali soluzioni alternative:

- soluzione zero interventi;
- solo manutenzione straordinaria sulle strutture esistenti;
- manutenzione straordinaria con interventi di dragaggio del fondale per aumentare il pescaggio necessario per l'approvvigionamento del deposito.

Con la descrizione di 5 Obiettivi di Miglioramento, il Proponente ha valutato gli impatti generati da ogni soluzione sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio, determinando una tabella dalla quale il Proponente desume che il progetto proposto risulta essere la migliore alternativa, giustificando i motivi della non scelta delle altre alternative.

Con riferimento alla richiesta di integrazione n. 2c su "Aspetti progettuali e ambientali - Approfondimento dell'analisi delle alternative di progetto ponendo a confronto i diversi effetti sui fattori ambientali derivanti da ciascuna delle ragionevoli soluzioni progettuali valutate", il Proponente ha considerato quali soluzioni alternative:

- -soluzione zero interventi;
- -solo manutenzione straordinaria sulle strutture esistenti;
- -manutenzione straordinaria con interventi di dragaggio del fondale per aumentare il pescaggio necessario per l'approvvigionamento del deposito.

Con la descrizione di 5 Obiettivi di Miglioramento, il Proponente passa a valutare gli impatti generati da ogni soluzione sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio, determinando una tabella dalla quale il Proponente dice di desumere che il progetto proposto risulta essere la migliore alternativa, giustificando i motivi della non scelta delle altre alternative.

- Descrizione del progetto

Il Proponente nello Studio di Impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 41-92) descrive il "Quadro di Riferimento Progettuale".

Il deposito fiscale e doganale costiero della Maxcom Petroli S.p.A, avente codice di accisa SRO00015I, è sito nel comune di Augusta (SR) nella Via G. Lavaggi n. 152, e viene utilizzato per la ricezione, lo stoccaggio e la movimentazione via terra e via mare di gasolio, olio combustibile e lubrificanti. La struttura è autorizzata anche per la ricezione e il trattamento delle acque oleose di sentina e di lavaggio nel porto di Augusta. L'attuale pontile, adibito al carico/scarico di prodotti petroliferi, risale alla seconda metà degli anni '70 ed è interamente realizzato con una sovrastruttura metallica poggiante su un impalcato in c.a. fondato su pali. La struttura in oggetto si sviluppa per una lunghezza di circa 74 metri ed è provvisto di tre punti di accosto: 1) due laterali (accosto "1" lato sud e accosto "3" lato nord), costituiti da due briccole a doppio palo distanti tra loro 21 metri ed una briccola intermedia mono palo; 2) uno di testa (accosto "2"), costituito da due briccole mono palo disposte ai lati della piazzola del pontile. Gli accosti laterali "1" e "3" vengono generalmente impiegati per il carico di prodotti petroliferi e sono dotati di parabordi montati sulla testa di ogni palo. La profondità dell'accosto "1" è variabile dai - 5,00 ai - 6,50 m, mentre la profondità dell'accosto "3" è variabile tra -5,00÷-6,60 m.

L'accosto "2", detto di testa, viene impiegato per lo scarico di poppa; con portate fino a 10.000 DWT, l'ormeggio avviene con le funi di poppa incrociate sulle briccole monopalo, mentre per navi di portata superiore ai 50.000 DWT le funi vengono ancorate alle specifiche boe di attracco. Sulle teste di ogni palo è montato un bittone. La profondità dell'accosto "2" è di circa - 8,60 m. I pali degli accosti hanno un diametro Ø 920 mm, in acciaio Aq 50, di spessore 12 mm, infissi ad una profondità variabile tra -12,50÷-13,20 m. Lungo il pontile, sottostanti il piano di calpestio, supportate dalla medesima struttura che costituisce il pontile, sono ubicate le condotte che collegano le manichette di aggancio al *manifold* di bordo nave (ubicate sugli accosti "1","2","3") con gli impianti di terra.

Sull'accosto "1" sono presenti n. 4 punti di carico/scarico; sull'accosto "2" sono presenti n. 4 punti di carico/scarico, rispettivamente n. 1 DN 6", n. 2 DN 8", n. 1 DN 12"; sull'accosto "3" sono presenti n. 4 punti di carico/scarico.

Il progetto prevede in sintesi: il recupero della struttura in c.a. esistente, il rifacimento integrale della sovrastruttura compresa l'impiantistica e l'allungamento lato mare dell'attuale pontile per circa 25 mt, al fine di favorire l'attracco di testa distanziandolo dagli attracchi delle bettoline.

L'attuale pontile, adibito al carico/scarico di prodotti petroliferi, risale alla seconda metà degli anni '70 ed è interamente realizzato con una sovrastruttura metallica poggiante su un impalcato in c.a. fondato su pali. La struttura si sviluppa per una lunghezza di circa 74 metri ed è provvisto di tre punti di accosto:

- due laterali (accosto "1" lato sud e accosto "3" lato nord), costituiti da due briccole a doppio palo distanti tra loro 21 metri ed una briccola intermedia mono palo;
- uno di testa (accosto "2"), costituito da due briccole mono palo disposte ai lati della piazzola del pontile.

L'obiettivo progettuale è quello di mantenere l'esistente struttura in c.a., eseguendo su di essa le opportune manutenzioni e gli eventuali irrigidimenti strutturali necessari, al fine di garantire un'ulteriore vita utile di almeno 50 anni riducendo in maniera drastica ed ottenendo quasi l'annullamento dei rischi ambientali legati all'utilizzo dell'opera.

L'attuale impalcato presenta alcune aree che necessitano di opportuna manutenzione, onde prevenire l'esposizione dei ferri d'armatura all'attacco dei cloruri, fatto che ne determinerebbe nel tempo la corrosione e la conseguente espulsione dei copriferro.

A tale problematica si aggiunge la necessità di procedere ad un consolidamento della piazzola intermedia, atteso che nelle palificate di estremità, sono stati evidenziati dei cedimenti storici e non più attivi in alcuni pali. Considerato che l'intervento di recupero e consolidamento dei pali ceduti sarebbe piuttosto difficoltoso e non si avrebbero certezze sulla risposta sismica globale del sistema, la miglior soluzione tecnica individuata consiste nell'esecuzione di n. 4 pali trivellati per lato, del diametro di 1000 mm, da affiancare ai pali di estremità esistenti, da solidarizzare con travi di collegamento in c.a. delle dimensioni di circa 40x100 cm.

La soluzione progettuale perseguita prevede pertanto l'abbandono dei pali esistenti, e la realizzazione di una nuova struttura portante su cui poggiare la sovrastruttura della piazzola intermedia.

Per incrementare il pescaggio massimo consentito presso la piazzola di testa (fino a circa 11,00 m - 12,00 m), al fine di ottimizzare gli approvvigionamenti e minimizzare i tempi di permanenza della nave al pontile, si è previsto un allungamento del pontile esistente, mediante l'esecuzione di una struttura avente una

configurazione analoga a quella odierna per la lunghezza strettamente necessaria al raggiungimento di tale fondale in maniera operativa, evitando ogni attività di dragaggio, seppur economicamente molto meno onerose, ma eccessivamente invasive nei confronti dell'ambiente e peraltro fortemente sconsigliate dal PRP, anche in considerazione dell'inserimento in area SIN dell'area oggetto del presente progetto.

La struttura addizionale del pontile, assolutamente indipendente e disaccoppiata da quella dell'esistente, sarà lunga circa 25,00 ml, inclinati di circa 20° rispetto all'asse del manufatto esistente, e sarà realizzata con pali infissi del diametro di 800 mm collegati tra loro da travi in c.a.

Tale soluzione consente di poter sfruttare al meglio il gradiente batimetrico, raggiungendo i fondali più profondi della rada senza procedere, ad alcuna attività di dragaggio e di conseguenza senza dover provvedere anche alla preventiva attività di caratterizzazione, messa a dimora del materiale asportato e ulteriori interventi periodici di dragaggio. Il progetto prevede infine l'esecuzione di bricole di testata con struttura metallica di spessore adeguato collaborante con i pali in acciaio, allineate alle strutture di accosto ed ormeggio esistenti per le piazzole intermedie, al fine di mantenere il punto di ormeggio di testa per le navi già oggi autorizzate (dislocamento 66.250 t e lunghezza 220 m).

Tutte le opere di palificazione verranno realizzate tramite l'infissione preventiva di camicie metalliche e successiva rimozione del terreno all'interno, evitando così ogni dispersione, anche solo potenziale, del materiale rimosso nell'ambiente.

La sovrastruttura in acciaio esistente al di sopra del reticolo di travi in c.a., che presenta ad oggi fenomeni di corrosione prodotta dall'azione dei cloruri marini, verrà pertanto smontata e sostituita con una nuova sovrastruttura in Poltruso (materiale composito costituito da una matrice polimerica con fibra di vetro "annegata" avente ottime caratteristiche meccaniche e di resistenza agli agenti atmosferici ed ai cloruri, nonché idonee caratteristiche di resistenza al fuoco e propagazione del calore).

Al fine di garantire l'efficienza di parte dell'impianto durante le fasi di realizzazione della nuova struttura, saranno realizzate delle opere provvisorie, con funzione di sostegno della passerella esistente e di continuità del percorso.

Seguirà lo spostamento della tubazione esistente sui fronti laterali secondo le esigenze della committenza.

La sovrastruttura da realizzare sarà completata dall'apposizione di un grigliato continuo che costituirà il camminamento della nuova opera.

La proposta progettuale prevede, inoltre, una nuova redistribuzione delle linee di piping, tale da garantire l'agevole accessibilità anche da terra, permettendo interventi di manutenzione agevoli ed efficaci, e verrà attuata secondo le seguenti attività:

1. l'affiancamento dei fasci tubieri lato terra per una migliore manutenzione sugli stessi; ciò avverrà tramite lo smontaggio delle linee afferenti a uno dei lati d'accosto delle bettoline, in modo da garantire sempre l'operatività di una delle stesse nel corso delle lavorazioni;
2. l'innesto alla radice del pontile dei fasci di condotte, rimuovendoli dalla loro attuale sede al di sotto dell'esistente passerella, che ad oggi comporta gravi oneri di manutenzione, riposizionando gli stessi ai lati delle passerelle, rendendo le tubazioni facilmente raggiungibili e manutenzionabili con attrezzature comuni e con accesso diretto dal pontile.

L'ipotesi progettuale comporterà un innalzamento delle quote attuali delle piazzole e delle passerelle di circa 100 cm, ciò al fine di garantire l'accesso in piena sicurezza al di sotto delle piazzole, sicurezza per gli operatori coniugata peraltro con un efficientamento del punto di vista ambientale in quanto verranno eliminate tutte le connessioni flangiate sul piping afferente alle piazzole.

Si prevede altresì l'esecuzione di vasche di raccolta (ghiotte) per il contenimento di eventuali sversamenti nel corso delle operazioni di carico/scarico da realizzare in corrispondenza delle piazzole di carico (come attualmente esistente), e comunque da razionalizzare sull'intera struttura, anche al fine di garantirne una semplice manutenzione nel tempo, oggi estremamente difficoltosa ed onerosa.

Il progetto è soggetto a procedura di sicurezza per il controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose di cui al D. Lgs. n. 105/2015.

L'area oggetto dell'intervento ricade all'interno dell'ambito amministrativo della Provincia di Siracusa, provincia che si estende per oltre 80 km dalla Piana di Catania all'Isola delle Correnti e per 42 km dal mar Jonio e fino a Monte Lauro.

La Rada di Augusta è situata all'interno della Baia omonima, tra Capo Santa Croce e Punta Magnisi; essa si sviluppa per una lunghezza di circa 8 km ed un'ampiezza di circa 4 km, raggiungendo una estensione superficiale di circa 23,5 km² ed una profondità media di 14,9 m. In passato parte dell'insenatura naturale è

stata separata dal mare aperto mediante la costruzione di una diga foranea, a formare un ampio bacino portuale comunicante con il mare attraverso due strette imboccature (est e sud), in corrispondenza delle quali si registra una profondità massima di circa 30 m.

La Rada di Augusta risulta pertanto suddivisa in tre zone principali: Porto Xifonio (rada esterna), compreso fra Punta Izzo e Punta Carcarella; Porto Megarese (rada interna), compreso fra la costa nord e ovest della rada e le dighe nord, centrale e sud; Seno del Priolo, compreso tra la diga sud e la penisola di Magnisi. Il Pontile Maxcom si inserisce nel contesto di sviluppo industriale della baia di Augusta, parallela a quella del polo industriale che risale agli anni '50. Lo sviluppo dell'area industriale ha di pari passo determinato la necessità di individuare delle zone di stoccaggio delle materie prime destinate alla raffinazione; i depositi costieri di oli minerali costituiscono pertanto parte integrante della filiera per la produzione e il trasporto dei prodotti petroliferi. In particolare essi si inseriscono nella cosiddetta logistica primaria per lo stoccaggio dei prodotti raffinati prima della loro spedizione ai depositi commerciali e di distribuzione finale, secondo il ciclo produttivo. Il complesso sistema industriale che contraddistingue questa parte della Sicilia Orientale ha avuto effetti modificativi sul territorio occupato, tanto che, con Delibera della Giunta della Regione Siciliana del 25/05/1988, è stata richiesta la dichiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale del territorio costituito dai Comuni di Augusta, Priolo, Melilli, Siracusa, Floridia e Solarino, riconosciuto nel 2005 giusto Decreto dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente n. 189/GAB dell'11 Luglio 2005. Il riconoscimento del rischio ambientale ha consentito di varare un Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della Provincia di Siracusa – Sicilia Orientale, che è stato approvato con D.P.R. 17 Gennaio 1995.

Il Proponente nello Studio di Impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 10-40) descrive il “Quadro di Riferimento Programmatico”:

P.R.G. e Norme Tecniche di Attuazione

Il territorio comunale di Augusta è soggetto ai vincoli e alle prescrizioni indicate nel P.R.G. vigente (piano Calandra) e nelle Norme Tecniche di Attuazione, così come adottato con Delibera n. 14 e 15 del C.C. del 18/9/72 e 25/9/72 e approvato con Decreto Assessoriale n. 171/75. Nel P.R.G. sono indicate n. 6 zone omogenee che vanno dalla lettera A alla lettera F, e zone speciali nelle quali ricadono le aree portuali, militari, ferroviarie, aree di rispetto, aree archeologiche e il verde pubblico non attrezzato. Il centro abitato di Augusta nella fattispecie è regolamentato da un piano speciale noto come “Piano Marcon”, all'interno del quale l'area oggetto d'intervento viene indicata come zona omogenea P (zona portuale ed industriale) ... Trattasi di area destinata, conformemente a quanto indicato all'art. 25 delle N.T.A., alle attività portuali di carattere commerciale e comprendono gli edifici siti al loro idoneo svolgimento, ad eccezione di quelli destinati ad abitazione o ad industria.

Il Proponente commenta il P.R.G. affermando “... Poiché il progetto riguarda la riqualificazione di una struttura esistente a servizio di un'attività industriale/portuale, senza l'edificazione di nuovi volumi, lo stesso rispetta le indicazioni del piano regolatore vigente...”.

P.R.G. portuale

Lo specchio di mare nel quale è stato realizzato il pontile ricade nell'amministrazione dell'Autorità portuale del mare della Sicilia Orientale (istituita con D.P.R. 12 Aprile 2001) dotata di un proprio P.R.G. portuale (approvato con voto n. 251/86 del Consiglio Superiore dei LL.PP) “..., con il quale gestisce tutte le attività di sviluppo infrastrutturale del porto commerciale. ... Secondo le previsioni di piano, l'attuale fondale antistante il pontile sarebbe oggetto di un futuro intervento di dragaggio, che dovrebbe approfondire la quota di fondo fino alla profondità di - 15,00 m s.l.m.m., rendendo pertanto il progetto coerente con la politica di potenziamento del traffico marittimo (in termini di navi container con maggior pescaggio) intrapresa negli ultimi anni dall'Autorità portuale...”.

Con nota protocollo interno OP9500/ac del 11.03.2019, il Proponente trasmetteva all'Autorità di sistema del mare di Sicilia Orientale lo studio di fattibilità tecnica ed economica relativa all'intervento in questione il quale veniva acquisito al Protocollo dell'Ente con n. 3695 in data 29.03.2019. Con nota prot. 4939-U-2019/DEM del

03/05/2019 l'Autorità rispondeva evidenziando le procedure amministrative di intervento non rilevando alcuna causa ostativa a quanto proposto.

Il Proponente commenta il P.R.G. portuale affermando “...*Non interferendo con le previsioni di piano, il progetto si ritiene compatibile con le prescrizioni del PRG vigente...*”.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 1b su “Aspetti programmatici - Informazioni sulla Conferenza di Servizi ai sensi della Legge n. 241/90 della AdSP, con riguardo alle decisioni assunte e ai pareri espressi dagli enti, anche con riferimento al parere della Marina Militare per le possibili interferenze con la prevista realizzazione di nuove banchine e pontili”, il Proponente riferisce che la conferenza dei servizi non è stata ancora convocata dalla AdSP (Gennaio 2021). La Marina Militare su esplicita richiesta da parte del Proponente ha trasmesso comunicazione (n. prot. M_D MSICIL0007885 del 24/04/2020) di non interferenza riservandosi di esprimersi in via definitiva in particolare in riferimento “all’attività prettamente operativa” in sede di Conferenza dei Servizi.

Anche il Comune di Augusta (con nota del 05/03/2020) ha espresso il proprio parere favorevole, nel quale “*si rappresenta per quanto di competenza, che non sussistono motivi ostativi alla realizzazione dell’intervento*”.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 1c su “Aspetti programmatici - Eventuale diversa acquisizione dei pareri degli enti interessati”, il Proponente ribadisce che la AdSP ha avviato il procedimento per l’adozione di un adeguamento tecnico funzionale al Piano Regolatore Portuale di Sistema, ai sensi dell’art. 5, comma 5, della l. n. 84 del 1994, ma, con nota prot. 8515 del 7 agosto 2020, ha comunicato alla scrivente che il Comitato di gestione ha deciso di rinviare l’adozione delle decisioni di sua competenza al «momento dell’acquisizione del parere in merito del Ministero dell’Ambiente», e cioè alla conclusione della procedura di VIA. Inoltre, non è stata ancora avviata la conferenza di servizi di cui al successivo comma 5-bis.

Sono stati raccolti, dal Proponente, i pareri degli Enti coinvolti, i cui esiti sono riportati al capitolo 2.7 del SIA (documento 009.a, Studio di Impatto Ambientale - MC1DEPMS009A), a cui rimanda.

Il Comune di Augusta (con nota del 05/03/2020) ha espresso il proprio parere favorevole, nel quale “*si rappresenta per quanto di competenza, che non sussistono motivi ostativi alla realizzazione dell’intervento*”.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 1d su “Aspetti programmatici - Analisi aggiornata sul Piano Regolatore di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale con riguardo anche allo stato di avanzamento della procedura e all’espressione di pareri da parte dei Comuni sul documento dato in visione”, il Proponente risponde che l’autorità di Sistema Portuale ha recentemente avviato le fasi preliminari per la stesura del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, attività propedeutica all’aggiornamento del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRSP). La relazione illustrativa al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) è stata emessa da AdSP in tre revisioni (31/05/2019; 28/02/2020; 10/12/2020).

Il Comune di Augusta, in sede di osservazioni al DPSS, ha prospettato l’opportunità di una delocalizzazione del deposito di Maxcom Petroli. Il Proponente ha presentato apposite controdeduzioni, con le quali ha dimostrato l’impraticabilità della delocalizzazione genericamente ipotizzata dal Comune di Augusta, nonché l’infondatezza delle argomentazioni addotte a sostegno della proposta.

Ciò premesso, anche in considerazione della fase estremamente preliminare in cui si trova l’AdSP nell’iter di adozione di un nuovo PRSP, e del relativo Piano Regolatore Portuale (PRP) per il porto di Augusta, il Proponente propone che le considerazioni sul presente progetto vengano svolte considerando il Piano Regolatore ad oggi vigente, pertanto nello Studio ripropone l’analisi sulla pianificazione dell’area, dove insistono le opere oggetto del presente progetto, già contenuta nel paragrafo 1.5 del SIA (documento – “009.a Studio di impatto ambientale - MC1DEPMS009A”) che consiste: paragrafo 1: sintesi del Piano regolatore del Comune di Augusta; paragrafo 2: il piano regolatore portuale; paragrafo 3: descrizione del piano regolatore della zona di sviluppo portuale. Il Proponente nel paragrafo 1 conclude “... *che l’area oggetto del presente progetto si trova integralmente nello specchio acqueo ricompreso nella rada del porto di Augusta, quindi al di fuori delle aree regolamentate dal Piano Regolatore comunale...*” e specifica che esso riguarda la riqualificazione di una struttura esistente a servizio di un’attività industriale/portuale esistente, che non verrà in alcun modo modificata. Il progetto inoltre, aggiunge il Proponente, non prevede l’edificazione di volumi, rispettando a pieno le indicazioni del piano regolatore vigente.

Nel paragrafo 2 il Proponente conclude “... *che le opere risultano coerenti con le previsioni del Piano Regolatore Portuale ad oggi vigente e che il progetto è compatibile con le prescrizioni dello stesso...*”.

Nel paragrafo 3 il Proponente conclude “... che il progetto riguarda la riqualificazione di una struttura esistente a servizio di un'attività industriale/portuale, che non prevede l'edificazione di volumi, rispettando così le indicazioni del piano regolatore ASI vigente...”.

Alla luce di quanto riportato dal Proponente e del fatto che il PRP vigente è molto vecchio ed è in corso di elaborazione il nuovo PRP, di cui nel mese di aprile 2020 l'ADSP ha trasmesso il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, occorre tenere conto nel contesto autorizzativo della procedura di VIA, delle risultanze che seguiranno l'approvazione del PRP.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 1e su "Aspetti programmatici - Analisi sulla interazione tra l'intervento proposto e le criticità specifiche del Porto di Augusta, alla luce anche dei più recenti documenti di AdSP", il Proponente dichiara, (pag. 42 - 72 del Doc. 0000178 del 15/01/2021) “... che nel presente studio sono state considerate le seguenti attività operative: Interventi su pontile esistente; Interventi di ampliamento del pontile; Interventi sull'intero Pontile (Sovrastruttura, Piping, Impianti). Per ogni attività di progetto sono state individuate diverse sottofasi e per ognuna di queste le relative attività considerate in grado di generare perturbazioni sulle componenti ambientali...ad ogni singola attività individuata sono stati associati i relativi fattori perturbativi e per ognuno di questi è stata data indicazione del potenziale impatto ambientale che potrebbe essere generato ... sono state trascurate le attività di progetto ritenute non significative relativamente alla generazione degli impatti ambientali ...”.

A completamento della presentazione delle scelte progettuali operate e delle scelte valutative, il Proponente conclude che “... in tale contesto, caratterizzato da una massiccia industrializzazione ed in area portuale, si colloca il progetto di riqualificazione e riefficientamento – mediante allungamento di 25 m – del pontile esistente, asservito all'attività – anch'essa esistente. ... L'esecuzione dell'opera produce effetti quasi nulli, certamente trascurabili, in quanto inserita in un ambiente operativo marittimo molto denso ... Questa considerazione ha anche determinato la scelta di operare dal mare in fase di realizzazione, ambito nel quale è poco significativa l'attività di cantiere, evitando così anche le minime interferenze che le attività di approvvigionamento e allontanamento dei materiali avrebbero potuto avere co' l'ambito urbano ...”.

Nello Studio si sottolinea che le scelte operate in fase progettuale hanno permesso di eliminare all'origine l'unica attività che avrebbe avuto un reale potenziale effetto negativo sull'ambiente, ovvero l'attività di dragaggio dei fondali, seguendo ed assecondando l'andamento della batimetria esistente.

Per ciò che riguarda le analisi degli impatti sulle diverse componenti ambientali, il Proponente dichiara che “... gli impatti potenzialmente presenti risultano già in parte mitigati o annullati dagli accorgimenti progettuali ed operativi adottati nella progettazione ed esecuzione delle attività previste. Molte misure di mitigazione sono state infatti già insite nelle scelte progettuali adottate sulla base dell'esperienza maturata. Inoltre, occorre tener presente che le interferenze peculiari del progetto saranno limitate alla sola fase di esecuzione delle opere che comunque rappresenta una attività temporanea e di breve durata (complessivamente tre/quattro mesi). Gli effettivi impatti finali valutati sulle singole componenti ambientali considerate: Atmosfera; Ambiente Idrico; Suolo e sottosuolo; Vegetazione, Flora, Fauna e Ecosistemi; Utilizzo delle risorse naturali; Fattori di tipo fisico (Acustica, vibrazioni, illuminazione notturna), per ogni fase di progetto sono riportati dal Proponente nella matrice riassuntiva (fig.-4 - pag.51 del doc. sopra citato), attraverso la quale ...viene data indicazione della persistenza degli impatti potenziali generati nelle diverse fasi del progetto sulle specifiche componenti ambientali, dei possibili impatti ritenuti positivi nonché degli impatti potenzialmente presenti ma annullati dalle misure di prevenzione adottate ...”.

Con riferimento all'Atmosfera a completamento della disamina degli impatti sulla componente il Proponente dichiara che “... in considerazione della modesta entità dell'opera e la sua conseguente influenza minimale sul contesto in cui la stessa si inserisce, non si ritiene necessario porre in essere, per la matrice Atmosfera analizzata nel presente paragrafo – attività di monitoraggio né interventi di mitigazione ...”.

Per ciò che riguarda l'Ambiente Idrico, il Proponente dichiara che la struttura in progetto non interferisce con la rete idrografica e pertanto la componente relativa ai corsi d'acqua superficiali è da considerarsi nulla e ininfluenza.

Con riferimento al Suolo e al sottosuolo, il Proponente sottolinea che “... dal punto di vista della vulnerabilità dell'area non si individuano particolari interferenze fra il Pontile e il contesto idro-geo-morfologico ... Sebbene alcune delle azioni progettuali previste avrebbero potuto potenzialmente indurre disturbi sulla componente ambientale in esame, occorre comunque sottolineare che tutte le potenziali interferenze sono state attenuate o annullate da opportune scelte progettuali e dall'utilizzo delle migliori procedure e pratiche di esecuzione disponibili ... Da quanto sviluppato emerge che nell'area in studio non sono presenti aree e

contesti sensibili e che non sussistono significativi impatti negativi dell'opera sulla componente suolo e sottosuolo al di fuori dei limitati effetti in termini di spazio e di tempo derivanti dalla sola fase di infissione delle camicie per la realizzazione dei nuovi pali durante la fase di esecuzione delle opere. Si specifica che per tale attività, seppur temporanea e di durata limitata, non esistono soluzioni tecniche alternative a minor impatto ...".

Per ciò che riguarda la componente Vegetazione "... da quanto sviluppato emerge che nell'area in studio non sono presenti aree e contesti sensibili per i quali possano sussistere significativi impatti negativi dell'opera sulle componenti vegetazione, flora e fauna ...".

Con riguardo all'Utilizzo risorse naturali "... si può affermare ch' l'attività prevista durante la fase di costruzione co' l'utilizzo dei mezzi marittimi sostituisce temporaneamente la fase attuale di esercizio del pontile co' l'utilizzo delle Bettoline e delle navi per lo scarico degli oli e dei combustibili che subirà necessariamente una riduzione – se non addirittura un arresto durante alcune fasi di cantiere - per riprendere in maniera del tutto analoga a quella attuale dopo la messa in esercizio delle nuove opere. Tale impatto, pertanto, si può ritenere nullo ...".

Per i Fattori di tipo fisico, in particolare Rumore e vibrazioni, "... all'interno dell'ambito portuale, le attività di cantiere previste, fatte salvo quelle di infissione delle camicie di cui sopra, non determinano alterazioni del clima acustico verso i ricettori sensibili, che si trovano comunque ad almeno 200 m dalle aree interessate dalle lavorazioni ...".

Alla luce di quanto dichiarato dal Proponente non si evincono chiaramente le interazioni tra l'intervento proposto e le criticità del porto di Augusta, in quanto la risposta all'integrazione contiene essenzialmente una disanima degli impatti dell'opera sulle componenti ambientali interessate, mancando riferimenti a specifiche criticità presenti nell'area portuale.

Inoltre, è da segnalare, che la metodologia espressa dagli estensori dello Studio per valutare gli effetti dell'opera sulle componenti ambientali risulta carente dal lato dell'espressione del giudizio di valore, oltre al fatto che alcune componenti ambientali sono raggruppate sotto gruppi tematici e categorie che non trovano riscontro nel corpus normativo relativi alla procedura di VIA, ci si riferisce in special modo alle componenti denominate "Utilizzo risorse naturali" e "Fattori di tipo fisico".

Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale di Siracusa (PRASIS)

Nell'ambito dell'area dove è ubicato il pontile è attivo il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della Provincia di Siracusa costituito con Decreto Presidenziale n. 49/A del 5 Aprile 1977, ai sensi dell'Art. 21 della Legge n. 634 del 29 Luglio 1957.

Il PRASIS è stato adottato con Delibera del Consiglio Generale n. 5 del 8 Febbraio 1993, è stato trasmesso all'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Sicilia in data 4 Agosto 1995 ed è stato da questo restituito privo di approvazione in data 27 Novembre 1997. Contro tale ultimo provvedimento il citato Consorzio ha proposto ricorso al TAR di Catania il quale ha accolto il ricorso con sentenza n. 553/2000; pertanto il piano dell'Area di sviluppo industriale di Siracusa è ritenuto vigente in quanto si è formato il silenzio - assenso di cui al comma 19 della Legge Regionale n. 71/78.

Con D.D.G. 4 Agosto 2009 è stata approvata la variante alle Norme Tecniche di Attuazione e al Regolamento Edilizio del Piano Regolatore Generale del Consorzio pe' l'Area di Sviluppo Industriale della Provincia di Siracusa precedentemente adottata con delibera del Commissario Straordinario n. 19 del 14 Dicembre 2006.

In relazione al PRASIS il Proponente afferma: "... Poiché il progetto riguarda la riqualificazione di una struttura esistente a servizio di un'attività industriale/portuale, senz' l'edificazione di nuovi volumi, lo stesso rispetta le indicazioni del piano regolatore ASI vigente ...".

Area ad elevato rischio di crisi ambientale

Il 25 Maggio 1988 con Delibera della Giunta della Regione Siciliana, atto n. 2358, è stata presentata istanza per la dichiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale del territorio costituito dai Comuni di Augusta,

Priolo, Melilli, Siracusa, Floridaia e Solarino. Con Decreto dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente n. 189/GAB dell'11 Luglio 2005 è stata confermata l'Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale nel territorio dei Comuni di Siracusa, Augusta, Melilli, Floridaia, Solarino, Priolo Gargallo.

I territori comunali di Augusta, Priolo, Melilli, Siracusa, Floridaia e Solarino sono stati dichiarati, nel novembre del 1990, "Area ad elevato rischio di crisi ambientale" e con D.P.R. 17 gennaio 1995 è stato approvato il "Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della Provincia di Siracusa – Sicilia Orientale". Il Proponente afferma che: "... Il progetto in esame è conforme con quanto indicato dal Piano di Risanamento, considerato che lo stesso intende tutelare la componente ambientale operando una riquilificazione della struttura esistente...".

Con la legge n. 426 del 9 Dicembre del 1998 sono stati individuati una serie di interventi in campo ambientale volti alla "bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati, ivi compresi aree e specchi d'acqua marittimi, lacuali, fluviali e lagunari in concessione, anche in caso di loro dismissioni". In particolar modo l'art. 1, comma 4, considerava tra i primi interventi di bonifica di interesse nazionale quelli compresi nelle n. 15 aree industriali e siti dichiarati ad alto rischio ambientale, i cui ambiti sono perimetrati, e tra i quali rientra l'area di Priolo. Il D.M. n. 468/2001 rendeva attuativo per tali aree un "Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale", che prevede, per il sito di Priolo, la seguente tipologia di intervento: "bonifica e ripristino ambientale di aree industriali ed area marina antistante, bonifica area umida, bonifica discariche".

La perimetrazione del SIN di Priolo Gargallo è stata istituita con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 10/1/2000 e successivamente definita con Decreto Ministeriale del 10/3/2006 al fine di individuare quelle aree da sottoporre ad interventi di caratterizzazione ed attività di messa in sicurezza, bonifica, ripristino ambientale e monitoraggio. Il Proponente afferma che: "... ancorché l'area di progetto ricada entro la perimetrazione del SIN, le attività previste non comportano né una movimentazione dei sedimenti del fondale, né attività di scavo nella zona a terra, scongiurando di fatto ogni possibile diffusione e sospensione di materiale contaminante...".

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con Decreto 18 Settembre 2001, n. 468, ha adottato il "Programma Nazionale di Bonifica e Ripristino Ambientale" dei siti inquinati di interesse nazionale. Tale programma è stato successivamente oggetto di revisione secondo quanto previsto dal D.M. n. 308 del 28 Novembre 2006. L'Allegato B al Programma riporta le schede descrittive degli interventi da eseguire nei siti di interesse nazionale, tra cui quello di Priolo, di cui si forniscono le principali informazioni: i) Comune – Località: Priolo, Melilli, Augusta e Siracusa; ii) Tipologia dell'intervento: Bonifica e ripristino ambientale di aree industriali ed area marina antistante, bonifica area umida, bonifica discariche; iii) Perimetrazione: All'interno del perimetro definito dal Decreto del Ministro dell'Ambiente sono presenti: 1) un polo industriale di rilevanti dimensioni, costituito da grandi insediamenti produttivi, prevalentemente raffinerie, stabilimenti petrolchimici e cementifici; 2) Le produzioni in essi attuate sono: prodotti chimici di base, raffinazione di petrolio greggio, ossido di Magnesio, cemento; area marina antistante comprensiva delle aree portuali di Siracusa ed Augusta; discariche di rifiuti pericolosi; stabilimento Eternit di Siracusa; area umida (Salina); 3) L'area perimetrata è ubicata all'interno dei territori dei Comuni di Augusta, Priolo, Melilli, Siracusa, Floridaia e Solarino (tutti ricadenti nella Provincia di Siracusa). In seguito al rapporto del 2006 della Provincia di Siracusa ed ai risultati della caratterizzazione voluta dal Commissario per le Emergenze delle Regione Sicilia, si accertava un quadro ambientale di estrema criticità.

Data la necessità di svolgere operazioni di bonifica ambientale con rischio di ripercussioni anche sulle ordinarie attività portuali, il 7/11/2008 è stato stipulato con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un Accordo di Programma per la definizione degli interventi di riquilificazione ambientale funzionali alla reindustrializzazione e l'infrastrutturazione delle aree comprese nel SIN.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 1a su "Aspetti programmatici - Approfondimento in merito all'ubicazione dell'intervento con riferimento alla "Area ad elevato rischio di crisi ambientale", costituita dai territori dei comuni di Augusta, Floridaia, Melilli, Priolo Gargallo, Siracusa e Solarino", il Proponente risponde con una lunga descrizione, dividendo la trattazione nei 4 sotto-paragrafi sotto descritti con l'obiettivo di dare al problema una collocazione territoriale e avere contezza del contesto nazionale e regionale nel quale l'intervento viene inserito.

1. SIN Priolo

Il Proponente rappresenta che “... in considerazione del fatto che il progetto ricade entro la perimetrazione del SIN, tutte le scelte progettuali sono state effettuate con lo scopo di evitare il dragaggio dei fondali, il che ha comportato la necessità di un allungamento di 25 metri della struttura esistente. Grazie alle scelte effettuate, le attività di realizzazione previste non comportano né una movimentazione significativa dei sedimenti del fondale, né attività di scavo nella zona a terra, scongiurando di fatto ogni possibile diffusione di materiale potenzialmente contaminato ...”.

2. Piano di risanamento delle aree ad elevato rischio di crisi ambientale

Il Proponente rappresenta che “... Le azioni di contenimento dei rischi industriali e di risanamento, riqualificazione e recupero delle risorse individuate nel Piano di Risanamento sono le seguenti: 1. recupero e tutela della qualità dell'aria; 2. contenimento del rischio industriale; 3. conservazione delle risorse idriche; 4. recupero e tutela della qualità dei suoli; 5. recupero e tutela della qualità dell'acqua; 6. recupero e tutela della qualità dell'ambiente marino costiero; 7. riqualificazione urbana e territoriale; 8. sostegno allo sviluppo socio-economico; 9. azioni di supporto e controllo... Il progetto in esame è pertanto in linea con le finalità e gli obiettivi del Piano, considerato che intende tutelare la componente ambientale operando una riqualificazione della struttura esistente, migliorandone ed ottimizzandone le prestazioni anche in termini di tutela dell'ambiente, senza modificare in alcun modo l'attività e l'operatività del deposito cui lo stesso è asservito...”.

3. Programma nazionale di Bonifica dei siti inquinati

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con Decreto 18 Settembre 2001, n. 468, ha adottato il “Programma Nazionale di Bonifica e Ripristino Ambientale” dei siti inquinati di interesse nazionale, successivamente modificato dal D.M. n. 308 del 28 Novembre 2006. L'Allegato B al Programma riporta le schede descrittive degli interventi da eseguire nei siti di interesse nazionale, tra cui quello di Priolo, sintetizzati come segue: Comune – Località: Priolo, Melilli, Augusta e Siracusa. Tipologia dell'intervento: Bonifica e ripristino ambientale di aree industriali ed area marina antistante, bonifica area umida, bonifica discariche.

Le risultanze di tali attività di caratterizzazione hanno messo in evidenza la presenza nei suoli di metalli pesanti (arsenico, cromo, mercurio) con concentrazioni anche di oltre 1.000 volte il valore limite, zinco, rame, e altri idrocarburi (con concentrazioni anche di oltre 300 volte il valore limite); composti aromatici (500 volte il valore limite); IPA (28 volte il valore limite); composti alifatici clorurati; diossine (con concentrazioni anche di oltre 20 volte il valore limite). Nella falda: metalli pesanti (arsenico con concentrazioni anche di oltre 130 volte il valore limite); mercurio con concentrazioni anche di oltre 50 volte il valore limite, cromo, piombo, antimonio, selenio, nitriti, zinco, e altro); composti aromatici (benzene con concentrazioni anche di 200.000 volte il valore limite, toluene con concentrazioni anche di oltre 1.600 volte il valore limite); alifatici clorurati cancerogeni e non (cloruro di vinile con concentrazioni anche di oltre 24.000 volte il valore limite, tricloroetilene con concentrazioni anche di 2.000 volte il valore limite, tetracloroetilene con concentrazioni anche di oltre 2.500 volte il valore limite, esaclorobutadiene con concentrazioni anche di oltre 440.000 volte il valore limite, 1,1,2,2- tetracloroetano con concentrazioni anche di 7.000 volte il valore limite); alifatici alogenati cancerogeni (dibromoclorometano con concentrazioni anche di oltre 130 volte il valore limite); clorobenzeni (esaclorobenzene con concentrazioni anche di oltre 30.000 volte il valore limite); idrocarburi totali (con concentrazione anche di oltre 800 volte il valore limite). Nell'area marina: contaminazione dei sedimenti, principalmente da mercurio, idrocarburi ed esaclorobenzene (HCB), e del biota.

Inoltre nell'area SIN è stata individuata un'ampia fascia di terreno, compresa tra la vecchia linea di costa e quella attuale, costituita da terreno di riporto e materiali di diversa natura (ceneri di pirite, laterizi, mattoni forati, elementi lapidei, suoli con forti odori di idrocarburi) che di fatto costituisce una discarica di rifiuti di natura eterogenea.

4. Piano regionale dell'aria

Il Piano ha previsto l'individuazione di n. 9 comparti, distinti in due macro tipologie (zona A e B) esclusivamente sulla base delle concentrazioni di: arsenico, cadmio, mercurio, nichel e idrocarburi policiclici

aromatici rilevati dalla rete di monitoraggio regionale secondo il Decreto Assessoriale 168/GAB. Per tali parametri il territorio di Augusta ricade nella zona denominata A3 e con codice IT1903 - Zona Siracusana. Inoltre sono stati individuati n. 5 comparti, distinti in tre macro tipologie (zona A, B e C) in funzione delle concentrazioni di ozono rilevate dalla rete di monitoraggio regionale (Decreto Assessoriale 169/GAB). Per tale parametro il territorio di Augusta ricade nella zona denominata A2 e con codice IT1903 - Zona Siracusana. Tale zonizzazione discende dalla concentrazione in atmosfera delle componenti su menzionate. Gli elevati valori registrati sono da imputare alla attività industriali presenti del polo industriale ubicato lungo la costa del siracusano, a cavallo tra Priolo ed Augusta, che hanno di fatto classificato il territorio come "area ad elevato rischio ambientale".

Il Proponente conclude che "Il progetto in esame non prevede in alcun modo modifiche alle attività già oggi svolte dal deposito costiero cui lo stesso è asservito - che mantiene inalterata la propria capacità di stoccaggio - ma anzi, come già detto, l'ottimizzazione del processo di approvvigionamento consentirà, a parità di volumi movimentati, di ridurre il numero complessivo di navi in discarica, con conseguente beneficio per la qualità dell'aria...".

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n.1h su "Aspetti programmatici - Analisi sulla interazione tra l'intervento proposto e il Sito di Interesse Nazionale di Priolo", il Proponente dichiara che "... le scelte progettuali di procedere ad un allungamento in sostituzione delle operazioni di dragaggio necessarie alle attività di riefficientamento ed ottimizzazione, sono state operate per evitare ogni possibile interferenza dovuta alla realizzazione del progetto con le matrici ambientali sensibili e già compromesse dell'area SIN...". Chiarisce il Proponente che l'unica fase in cui si può potenzialmente determinare un'interazione fra le lavorazioni correlate con l'intervento proposto e le matrici ambientali è quella di infissione delle camicie necessarie alla realizzazione dei pali. Durante tale operazione la camicia verrà prima calata dai pontoni in posizione verticale ed adagiata sul fondale e poi infissa con l'ausilio di un battipalo. Questa operazione, anche grazie alla geometria cava caratteristica delle camicie che consente di evitare spostamenti d'acqua significativi nel momento in cui queste vengono adagate sul fondale e poi infisse, interagisce con il fondale in modo assolutamente localizzato garantendo che la risospensione dei sedimenti sia limitata alla sola frazione fine dei primissimi strati superficiali, e che questa sia circoscritta alle sole immediate vicinanze dell'area di infissione dei pali, per il solo tempo necessario all'operazione stessa, stimato in 30 minuti per ciascuna camicia (per un totale, per 22 camicie, di 11 ore circa). Una volta adagate le camicie sul fondale, tutte le risospensioni derivanti dalle lavorazioni all'interno della camicia verranno contenute all'interno della stessa ed i sedimenti rimossi verranno caratterizzati e smaltiti come rifiuti in accordo a quanto previsto dalla normativa vigente.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2h su "Aspetti progettuali e ambientali - Tenuto conto che l'intervento si colloca entro l'area SIN di Priolo e pur preso atto che le attività di progetto non comportano il dragaggio dei sedimenti del fondale, è impossibile che non si determini alcuna risospensione dei sedimenti contaminati, pertanto è necessario predisporre l'effettuazione di una campagna integrativa di indagini per l'aggiornamento della caratterizzazione dei sedimenti delle aree interessate dall'intervento sia per quanto concerne il materiale che può essere movimentato e/o sollevato in sede di perforazione dei nuovi pali, sia per quanto concerne la destinazione e smaltimento del materiale recuperato all'interno della camicia dei pali di fondazione. I dati dovranno essere confrontati con quelli disponibili da precedenti campagne di indagini effettuate da ICRAM (ISPRA) sia ai dati più recenti disponibili da altre indagini anche di altri organismi pubblici e privati", il Proponente afferma che nell'area in esame è presente una ridotta variabilità della tessitura dei sedimenti e, pertanto, non si prevedono fenomeni evidenti di perturbazione, tali da determinare variazioni permanenti sulla dinamica locale di sedimentazione. La scelta progettuale, al fine di ridurre al minimo tecnicamente possibile ogni interferenza con i sedimenti marini, è stata quella di realizzare la nuova struttura su pali, mediante infissione preliminare di una camicia di acciaio, internamente vuota, sul fondale marino, in modo che tutte le lavorazioni successive di escavo per la posa in opera dei pali in calcestruzzo avvengano all'interno della camicia stessa, contenendo pertanto integralmente all'interno della stessa i sedimenti risospesi ed evitandone così ogni possibilità di diffusione.

L'unica fase in cui si può potenzialmente determinare una seppur minima risospensione dei sedimenti dei fondali è quella di infissione delle camicie necessarie alla realizzazione dei pali. Durante tale operazione la camicia verrà prima calata dai pontoni in posizione verticale ed adagiata sul fondale e poi infissa con l'ausilio di un battipalo. Questa operazione, anche grazie alla geometria cava caratteristica delle camicie che consente di evitare spostamenti d'acqua significativi nel momento in cui queste vengono adagate sul fondale e poi

infisse, interagisce con il fondale in modo assolutamente localizzato garantendo che la risospensione dei sedimenti sia limitata alla sola frazione fine dei primissimi strati superficiali, e che questa sia circoscritta alle sole immediate vicinanze dell'area di infissione dei pali, per il solo tempo necessario all'operazione stessa, stimato in 30 minuti per ciascuna camicia (per un totale, per 22 camicie, di 11 ore circa). Al termine di tale operazione, anche grazie all'assenza di correnti e di moto ondoso che caratterizzano l'area portuale, i pochi sedimenti superficiali rispesi andranno a ridepositarsi nella medesima area di provenienza, senza che si abbia alcuna migrazione degli stessi. Una volta adagiate le camicie sul fondale, tutte le risospensioni derivanti dalle lavorazioni all'interno della camicia verranno contenute all'interno della stessa ed i sedimenti rimossi verranno caratterizzati e smaltiti come rifiuti in accordo a quanto previsto dalla normativa vigente.

Si specifica inoltre che tale fenomeno genera effetti di risospensione dei sedimenti assimilabili a quelli generati dalle eliche di propulsione o dalla calata delle ancore delle navi, e sicuramente molto minori di quelli dovuti dalla pivotazione delle navi stesse attorno all'ancora in caso di variazione delle direzione del vento, o dovuti alla risospensione dei sedimenti su tutta l'altezza della colonna d'acqua e diffusi dalle navi stesse in fase di recupero delle ancore, tutte attività eseguite ordinariamente dalle numerose navi e dai relativi mezzi di assistenza che quotidianamente transitano all'interno della rada del porto di Augusta. Si specifica che per l'attività di infissione delle camicie, seppur temporanea e di durata limitata, non esistono soluzioni tecniche alternative a minor impatto.

In considerazione dello stato ambientale della Rada di Augusta, come anche evidenziato dalla relazione "Sito di interesse nazionale di Priolo - Relazione ISPRA-CNR" del 20 gennaio 2020" approvata con Decreto n. 50 del 14 aprile 2021 dalla Direzione RIA del MiTE che definisce il quadro ambientale attuale della rada, e da quanto segnalato dal Proponente, nonché dalle modalità e tempi di realizzazione dell'attività prevista, non si ritiene necessario l'esecuzione di una campagna integrativa di indagine sui sedimenti marini.

Il Proponente specifica inoltre che tale fenomeno genera effetti di risospensione dei sedimenti assimilabili a quelli generati dalle eliche di propulsione o dalla calata delle ancore che quotidianamente transitano all'interno della rada del porto di Augusta, rada integralmente ricompresa all'interno dell'area SIN.

Il Proponente conclude che "*... l'intervento non genera alcun effetto avverso sull'ambiente rispetto alla situazione ante-operam, ma anzi si prefigge il fine di aumentare il grado di sicurezza e di ottimizzare le modalità di utilizzo di un'opera già esistente nel Sito ...*".

Caratteristiche fisiche e tecniche del progetto

Gli interventi proposti consistono in:

1. la sostituzione della sovrastruttura in acciaio con una sovrastruttura in poltruso;
2. la realizzazione di una palificata nella prima piazzola che scarica la struttura esistente;
3. il prolungamento di testa con la realizzazione della terza passerella e della nuova piazzola di testa (seconda piazzola);
4. lo smantellamento totale della struttura esistente da sostituire con una struttura realizzata ex novo in poltruso.

La configurazione finale prevede una passerella centrale posta alla quota delle due piazzole e due passerelle laterali di servizio, utili alla possibilità di ispezionare gli impianti, poste alla quota della struttura in C.A. Il modus operandi che si seguirà sarà orientato a garantire l'efficienza dell'impianto durante le fasi di realizzazione cercando altresì di ridurre al minimo indispensabile i disservizi al pontile ed alla committenza. A tale scopo verranno predisposte opere provvisorie con funzione di sostegno delle opere esistenti e di appoggio provvisorio delle nuove. Seguirà, dunque, lo spostamento della tubazione esistente sui fronti laterali.

Cantierizzazione

L'indicazione dei tempi di intervento è riportata nell'elaborato di progetto 007 "Descrizione e fasi degli interventi" che sintetizza anche il succedersi delle differenti attività previste e fissa in 166 giorni la durata dei lavori. La cantierizzazione che comprende tutte le azioni connesse, direttamente ed indirettamente, con la realizzazione degli interventi in questione consiste essenzialmente nelle seguenti 3 fasi, a loro volta divise in fasi:

1. Fasi costruttive delle passerelle (FASE 0 – configurazione iniziale; FASE 1 – adattamento dei tubi; FASE 2 – inserimento nuovi telai; FASE 3 – calastrellatura; FASE 4 – opere provvisorie; FASE 5 – montaggio dei telai longitudinali; FASE 6 – rimozione delle opere provvisorie; FASE 7 – montaggio della definitiva

passerella centrale; FASE 8 – smontaggio passerella vecchia; FASE 9 – spostamento tubi; FASE 10 – completamento);

2. Fasi costruttive piazzola intermedia (Fase 0 – stato di fatto; Fase 1 – smontaggio; Fase 2 – opere provvisoriale e c.a.; Fase 3 – smontaggio; Fase 4 – opere provvisoriale; Fase 5 – posa nuove opere; Fase 6 – completamento mezza piazzola; Fase 7 – seconda metà; Fase 8 – rimozione totale delle strutture in acciaio; Fase 9 – realizzazione della seconda palificata; Fase 10 – accostamento seconda metà; Fase 11 – completamento strutturale; Fase 12 – rimozione delle opere provvisoriale; Fase 13 – completamento);

3. Fasi costruttive del prolungamento del pontile (Fase 1 – infissione delle camicie d'acciaio; Fase 2 – armature pali; Fase 3 – getto dei pali; Fase 4 – travi di collegamento; Fase 5 – sovrastruttura; Fase 6 – completamento).

A seguito della richiesta di integrazione da parte della Commissione (CT VIA e VAS prot. n. 3945 del 15-01-2021), il Proponente ha depositato l'elaborato "*STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - INTEGRAZIONE al documento 009.a Studio di Impatto Ambientale Redatta in risposta alle richieste della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas richiesta con nota 0000178 del 15-01-2021*". Tra le richieste di integrazione la n. 5b ha ad oggetto "*Predisposizione di un progetto di cantierizzazione nel quale definire e valutare: b) Operazioni necessarie alla predisposizione delle aree di intervento, il fabbisogno del consumo di acqua, di energia, le fonti di approvvigionamento dei materiali con possibili interferenze con la viabilità, le risorse naturali impiegate e/o coinvolte, la quantità, tipologia e gestione dei rifiuti prodotti dalle lavorazioni*". In riscontro a tale richiesta il Proponente afferma in merito alle attività di cantiere che "*I consumi elettrici e idrici sopra indicati non sono stati indicati in quanto minimali e certamente non significativi ai fini degli impatti*".

Il Proponente individua come consumi energetici dalle attività di cantiere quelli derivanti dall'utilizzo dei pontoni e per le operazioni di getto dei nuovi pali, stimando che l'utilizzo dei pontoni per l'intera durata della realizzazione del progetto possa consumare circa 35 m³ di gasolio.

Per quanto riguarda il consumo idrico è indicato quello legato alla preparazione del materiale cementizio per la realizzazione dei nuovi pali stimando un consumo pari a 50 m³.

Tra le richieste di integrazione nella n. 2m avente ad oggetto "*Aspetti progettuali e ambientali - Descrizione dei sistemi di raccolta e smaltimento di rifiuti e residui, volumi prodotti, tempi di percorrenza alle discariche o aree di smaltimento, impatti con la viabilità locale e territoriale*" il Proponente afferma che il materiale di risulta dalle lavorazioni previste è costituito sostanzialmente dal materiale derivante dall'escavo per l'infissione dei pali e dallo smontaggio della sovrastruttura esistente in acciaio e del *piping* dismesso in acciaio. I rifiuti derivanti da smontaggio della sovrastruttura e del *piping* saranno classificabili con i codici EER saranno "17.04.05 ferro e acciaio" o "17 04 09* rifiuti metallici contaminati da sostanze pericolose", a seconda delle analisi per la classificazione del rifiuto.

Per quanto riguarda i sedimenti del fondale il Proponente afferma che "*... Il volume stimato derivante dalla creazione dei 22 nuovi pali (8 pali di diametro 1000 mm e profondità di 25 metri e 14 di diametro 800 mm e profondità di 25 metri) è pari a circa 250 m³ verrà conferito ad impianto autorizzato per inerti tra quelli individuati nel sopra citato documento "005.b Carta con ubicazione discariche - MC1DEGMS005B ..."*.

Per quanto riguarda lo smantellamento della sovrastruttura il Proponente descrive che verrà allontanato dal cantiere via mare fino al porto commerciale ove verrà avviato a destinazione finale (l'impianto verrà individuato contestualmente all'affidamento dell'incarico per l'esecuzione dei lavori) così come per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla cantierizzazione e ricostruzione del nuovo.

Al materiale derivante dalle operazioni di escavo è attribuibile il CODICE EER "17 05 05* (Materiale di dragaggio contenente sostanze pericolose)" o il codice EER "17 05 06 (Materiale di dragaggio, diverso da quello di cui alla voce 17 05 05)", a seconda delle risultanze delle analisi che verranno effettuate per la classificazione del rifiuto, prima del suo invio a destino (il Proponente ha allegato le analisi di caratterizzazione del rifiuto del punto di prelievo S3 nell'area di realizzazione dell'allungamento del pontile ed risultato come rifiuto non pericoloso con codice EER 17.05.06).

Le operazioni di scavo per i pali di rinforzo strutturale e quelli del prolungamento si svolgeranno per un periodo non superiore a 5 giorni lavorativi complessivi.

La scelta della destinazione tra le discariche individuate avverrà in fase di progettazione esecutiva, anche a seguito degli esiti della classificazione dei sedimenti estratti.

Il Proponente fa notare che per le movimentazioni di materiale avendo scelto di utilizzare i pontoni con base a terra nel porto commerciale per escludere il centro abitato di Augusta, le diverse possibilità non configurano peculiari differenze in termini di impatto con la viabilità territoriale.

Per quanto riguarda lo smontaggio della sovrastruttura di materiale ferroso viene stimata dal Proponente pari a circa 75 ton (circa 45 ton relative al *piping* dismesso e 30 ton derivante dagli impalcati).

Anche in questo caso il materiale di risulta verrà trasportato con i pontoni al Porto Commerciale da dove verrà inviato agli impianti di conferimento a mezzo gomma.

Riguardo le distanze, il Proponente afferma che sono equivalenti a quelle sopra riportate per il materiale da escavo.

Si stima che la movimentazione complessiva del materiale è localizzata nel Porto Commerciale di Augusta, una scelta effettuata per evitare il coinvolgimento del centro abitato di Augusta.

Il Proponente rimanda alla progettazione esecutiva dell'opera per la stima dei tempi di percorrenza alle discariche specificando che le quantità di rifiuti coinvolte non sono significative in termini di impatti possibili sulla viabilità territoriale.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 5a su "Predisposizione di un progetto di cantierizzazione nel quale definire e valutare: a) Informazioni dettagliate sulla localizzazione e sull'estensione delle aree di cantiere, comprese anche le aree destinate al deposito dei materiali; il sistema di raccolta e trattamento delle acque; gli eventuali manufatti provvisori; i mezzi/attrezzature che saranno impiegati e le aree di stazionamento; raccolta, trasporto a smaltimento dei materiali residuali delle lavorazioni", il Proponente afferma che l'area di cantiere coinciderà con il pontile e l'area a mare direttamente prospiciente a questo sarà utilizzata per il posizionamento dei pontoni per interventi vari. Il Proponente afferma: "*Verrà poi ricavata una piccola area destinata al deposito temporaneo dei materiali necessari alla realizzazione delle attività alla base del pontile all'interno dell'area del deposito di proprietà del proponente stesso*". Per un dettaglio il Proponente rimanda alla progettazione esecutiva.

Si rileva che la risposta non replica a quanto richiesto sul dettaglio e localizzazione aree di cantiere e di deposito materiale, rimanda al progetto esecutivo. Soprattutto accenna ad un'area che sarà adibita a deposito temporanea la cui localizzazione è individuata nel sito di proprietà del Proponente senza specificare altri dettagli.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 5b su "Predisposizione di un progetto di cantierizzazione nel quale definire e valutare: b) Operazioni necessarie alla predisposizione delle aree di intervento, il fabbisogno del consumo di acqua, di energia, le fonti di approvvigionamento dei materiali con possibili interferenze con la viabilità, le risorse naturali", il Proponente afferma che "*I consumi elettrici e idrici sopra indicati non sono stati indicati in quanto minimali e certamente non significativi ai fini degli impatti*".

Le fasi costruttive sono descritte nel SIA e nel documento "007.d Descrizione e fasi degli interventi - MC1DEPMS007D". Il Proponente individua come consumi energetici dalle attività di cantiere quelli derivanti dall'utilizzo dei pontoni e per le operazioni di getto dei nuovi pali, stimando che l'utilizzo dei pontoni per l'intera durata della realizzazione del progetto possa consumare circa 35 m3 di gasolio.

Per quanto riguarda il consumo idrico è indicato quello legato alla preparazione del materiale cementizio per la realizzazione dei nuovi pali stimando un consumo pari a 50 m3.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento dei materiali il Proponente rimanda a quanto esposto al successivo punto c) ed al punto 2. m) della presente relazione.

Per quanto riguarda i rifiuti derivanti dall'escavo per l'infissione dei pali, nonché del materiale derivante dallo smontaggio della sovrastruttura esistente in acciaio e del *piping*, anch'esso in acciaio il Proponente descrive quanto già espresso nella risposta 2m.

Per i rifiuti classificabili con i codici EER saranno "17.04.05 ferro e acciaio" o "17 04 09* rifiuti metallici contaminati da sostanze pericolose", a seconda delle analisi per la classificazione del rifiuto.

Per quanto riguarda la quantità, tipologia e gestione dei rifiuti prodotti dalle lavorazioni, il Proponente rimanda alla progettazione esecutiva dell'opera per la stima dei tempi di percorrenza alle discariche specificando che le quantità di rifiuti coinvolte non sono significative in termini di impatti possibili sulla viabilità territoriale.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 5c su "Predisposizione di un progetto di cantierizzazione nel quale definire e valutare: c) Impatto dei mezzi di cantiere e di trasporto sulla pubblica viabilità mediante stima dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tempi di percorrenza, tipo di mezzi, volume di traffico)", il Proponente afferma che i materiali necessari per la realizzazione del progetto sono costituiti sostanzialmente da:

- calcestruzzo, per un volume stimato pari a circa 1.000 m³;
- ferro, utilizzato per le armature del calcestruzzo e per le camicie dei pali, per un quantitativo stimato in circa 100 ton;
- i profilati in poltruso per circa 6 ton;
- il *piping* ed i relativi accessori per circa 45 ton;
- il materiale per le ghiotte per circa 3 ton.

Il Proponente, inoltre, stima che i volumi necessari di questi materiali copriranno circa 100 carichi e scarichi di mezzi su strada in consegna presso il porto commerciale di Augusta, dal quale poi saranno trasferiti via nave al pontile. Tali carichi avranno un valore sicuramente irrisorio per il traffico delle arterie stradali coinvolte che comunque non insistono sul centro abitato della città di Augusta.

Il Proponente non risponde alla richiesta di dettagliare percorsi impegnati, tempi di percorrenza, pertanto si ritiene necessario, in fase di progettazione esecutiva, valutare l'impatto dei mezzi di cantiere e di trasporto sulla pubblica viabilità mediante stima dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi ovvero riportando i percorsi impegnati, i tempi di percorrenza, il tipo di mezzi, e il volume di traffico.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 5d su "Predisposizione di un progetto di cantierizzazione nel quale definire e valutare: d) Analisi delle emissioni in atmosfera e della componente rumore/vibrazioni, oltre le precauzioni che si intendono adottare, con una stima delle emissioni previste e una valutazione dell'impatto, da valutarsi anche per la presenza nell'area in esame di recettori sensibili e/o residenziali potenzialmente impattati per un tempo significativo dalle attività di cantiere", circa la componente Atmosfera: Aria e Clima il Proponente afferma che *“Le attività di cantiere che possono generare emissioni in atmosfera sono essenzialmente legate all'utilizzo di pontoni utilizzati per tutte le lavorazioni previste da mare. Si noti che tali lavorazioni sono previste per un numero di giornate lavorative pari al 40% dei giorni naturali e consecutivi nei quali sarà realizzata l'opera ovvero 169, pari pertanto a circa 70 giorni lavorativi. I pontoni, i cui motori durante le operazioni di cantiere gireranno al minimo sufficiente per il sostentamento delle utenze di bordo, utilizzeranno Gasolio (e non Olio Combustibile) quale combustibile di propulsione e si troveranno, nella condizione più sfavorevole, a non meno di 200 metri dai recettori sensibili, i quali sono già comunque soggetti ad un'esposizione correlata al traffico veicolare di via Giovanni Lavaggi, la via principale e più trafficata del quartiere. Questa situazione configura di fatto delle emissioni in atmosfera in fase di cantierizzazione che sono da considerarsi certamente non significative, in considerazione sia della loro localizzazione e conseguente distanza dai recettori sensibili potenzialmente impattati, sia della loro durata temporale, che comunque sarà limitata alle sole ore diurne.”*

Circa la componente Rumore, il Proponente riporta che *“In tema di emissioni acustiche, le attività che generano un potenziale impatto significativo sono riconducibili sostanzialmente alle attività di infissione delle camicie dei nuovi pali (che riguardano 22 pali complessivamente) la cui durata complessiva è stimata in 3 giorni lavorativi – fra loro non tutti consecutivi - con attività svolta in ore diurne. Si specifica che per tale attività, seppur temporanea e di durata limitata, non esistono soluzioni tecniche alternative a minor impatto. Le altre attività svolte sono sostanzialmente di smontaggio, montaggio e movimentazioni dei componenti strutturali, attività che non sono fonte di emissioni acustiche.*

Si deve considerare inoltre che tutte le attività verranno svolte presso il pontile, e quindi ad una distanza dalle prime abitazioni residenziali di almeno 200 m, queste saranno soggette al naturale fenomeno di attenuazione, divenendo di fatto irrilevanti per i primi potenziali recettori. Alla luce di quanto sopra descritto, possono esser fatte le seguenti considerazioni:

- *Per le attività di infissione pali che possono comportare l'attività più significativa in termini di emissioni acustiche e di vibrazioni, la durata dell'attività non può essere definita significativa, essendo limitata a soli tre giorni di lavoro – peraltro non tutti tra loro consecutivi – ed al solo orario diurno. Inoltre, per tale attività non esistono soluzioni tecniche alternative e pertanto dovrà essere eseguita in regime di deroga, in qualità di attività temporanea di durata limitata.*
- *Le altre attività di cantiere, consistenti solamente in montaggi e smontaggi e realizzazione di opere in calcestruzzo armato, non si prevede generino emissione acustiche e/o vibrazioni significative, in nessun modo fonte di potenziale disturbo ai recettori sensibili, sia in considerazione della loro distanza dalla fonte di emissione (200 m nel peggiore dei casi), sia in considerazione della loro esiguità già alla fonte. Inoltre, per tale attività non esistono soluzioni tecniche alternative e pertanto dovrà essere eseguita in regime di deroga, in qualità di attività temporanea di durata limitata” (c.f.r. pagg. 120-121 del doc. cod.*

MC1DEPMS009A3) ...".

Si rimanda alle criticità residue riportate per le richieste d'integrazioni n.3a ed n. 3b sopra in materia di Piano di monitoraggio ambientale.

La valutazione della componente vibrazioni è stata svolta in maniera qualitativa e non è stato fornito uno studio specifico per quantificare l'entità dell'impatto della componente.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 5e su " Predisposizione di un progetto di cantierizzazione nel quale definire e valutare: e) Gestione delle situazioni di emergenza e le misure da mettere in atto per il contenimento dei carichi inquinanti dovuti a sversamenti accidentali", il Proponente individua le potenziali emergenze nello sversamento di idrocarburi nelle fasi di smontaggio delle tubazioni esistenti, che saranno gestite mediante le modalità già previste ossia solo a seguito di svuotamento e soffiaggio delle stesse.

Inoltre, verranno posizionate ghiotte mobili di raccolta al fine di prevenirne la caduta a mare.

Secondo quanto previsto dalle procedure interne, le operazioni di movimentazione di prodotti petroliferi al pontile sono costantemente presidiate da operatori qualificati, che hanno il compito di arrestare immediatamente il pompaggio in caso di problematiche e procedere all'immediata chiusura delle valvole di intercettazione.

Inoltre, l'intero specchio acqueo sottostante il pontile è, già oggi, interamente contornato da apposite panne di contenimento, al fine di confinare al suo interno ogni potenziale percolamento non raccolto dalle ghiotte, facilitandone così le conseguenti azioni di recupero. Tale presidio verrà mantenuto – integrando opportunamente la cinta di panne al fine di includere il tratto di nuova realizzazione – anche nella fase post-operam del presente progetto, nonché per tutta la durata di esecuzione dei lavori.

Il Proponente è inoltre titolare di apposito contratto di servizi con la Patania S.r.l. – ditta concessionaria del servizio antinquinamento presso il porto di Augusta – che prevede il controllo regolare delle acque prospicienti il pontile da parte di mezzo nautico idoneamente armato all'uopo, e che garantisce h24, per 365 gg all'anno, un tempo di intervento di massimo 30 minuti dalla chiamata in caso di sversamenti. Il Proponente afferma che detto servizio sarà mantenuto attivo per tutta la durata dei lavori ed anche terminati i lavori di efficientamento del pontile.

Lo smontaggio delle tubazioni avverrà solo a seguito di svuotamento e soffiaggio delle stesse.

In ogni caso, a protezione della fase di smontaggio delle tratte di tubazioni convoglianti il prodotto, verranno posizionate ghiotte mobili di raccolta di ogni eventuale seppur minimo residuo potenzialmente ancora presente, al fine di prevenirne la caduta a mare.

Le attività di cantiere non prevedono fasi di rischio particolari per lo sversamento di sostanze pericolose diverse da quella sopra indicata.

Per lo stabilimento Maxcom esiste un PEI (Piano di Emergenza Interno) e un PEEA (Piano di Emergenza Esterno di Area) predisposti dal Prefetto di Siracusa. Il PEEA rev. 3.1 del 2019, relativo alla gestione dell'emergenza esterna degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante del polo chimico di Priolo-Melilli-Gargallo in cui lo stesso stabilimento è inserito.

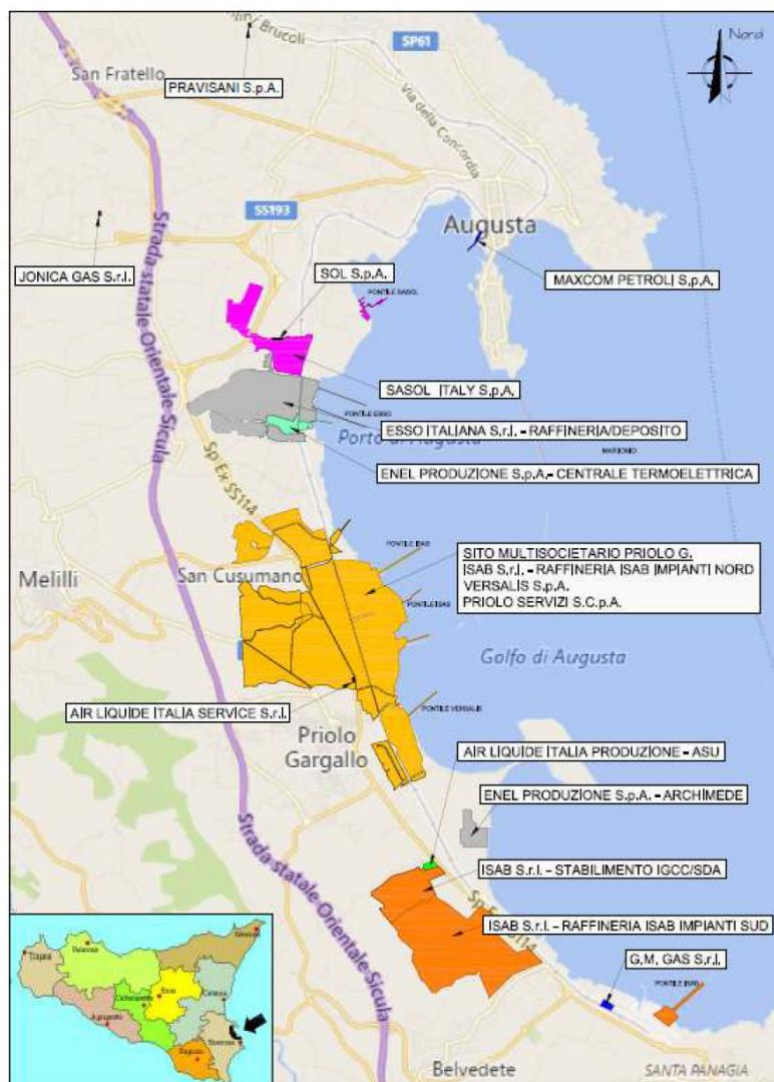


Fig. 1.4.a. - Ubicazione degli Stabilimenti a RIR

Anche in relazione a quanto indicato al punto 2 dell'Allegato 4 al D. lgs. 105/2015, il PEEA si propone i seguenti obiettivi: a) controllare e circoscrivere gli incidenti con origine in ambito industriale in modo da minimizzare gli effetti e limitarne i danni per la salute umana, per l'ambiente e per i beni; b) mettere in atto le misure necessarie per proteggere la salute umana e l'ambiente dalle conseguenze di incidenti rilevanti, in particolare mediante la cooperazione rafforzata negli interventi di soccorso con l'organizzazione di protezione civile; c) stabilire le misure di coordinamento delle risorse necessarie per l'attuazione del PEEA stesso; d) pianificare ed agevolare l'esecuzione delle misure di intervento adottate all'interno del sito interessato dall'emergenza; e) fornire gli elementi necessari perché siano assicurate, a cura dei Sindaci territorialmente competenti, le adeguate attività di informazione della popolazione e degli stabilimenti o siti di attività non soggetti al D. Lgs. n. 105/2015, ubicati in adiacenza a stabilimenti e depositi a RIR; f) provvedere, sulla base di quanto previsto dal comma 7 art. 2 del D. Lgs. 2/1/2018 n. 1, al superamento dell'emergenza con l'attuazione coordinata delle misure volte a rimuovere gli ostacoli alla ripresa delle normali condizioni di vita e di lavoro, per ripristinare i servizi essenziali e per ridurre il rischio residuo nelle aree colpite dagli incidenti calamitosi, oltre che alla ricognizione dei fabbisogni per il ripristino delle strutture e delle infrastrutture pubbliche e private danneggiate, nonché dei danni subiti dalle attività economiche e produttive, dai beni culturali e dal patrimonio edilizio e all'avvio dell'attuazione delle conseguenti prime misure per fronteggiarli.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 5f su "Predisposizione di un progetto di cantierizzazione nel quale definire e valutare: f) Misure di mitigazione per la fase di cantiere volte al confinamento dell'area di lavorazione a mare per il contenimento della diffusione dei sedimenti fini e dei contaminanti che saranno posti in sospensione dalle attività previste", il Proponente afferma che *“la risospensione sarà assolutamente minimale, relativa ai soli sedimenti superficiali e delimitata all'immediato intorno della zona di infissione, e*

limitata al solo tempo necessario all'infissione della camicia del palo (circa 30 minuti cadauno)". Inoltre, come affermato dal proponente nel punto 2m "Il volume stimato derivante dalla creazione dei 22 nuovi pali (8 pali di diametro 1000 mm e profondità di 25 metri e 14 di diametro 800 mm e profondità di 25 metri) è pari a circa 250 m3."

Il Proponente ha evidenziato che nella fase di cantiere le uniche operazioni che possono provocare una seppur minima risospensione dei sedimenti fini sono relative all'operazione di infissione delle camicie in acciaio, propedeutica allo scavo ed alla rimozione dei sedimenti per l'installazione dei pali, che verranno effettuate all'interno della camicia appositamente impiantata sul fondale marino, proprio al fine confinare all'interno della camicia stessa ogni possibile diffusione dei sedimenti posti in sospensione.

Tale risospensione sarà assolutamente minimale, relativa ai soli sedimenti superficiali e delimitata all'immediato intorno della zona di infissione, e limitata al solo tempo necessario all'infissione della camicia del palo (circa 30 minuti cadauno), per un totale, per 22 camicie, di 11 ore circa. Al termine di tale operazione, anche grazie all'assenza di correnti e di moto ondoso che caratterizzano l'area portuale, i pochi sedimenti superficiali risospesi andranno a ridepositarsi nella medesima area di provenienza, pertanto tale fenomeno (di entità analoga - se non inferiore - alla risospensione provocata dalle eliche di propulsione e dalle operazioni di calata e recupero delle ancore, nonché di trascinamento sui fondali delle catene collegate alle medesime, da parte delle navi che transitano quotidianamente per il porto) non è in grado di determinare impatti o variazioni sull'attuale stratigrafia dei sedimenti.

Alla luce delle motivazioni riportate dal Proponente circa la prevista entità della risospensione dei sedimenti, l'estensione dell'area interessata e i tempi di realizzazione, si ritiene che non debbano essere introdotte ulteriori misure di mitigazione.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 5g su " Predisposizione di un progetto di cantierizzazione nel quale definire e valutare: g) Interventi di compensazione e ripristino/restauro ambientale da realizzarsi al termine delle attività di cantiere", il Proponente ha rilevato che non potranno verificarsi possibili impatti critici e/o significativi sulle matrici ambientali; quindi, non ha previsto interventi di mitigazione e/o ripristino al termine dell'attività di cantiere.

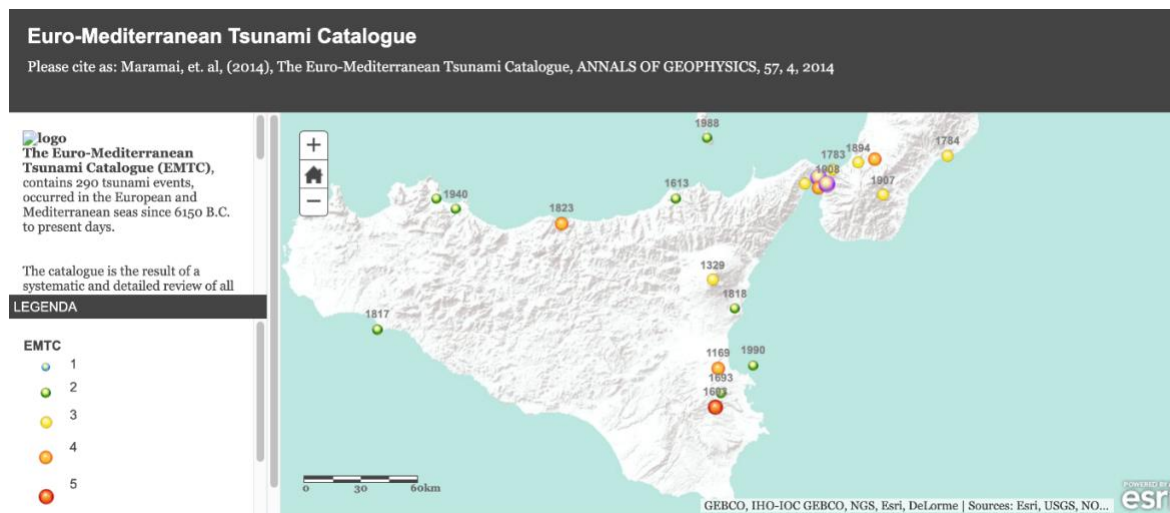
Rischio incidenti/sversamenti

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2i su "Aspetti progettuali e ambientali - Valutazione del comportamento della nuova struttura ai rischi da terremoto, maremoto ed eventi meteoroclimatici estremi e di rischio di incidenti e di loro impatto nell'ambito dei lavori, anche relativamente alla movimentazione accidentale di sedimenti contaminati", il Proponente asserisce che *"... la conformazione della baia di Augusta e l'ubicazione dell'opera all'interno della stessa (rada interna), da sola è sufficiente ad escludere di per sé la possibilità concreta di un effetto significativo sull'opera in occasione di un maremoto ..."*. Lo stesso aggiunge, inoltre, che *"... in considerazione della posizione dell'opera, sita nella baia di Augusta, all'interno dell'area portuale e perciò protetta dalle dighe foranee a protezione del porto. Anche un eventuale evento di intensità tale da oltrepassare le dighe foranee di protezione perderebbe comunque energia e non sarebbe in grado di generare conseguenze significative all'interno del porto ..."*. Continua segnalando *"... che la vulnerabilità del sito al rischio tsunami è stata valutata in fase di istruttoria del Rapporto di Sicurezza – edizione 2016 – redatto ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs.105/2015, e che lo stabilimento (ed il pontile cui lo stesso è asservito) è risultato "protetto" da tale rischio dai manufatti esistenti che si infrappongono fra lo stabilimento ed il mare aperto ..."*.

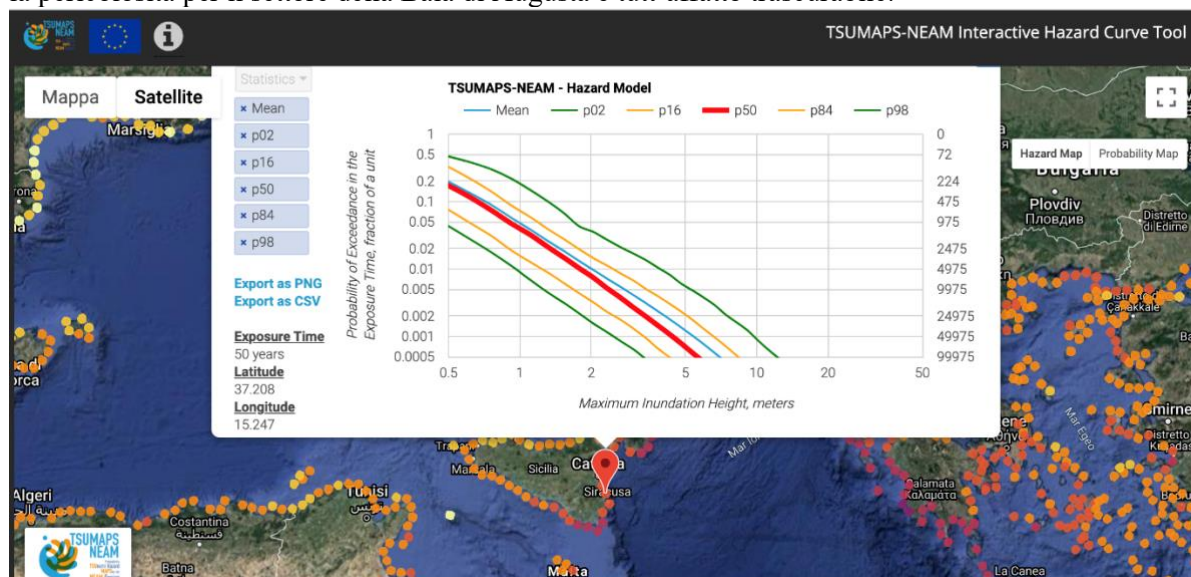
Le considerazioni formulate dal Proponente, riguardo all'azione di un potenziale evento di tsunami sulle opere in progetto, non trovano alcun elemento di riscontro oggettivo nella documentazione prodotta in quanto il Rapporto di Sicurezza non è stato depositato. La sola localizzazione delle opere in progetto nella baia non può essere considerata sufficiente ad escludere potenziali effetti dall'azione di un maremoto, così come la presenza di una diga foranea può non avere alcun effetto di attenuazione rispetto alle onde lunghe di un maremoto. Non viene presentata alcuna analisi della pericolosità da tsunami per il sito in esame, non sono prodotte analisi delle sorgenti sismiche potenzialmente tsunamigeniche, non si analizza il loro potenziale né la localizzazione rispetto al sito di Augusta. Tanto meno vengono presi in considerazione metodi di modellazione numerica e/o

metodologie empiriche per la valutazione dell'inondazione potenzialmente connessa a fenomeni di maremoto per l'area interessata dalle opere.

Il versante orientale della Sicilia è stato interessato da eventi di maremoto in tempi storici, alcuni con effetti significativi anche nel settore della baia di Augusta; pertanto, non è possibile ignorare l'analisi dell'impatto di un evento almeno simile al massimo storico. Il Catalogo più aggiornato per l'area del Mediterraneo (Maramai, et. al, (2014), *The Euro-Mediterranean Tsunami Catalogue*, ANNALS OF GEOPHYSICS, 57, 4, 2014), indica almeno 4 eventi significativi: 1908, 1818, 1696, 1609.



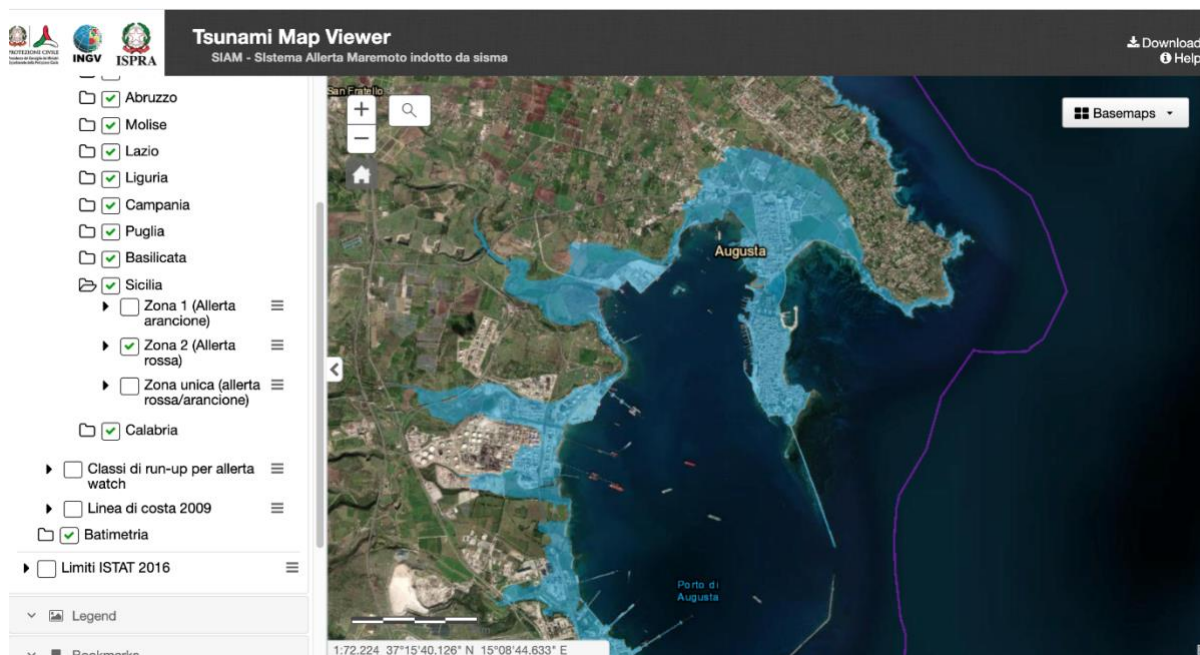
Inoltre, la direttiva SiAM – Sistema di Allertamento nazionale per i Maremoti generati da sisma ha adottato la mappa di pericolosità di lungo periodo prodotta in ambito IOC-NEAMS e sviluppata come prodotto del progetto Tsumaps i cui dettagli si possono trovare ai seguenti link: <http://www.tsumaps-neam.eu/>
<https://www.ingv.it/cat/it/capire-e-difendersi/pericolosita-tsunami/il-modello-di-pericolosita>
<http://ai2lab.org/tsumapsneam/interactive-hazard-curve-tool/>
Attraverso il visualizzatore è possibile accedere alle stime probabilistiche di pericolosità, da cui è evidente che la pericolosità per il settore della Baia di Augusta è tutt'affatto trascurabile.



Schermata della Mappa di Pericolosità da Tsunami con indicazione dei parametri per il POI (*Point of Interest*) prossimo ad Augusta.

In aggiunta, sempre in ambito SiAM, con riferimento alla mappa di Pericolosità adottata, sono state valutate le aree di potenziale inondazione da tsunami e definite le zone di allertamento corrispondente ai livelli di allerta *advisory* e *watch* definiti dalla Direttiva SiAM.

Tali zone di allertamento sono accessibili e scaricabili attraverso lo Tsunami Map Viewer - <http://sgi2.isprambiente.it/tsunamimap/>



Schermata dello Tsunami Map Viewer per la Baia di Augusta per il livello di allerta watch.

Visto che non è possibile ignorare l'analisi dell'impatto da maremoto, in relazione al fatto che il versante orientale della Sicilia è stato interessato da eventi di maremoto in tempi storici, alcuni con effetti significativi anche nel settore della baia di Augusta, si ritiene necessario analizzare la pericolosità da tsunami per il sito in esame e produrre analisi delle sorgenti sismiche potenzialmente tsunamigeniche ed analizzare il loro potenziale e la localizzazione rispetto al sito di Augusta.

Inoltre, è necessario prendere in considerazione metodi di modellazione numerica e/o metodologie empiriche per la valutazione dell'inondazione potenzialmente connessa a fenomeni di maremoto per l'area interessata dalle opere e verificare eventuali impatti sulle stesse.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2k su "Aspetti progettuali e ambientali - Descrizione dei sistemi di contenimento e decontaminazione nel caso di versamenti accidentali dovuti sia ad attività nelle fasi di cantiere, sia nella fase di esercizio dell'opera", il Proponente effettuerà un'analisi di compatibilità delle procedure in essere dei sistemi di contenimento e decontaminazione in caso di sversamenti nella progettazione esecutiva, ma rimanda per il dettaglio durante l'esecuzione del cantiere. Il Proponente informa che prima dell'avvio della fase di cantiere e con il dettaglio della progettazione esecutiva verrà effettuata una analisi di compatibilità completa delle procedure in essere e le fasi dettagliate di cantiere, prevedendo preliminarmente un piano alternativo di intervento, qualora necessario. Inoltre, solo il dettaglio di una cantierizzazione esecutiva potrà evidenziare effettive incompatibilità che al livello di progettazione definitiva non si sono evidenziate. Tutte le operazioni di movimentazione di prodotti petroliferi al pontile sono costantemente presidiate da operatori qualificati, che hanno il compito di arrestare immediatamente il pompaggio in caso di problematiche e procedere all'immediata chiusura delle valvole di intercettazione. Inoltre, l'intero specchio acqueo sottostante il pontile è interamente contornato da apposite panne di contenimento, al fine di confinare al suo interno ogni potenziale percolamento non raccolto dalle ghiotte, facilitandone così le conseguenti azioni di recupero. A tal riguardo il Proponente informa che tale presidio verrà mantenuto e integrata opportunamente la cinta di panne al fine di includere il tratto di nuova realizzazione – anche nella fase post-operam del progetto, nonché per tutta la durata di esecuzione dei lavori.

Il Proponente è titolare di apposito contratto di servizi con la Patania S.r.l. – ditta concessionaria del servizio antinquinamento presso il porto di Augusta – che prevede il controllo regolare delle acque prospicienti il pontile da parte di mezzo nautico idoneamente armato all'uopo, e che garantisce h24, per 365 gg all'anno, un tempo di intervento di massimo 30 minuti dalla chiamata in caso di sversamenti. Detto contratto verrà

mantenuto per tutta la durata dei lavori ed anche in seguito, una volta terminati i lavori di efficientamento del pontile.

Inoltre, l'intero specchio acqueo sottostante il pontile è, già oggi, interamente contornato da apposite panne di contenimento, al fine di confinare al suo interno ogni potenziale percolamento non raccolto dalle ghioffe, facilitandone così le conseguenti azioni di recupero.

- Aspetti Ambientali - stato attuale, gli impatti, stato post operam

Aria e clima

Stato attuale

Il Proponente nello Studio di Impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 152-162) afferma a proposito dell'atmosfera: "... *Relativamente a questa componente sono da considerare due diversi aspetti: da un lato l'insieme di fattori che determinano l'assetto climatico, la cui caratterizzazione risulta significativa per gli interventi in programma, dall'altro lo stato di qualità dell'aria sensibile di modificazioni considerata la tipologia del progetto ...*". Inoltre "... *Nel definire le caratteristiche climatiche dell'area di studio, ci si è basati sui dati pubblicati dal Servizio Idrografico, per quanto riguarda la pluviometria, e sui dati relativi alla stazione di Villasmundo, per quanto riguarda la termometria. A livello generale, si può affermare come il clima che si registra nel siracusano e, in particolare nella zona di Augusta, non si discosti molto da quello della restante parte dell'isola, anche se le condizioni climatiche sono influenzate da due elementi geografici particolari: il massiccio dell'Etna e il mare Ionio. Il clima risulta infatti influenzato sia dallo scambio termico esercitato dal bacino marino, sia dal sistema montuoso etneo, che raggiunge i 3.323 m. Quest'ultimo modifica il percorso delle correnti negli strati bassi dell'atmosfera, mutandone la direzione di provenienza ed attenuandone sensibilmente la velocità. L'altro elemento che condiziona il clima dell'area è il Mare Ionio, che presenta in inverno dei valori di temperatura di 13-14°C, sia in superficie che in profondità (500 m) e consente così un apporto termico verso l'atmosfera, caratterizzata da temperature sensibilmente inferiori. Il clima nel territorio di Augusta si può definire marittimo e costante nelle parti litoranee e collinari, mentre risulta più incostante nelle zone interne più lontane dal mare e che subiscono maggiormente l'influenza dell'orografia e della vegetazione. In conclusione, si può affermare che il clima nel comprensorio presenta le seguenti caratteristiche:*

- Temperatura

I dati relativi alla stazione termometrica di Villasmundo coprono, anche se in maniera incompleta, gli anni 1977 al 1995. La temperatura media annuale è pari a circa 19°C con un massimo nei mesi di Luglio ed Agosto, quando vengono raggiunti quasi sempre i 40°C, ed un minimo invernale quando non si registrano praticamente mai valori al di sotto dello zero...

- Precipitazioni – Regime pluviometrico

... Le piogge sono concentrate nel periodo freddo, da Ottobre ad Aprile, mentre nel restante periodo dell'anno le precipitazioni sono scarse. Il mese più piovoso è risultato Dicembre (125- 135 mm), mentre quelli più aridi Giugno e Luglio, con valori medi inferiori a 5 mm. Da tali dati si può classificare il regime pluviometrico dell'area come mediterraneo.

- Vento – regime anemometrico

Il regime anemometrico è caratterizzato da venti provenienti da ovest e nord-ovest durante il semestre freddo (Ottobre-Marzo), quando spesso un flusso di aria umida ed instabile di origine atlantica invade il bacino tirrenico caratterizzato, in genere, da una profonda depressione. I venti vengono quindi ad orientarsi da ovest, diminuendo in modo sensibile la velocità per effetto schermo dell'Etna. Un altro regime che si instaura in autunno-inverno, ma talvolta anche in primavera, è caratterizzato da un flusso di aria fredda che proviene dalle regioni balcaniche, ossia da Est – Nord Est ...".

In relazione alla qualità dell'aria il Proponente afferma che "... *Considerando la qualità dell'aria nella zona industriale di Siracusa, e specificatamente riferendoci alla media aritmetica delle concentrazioni medie giornaliere di SO₂ e PTS non risultano superamenti del valore guida pari a 40 – 60 µg /m³ (D.P.R. 203/1988)... Nella stessa zona, non sono stati rilevati superamenti del valore limite del 98° percentile delle concentrazioni medie giornaliere di NO₂ ..."*.

Le sorgenti di inquinamento atmosferico presenti nell'area indagata sono da ascrivere essenzialmente alla

presenza massiccia nella zona di insediamenti industriali, al transito di veicoli a motore sulle principali strade, (in particolare, sulla SS 193 per Augusta e sulla SS 114) e alle emissioni prodotte dagli impianti di riscaldamento delle abitazioni.

In relazione alla caratterizzazione della qualità dell'aria si evidenzia che i riferimenti normativi e i dati di monitoraggio sono superati ed obsoleti.

Stima degli impatti

Il Proponente ha riportato solamente una valutazione qualitativa dell'impatto dovuto alle emissioni in atmosfera associate alle navi petroliere sia in fase di movimento sia di ormeggio sia di carico/scarico dei carburanti; rimarcando che la situazione post operam potrà anche beneficiare di una riduzione degli impatti sull'ambiente derivante dall'ottimizzazione del processo di approvvigionamento del deposito e della conseguente riduzione del traffico navale.

Al fine di verificare le modificazioni indotte sulla qualità dell'aria dalla nuova sorgente di inquinamento in progetto, il Proponente ha proceduto "*... in primo luogo a caratterizzare il territorio in esame, individuando i principali sistemi che lo compongono: le aree ad uso prevalentemente industriale, residenziale ed agricolo, i nuclei con infrastrutturazione a maglia ed elevata densità abitativa, le aree a media ed a bassa densità abitativa ...*".

Durante la fase di lavorazione potranno essere soggette a maggiori concentrazioni di inquinanti tutte le aree limitrofe alle porzioni di territorio interessate dall'intervento. Al riguardo il proponente sottolinea che l'area di cantiere sarà realizzata all'interno dell'area di progetto quindi distante dai possibili ricettori.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, il Proponente afferma che "*... l'opera in progetto non comporterà consistenti modifiche dello stato di qualità dell'aria, essendo interventi localizzati all'area di intervento in un contesto nel quale l'emissione di inquinanti nell'area è principalmente quella dei mezzi nautici utilizzati per la esecuzione delle opere e la cui attività di fatto rientra in una attività svolta quotidianamente a regime dall'attività del Pontile e che pertanto non supererà mai e non raggiungerà mai livelli d'inquinamento preoccupanti rispettando sempre ampiamente i limiti previsti dalla vigente normativa ...*".

Il Proponente ribadisce che il progetto non varia in alcun modo le attività svolte dal deposito che mantiene invariata la sua capacità di stoccaggio, anzi l'ottimizzazione del processo di approvvigionamento induce una riduzione delle emissioni complessivamente generate dal traffico navale correlato a tale attività.

Inoltre l'allungamento del pontile permetterà di effettuare il trasferimento di prodotto da/per navi di maggiore pescaggio razionalizzando le operazioni di carico e scarico a deposito attraverso la possibilità di accogliere i vettori di maggior tonnellaggio già oggi autorizzati ed utilizzati concentrando quindi in un numero inferiore di vettori le movimentazioni di approvvigionamento di prodotto che ad oggi richiedono un numero maggiore di vettori, più piccoli o utilizzati solamente a carico parziale, per approvvigionare il medesimo quantitativo.

Inoltre, si prevede di massimizzare il quantitativo del carico trasportato dai vettori già oggi autorizzati ed utilizzati (solo a carico parziale), con conseguente riduzione dell'incidenza del trasporto - in termini ambientali e di emissioni ad effetto serra - sia per tonnellata trasportata sia a livello complessivo, a parità di volumi movimentati, con conseguente riduzione del numero complessivo delle operazioni.

Circa la natura delle polveri e di conseguenza la loro pericolosità per l'essere umano il Proponente afferma che "*... trattandosi di minuscoli frammenti di materiale inerte proiettati in atmosfera dall'attività di esecuzione dei pali e delle travi di collegamento, o della rimozione della sovrastruttura in acciaio con conseguente ricostruzione della sovrastruttura in Pultruso, materiale ecocompatibile, prive quindi di particelle inquinanti assorbite, non vi è rischio né per l'ambiente naturale né per l'uomo ...*".

Il Proponente conclude che "*Alla Luce di quanto analizzato vista la entità dell'opera il contesto e la necessità di intervento per una riqualificazione dell'area non si ritiene porre in essere per l'aspetto Atmosfera studiato opere di monitoraggio né interventi di mitigazione.*".

Geologia ed acque (continentali e marine)

Stato attuale

Aspetto geologico

Il Proponente illustra l'aspetto geologico e, tra l'altro, afferma che "... L'area in esame è situata geograficamente sulla costa sud-orientale della Sicilia e topograficamente ricadente nella Tavola 1:25.000 Augusta (I.S.O.) del foglio 274 della carta d'Italia, edita dall'Istituto Geografico militare e ricade in quella parte di territorio che viene definito nella lettura geologica come "Avampese ibleo". Nello schema geologico regionale l'altopiano ibleo rappresenta una porzione indeformata della Placca Africana in subduzione, e allo stesso tempo, uno dei principali elementi strutturali della Sicilia sud-orientale assieme alla Catena settentrionale ed alla Fossa Catania-Gela. ... L'area d'intervento ricade, come si evince dallo stralcio della carta geologica, su limi – argillosi, alluvioni e depositi recenti ed attuali e su argilla grigio – azzurre del pleistocene inferiore. ...".

Aspetti Geomorfologici

Per quanto riguarda gli aspetti geomorfologici il Proponente, tra l'altro, afferma che "... L'area studiata ricade nel settore sud-orientale della Sicilia che, a più riprese in tempi storici, ha subito ingenti distruzioni ad opera di violenti terremoti, tra cui va ricordato quello del 1693 che ha cancellato il vecchio abitato di Noto. In occasione di tali eventi sismici i fenomeni di erosione gravitativa possono essere innescati o accelerati repentinamente anche in quelle aree oggi apparentemente stabili. Nell'area rilevata, tra le forme imputabili all'azione della gravità si riconoscono falde di detrito e fenomeni franosi soprattutto con tipologia da crollo. ... Nell'area in esame, si osservano gole o canyon carsici, cioè profonde forre dai versanti rocciosi ripidi il cui fondo è percorso raramente da acqua ed è invece spesso asciutto...".

Tettonica e sismicità dell'area in esame

Per quanto riguarda la tettonica e la sismicità il Proponente, tra l'altro, afferma che "... La zona esaminata dal punto di vista geodinamico, rientra nell'Avampese Ibleo che rappresenta la parte emersa della crosta continentale africana che si estende verso sud oltre il Canale di Sicilia, riemergendo in corrispondenza della costa libica (Carbone et alii, 1982a). Esso costituisce un settore non raggiunto dai fronti di thrust dell'Orogene Appenninico-Maghrebide, per cui è rimasto relativamente indeformato, avendo subito, durante la fase collisionale, collassi notevoli ai suoi margini, risultato di una tettonica estensionale (Lentini et alii, 1996), che ha favorito la risalita di magmi basici intervallati in diversi cicli compresi tra il Cretaceo ed il Pleistocene (Carbone et alii, 1982b). Il Plateau Ibleo si presenta complessivamente come un horst calcareo allungato in senso NE-SW, delimitato a NW da una fossa asimmetrica incuneata tra l'avampese e la catena, denominata Bacino di Caltanissetta. La porzione sud-orientale costituisce l'avanfossa Gela-Catania, e al largo della costa orientale è troncato dalla Scarpata Ibleo Maltese, costituita da un sistema di faglie a gradinata che complessivamente danno origine ad una scarpata che decorre in direzione NNW-SSE (Carbone et alii, 1982b) ...".

Il Proponente formula un quadro generale verosimile delle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, meccaniche e della sismicità del territorio indagato e più propriamente dell'area in oggetto. Si possono pertanto sintetizzare le seguenti considerazioni conclusive:

- dal punto di vista geologico l'area è caratterizzata da spiagge attuali e saline costiere;
- geomorfologicamente gran parte del territorio in studio rientra nella più ampia Unità definita come Tavolato Ibleo che è, in generale, caratterizzato da vasti altipiani separati da incisioni vallive profonde o molto profonde spesso impostatesi lungo lineamenti tettonici;
- dal punto di vista sismico, dall'analisi tettonica descritta in grandi linee, emerge con rilevanza come l'altopiano Ibleo, e quindi la zona in esame, è da considerarsi ad elevato rischio sismico.

Aspetto idrografico

L'idrografia del territorio è rappresentata da una serie di corsi d'acqua che presentano un regime tipicamente torrentizio, con deflussi superficiali solamente nella stagione invernale e soprattutto in occasione di precipitazioni intense e di una certa durata, e che si presentano completamente asciutti nel periodo estivo, per la scarsa piovosità e l'alta temperatura che favorisce l'evaporazione.

Il deflusso superficiale è limitato, oltre che dalle cause climatiche, anche dalla discreta permeabilità delle formazioni affioranti, dovuta anche ad una serie di fratturazioni che facilitano l'infiltrazione delle acque piovane nel sottosuolo. La parte più a monte delle varie incisioni è costituita prevalentemente da alvei a fondo fisso, dove il letto si è impostato in rocce competenti ed è pressoché privo di sedimenti, escluso per brevi tratti, ove si sono avute grandi piene.

Verso valle gli alvei dei torrenti più grandi risultano spesso rivestiti in calcestruzzo.

I principali corsi d'acqua del bacino in oggetto sono il fiume Marcellino ed il fiume Mulinello; il primo nasce alle pendici del monte Santa Venere (m 869) col nome di fiume Carrubba, che cambia poi in quello di fiume Grande, e si sviluppa per circa 26 Km sino a sfociare in mare nel porto di Augusta.

Il fiume Mulinello nasce invece sul monte Gancio (m 407) si sviluppa per circa 20 Km sino a sfociare nel porto di Augusta. All'interno del comprensorio idrografico sono stati realizzati quattro invasi artificiali: il bacino dell'Ogliastro, l'invaso del Mulinello, l'invaso Fiumara Grande e l'invaso Monte Cavallaro, localizzato nel territorio comunale di Priolo Gargallo, che costituisce tra l'altro il serbatoio di accumulo superiore dell'impianto idroelettrico di generazione e pompaggio dell'Anapo.

Gli invasi Fiumara Grande e Mulinello sono localizzati nel territorio comunale di Melilli.

L'acqua accumulata nell'invaso Fiumara Grande, insieme a quella proveniente dal fiume Mulinello e raccolta dal serbatoio omonimo, viene convogliata alla Vasca Ogliastro, a servizio dello Stabilimento petrolchimico Agip di Priolo.

Le risorse locali sono costituite principalmente dalle acque della ricca falda che a seguito degli indiscriminati emungimenti ha subito notevoli abbassamenti della superficie piezometrica, i quali hanno provocato il calo delle rese di numerosi pozzi e sorgenti, nonché fenomeni di insalinamento per intrusione di acque marine.

Queste acque sotterranee vengono destinate principalmente ad usi industriali, ma anche civili ed agricoli.

Aspetti idrogeologici

Lo studio geologico - tecnico (elaborato 002.b del luglio 2019) ha permesso di appurare che: 1) l'area è caratterizzata da una morfologia sub-pianeggiante ed è posta ad una quota media di circa 2.00 metri s.l.m.; 2) il litotipo prevalentemente affiorante è dato dalle Argille; 3) i processi morfogenetici in atto ad ampio raggio hanno scarsa rilevanza e influenza sull'assetto geostatico dell'area che risulta infatti priva di qualunque forma di erosione e/o dissesto.

Stima degli impatti

Nello studio di impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 109) si afferma: "***Il territorio interessato dall'intervento non presenta criticità di natura idraulica o idrogeologica, ritenendo il progetto compatibile con le caratteristiche ambientali dello stesso.***".

Negli ultimi anni l'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Sicilia si è munito di uno strumento importantissimo "Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico" meglio conosciuto con la sigla P.A.I. Sicilia, che evidenzia con tutte le sue carte tematiche le aree della regione Sicilia soggette a fenomeni franosi o comunque di dissesto idrogeologico. Il Proponente afferma che "...*Come facilmente si evince dagli allegati, in prossimità dell'area in studio non sono presenti, nelle planimetrie, campiture che indicano vincoli legati all'assetto idrogeologico dell'area e/o particolari fenomeni di dissesto.*".

Il Proponente afferma che "... **Dal punto di vista idrogeologico non è stata riscontrata la presenza di una vera e propria falda idrica... il sito in esame, dal punto di vista geologico, geomorfologico, idrogeologico e sismico, risulta idoneo alla realizzazione del Progetto e che non modificherà in alcun modo negativamente l'equilibrio ambientale della zona circostante...**".

Acque sotterranee

La componente **acque sotterranee** è stata trattata all'interno dello studio geologico - tecnico del luglio 2019 ove si legge "*Le risorse locali sono costituite principalmente dalle acque della ricca falda che a seguito degli indiscriminati emungimenti ha subito notevoli abbassamenti della superficie piezometrica, i quali hanno provocato il calo delle rese di numerosi pozzi e sorgenti, nonché fenomeni di insalinamento per intrusione di acque marine. Queste acque sotterranee vengono destinate principalmente ad usi industriali, ma anche civili ed agricoli. Le risorse idriche locali comprendono altresì le acque di alcuni corsi d'acqua della zona (Mulinello, Marcellino, Cantera) che vengono destinate ad uso industriale e agricolo. Ai fini industriali vengono utilizzate anche acque provenienti dal Simeto, dalle sorgenti del Ciane e dal depuratore di Siracusa. Per quanto riguarda le **acque superficiali**, l'area in esame ricade all'interno del bacino compreso tra il Fiume Anapo ed il Fiume San Leonardo (individuato dal Piano PAI con codice n. 092), sito nella porzione centro-settentrionale dell'altipiano Ibleo, e che si estende per una superficie di circa 358 Km² (Ved. elaborato 003.e Carta Idrologica). L'intera area di bacino ricade all'interno della provincia di Siracusa e interessa i territori comunali di Augusta, Carlentini, Ferla, Melilli, Priolo Gargallo, Siracusa, Sortino. I centri abitati interni all'area sono quelli di Augusta, Melilli, Priolo Gargallo, Siracusa. L'idrografia è costituita da una serie di corsi d'acqua che presentano un regime torrentizio, con deflussi superficiali, principalmente nella stagione invernale, che avvengono in occasione di precipitazioni intense e di una certa durata.*

Per lunghi periodi tutti i torrenti si presentano completamente asciutti, soprattutto nella stagione estiva per via della scarsa piovosità e dell'alta temperatura che favorisce l'evaporazione.

Il deflusso superficiale è limitato, oltre che dalle cause climatiche, anche dalla discreta permeabilità delle formazioni affioranti, dovuta anche ad una serie di fratturazioni che facilitano l'infiltrazione delle acque piovane nel sottosuolo. La parte più a monte delle varie incisioni è costituita prevalentemente da alvei a fondo fisso, dove il letto si è impostato in rocce competenti ed è pressoché privo di sedimenti, escluso per brevi tratti ove si sono avute grandi piene. Verso valle gli alvei dei torrenti più grandi risultano spesso rivestiti in calcestruzzo."

Suolo e sottosuolo (caratteristiche dei sedimenti del fondo marino)

Nello studio di impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 161) la tematica "suolo e sottosuolo" è affrontata in relazione al fondo marino. Il Proponente afferma che in merito allo stato attuale dei fondali e delle acque marine non si può parlare di criticità vegetazionali e faunistiche in senso stretto. Non si sono riscontrati elementi di pregio particolare pertanto le interferenze negative che la realizzazione dell'opera può esercitare sull'ambiente marino sono state considerate in particolare in riferimento alla perforazione del fondale per la realizzazione dei pali di fondazione. Il Proponente, a tal riguardo, precisa che "... *la scelta progettuale è stata motivata soprattutto per evitare che venissero effettuate lavorazioni di dragaggio del fondale, pertanto l'impatto sarà esclusivamente temporaneo e localizzato nelle aree limitrofe all'intervento. Dal momento che la realizzazione dell'opera andrà ad interessare un ambiente marino già compromesso da imponenti attività antropiche che continueranno ad esistere (portuali, industriali, di urbanizzazione, ecc.), non si ritiene appropriato prevedere interventi strutturali di rinaturalizzazione, peraltro già previsti dal "Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale. ... Riguardo alla qualità, nella realtà geomorfologica e geologica dell'area interessata dal progetto non sono presenti elementi significativi di valore naturalistico-scientifico e di rarità, in quanto gli affioramenti e le morfologie presenti sono comuni e diffusi lungo tutta l'area; inoltre la presenza del Polo Petrochimico di Augusta determina di per se una decisa riduzione degli elementi di naturalità soprattutto dal punto di vista paesaggistico. In particolare si fa riferimento sia agli insediamenti industriali localizzati sulla costa e sia alla presenza di dighe foranee che delimitano il bacino del Porto di Augusta dal mare esterno. Si sottolinea pertanto che l'area è già caratterizzata da una diffusa ed intensa antropizzazione tipica delle infrastrutture industriali. Dal punto di vista della vulnerabilità dell'area non si individuano particolari interferenze fra il Pontile e il contesto idro-geo-morfologico, per i seguenti motivi:*

1. la struttura in gran parte esistente si estende prevalentemente a mare e pertanto determina una limitata

sottrazione di aree costiere;

2. la struttura a mare non determina significative variazioni delle dinamiche ondose e delle correnti, le quali sono già attualmente molto limitate in quanto il bacino del Porto di Augusta si configura come un bacino chiuso da un sistema di dighe foranee;

3. la struttura non interferisce inoltre con i limitati apporti solidi e liquidi dei corsi d'acqua, presenti esclusivamente nelle zone più meridionali;

4. i terreni di fondazione del pontile in progetto sono caratterizzati, oltre che da discontinui depositi limo-argillosi sotto-consolidati (spessore massimo circa 16 m), da argille pleistoceniche, dotate di ottime caratteristiche geotecniche e medio-bassa deformabilità e pertanto, dato che le opere saranno fondate sulle argille consistenti pleistoceniche, non si prevedono fenomeni di subsidenza, di amplificazione sismica locale e/o di fluidificazione dei terreni di fondazione;

5. nulle sono le interazioni con gli acquiferi presenti nelle aree interne e costiere e dei quali non ne vengono limitati e/o condizionati i deflussi;

Sebbene alcune delle azioni progettuali previste possano indurre disturbi sulla componente ambientale in esame, occorre comunque sottolineare che molte delle possibili interferenze sono state attenuate o annullate da opportune scelte progettuali e dall'utilizzo delle migliori procedure e pratiche di esecuzione.

Le uniche conseguenze che si verificano in questo caso sono la formazione di impronte sul fondale, che saranno progressivamente ricoperte nel lungo periodo ad opera del normale regime deposizionale. In ogni caso, trattandosi di perturbazioni temporanee, puntuali e circoscritte, non sono attesi particolari impatti sulla componente.

Nell'area in esame è presente una ridotta variabilità della tessitura dei sedimenti e, pertanto, non si prevedono fenomeni evidenti di perturbazione, tali da determinare variazioni permanenti sulla dinamica locale di sedimentazione.

In generale, gli effetti più significativi saranno una risospensione temporanea della frazione più fine dei sedimenti con conseguente diminuzione della trasparenza in prossimità del fondo e rilascio nella colonna d'acqua di sostanze presenti nel sedimento. Per quanto riguarda altre possibili fonti di inquinamento dei sedimenti, in ragione delle scelte progettuali adottate che non prevedono scarichi a mare né dei fanghi di perforazione né di acque di strato, non sono previsti particolari interazioni con il fondale.

Il Proponente conclude che "... **Da quanto sviluppato emerge che nell'area in studio non sono presenti aree e contesti sensibili e che non sussistono significativi impatti negativi dell'opera sulla componente suolo e sottosuolo se non limitati nella fase di esecuzione delle opere...**".

Biodiversità

Il Proponente ha esaminato le "Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale", approvate dall'Assessorato della Regione Siciliana per i "Beni Culturali ed Ambientali e per la Pubblica Istruzione" ai sensi dell'Art.1 bis della L. 431/85 e dell'Art. 3 della L.R. 80/77 con D.A. n. 6080 in data 21 Maggio 1999, che costituiscono lo strumento base per la predisposizione dei Piani Paesistici delle Province della Regione Sicilia. Tali linee guida hanno articolato il territorio della Regione in ambiti territoriali, definendone per ciascuno degli obiettivi generali da attuare con il concorso di tutti i soggetti ed enti a qualunque titolo competenti incluso l'obiettivo "Stabilizzazione ecologica del contesto ambientale, difesa del suolo e della biodiversità con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità".

Il Proponente afferma che "Dallo studio effettuato emerge che, dal punto di vista ambientale, il territorio ibleo riveste una importanza unica per la diversità vegetazionale che la caratterizza; esso è il risultato delle complesse vicende geologiche, climatiche e storiche del territorio e costituisce una componente essenziale della biodiversità complessiva sia dal punto di vista del numero delle specie, che dal punto di vista della diversificazione degli habitat. Nel tempo il paesaggio è stato tuttavia fortemente modificato dall'azione antropica, che ha portato alla distruzione della vegetazione originaria specie lungo la zona costiera tra Augusta e Siracusa. I climax principali della vegetazione mediterranea sono pertanto riscontrabili come formazioni forestali, ridotte ormai a lembi relitti e per lo più compresi all'interno di aree protette, mentre sono diffuse le forme degradate con formazioni a macchia o a gariga. In particolar modo, l'intervento ricade all'interno di un contesto urbano fortemente antropizzato (vedi fig. 30) e tra l'altro dichiarato a forte rischio ambientale per via delle numerose attività industriali sorte lungo la costa Jonica del siracusano a partire dagli inizi degli anni '60, che hanno di fatto operato una distruzione degli ecosistemi territoriali preesistenti.

Considerata la scarsa naturalità della zona d'intervento e l'assenza di ecosistemi da salvaguardare, l'intervento non prevede alcun impatto sulla componente analizzata.”.

Rumore e vibrazioni

Il Proponente ha riportato solamente una valutazione qualitativa dell'impatto acustico dovuto all'ottimizzazione del processo di approvvigionamento del deposito e della conseguente riduzione del traffico navale, nonché del seppur minimo allontanamento delle fonti di emissione dai ricettori sensibili.

Il Proponente afferma (elaborato di progetto 009.a, pag. 166-167) che l'unico fattore di tipo fisico che viene riscontrato nel progetto in esame è quello relativo al rumore ed alle vibrazioni. L'alterazione del clima acustico durante le fasi di realizzazione dell'opera è riconducibile alle fasi di approntamento delle aree di cantiere all'esercizio ed al trasporto di materiali da costruzione al cantiere e dei materiali di risulta verso le aree di stoccaggio.

Durante la realizzazione dell'opera il proponente evidenzia che si verificano emissioni acustiche di tipo continuo, dovute agli impianti fissi, e discontinuo dovuti al transito dei mezzi marittimi e degli attrezzi di cantiere per lo smontaggio e il montaggio della sovrastruttura e degli impianti del pontile. Il tipo di lavorazione da eseguire direttamente via mare ha ridotto al massimo l'impatto del rumore dei mezzi pesanti per il trasporto dei materiali da e verso il cantiere limitandolo sempre per via mare tramite l'appoggio al porto commerciale di Augusta del trasporto dei materiali da portare a discarica. Tale apporto di rumore per l'area in esame è pertanto nullo in quanto le attività che si svolgono all'interno del contesto ne assorbono completamente la condizione.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 21 su "Aspetti progettuali e ambientali - Valutazione delle emissioni in atmosfera, anche con riguardo al rumore e alle vibrazioni, dipendenti dalle navi petroliere sia in fase di movimento sia di ormeggio sia di carico/scarico dei carburanti", per ciò che concerne il Rumore, il Proponente riporta che *“... la situazione derivante dalla nuova configurazione ad ultimazione delle attività previste per la manutenzione straordinaria e riefficientamento del pontile certamente non sarà peggiorativa in termini di impatto delle emissioni rispetto alla situazione attuale, anche in considerazione di un seppur minimo allontanamento delle fonti di emissione dai ricettori sensibili, dovuto alla nuova posizione della piazzola di testa utilizzata per lo scarico delle navi ...”.*

Per quanto concerne la Valutazione dello scenario con navi il Proponente specifica che è previsto l'attracco di navi della stessa tipologia di quelle di maggior tonnellaggio ad oggi già utilizzate, ma verrà effettuato ottimizzazione dei quantitativi di carico trasportato. Quindi, “a parità di volumi”, si avrà un minor numero di operazioni rispetto a quelle oggi effettuate utilizzando le medesime navi, ma utilizzate attualmente a carico parziale.

Inoltre, il Proponente specifica che *“... le caratteristiche volumetriche e di capacità del deposito rimangono invece invariate”* e l'intervento *“... non comporterà alcun peggioramento rispetto alla situazione attuale in termini di emissioni generate dall'attività ...”* anzi *“... la situazione post operam potrà anche beneficiare di una riduzione degli impatti sull'ambiente derivante dall'ottimizzazione del processo di approvvigionamento del deposito e della conseguente riduzione del traffico navale ...”.*

Popolazione e salute umana

L'art. 23, comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006 prevede che per determinati progetti (indicati al punto 1) dell'allegato II e per progetti riguardanti le centrali termiche e altri impianti di combustione con potenza termica superiore a 300 MW, di cui al punto 2) del medesimo allegato II) sia trasmessa la valutazione di impatto sanitario predisposta in conformità alle linee guida adottate con decreto del Ministro della salute, che si avvale dell'Istituto superiore di sanità. Il punto 1) dell'Allegato II alla parte II del D. Lgs. n. 152/2006 include inoltre le seguenti attività: “Raffinerie di petrolio greggio (escluse le imprese che producono soltanto lubrificanti dal petrolio greggio), nonché impianti di gassificazione e di liquefazione di almeno 500 tonnellate al giorno di carbone o di scisti bituminosi, nonché terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto”.

Il Proponente nel documento n.009a Integrazione SIA riferisce che *“Il pontile oggetto del presente progetto è asservito ad un deposito costiero di prodotti petroliferi, nel quale vengono effettuate esclusivamente operazioni di scarico, deposito, miscelazione e carico di Gasoli ed Oli Combustibili. All’interno dei confini dell’intero stabilimento NON vengono in alcun modo eseguite attività di raffinazione di petrolio greggio, di gassificazione o di liquefazione di carbone o di scisti bituminosi, o di rigassificazione di gas naturale liquefatto, né sono presenti impianti di combustione di potenza termica superiore a 300 MW, pertanto sia l’attività oggetto del presente progetto sia l’attività primaria cui lo stesso è asservita NON rientrano in alcun modo nel confine di applicabilità della Valutazione di Impatto Sanitario prevista dall’art. 23, comma 2, del D.Lgs.152/06 e s.m.i.”.*

In merito allo studio di approfondimento sulla tematica di sanità pubblica: descrizione della popolazione residente interessata dall'impianto, dati epidemiologici a livello locale e provinciale, il Proponente afferma che *“Ancora una volta la considerazione in merito alla natura di invarianza rispetto alla situazione iniziale della realizzazione dell’opera rende completamente ininfluenza la stessa in merito a presunti effetti perturbativi che la sua realizzazione possa comportare, anche e soprattutto sugli effetti di sanità pubblica sulla popolazione.”*

In merito alla valutazione degli impatti sanitari derivabili dalle emissioni causate dall'incremento del numero e maggiori dimensioni delle navi che utilizzeranno la nuova infrastruttura, il Proponente afferma che *“Per quanto già esaustivamente specificato nel presente documento, non verranno ricevute navi di maggiori dimensioni rispetto a quelle già oggi utilizzate, né tantomeno in maggior numero. Il maggior pescaggio a disposizione permetterà invece di ottimizzarne lo sfruttamento della capacità di carico di ciascuna nave, che oggi viene utilizzata solo a carico parziale, riducendo quindi il traffico navale generato dal deposito rispetto alla situazione odierna. Non si prevede quindi nessun tipo di impatto sanitario al riguardo.”.*

In merito alla stima dell'impatto sanitario causato potenzialmente dalle attività di cantiere anche con riferimento all'impiego di mezzi navali e terrestri, anche pesanti, il Proponente afferma che *“Come descritto nella documentazione progettuale consegnata e nei chiarimenti contenuti nel presente documento, si ribadisce che le attività di cantiere si svolgono per un periodo di tempo limitato e coinvolgono un numero di mezzi che non possono avere effetti apprezzabili in termini ambientali, né tantomeno impatti di alcun tipo sulla salute umana della popolazione residente.”.*

In merito alla stima dell'impatto sanitario causato dal consumo di pescato (inclusi crostacei e molluschi) presenti nell'area vasta adiacente all'opera, il Proponente afferma che *“Stante la localizzazione, la dimensione e la tipologia di intervento non si ravvisano impatti sanitari derivanti dal consumo di pescato: il progetto è sito infatti all’interno della diga foranea di una vasta area portuale che ospita numerosi impianti industriali, area già individuata come SIN, e nella quale vige, come in tutte le aree portuali, il divieto assoluto di pesca.”.*

Ambiente Idrico

Il Proponente afferma che *“Come si evince dallo studio e dall'analisi fin qui condotta la struttura in progetto non interferisce con la rete idrografica e pertanto la componente relativa ai corsi d'acqua superficiali è da considerarsi nulla e ininfluenza”.*

Suolo e Sottosuolo (caratteristiche dei sedimenti del fondo marino)

Il Proponente afferma che *“... circa lo stato attuale dei fondali e delle acque marine, non si può parlare di rischio potenziale verso specie vegetazionali e faunistiche in senso stretto, poiché non si sono riscontrati elementi di pregio particolare. Verranno quindi considerate le interferenze negative che la realizzazione dell’opera può esercitare sull’ambiente marino, con particolare riferimento all’attività di perforazione del fondale per la realizzazione dei pali di fondazione. Si precisa ulteriormente che la scelta progettuale di effettuare un allungamento minimale di 25 metri dell’opera esistente è stata motivata dalla necessità – nel raggiungere il fine progettuale di aumentare il pescaggio al fine di ottimizzare il processo di approvvigionamento – di evitare che venissero effettuate lavorazioni di dragaggio del fondale. Pertanto ogni tipo di impatto sarà esclusivamente localizzato nelle aree immediatamente limitrofe all’area di infissione di ciascun palo, di estensione estremamente limitata ed avente una ridottissima durata nel tempo. Si specifica*

che per tale attività, seppur temporanea e di durata limitata, non esistono soluzioni tecniche alternative. Dal momento che la realizzazione dell'opera andrà ad interessare un ambiente marino all'interno di un'area portuale già compromessa da imponenti attività antropiche che continueranno ad esistere ed operare (portuali, industriali, di urbanizzazione, ecc.), non si ritiene appropriato prevedere interventi strutturali di rinaturalizzazione ...

In base agli aspetti geoambientali precedentemente descritti si individuano le aree sensibili nella zona interessata dal progetto ... Riguardo alla qualità, nella realtà geomorfologica e geologica dell'area interessata dal progetto non sono presenti elementi significativi di valore naturalistico-scientifico e di rarità, in quanto gli affioramenti e le morfologie presenti sono comuni e diffusi lungo tutta l'area; inoltre la presenza del Polo Petrochimico di Augusta determina di per sé una decisa riduzione degli elementi di naturalità soprattutto dal punto di vista paesaggistico. In particolare si fa riferimento sia agli insediamenti industriali localizzati sulla costa e sia alla presenza di dighe foranee che delimitano il bacino del Porto di Augusta dal mare esterno. Si sottolinea pertanto che l'area è già caratterizzata da una diffusa ed intensa antropizzazione tipica delle infrastrutture industriali e delle aree portuali. Dal punto di vista della vulnerabilità dell'area non si individuano particolari interferenze fra il Pontile e il contesto idro-geo-morfologico, per i seguenti motivi:

1. la nuova struttura da realizzarsi in estensione a quella già esistente, si estende esclusivamente a mare e pertanto non determina alcuna sottrazione di aree costiere

2. la nuova struttura a mare, essendo realizzata su pali, non determina variazioni delle dinamiche ondose e delle correnti globali, producendo effetti minimi solo nelle immediate vicinanze dei pali stessi. Si specifica inoltre che sia il moto ondoso che il regime delle correnti sono già attualmente pressoché inesistenti, essendo il progetto collocato all'interno del bacino del Porto di Augusta, separato dal mare aperto da un sistema di dighe foranee;

3. la struttura non interferisce inoltre con i limitati apporti solidi e liquidi dei corsi d'acqua, presenti esclusivamente nelle zone più meridionali;

4. i terreni di fondazione del pontile in progetto sono caratterizzati, oltre che da discontinui depositi limo-argillosi sottoconsolidati (spessore massimo circa 16 m), da argille pleistoceniche, dotate di ottime caratteristiche geotecniche e medio-bassa deformabilità e pertanto, dato che le opere saranno fondate sulle argille consistenti pleistoceniche, non si prevedono fenomeni di subsidenza, di amplificazione sismica locale e/o di fluidificazione dei terreni di fondazione;

5. nulle sono le interazioni con gli acquiferi presenti nelle aree interne e costiere e dei quali non ne vengono limitati e/o condizionati i deflussi ...

Sebbene alcune delle azioni progettuali previste avrebbero potuto potenzialmente indurre disturbi sulla componente ambientale in esame, occorre comunque sottolineare che tutte le potenziali interferenze sono state attenuate o annullate da opportune scelte progettuali e dall'utilizzo delle migliori procedure e pratiche di esecuzione disponibili.

Le uniche conseguenze che si verificano in questo caso sono la formazione di impronte sul fondale, che saranno progressivamente ricoperte nel lungo periodo ad opera del normale regime deposizionale. In ogni caso, trattandosi di perturbazioni temporanee, puntuali e circoscritte, non sono attesi particolari impatti sulla componente.

Nell'area in esame è presente una ridotta variabilità della tessitura dei sedimenti e, pertanto, non si prevedono fenomeni evidenti di perturbazione, tali da determinare variazioni permanenti sulla dinamica locale di sedimentazione.

Per la scelta progettuale cui si è pervenuti, al fine di ridurre al minimo tecnicamente possibile ogni interferenza con i sedimenti marini, è stata quella di realizzare la nuova struttura su pali, mediante infissione

preliminare di una camicia di acciaio, internamente vuota, sul fondale marino, in modo che tutte le lavorazioni successive di escavo per la posa in opera dei pali in calcestruzzo avvengano all'interno della camicia stessa, contenendo pertanto integralmente all'interno della stessa i sedimenti risospesi ed evitandone così ogni possibilità di diffusione.

L'unica fase in cui si può potenzialmente determinare una seppur minima risospensione dei sedimenti dei fondali è quella di infissione delle camicie necessarie alla realizzazione dei pali. Durante tale operazione la camicia verrà prima calata dai pontoni in posizione verticale ed adagiata sul fondale e poi infissa con l'ausilio di un battipalo.

Questa operazione, anche grazie alla geometria cava caratteristica delle camicie che consente di evitare spostamenti d'acqua significativi nel momento in cui queste vengono adagate sul fondale e poi infisse, interagisce con il fondale in modo assolutamente localizzato garantendo che la risospensione dei sedimenti sia limitata alla sola frazione fine dei primissimi strati superficiali, e che questa sia circoscritta alle sole immediate vicinanze dell'area di infissione dei pali, per il solo tempo necessario all'operazione stessa, stimato in 30 minuti per ciascuna camicia (per un totale, per 22 camicie, di 11 ore circa). Al termine di tale operazione, anche grazie all'assenza di correnti e di moto ondoso che caratterizzano l'area portuale, i pochi sedimenti superficiali risospesi andranno a ridepositarsi nella medesima area di provenienza, senza che si abbia alcuna migrazione degli stessi.

Una volta adagate le camicie sul fondale, tutte le risospensioni derivanti dalle lavorazioni all'interno della camicia verranno contenute all'interno della stessa ed i sedimenti rimossi verranno caratterizzati e smaltiti come rifiuti in accordo a quanto previsto dalla normativa vigente.

Si specifica inoltre che tale fenomeno genera effetti di risospensione dei sedimenti assimilabili a quelli generati dalle eliche di propulsione o dalla calata delle ancore delle navi, e sicuramente molto minori di quelli dovuti dalla pivotazione delle navi stesse attorno all'ancora in caso di variazione delle direzione del vento, o dovuti alla risospensione dei sedimenti su tutta l'altezza della colonna d'acqua e diffusi dalle navi stesse in fase di recupero delle ancore, tutte attività eseguite ordinariamente delle numerose navi e dei relativi mezzi di assistenza che quotidianamente transitano all'interno della rada del porto di Augusta.

Si specifica che per l'attività di infissione delle camicie, seppur temporanea e di durata limitata, non esistono soluzioni tecniche alternative a minor impatto.

Per quanto riguarda altre possibili fonti di inquinamento dei sedimenti, in ragione delle scelte progettuali adottate che non prevedono scarichi a mare né dei fanghi di perforazione né di acque di strato, non sono previsti particolari interazioni con il fondale.

Da quanto sviluppato emerge che nell'area in studio non sono presenti aree e contesti sensibili e che non sussistono significativi impatti negativi dell'opera sulla componente suolo e sottosuolo al di fuori dei limitati effetti in termini di spazio e di tempo derivanti dalla sola fase di infissione delle camicie per la realizzazione dei nuovi pali durante la fase di esecuzione delle opere. Si specifica che per tale attività, seppur temporanea e di durata limitata, non esistono soluzioni tecniche alternative a minor impatto."

Paesaggio e Patrimonio culturale e storici testimoniale

La componente è trattata dal Proponente nell'elaborato di progetto 009.a, alle pag. 111-121. L'area di progetto ricade nel paesaggio locale 6 dell'ambito 14 e 17 della Provincia di Siracusa, denominato "Balza di Agnone, monte Tauro ed entroterra megarese".

Ai sensi dell'art. 134 del D. Lgs. n. 42/2004 il sottosistema insediativo del paesaggio è il "6d: Paesaggio del centro storico di Augusta, litorale costiero megarese ed aree di interesse archeologico comprese". Per tale sottosistema è previsto un livello di tutela 1, aventi i seguenti obiettivi specifici: Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico attraverso misure orientate a:

- conservazione e/o riqualificazione dell'impianto urbanistico e del tessuto storico;
- recupero e restauro conservativo del patrimonio edilizio di pregio;
- salvaguardia della forma urbana mantenendo i margini della città, assicurando la fruizione delle vedute e del panorama;
- riqualificazione degli spazi pubblici (piazze, strade, ecc.), mantenendo la rappresentatività storica di tali spazi;
- salvaguardia, valorizzazione e recupero dei rapporti con il contesto territoriale costiero e naturale;
- valorizzazione e riqualificazione dell'area portuale e degli spazi adiacenti e circostanti, con potenziamento della portualità turistica e diportistica e mantenimento delle attività portuali commerciali, pescherecce e cantieristiche, queste ultime opportunamente mitigate;
- tutela secondo quanto previsto dalle Norme per la componente "Centri e Nuclei Storici".

Per le aree di interesse archeologico valgono inoltre le seguenti prescrizioni:

- mantenimento dei valori del paesaggio agrario a protezione delle aree di interesse archeologico;
- tutela secondo quanto previsto dalle norme per la componente "Archeologia" e, in particolare, qualsiasi intervento che interessi il sottosuolo deve avvenire sotto la sorveglianza di personale della Soprintendenza.

In attuazione delle linee guida del Piano territoriale paesistico regionale, il piano paesaggistico articola i propri indirizzi in sistemi (naturale e antropico), sottosistemi (abiotico, biotico, ecc..) e relative componenti (storico culturale, geologica, geomorfologica, ecc....).

Il Proponente afferma che con riferimento all'Ambito 14 e 17 della Provincia di Siracusa "*... si rileva che a causa dell'eccessiva antropizzazione dell'area costiera e tenuto conto che il pontile insiste all'interno di un centro abitato, non vi sono componenti del sistema naturale ricadenti in prossimità dell'area di progetto. Tra le componenti beni isolati, di cui all'art. 17 delle NTA, si annovera il solo porto megarese (E1). ...*". Ed ancora "*Dalla verifica della carta dei beni paesaggistici dell'ambito di riferimento (vedi fig. 27), si rileva che l'unico vincolo insistente nell'area di progetto è quello relativo alla fascia di rispetto costiera dei 300 mt, di cui all'art. 142, comma 1, lett. a del D. Lgs. n. 42/2004. si rileva che nessun vincolo .. naturale storico culturale ricade all'interno dell'area di progetto, verificando la piena compatibilità delle opere di rifunzionalizzazione del pontile con gli strumenti di tutela del patrimonio culturale. Si fa tuttavia rilevare che ricadendo all'interno di un centro abitato, nell'intorno dell'area di progetto sono presenti parecchi beni monumentali e nella fattispecie rappresentati da palazzi nobiliari privati del centro storico di Augusta, tutelati da una serie di decreti assessoriali, come indicato nella seguente ... Nelle vicinanze del pontile Maxcom si trova altresì l'hangar per dirigibili (n. 6), vincolato con DA 2739 del 24.12.1987. ...Tra i beni isolati presenti nelle aree circostanti l'intervento di progetto, con riferimento alle schede di censimento del piano paesaggistico provinciale si annoverano il Rivellino (codice n. 136), il porto xifonio (codice n. 127) e il porto megarese (codice n. 126) all'interno del quale spicca la presenza del Forte Garcia e del Forte Vittoria...*".

Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA)

1. Stato attuale

Aree SIC – ZPS, Aspetti vegetazionali, faunistici e colturali

L'area individuata per la realizzazione delle opere in progetto non ricade all'interno di alcuna area protetta. Tuttavia, si annovera la presenza, ad una distanza inferiore a 1 km, del Sito della Rete Natura 2000 "Saline di Augusta", identificato dal ITA090014 (<https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ITA090014&release=11>). Il sito confina a nord con la S.S. n. 193, ad est con l'abitato di Augusta, a sud con il Mar Ionio (specchio marino del Porto commerciale di Augusta) e ad ovest con l'ambito terrestre dell'area portuale di Augusta, estendendosi per una superficie complessiva di 114,00 ha, non già 52 ha come il Proponente ha affermato nello Studio di Impatto Ambientale; tale discrepanza era dovuta, come riferito dal rappresentante legale di Legambiente di Augusta, al punto 11, nella nota con osservazioni sopra richiamata, alla produzione da parte del Proponente di una

“vetusta cartografia dell’allora SIC ITA090014 risalente al 2004 e non più attuale in quanto l’area è stata ampliata e la cartografia aggiornata nel 2012”.

Il sito ricade in un’area fortemente antropizzata, essendo le saline parzialmente incluse a nord nel tessuto urbano della città di Augusta ed a sud nell’area industriale. Esso, tuttavia, comprende una zona palustre costiera interessata da una vegetazione alofila molto specializzata, con numerosi esempi di associazioni alo-igrofile sia sommerse che anfibie, alcune delle quali di un certo interesse naturalistico o indispensabili per il sostentamento dell’avifauna. Quest’ultima annovera ricche e diversificate comunità ornitiche sia stanziali sia di passo che comprendono specie di notevole interesse scientifico e conservazionistico.

Il Proponente, nello Studio di Impatto Ambientale redatto nel luglio 2019, al paragrafo 3.10.1 Vincoli territoriali: Aree SIC – ZPS, riporta: *«In questi anni l’area è stata oggetto di numerose e talora drastiche trasformazioni, nonostante il vincolo già imposto; non a caso, parte delle saline Migneco/Lavaggi sono state colmate a seguito dell’ampliamento della sede stradale di una via di ingresso all’abitato di Augusta. L’area risulta quindi altamente a rischio per quanto riguarda ulteriori trasformazioni ambientali che ne ridurrebbero ulteriormente l’estensione e la significatività, ed inoltre è soggetta ad un elevato inquinamento delle acque.»*

Il Proponente afferma che *“... In questi anni l’area è stata oggetto di numerose e talora drastiche trasformazioni, nonostante il vincolo già imposto; non a caso, parte delle saline Migneco/Lavaggi sono state colmate a seguito dell’ampliamento della sede stradale di una via di ingresso all’abitato di Augusta. L’area risulta quindi altamente a rischio per quanto riguarda ulteriori trasformazioni ambientali che ne ridurrebbero ulteriormente l’estensione e la significatività, ed inoltre è soggetta ad un elevato inquinamento delle acque. Il litorale prospiciente le saline, al quale queste ultime sono collegate mediante canali, è soggetto ad un massiccio inquinamento da acque reflue urbane. ... Dallo studio effettuato emerge che, dal punto di vista ambientale, il territorio ibleo riveste una importanza unica per la diversità vegetazionale che la caratterizza; esso è il risultato delle complesse vicende geologiche, climatiche e storiche del territorio e costituisce una componente essenziale della biodiversità complessiva sia dal punto di vista del numero delle specie, che dal punto di vista della diversificazione degli habitat. Nel tempo il paesaggio è stato tuttavia fortemente modificato dall’azione antropica, che ha portato alla distruzione della vegetazione originaria specie lungo la zona costiera tra Augusta e Siracusa. I climax principali della vegetazione mediterranea sono pertanto riscontrabili come formazioni forestali, ridotte ormai a lembi relitti e per lo più compresi all’interno di aree protette, mentre sono diffuse le forme degradate con formazioni a macchia o a gariga. In particolar modo, l’intervento ricade all’interno di un contesto urbano fortemente antropizzato e tra l’altro dichiarato a forte rischio ambientale per via delle numerose attività industriali sorte lungo la costa Jonica del siracusano a partire dagli inizi degli anni '60, che hanno di fatto operato una distruzione degli ecosistemi territoriali preesistenti ... Considerata la scarsa naturalità della zona d’intervento e l’assenza di ecosistemi da salvaguardare, l’intervento non prevede alcun impatto sulla componente analizzata ... ”.*

Il Proponente, nello Studio di Impatto Ambientale prima richiamato, conclude che *«considerata la scarsa naturalità della zona d’intervento e l’assenza di ecosistemi da salvaguardare, l’intervento non prevede alcun impatto sulla componente analizzata».*

2. Stima degli Impatti

Il Proponente nello Studio di Impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 140 e ss.) afferma: *“... La valutazione condotta ha tenuto conto di alcuni aspetti fondamentali che ne hanno determinato un livello di impatto con un livello di parametro di significatività ... basso. In particolare sono due tali aspetti che di seguito si riportano: 1. riguarda il contesto in cui l’intervento, di modestissime dimensioni e soprattutto necessario ... proprio ai fini di riqualificazione ambientale si inserisce, 2. le scelte operate a monte sia realizzative che progettuali che hanno consentito di limitare gli impatti.*

Riguardo al primo si rimarca le caratteristiche connotative del paesaggio di interesse per questo Studio, sono quelle tipiche di un paesaggio costiero antropizzato. Gli elementi che definiscono la configurazione ambientale dell’area interessata dall’opera di completamento del Porto Commerciale di Augusta di progetto possono essere così riassunti: 1. ubicazione in ambito portuale; 2. presenza di un golfo naturale; 3. presenza

di un porto commerciale; 4. presenza di una formazione a piattaforma di abrasione marina; 5. presenza di associazioni vegetali costiere e a valenza produttiva; 6. presenza di un nucleo residenziale; 7. presenza di attività industriali (Priolo); ... E' in questo contesto che l'attività minimale svolta all'interno del Pontile Maxcom si inserisce dove la esecuzione dell'opera produce effetti quasi nulli in quanto prodotti in un ambiente operativo marittimo molto diffuso e costante, che ha determinato la scelta di operare dal mare evitando di interferire così con l'ambito urbano riducendo a nullo l'impatto sulla salute pubblica e sui trasporti.

Riguardo al secondo punto le scelte operate in fase progettuale hanno, con le azioni preliminari eseguite, tra le quali il rilievo batimetrico, permesso di eliminare del tutto l'unico reale effetto di impatto sul suolo e sottosuolo che avrebbe interagito con l'habitat naturale tra cui flora fauna ed ecosistema marino seguendo l'andamento della batimetria esistente evitando di eseguire dei dragaggi del fondale ...".

Nello studio di impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 164-166) si afferma l'analisi e la valutazione della componente floro-vegetazionale nell'area interessata dal progetto ha messo in evidenza che l'opera da realizzare andrà ad interessare un ambiente marino già compromesso da imponenti attività antropiche che continueranno ad esistere (portuali, industriali, di urbanizzazione, ecc.), nel quale non si può parlare di criticità vegetazionali e faunistiche in senso stretto, poiché non si sono riscontrati elementi di pregio particolare. Pertanto, il Proponente considera le interferenze negative che la realizzazione dell'opera può esercitare sull'ambiente marino mentre la componente "vegetazione" non viene trattata in quanto ritenuta non rilevante in considerazione della localizzazione degli interventi.

Riguardo ad una eventuale sottrazione e modificazione di Habitat si afferma che nel caso di strutture fisse, al depauperamento iniziale dovuto all'installazione del pontile con l'infissione dei pali, segue un rapido ripristino della comunità originaria, in media entro il terzo anno dall'installazione. Nel caso specifico del progetto le attività di perforazione sono di tipo temporaneo per cui l'influenza è ritenuta trascurabile.

In fase di produzione, in linea con quanto in essere da circa 20 anni, la parte della struttura del pontile immersa in mare può comportare un effetto di richiamo nei confronti di organismi bentonici tipici di substrati duri e, in particolare, di bivalvi filtratori, che, a loro volta, svolgono una funzione aggregante per numerose specie marine assenti o scarsamente presenti in condizioni normali. Occorre inoltre considerare come l'insediamento del bio-fouling (alghe, poriferi, molluschi, briozoi, ecc.) sulle strutture immerse costituisce un'importante fonte di nutrimento, con conseguente effetto di richiamo di numerose specie pelagiche e demersali. In generale, quindi, la presenza di strutture fisse in una zona di mare può infatti essere assimilabile ad una barriera artificiale che va a costituire un nuovo habitat, con zone idonee al rifugio di specie ittiche, favorendo la riproduzione, la deposizione delle uova e la crescita delle larve.

Il Proponente conclude che nell'area in studio non sono presenti aree e contesti sensibili e che non sussistono significativi impatti negativi dell'opera sulla componente vegetazione, flora e fauna se non limitati nella fase di esecuzione delle opere.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 4 su "VIncA: a) Predisposizione della Valutazione di Incidenza Ambientale con particolare riferimento alle vicine Saline di Augusta - Foce del Mulinello (SIC - ZPS 090014), nella sua aggiornata e ampliata cartografia, per le attività connesse sia alla cantierizzazione sia al periodo di esercizio, anche in ragione dell'incremento del numero e della stazza delle navi che scaricheranno carburanti al nuovo pontile; b) Valutare le possibili interferenze delle attività proposte con il progetto di riqualificazione ecologica del SIC - ZPS 090014", il Proponente, a seguito della richiesta di questa Commissione tecnica, con nota 0000178 del 15-01-2021, di predisporre uno studio per la valutazione di Incidenza Ambientale con particolare riferimento alle vicine Saline di Augusta - Foce del Mulinello (SIC - ZPS 090014), nella sua aggiornata e ampliata cartografia, per le attività connesse sia alla cantierizzazione sia al periodo di esercizio, ha prodotto l'elaborato "Studio di Impatto Ambientale" - Integrazione al documento 009.a Studio di Impatto Ambientale. Tale Integrazione è compendiate nell'Allegato 4 del sopra citato elaborato.

Inoltre, nello stesso elaborato, il Proponente presenta gli obiettivi progettuali, i quali prevedono, «anche l'ottimizzazione delle modalità di approvvigionamento e di trasporto dei prodotti in ingresso al deposito, ottenibile mediante aumento del pescaggio massimo disponibile in corrispondenza della piazzola di testa, al fine di massimizzare il quantitativo del carico trasportato dai vettori già oggi autorizzati ed utilizzati». Secondo

il Proponente, inoltre, l'ottimizzazione del processo porterà a un miglioramento delle performance ambientali nella fase di esercizio dell'opera e alla riduzione del rischio ambientale rispetto alla situazione ante operam.

Inoltre, secondo il Proponente, lo sviluppo dell'opera proposta produrrà un consolidamento e una manutenzione straordinaria preventiva della parte strutturale, al fine di ridurre le probabilità di guasti od incidenti dovuti ad obsolescenza delle strutture; il rifacimento integrale degli impianti, con particolare riguardo al piping per il trasporto dei prodotti petroliferi, che è stato previsto realizzato mediante giunzioni saldate al fine di eliminare alla radice i rischi intrinseci di sversamenti dovuti alla presenza di giunzioni flangiate e ridurre la probabilità di guasti od incidenti dovuti ad obsolescenza degli impianti; massimizzazione dell'efficienza dei processi di manutenzione, verifica e controllo a strutture e impianti, con previsione di accessi agevoli e dedicati al fine di consentire l'esecuzione di tali operazioni in maniera più sicura, agevole e soprattutto efficace, con conseguente riduzione del rischio che, nel tempo, deperimenti o difetti dovuti ad obsolescenza possano non essere rilevati ed efficacemente risolti prontamente, con conseguente aumento della probabilità di guasti od incidenti dovuti ad obsolescenza;

Nella valutazione dell'incidenza del progetto presentato si dovrà inoltre tenere in debita considerazione che, sebbene il mantenimento dell'infrastruttura tal quale (opzione zero) non preveda una fase di cantierizzazione vera e propria, per il mantenimento in sicurezza dell'opera esistente sono e saranno sempre più necessari continui interventi di diversa entità. Sebbene questi, se presi singolarmente, possano avere impatti meno rilevanti del cantiere di manutenzione straordinaria per la realizzazione del progetto, complessivamente avranno invece un impatto sicuramente maggiormente a causa della non ottimizzazione degli "impatti fissi" che si ripetono ad ogni intervento manutentivo.

Il Proponente dichiara che, rispetto alla richiesta n. 4 di un studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale sul sito della rete Natura 2000, Saline di Augusta, codice IT090014) «anche in ragione dell'incremento del numero e della stazza delle navi che scaricheranno carburanti al nuovo pontile», il fine del progetto non è l'incremento del numero delle navi che opereranno al pontile o un aumento della loro stazza, in quanto la capacità del deposito cui il pontile è asservito e le sue modalità operative rimarranno infatti invariate».

Il Proponente, rispetto alla richiesta di «valutare le possibili interferenze delle attività proposte con il progetto di riqualificazione ecologica del SIC - ZPS 090014», conferma—anche sulla base delle risultanze dello studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale, Livello I “Screening”, riportata nell'allegato 4 dell'elaborato "Studio di Impatto Ambientale" - Integrazione al documento 009.a Studio di Impatto Ambientale—di poter escludere rischi di interferenza dell'opera rispetto al progetto di riqualificazione ecologica della ZSC - ZPS 090014, anche alla luce degli obiettivi di conservazione dello stesso sito. (Il Proponente, nello studio per la Valutazione di Incidenza prodotto fornisce una dettagliata descrizione dei contenuti del Piano di Gestione ZSC-ZPS ITA090014 “Saline di Augusta.) La perimetrazione della ZSC/ZPS presentata nel suddetto Studio risulta conforme con quello presente nello Standard Data Form del Sito della Rete Natura 2000 “Saline di Augusta” (<https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ITA090014&release=11>).

Analogamente, il Proponente, per i punti riferibili al tema della Valutazione di Incidenza Ambientale, ha contro-dedotto esaurientemente sia le osservazioni del Libero Consorzio Comunale di Siracusa (X settore - Territorio e Ambiente - Servizio Tutela Ambientale ed Ecologica), acquisite con prot. MATTM/44616 del 15/06/2020, (punto 8, punto 9 e punto 10) sia le osservazioni dell'Ing. Domenico Ciacchella, presidente e legale rappresentante dell'associazione Legambiente di Augusta, acquisite con prot. MATTM/51115 del 3/07/2020 (punto 11, punto 12, punto 13)

Campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, Radiazioni ottiche, Radiazioni ionizzanti

Il Proponente non esamina la tematica in alcuno dei suoi elaborati.

Interferenze

Le interferenze che il Proponente ha evidenziato sono di triplice natura:

1. la prima riguarda la viabilità di accesso al deposito e al pontile propria della sua ubicazione all'interno del contesto urbano in cui si inserisce e la presenza proprio a ridosso del deposito della ferrovia e del Passaggio a livello;
2. la seconda il conflitto che si viene a determinare tra le attività quotidiane del deposito derivanti dalla movimentazione dei mezzi uscenti dal cantiere con i mezzi che abitualmente percorrono, infatti per giungere al pontile tali mezzi dovrebbero attraversare per il suo totale sviluppo l'intero deposito;
3. la terza deriva dalla necessità da parte di Maxcom di effettuare l'intervento cercando sempre di mantenere in funzione delle linee e parte delle piazzuole per l'accosto delle bettoline.

Per eliminare le prime due interferenze descritte il Proponente ha ipotizzato di effettuare direttamente dal mare tutte le lavorazioni. Riguardo alla terza la stessa verrà risolta prevedendo un incantieramento dell'opera idoneo con le fasi di montaggio e smontaggio delle varie tubazioni esistenti nonché delle sovrastrutture in acciaio da smontare con il posizionamento delle nuove strutture in poltruso.

La Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS, con nota CTVA/178 del 15/01/2021 acquisita in pari data con prot. MATTM/3945, a seguito della propria attività di analisi e di valutazione, ha comunicato alla Divisione la necessità di ottenere taluni approfondimenti, chiarimenti, e integrazioni relativi ad Aspetti programmatici, Aspetti progettuali e ambientali, Piano di monitoraggio, VIncA, Predisposizione di un progetto di cantierizzazione, Valutazione dell'impatto sulla salute umana. Il Proponente ha depositato proprie integrazioni (prot. MATTM-2021-0061090 del 08/06/2021).

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2d su "Aspetti progettuali e ambientali - Approfondimento sulle esperienze di impiego di tubazioni in pultruso sotto radiazioni UV e indicazioni dettagliate su eventuali trattamenti protettivi su *piping* o carpenterie, in disparte l'isolamento termico", il Proponente specifica che il poltruso verrà impiegato per la realizzazione delle sovrastrutture, passerelle e piattaforme, mentre le tubazioni saranno in acciaio con giunti saldati.

Il Proponente nel documento n.009a Integrazione SIA non specifica le proprietà di "isolamento termico" di entrambi gli elementi ma descrive le proprietà ignifughe delle sovrastrutture, passerelle e non delle tubazioni in acciaio. Nel documento n. 002 del luglio 2019 "specifica generale isolamento termico progetto efficientamento pontile Maxcom in Augusta" il Proponente svolge una descrizione generale dei requisiti minimi dei materiali e delle modalità di applicazione degli isolamenti per le condotte che verranno utilizzate per il trasporto del materiale nel pontile a servizio dei depositi.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2e su "Aspetti progettuali e ambientali - Indicazioni dettagliate del trattamento sulle saldature e sulle connessioni tra nuove tubazioni in pultruso e quelle esistenti in acciaio", il Proponente precisa che il pultruso verrà utilizzato solo per la realizzazione della sovrastruttura, delle passerelle e delle piattaforme, mentre le tubazioni saranno realizzate esclusivamente in acciaio con giunti saldati, in sostituzione di quelle oggi esistenti (con giunti flangiati).

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2f su "Aspetti progettuali e ambientali - Descrizione degli interventi, se previsti, di riqualificazione e mitigazione paesaggistica, loro localizzazione, conformità agli strumenti di pianificazione e caratteristiche tecniche, con riferimento anche all'eventuale impiego di barriere visive, da illustrare anche mediante foto inserimenti e rendering", il Proponente dichiara che "*... considerata l'entità dell'opera, del contesto in cui la stessa si colloca ... che la stessa costituisce una minima estensione di un'opera già esistente, non sono stati previsti interventi di mitigazione paesaggistica ...*". Tale scelta è stata condivisa anche dal MIBACT che, a seguito della trasmissione effettuata in data 7/9/2020 con nota prot. OP 9819/ac da parte del Proponente dei rendering paesaggistici dallo stesso richiesti, ha emesso parere favorevole all'opera con nota prot. 34958-P del 30/11/2020, non richiedendo alcun intervento di mitigazione paesaggistica.

Il Mibact (nota prot. 34958-P del 30/11/2020) ha espresso parere favorevole subordinato a diverse prescrizioni: 1) integrazioni delle foto simulazioni e rendering con visuali comparate dello stato attuale e dello stato di progetto; 2) specifici rilievi in fase di caratterizzazione, anche in area marina, le cui risultanze compariranno in apposita relazione tecnico scientifica sottoscritta da archeologo abilitato alla redazione del documento di valutazione del rischio archeologico ai sensi D. Lgs. n. 163/2006 e del D. Lgs. n. 50/2016. In fase di cantiere nel caso in cui vengano individuate emergenze archeologiche, storico-artistiche, etno-antropologiche,

naturalistiche, sarà necessario dare comunicazione alla Soprintendenza del Mare per le verifiche di rito e le attività di tutela.

La Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Siracusa ha comunicato con nota di prot n. 11453 dell'11/11/2020, parere favorevole (art. 146 Codice dei Beni Culturali e Paesaggio) per la realizzazione delle opere, pur ricadendo l'area interessata dalle opere, ai sensi del Piano Paesaggistico, in zona con livello di tutela 1, paesaggio locale 6b, sottopaesaggio denominato Paesaggi costieri urbanizzati, aree agricole ed aree di interesse archeologico comprese. Con riferimento al contesto specifico dei rendering allegati al doc. 0000178 del 15-01-2021, è stato ritenuto necessario produrre fotosimulazioni che interessino altri punti di vista, al fine di un miglioramento della rappresentazione dell'intervento.

Discariche

In progetto si prevede del materiale da portare a discarica costituito in gran parte dal materiale ferroso della sovrastruttura in acciaio esistente, quali travi HE, IPE, a C e scatolari, nonché il grigliato costituente la passerella e le piazzuole di camminamento.

La Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS, con nota CTVA/178 del 15/01/2021 acquisita in pari data con prot. MATTM/3945, a seguito della propria attività di analisi e di valutazione, ha comunicato alla Divisione la necessità di ottenere taluni approfondimenti, chiarimenti, e integrazioni relativi ad Aspetti programmatici, Aspetti progettuali e ambientali, Piano di monitoraggio, VInCA, Predisposizione di un progetto di cantierizzazione, Valutazione dell'impatto sulla salute umana. Il Proponente ha depositato proprie integrazioni (prot. MATTM-2021-0061090 del 08/06/2021).

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2m su "Aspetti progettuali e ambientali - Descrizione dei sistemi di raccolta e smaltimento di rifiuti e residui, volumi prodotti, tempi di percorrenza alle discariche o aree di smaltimento, impatti con la viabilità locale e territoriale", il Proponente afferma che il materiale di risulta dalle lavorazioni previste è costituito sostanzialmente dal materiale derivante dall'escavo per l'infissione dei pali e dallo smontaggio della sovrastruttura esistente in acciaio e del *piping* dismesso in acciaio. Per quanto riguarda i sedimenti del fondale afferma "... *Il volume stimato derivante dalla creazione dei 22 nuovi pali (8 pali di diametro 1000 mm e profondità di 25 metri e 14 di diametro 800 mm e profondità di 25 metri) è pari a circa 250 m³ verrà conferito ad impianto autorizzato per inerti tra quelli individuati nel sopra citato documento "005.b Carta con ubicazione discariche - MCIDEGMS005B ..."*.

Per quanto riguarda lo smantellamento della sovrastruttura il Proponente descrive che verrà allontanato dal cantiere via mare fino al porto commerciale ove verrà avviato a destinazione finale (l'impianto verrà individuato contestualmente all'affidamento dell'incarico per l'esecuzione dei lavori) così come per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla cantierizzazione e ricostruzione del nuovo.

Al materiale derivante dalle operazioni di escavo è attribuibile il CODICE EER "17 05 05* (Materiale di dragaggio contenente sostanze pericolose)" o il codice EER "17 05 06 (Materiale di dragaggio, diverso da quello di cui alla voce 17 05 05)", a seconda delle risultanze delle analisi che verranno effettuate per la classificazione del rifiuto, prima del suo invio a destino (il Proponente ha allegato le analisi di caratterizzazione del rifiuto del punto di prelievo S3 nell'area di realizzazione dell'allungamento del pontile ed risultato come rifiuto non pericoloso con codice EER 17.05.06).

Le operazioni di scavo per i pali di rinforzo strutturale e quelli del prolungamento si svolgeranno per un periodo non superiore a 5 giorni lavorativi complessivi.

La scelta della destinazione tra le discariche individuate avverrà in fase di progettazione esecutiva, anche a seguito degli esiti della classificazione dei sedimenti estratti.

Il Proponente fa notare che per le movimentazioni di materiale avendo scelto di utilizzare i pontoni con base a terra nel porto commerciale per escludere il centro abitato di Augusta, le diverse possibilità non configurano peculiari differenze in termini di impatto con la viabilità territoriale.

Per quanto riguarda lo smontaggio della sovrastruttura di materiale ferroso viene stimata dal Proponente pari a circa 75 ton (circa 45 ton relative al *piping* dismesso e 30 ton derivante dagli impalcati).

Anche in questo caso il materiale di risulta verrà trasportato con i pontoni fino al Porto Commerciale da dove verrà inviato agli impianti di conferimento a mezzo gomma.

Riguardo le distanze, il Proponente afferma che sono equivalenti a quelle sopra riportate per il materiale da escavo.

Si stima che la movimentazione complessiva del materiale è localizzata nel Porto Commerciale di Augusta, una scelta effettuata per evitare il coinvolgimento del centro abitato di Augusta.

Il Proponente rimanda alla progettazione esecutiva dell'opera per la stima dei tempi di percorrenza alle discariche specificando che le quantità di rifiuti coinvolte non sono significative in termini di impatti possibili sulla viabilità territoriale.

Stima degli impatti sulle componenti ambientali e misure di mitigazione e compensazione

Circa le componenti ambientali considerate per valutare l'interferenza degli impatti potenzialmente indotti dal progetto (atmosfera; ambiente idrico (caratteristiche della colonna d'acqua); suolo e sottosuolo (caratteristiche dei sedimenti del fondo marino); vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi (caratteristiche delle associazioni animali e vegetali della colonna d'acqua e del fondo marino); utilizzo risorse naturali; fattori di tipo fisico quali clima acustico, vibrazioni ed illuminazione notturna), l'analisi delle varie fasi del progetto, ad avviso del Proponente, ha permesso di evidenziare gli impatti potenzialmente presenti, molti dei quali già in parte mitigati o annullati dagli accorgimenti progettuali ed operativi adottati nella progettazione ed esecuzione delle attività previste.

Inoltre, sempre ad avviso del Proponente, occorre tener presente che la maggior parte delle interferenze saranno limitate alla sola fase di esecuzione delle opere che comunque rappresenta una attività temporanea.

A tal riguardo il Proponente afferma che “... *Nel caso delle attività previste per la realizzazione dell'intervento ed alla luce dell'analisi fin qui svolta ed in considerazione della localizzazione in mare delle strutture, si ritiene che l'entità degli impatti potenziali e residui è tale da non richiedere misure di compensazione particolari...*”.

Vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi (caratteristiche delle associazioni animali e vegetali della colonna d'acqua e del fondo marino)

Il Proponente afferma che nell'area in studio non sono presenti aree e contesti sensibili e che non sussistono significativi impatti negativi dell'opera sulla componente vegetazione, flora e fauna se non limitati nella fase di esecuzione delle opere.

Utilizzo risorse naturali

Il Proponente afferma che per l'esecuzione delle opere l'utilizzo di risorse naturali sarà legato essenzialmente al consumo di combustibile necessario per la movimentazione dei mezzi di trasporto, nonché per il funzionamento dei motori afferenti all'impianto di perforazione per il funzionamento dello stesso. Tale consumo sarà comunque temporaneo e limitato alla sola fase di realizzazione dell'intervento.

Per la successiva fase di esercizio, l'operatività del pontile sarà gestita con i mezzi, il personale e le facilities già a servizio della Maxcom, non comportando quindi incrementi dei consumi energetici rispetto a quelli attualmente già a carico.

Pertanto il Proponente conclude che poiché l'attività prevista durante la fase di costruzione, con l'utilizzo dei mezzi marittimi, sostituisce temporaneamente la fase attuale di esercizio del pontile con l'utilizzo delle Bettoline e delle navi per lo scarico degli oli e dei combustibili, che riprenderà normalmente dopo la messa in esercizio delle nuove opere, tale impatto si può ritenere nullo.

Conclusioni del Proponente

Il Proponente afferma che l'opera risulta conforme a tutta la programmazione di settore pertanto l'intervento risulta compatibile e fattibile dal punto di vista Programmatico.

Dal punto di vista progettuale l'opera progettata, dopo la fase di rilievo batimetrico, consente di poter sfruttare i fondali più profondi adiacenti senza procedere ad alcuna attività di dragaggio e di conseguenza senza dover provvedere anche alla preventiva attività di caratterizzazione, messa a dimora del materiale asportato e ulteriori interventi periodici di dragaggio, venendo meno l'impatto che lo stesso avrebbe determinato nell'ecosistema marino. Inoltre l'utilizzo del Pultruso permetterà una riqualificazione del pontile e del contesto nel quale si inserisce.

Dal punto di vista ambientale lo studio ha evidenziando che il progetto in esame non interferisce in alcun modo con aree di interesse storico, archeologico ed artistico, paesaggistico ed ambientali segnalate nel territorio. Lo studio degli impatti ha evidenziato inoltre che l'intervento avrà bassa o trascurabile incidenza nella fase di esecuzione.

Il Proponente conclude *“Si ritiene pertanto l'opera fattibile e compatibile riqualificante del contesto ambientale in cui si inserisce”*.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2d su "Aspetti programmatici - Informazioni, con riferimento al più articolato piano di investimenti dal 2017 citato nelle controdeduzioni sugli interventi migliorativi a favore dell'ambiente e della sicurezza dei lavoratori e della popolazione", il Proponente dichiara che il dettaglio degli interventi migliorativi è contenuto nell'allegato 1 al documento di risposta alle integrazioni n. 0000178 del 15/1/2021, denominato *“Descrizione dei lavori di miglioramento riguardanti il deposito Maxcom Petroli S.p.a. sito in Augusta”*. Tale documento è un dettagliato elenco di interventi con riferimento esclusivo al miglioramento degli standard di tutela della salute e sicurezza nonché di protezione dell'ambiente della società, tra cui si segnalano:

- sistema di monitoraggio in continuo della tenuta del fondo dei propri serbatoi ed installazione di sistema di telemisura del livello di prodotto all'interno dei serbatoi;
- ristrutturazione integrale interna ed esterna della palazzina uffici, con rifacimento dei luoghi di lavoro, con riqualificazione energetica dell'edificio;
- lavori edili straordinari di manutenzione e miglioramento manufatti esistenti;
- sostituzione di tutte le manichette flessibili di trasferimento prodotti petroliferi al Pontile;
- installazione di sistemi tipo “attacchi rapidi” presso le postazioni di carico delle “bettoline”, al fine di minimizzare la possibilità di spillamenti e garantire una disconnessione rapida ed efficiente in caso di emergenza e/o necessità di allontanamento del mezzo;
- rinnovo integrale tetti fissi serbatoi n. 18 e 19, con rinnovo dei relativi impianti fissi di lotta antincendio;
- miglioramento volontario impianto antincendio, con duplicazione dei punti di manovra sia presso le baie di carico via terra che presso le piazzole di carico (intermedia e di testa) del pontile;
- sostituzione delle torri faro esistenti con analoghe di nuova generazione, dotate di corpi illuminanti a LED a risparmio energetico;
- miglioramento dell'efficienza dell'impianto trattamento acque, con sostituzione del lettore in linea del contenuto di idrocarburi ed installazione di sacchi drenanti per migliorare le modalità di accumulo fanghi precipitati nel processo di trattamento acque;
- sostituzione gru movimentazione carichi in testata al pontile con gru di nuova costruzione, dotata dei più moderni apparati di sicurezza e protezione a tutela della salute e sicurezza degli operatori e dell'ambiente.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 1g su "Aspetti programmatici - Informazioni sugli effetti cumulativi dell'opera rispetto al quadro di infrastrutture e opere esistenti con evidenza di come l'opera possa, eventualmente, determinare aspetti di miglioramento, invarianza o peggioramento del quadro ambientale complessivo dell'area", il Proponente ha chiarito che l'ambito del porto di Augusta all'interno del quale l'opera si inserisce, è descritto al paragrafo 1.e. Per il Proponente il riferimento per le informazioni richieste è il paragrafo 5 del documento 009.a Studio di Impatto ambientale nel quale si dice che *“... l'entità delle modifiche rispetto alla situazione esistente – consistente nell'allungamento di 25 m dell'attuale pontile esistente posto all'interno delle aree demaniali già in concessione, risulta del tutto ininfluenza rispetto al quadro delle infrastrutture e opere esistenti ...”*. Nel citato documento si afferma inoltre che l'intervento ottiene un significativo miglioramento delle condizioni di rischio dal punto di vista ambientale (e di sicurezza per i

lavoratori), pur non modificando in modo sostanziale il quadro ambientale dell'area, in ragione del fatto che l'operatività del deposito costiero a cui il pontile è asservito rimarrà invariata, ma che anzi gioverà degli effetti dovuti all'ottimizzazione del processo di approvvigionamento.

Dall'esame dei documenti presentati dal Proponente non si evincono informazioni specifiche sugli effetti cumulativi che l'opera determinerà rispetto al quadro esistente di opere e infrastrutture che il Proponente ritiene del tutto ininfluenti rispetto al quadro delle infrastrutture e opere esistenti.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2b su "Aspetti progettuali e ambientali - Analisi dei benefici dell'opera sugli aspetti sociali ed economici del territorio, anche con riferimento sia al miglioramento delle asserite performance ambientali e di sicurezza dell'opera rispetto alle strutture esistenti, sia nei confronti dell'alternativa 0, cioè il mantenimento delle esistenti strutture", il Proponente nel documento doc. 009.a.1 Integrazioni il Proponente riporta che "... *L'opera da realizzare riguarda la manutenzione straordinaria con efficientamento di un'opera già esistente ed operativa e non prevede modifiche dell'attività a cui è asservita, né in termini operativi né tantomeno in termini di capacità di stoccaggio. Le finalità dell'investimento sono identificabili nel mantenimento della competitività sul mercato grazie all'ottimizzazione del processo di approvvigionamento e nel miglioramento delle performance ambientali e di sicurezza dei lavoratori in quanto queste, oltre a contribuire anch'esse ad aumentare le garanzie di business continuity, sono parte integrante ed importante della politica aziendale. La sua realizzazione comporta l'estensione della vita residua del manufatto, con conseguente diminuzione delle probabilità di rotture prevedendo la sostituzione delle attuali parti strutturali in calcestruzzo relative alla piazzola intermedia che hanno evidenziato segnali iniziali di ammaloramento e la manutenzione dei pali ove sono stati rilevati ammaloramenti del copriferro. La realizzazione della nuova sovrastruttura permetterà inoltre di effettuare agevolmente le operazioni di manutenzione e verifica dell'intera struttura, con particolare riguardo alle tubolature, evitando le posizioni lavorative costrette dovute alla disposizione attuale delle tubazioni al di sotto della sovrastruttura metallica, con conseguente miglioramento dell'efficacia e della bontà delle operazioni effettuate. La sostituzione del tradizionale acciaio al carbonio utilizzato per realizzare la sovrastruttura con il poltruso permetterà di conferire alla nuova sovrastruttura una intrinseca resistenza agli attacchi salini senza necessità di procedere periodicamente ad operazioni di ricopertura protettiva con vernici eliminando all'origine ogni eventuale rischio per l'ambiente connesso con tali operazione e con l'utilizzo di tali materiali, garantendo inoltre la durata nel tempo della resistenza strutturale dell'opera anche – per assurdo - in assenza di manutenzioni ... E' inoltre prevista la sostituzione integrale del piping ad oggi presente, mantenendone inalterata la configurazione sia in termini funzionali che geometrici (diametri e quindi portate). Il piping di nuova installazione verrà realizzato mediante giunzioni saldate, in sostituzione delle attuali connessioni flangiate, in modo da eliminare alla radice i rischi intrinseci di sversamenti dovuti alla presenza dei giunti flangiati. La nuova posizione della piazzola di testa permetterà di effettuare il trasferimento di prodotto da/per navi di maggiore pescaggio razionalizzando le operazioni di carico e scarico a deposito attraverso la possibilità di accogliere i vettori di maggior tonnellaggio già oggi autorizzati ed utilizzati, concentrando quindi in un numero inferiore di vettori le movimentazioni di approvvigionamento di prodotto che ad oggi richiedono un numero maggiore di vettori, più piccoli o utilizzati solamente a carico parziale, per approvvigionare il medesimo quantitativo a causa degli attuali limiti di pescaggio più volte richiamati... Relativamente all'opzione 0 (di seguito anche soluzione 0), ovvero di mantenere le attuali strutture, è stata accantonata fin dal progetto di prefattibilità per le seguenti motivazioni:*

- 1 *Dal punto di vista strutturale il pontile ha già un'anzianità di circa 60 anni. Dai sopralluoghi effettuati si sono evidenziati segni di ammaloramento del calcestruzzo dei pali ... Si è pertanto ritenuto di far coincidere le attività di manutenzione straordinaria con le attività di realizzazione ex novo di un sistema di palificazione a supporto della piazzola intermedia. ... I miglioramenti conseguenti alle presenti attività, finalizzate a prevenire il rischio dovuto ad obsolescenza delle strutture, non sono ovviamente raggiungibili con l'OPZIONE ZERO;*
- 2 *Dal punto di vista funzionale l'intervento di manutenzione straordinaria è finalizzato anche all'efficientamento ed all'ottimizzazione della fase di approvvigionamento e trasporto che avvengono presso la piazzola di testa. ... L'ottimizzazione prefissata è ottenibile solo mediante l'aumento del pescaggio massimo disponibile in corrispondenza della piazzola di testa, che consentirebbe di massimizzare il quantitativo del carico trasportato dai vettori già oggi autorizzati ed utilizzati (solo a carico parziale), con conseguente riduzione dell'incidenza del trasporto - in termini ambientali e di*

emissioni ad effetto serra - sia per tonnellata trasportata sia a livello complessivo, a parità di volumi movimentati, con conseguente riduzione del numero complessivo delle operazioni. L'ottimizzazione del processo porterà inoltre un'ulteriore conseguenza migliorativa nella fase di esercizio dell'opera, infatti, grazie alla riduzione delle frequenze con cui verranno eseguite le operazioni a maggior rischio di causare impatti ambientali (e.g. operazioni di connessione e disconnessione delle manichette flessibili), si avrà la conseguente riduzione del rischio ambientale rispetto alla situazione ante operam. ...L'OPZIONE ZERO comporterebbe invece il mantenimento dell'attuale maggior traffico navale e del conseguente mantenimento dell'attuale livello di rischio ambientale di tali operazioni ...

- 3 *Dal punto di vista impiantistico è stato previsto il rifacimento integrale degli impianti, con particolare riguardo al piping per il trasporto dei prodotti petroliferi, che è stato previsto realizzato mediante giunzioni saldate al fine di eliminare alla radice i rischi intrinseci di sversamenti dovuti alla presenza di giunzioni flangiate e ridurre la probabilità di guasti od incidenti dovuti ad obsolescenza degli impianti. L'OPZIONE ZERO comporta il mantenimento dello status quo anche in termini impiantistici, non permettendo né l'eliminazione dei rischi ambientali associati alla presenza di giunti flangiate, né la riduzione delle probabilità di guasti od incidenti dovuti ad obsolescenza degli impianti;*
- 4 *Dal punto di vista dell'esercizio dell'opera, questa è stata progettata al fine di ottenere una riduzione delle necessità manutentive della nuova struttura mediante l'utilizzo - ove possibile - di materiali non soggetti a corrosione saline, nonché per massimizzazione dell'efficienza dei residui processi di manutenzione, verifica e controllo a strutture e impianti, con previsione di accessi agevoli e dedicati al fine di consentire l'esecuzione di tali operazioni in maniera più sicura, agevole e soprattutto efficace, con conseguente riduzione del rischio che, nel tempo, deperimenti o difetti dovuti ad obsolescenza possano non essere rilevati ed efficacemente risolti prontamente, prevenendo di conseguenza che possa verificarsi un aumento della probabilità di guasti od incidenti dovuti ad obsolescenza. L'OPZIONE ZERO comporta il mantenimento dello status quo anche in termini di esercizio dell'opera...".*

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2g su "Aspetti progettuali e ambientali - Descrizione degli interventi previsti di riqualificazione e mitigazione per i possibili effetti sul moto ondoso, sui sedimenti e sull'erosione costiera con particolare riguardo sia al nuovo traffico navale collegato al nuovo pontile, sia ai mezzi impiegati durante la fase di cantiere", il Proponente descrive gli effetti sul moto ondoso e sull'erosione costiera nell'ambito del doc. "009.a.1_Integrazioni_def", in particolare al punto "g", mentre aspetti marginali del quadro si ricavano anche da altri punti del documento. In sintesi, si definiscono insignificanti gli effetti della realizzazione del progetto su tali ambiti e non si prevedono pertanto interventi di riqualificazione o di mitigazione. Gli elementi a comporre questo quadro sono:

- L'ampliamento dell'opera sarà realizzato entro un bacino portuale, che per definizione è conformato per limitare il moto ondoso che possa interferire con le azioni di ormeggio, carico e scarico dei natanti;
- L'ondosità prodotta non cambierà in fase di esercizio ed è limitata per regolamento nella fase dei lavori;
- La struttura dell'allungamento è realizzata come una palificata di limitate dimensioni (25m) che si trova ad almeno 160m dalla costa, su una profondità maggiore dell'attuale.

Dall'analisi dei dati del Progetto Linea di Costa ISPRA per gli anni 2000-2006-2020, non risulta una qualche dinamica erosiva o di accrescimento in atto nell'area della radice del pontile industriale della Maxcon, né oggi (2006-20), né in passato (2000-06).

L'analisi delle variazioni temporali della linea di costa nel paraggio, unita con le considerazioni fatte dal Proponente, fa apparire corretto il giudizio di sostanziale ininfluenza dell'allungamento del pontile rispetto alle problematiche di moto ondoso, del deposito dei sedimenti e dell'erosione costiera.

Per quanto riguarda il nuovo traffico navale collegato al nuovo pontile il Proponente non prevede un aumento del traffico navale rimanendo invariata la capacità di stoccaggio del deposito che riceve il materiale scaricato dal pontile in progetto, anzi "*... il maggior pescaggio della postazione di testa della nuova opera permetterà, a parità di volumi movimentati, di diminuire il numero di vettori necessari al suo approvvigionamento. Sarà infatti possibile ricevere i vettori già oggi utilizzati ma con maggiore quantità di prodotto trasportato ...*". Secondo il Proponente "*... lo sfruttamento della capacità di carico, che oggi viene utilizzata solo a carico parziale, ottimizzando quindi rispetto alla situazione odierna il traffico navale generato dal deposito ...*" migliora l'efficienza del processo di approvvigionamento, anche in termini ambientali.

Riguardo alla fase di realizzazione dell'opera il Proponente specifica che l'area delle lavorazioni si trova all'interno della rada del porto di Augusta. I mezzi impiegati saranno comuni mezzi nautici, le cui attività svolte dagli stessi sono perfettamente assimilabili a quelle svolte giornalmente dalle numerose navi e dai relativi mezzi nautici che affollano il porto di Augusta. Inoltre, specifica che all'interno del porto vige il limite massimo di velocità pari a 3 nodi, velocità alla quale la generazione del moto ondoso da parte dei mezzi è irrisoria. La nuova struttura a mare verrà realizzata su pali del diametro di 0,8 metri, sui quali verrà realizzata la struttura del pontile, completamente emersa ed al di sopra del livello del mare.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2j su "Aspetti progettuali e ambientali - Descrizione dettagliata delle azioni e dei sistemi (vasche di raccolta-ghiotte) che saranno adottati per evitare lo sversamento in mare di rifiuti/residui/carburanti e valutazione degli effetti sull'ambiente marino, sull'atmosfera e sulla vicina ZSC", il Proponente afferma che i sistemi di vasche di raccolta (ghiotte), previsti per l'uso in sicurezza del pontile, saranno almeno equivalenti a quanto oggi esistente, ma i particolari costruttivi potranno essere dettagliati solo a seguito del progetto esecutivo. Il principio di definizione del posizionamento delle ghiozze risponderà alla necessità di presidiare ogni punto di possibile fuoriuscita di prodotto (es. in corrispondenza dei manifold e di raccordi di connessione delle valvole, delle aree di carico e movimentazione prodotti). I percolamenti e le acque meteoriche dalle stesse raccolte verranno inviate mediante sistema di pompaggio ad avvio automatico - dotato di opportuna duplicazione al fine di scongiurare ogni evento avverso anche in caso di guasto di uno dei componenti - ai serbatoi TK 6 e TK 8 del deposito costiero per poi essere avviate, dopo un'iniziale separazione per decantazione, all'impianto di trattamento delle acque reflue già esistente presso il deposito costiero, in possesso di regolare autorizzazione per lo scarico in pubblica fognatura delle acque reflue depurate (autorizzato con Determinazione Dirigenziale n. 154/Sett X del 18/12/2015 rilasciata dal Libero Consorzio Comunale di Siracusa - X settore - Territorio e Ambiente). Inoltre, il Proponente specifica che nell'area sottostante il pontile sono presenti delle panne di contenimento, al fine di confinare al suo interno ogni potenziale percolamento non raccolto dalle ghiozze. Tale presidio verrà mantenuto per tutta la durata di esecuzione dei lavori e anche nella fase post operam del presente progetto.

Le operazioni di smontaggio delle tubazioni prevederanno un sistema di vasche di raccolta localizzate sotto al punto di lavorazione durante lo smontaggio, il cui dettaglio sarà necessariamente definito nella progettazione esecutiva che avrà nel piano di incantieramento dell'opera un capitolo relativo alle modalità di smontaggio in sicurezza delle tubazioni esistenti per evitare qualsiasi tipo di sversamento a mare.

Si specifica inoltre che l'intero specchio acqueo sottostante il pontile è, già oggi, interamente contornato da apposite panne di contenimento, al fine di confinare al suo interno ogni potenziale percolamento non raccolto dalle ghiozze, facilitandone così le conseguenti azioni di recupero. Tale presidio verrà mantenuto anche nella fase post operam del progetto, nonché per tutta la durata di esecuzione dei lavori.

Il Proponente è inoltre titolare di apposito contratto di servizi con la Patania S.r.l. - ditta concessionaria del servizio antinquinamento presso il porto di Augusta - che prevede il controllo regolare delle acque prospicienti il pontile da parte di mezzo nautico idoneamente armato all'uopo, e che garantisce h24, per 365 gg all'anno, un tempo di intervento di massimo 30 minuti dalla chiamata in caso di sversamenti. Detto contratto verrà mantenuto per tutta la durata dei lavori ed anche in seguito, una volta terminati i lavori di efficientamento del pontile.

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 2n su "Aspetti progettuali e ambientali - Interventi e procedure per la dismissione dell'impianto, mitigazione e compensazione degli eventuali impatti", il Proponente afferma che l'utilizzo del poltruso nelle sovrastrutture del pontile contiene la possibilità di lavorazione e riuso a fine ciclo di vita e rimanda al documento "009.a Studio di Impatto ambientale - MC1DEPMS009A".

La dismissione di tubazioni impianti elettrici e sovrastruttura potrà avvenire attraverso operazioni di smontaggio meccanico e recupero dei materiali metallici. Il Proponente afferma che i volumi e le tipologie di materiali coinvolti in fase di dismissione dell'opera non comportano significativi impatti pertanto non è prevista alcuna azione di mitigazione e/o compensazione.

- Piano di monitoraggio ambientale

Con riferimento alla Richiesta di integrazione n. 3 su "Piano di monitoraggio - a) Predisposizione di un Piano di Monitoraggio Ambientale, con le relative metodiche, frequenze delle campagne, incluso il monitoraggio suolo, aria, rumore e dell'ambiente marino (acqua e sedimenti) e delle biocenosi associate, con esplicitazione di dettaglio delle modalità di elaborazione dei dati, inerente agli interventi proposti in valutazione e per le varie matrici ambientali, redatto secondo le Linee guida SNPA 28/2020 recanti le "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale" approvate dal Consiglio SNPA il 9/7/2019; b) Presentazione di un programma dettagliato dei monitoraggi previsti in fase ante operam, in corso d'opera (per tutta la durata dei lavori) e post operam (per almeno un triennio dopo l'entrata in esercizio della navigabilità)", il Proponente afferma che "... Si ritiene che l'elaborazione di un Piano di Monitoraggio risulti, non solo non necessaria in quanto si prevedono effetti non significativi sulle matrici ambientali durante la fase di cantiere e nulli ad opera realizzata rispetto alla situazione esistente, ma anche che una sua eventuale attuazione si dimostri non efficace a raggiungere l'obiettivo primario che lo stesso si dovrebbe proporre, ovvero quello di "fornire la reale "misura" dell'evoluzione dello stato dell'ambiente nelle diverse fasi di attuazione di un progetto ...".

Il Proponente, pur non condividendo la richiesta di integrazione, è tenuto a redigere un Piano di Monitoraggio Ambientale secondo la normativa vigente per le fasi Ante Operam, Fase di Cantiere e Post Operam in conformità con quanto indicato nelle Linee guida SNPA 28/2020 recanti le "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale" approvate dal Consiglio SNPA il 9/7/2019, il documento "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)" che contengono le indicazioni metodologiche ed operative, disponibile sul sito MiTe al seguente link <https://va.minambiente.it/it-IT/DatiEStrumenti/StudiEIndaginiDiSettore>).

In particolare per quel che riguarda il Monitoraggio dell'ambiente marino (acqua e sedimenti) e delle biocenosi associate nell'area di progetto, il Proponente (documento MC1DEPMS009A3 "Proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale") ritiene che l'elaborazione di un Piano di Monitoraggio risulti, non solo non necessaria in quanto si prevedono effetti non significativi sulle matrici ambientali durante la fase di cantiere e nulli ad opera realizzata rispetto alla situazione esistente, ma anche che una sua eventuale attuazione si dimostri non efficace a raggiungere l'obiettivo primario che lo stesso si dovrebbe proporre, ovvero quello di "fornire la reale "misura" dell'evoluzione dello stato dell'ambiente nelle diverse fasi di attuazione di un progetto e soprattutto di fornire i necessari "segnali" per attivare azioni correttive nel caso in cui le risposte ambientali non siano rispondenti alle previsioni effettuate nell'ambito della VIA" in quanto risulterebbe estremamente difficile correlare eventuali variazioni dei parametri misurati con le attività di cui al presente progetto, a causa di un contesto al contorno estremamente perturbato e soggetto ad elevata pressione antropica. Tuttavia, ne propone uno.

In considerazione dello stato ambientale dei fondali della Rada di Augusta da un punto di vista sia chimico-fisico (Ausili et al., 20081; 20202; Traina et al., 20213) sia biologico (Giacobbe et al., 19924; Nicotra, 20075), nonché della modalità di intervento previsto (infissione pali) e della relativa tempistica (tre giorni), alla luce delle motivazioni riportate dal Proponente, si ritiene non necessario effettuare il monitoraggio dell'ambiente marino (acqua e sedimenti) e delle biocenosi associate nell'area di progetto.

In relazione al Monitoraggio Atmosfera: Aria e Clima, il Proponente nel documento "INTEGRAZIONE al documento 009.a Studio di Impatto Ambientale" a pag. 111 afferma che "... Ciononostante, qualora le considerazioni riportate in Allegato 3 e sopra sintetizzate non fossero condivise, la Scrivente propone all'interno del medesimo documento riportato in Allegato 3, una proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale ...". Si evidenzia che nella proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale non è stata inclusa la matrice Aria.

¹ Ausili A., Gabellini M., Cammarata G., Fattorini D., Benedetti M., Pisanelli B., Gorbi S., Regoli F., 2008. Ecotoxicological and human health risk in a petrochemical district of southern Italy. *Marine Environmental Research*, 66, 215-217.

² Ausili A., Bergamin L., Romano E., 2020. Environmental status of Italian coastal marine areas affected by long history of contamination. *Frontiers in Environmental Science*, 8, 34

³ Traina A., Ausili A., Bonsignore M., Fattorini D., Gherardi S., Gorbi S., Quinci E.M., Romano E., Salvagio Manta D., Tranchida F., Regoli F., Sprovieri M., 2021. Organochlorines and Polycyclic Aromatic Hydrocarbons as fingerprint of exposure pathways from marine sediments to biota. *Marine Pollution Bulletin*, 170, 112676.

⁴ Giacobbe S., Leonardi M., Rinelli P., 1992. Variazioni stagionali dei popolamenti bentonici di substrato mobile nella Rada di Augusta (Siracusa). *Oebalia*, 12: 351-354.

⁵ Nicotra M., 2007. Ambiente marino della Rada di Augusta. *Inquinamento*, 93: 46-52.

In relazione al Monitoraggio Rumore, seppure il Proponente consideri “*estremamente difficile correlare eventuali variazioni dei parametri misurati con le attività di cui al presente progetto, a causa di un contesto al contorno estremamente perturbato e soggetto ad elevata pressione antropica*”, lo stesso Proponente ha formulato una proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale nel documento cod. MC1DEPMS009A3 ove, da pag. 27 a pag. 37, ha illustrato il PMA relativo alla componente rumore nelle tre fasi progettuali di ante-operam, corso d’opera e post-operam.

Il Proponente ha previsto la localizzazione (nella zona antistante il pontile da riqualificare) di un punto di misura per la valutazione:

- dell’impatto indotto dal traffico di cantiere;
- dell’impatto sull’abitato di Augusta”.

Per le campagne di monitoraggio è stata formulata la seguente tempistica:

1. ante operam: sono previste misurazioni quindicinali nei due mesi precedenti l’avvio del cantiere (campagna di 4 giornate di misura);
2. in corso d’opera: sono previste misurazioni nei sei mesi dei lavori con prelievi quindicinali (12 giornate di misura);
3. post operam: sono previste misurazioni quindicinali nelle 4 settimane successive la fine dei lavori e la messa in esercizio dell’opera (4 giornate di misura).

Relativamente alla misura di rumore da cantiere in ambiente abitativo, , il Proponente riporta che “... *I primi recettori sensibili sono costituiti dagli stabili per gli alloggi della Marina Militare posizionati in via Barbarino, posti a circa 200 metri dall’area di svolgimento delle attività. Il punto prescelto per i rilievi fonometrici in esterno è stato individuato in corrispondenza del limite di cantiere nella posizione più prossima a tale recettore. Nel caso in cui, durante i rilievi, vengano registrati valori critici, verranno effettuate delle misurazioni mirate alla verifica dei limiti all’immissione in ambiente abitativo secondo quanto descritto nel seguito del presente paragrafo*” (c.f.r. pag. 32 del doc. cod. MC1DEPMS009A3).

Il Proponente non ha fornito indicazioni sulla durata del monitoraggio post-operam, così come richiesto, nel periodo del triennio dopo l’entrata in esercizio della navigabilità.

- Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo

Il Proponente nello Studio di Impatto ambientale (elaborato di progetto 009.a, pag. 27) afferma: “... *Si rappresenta che ancorché l’area di progetto ricada entro la perimetrazione del SIN, le attività previste non comportano né una movimentazione dei sedimenti del fondale, né attività di scavo nella zona a terra, scongiurando di fatto ogni possibile diffusione e sospensione di materiale contaminante ...*”.

CONSIDERATO E VALUTATO che:

sulla base di tutto quanto esposto, di tutte le osservazioni e pareri pervenuti di cui si è tenuto conto nelle valutazioni che seguono, e anche in considerazione degli elementi istruttori forniti dall’ISPRA, a seguito della richiesta CTVA prot. n. 3161 del 17/06/2021, inviata a ISPRA il 06/09/2021, relativo alla richiesta di integrazione (CT VIA e VAS prot. n. 3945 del 15-01-2021), la quale ha fornito la propria valutazione tecnica specificatamente riferita alle sopra citate integrazioni che sono state incorporate nel testo del parere.

1. Per quanto riguarda gli elaborati tecnici presentati

In linea generale, la documentazione fornita, anche a seguito delle integrazioni volontarie, risulta di livello sufficientemente adeguato a comprendere le caratteristiche del progetto e la sua impostazione riporta gli elementi essenziali per rispondere alle richieste della Normativa di settore;

2. Per quanto riguarda la descrizione del progetto

La descrizione del progetto è complessivamente approfondita anche in considerazione della documentazione integrativa fornita dal Proponente in riscontro alla richiesta di integrazioni. Sono state descritte le caratteristiche fisiche e le tecniche degli interventi e la loro ubicazione anche in riferimento alle tutele e ai

vincoli presenti. Con riferimento alla fase di cantiere sono state descritte le lavorazioni previste, le aree di cantiere, i tempi di attuazione, i mezzi usati, ecc.;

3. Per quanto riguarda lo stato attuale dell'ambiente e gli impatti ambientali

Atmosfera e qualità dell'aria

Circa la componente atmosfera e qualità dell'aria, la documentazione analizzata risulta carente e non analitica. Lo stato della qualità dell'aria si riferisce ad annualità troppo lontane nel tempo (primi anni del 2000) e con riferimento legislativi superati; lo scenario di impatto in fase di cantiere e in fase di esercizio non viene descritto analiticamente, visto che è dichiarato trascurabile e confrontabile con lo stato precedente la realizzazione dell'opera.

Suolo e sottosuolo (sedimenti del fondo marimo)

Circa la componente suolo, dalla documentazione analizzata risulta che, circa lo stato attuale dei fondali e delle acque marine e al rischio potenziale verso specie vegetazionali e faunistiche in senso stretto, non si sono riscontrati elementi di pregio particolare, anche se dovranno essere considerate le interferenze negative che la realizzazione dell'opera può esercitare sull'ambiente marino, con particolare riferimento all'attività di perforazione del fondale per la realizzazione dei pali di fondazione.

Flora, vegetazione, fauna ed avifauna, ed ecosistemi

Il territorio interessato dall'intervento è un interessante esempio di ambiente palustre costiero interessato da acque salmastre. Attualmente esso è ampiamente influenzato da varie attività antropiche.) La fascia vegetazionale termo-mediterranea che caratterizza maggior parte del tavolato ibleo è ben rappresentata. La vegetazione climatogena è generalmente costituita da una macchia bassa formata da arbusti e alberi di taglia bassa, sempreverdi, riferibile a varie espressioni dell'*Oleo-Ceratonion* insediate negli ambienti più caldi e aridi, nei pendii prossimi al mare o nelle vicine zone interne.

Oltre che dai coltivi o da rimboschimenti a pino d'Aleppo (*Pinus halepensis*), queste formazioni sono in prevalenza sostituite da associazioni ad *Ampelodesmos mauritanicus*, insediate nelle aree disboscate o incendiate e in seguito abbandonate dall'agricoltura, che ha lasciato sporadicamente i segni dei terrazzi e delle sistemazioni collinari con muretti a secco, gli spietramenti, i resti di costruzioni rurali e di recinti per il bestiame.

Spesso a queste formazioni, lentamente evolventi verso forme di vegetazione più complessa, soprattutto nelle aree protette, sono associati siti di grande interesse floristico, in cui si registrano numerosi endemismi anche di interesse universale e specie rare ed espressive, concentrate sulle rupi e le scogliere, o espressioni biologiche insolite per la flora europea e fortemente caratterizzanti, come la Palma nana (*Chamaerops humilis*)

In posizione più arretrata rispetto alla costa e in condizioni di maggiore mesofilia inizia l'area del *Quercion ilicis*, bosco sempreverde di arbusti o alberelli sclerofilli e di caratteristiche specie lianose, insediato su substrati più profondi, espressione secondaria della foresta sempreverde di Leccio che doveva coprire in maniera pressoché continua i rilievi più modesti e le aree collinari prossime alla costa.

Le specie sclerofille, cioè specie a foglie coriacee, sono rappresentate dal leccio (*Quercus ilex*), la sughera (*Quercus suber*), l'oleastro (*Olea europea* var. *sylvestris*), il carrubo (*Ceratonia siliqua*), la fillirea (*Phillyrea latifolia*), il lentisco (*Pistacia lentiscus*), il mirto (*Mirtus communis*), la strappabraghe (*Smilax aspera*). A queste si possono aggiungere le sempreverdi laurifilliche come l'alloro (*Laurus nobilis*) ed il viburno (*Viburnum tinus*).

Anche a spese di questa formazione è avvenuta la massiccia sostituzione con le colture e con i consorzi a pino d'Aleppo e ad ampelodesma.

La vegetazione mediterranea risulta inoltre modificata dalla presenza di varie specie spontaneizzate, di cui *Agave americana* e *Opuntia ficus indica*, originarie dell'America centrale, sono gli elementi più caratteristici, ormai entrati a far parte del paesaggio vegetale locale, fino a diventarne connotazioni iconiche ricorrenti e riconosciute. L'originaria densa foresta mediterranea sempreverde costituita, in assenza di disturbo, da boschi di leccio e scarsamente rappresentata nel territorio ibleo, è adesso sostituita da formazioni secondarie di degradazione più aperte e xeriche fra cui possiamo ricordare la macchia di diversa altezza e la gariga composte da specie residuali delle precedenti formazioni.

La macchia è costituita da cenosi policormiche di querce, in stato di ceduo o in condizioni di resistenza, e dagli arbusti-alberetti sopraccitati molto dense.

La pressione antropica, la degradazione e le difficili condizioni stagionali determinano nella macchia una riduzione progressiva della densità e della statura delle specie sclerofile e una crescente presenza di specie differenti come cisti (*Cistus* spp.), ginestre (*Calicotome infesta*, *Ulex europaeus*) e arbusti aromatici (*Rosmarinum officinalis*, *Thymus capitatus*, *Lavandula* spp., *Helicrisum* spp.).

Nelle aree fortemente disturbate (incendiate e soggette a pratiche selvicolturali irrazionali), sfruttate o abbandonate dalle pratiche agricole, e nei pascoli degradati la precedente formazione è sostituita dalla gariga.

Ultimo stadio del processo di degradazione è rappresentato dalla prateria secondaria termo- xerofila ad *Ampelodesmos mauritanicus* e altre erbe annue a ciclo invernale. La presenza di asfodelo e ferula in queste formazioni è indicatore di pascolo intenso, come è stato evidenziato anche da osservazioni dirette. In aree protette questi sistemi riescono ad evolversi in più complessi.

Infatti, per successione secondaria, processo inverso alla degradazione, si ha la ricostituzione, con la diminuzione o l'assenza dei fattori di disturbo, della vegetazione dalla gariga alla macchia e alla foresta.

In ambiente antropizzato spesso i punti di partenza per le prime formazioni vegetali "naturali" sono costituiti, come accennato, da superfici ormai escluse dalle pratiche agricole in cui le specie pioniere iniziano a insediarsi ed a creare condizioni migliori per quelle che seguiranno.

Nelle stazioni rocciose fino a rupestri, dove il suolo primitivo è ridotto a tasche di terra tra i massi o nelle rocce fessurate, in posizioni nettamente xeriche, domina la macchia bassa caratterizzata da *Euphorbia dendroides*, e dalla presenza di oleastro, lentisco, mirto e arbusti xerofili spinosi. La formazione rappresenta uno stadio durevole di degradazione della originaria lecceta termofila il cui recupero potrebbe avvenire sicuramente in tempi lunghissimi. Questa vegetazione rupestre, generalmente risparmiata dall'azione antropica perché confinata in territori inaccessibili è caratterizzata da elevata naturalità.

In questi ambienti di elevata importanza naturalistica trovano ospitalità diverse specie animali, mammiferi, rettili, uccelli. Si ritiene importante segnalare una serie di pericoli che da tempo stanno minacciando la fauna quali: eccessivo prelievo venatorio, mancato controllo dei predatori, forme di agricoltura intensiva, uso massiccio di sostanze inquinanti, scomparsa delle fonti alimentari, modifica sostanziale o totale distruzione degli habitat a cui certe specie animali sono indissolubilmente legate. Fra le azioni antropiche negative, sono da segnalare quelle che agiscono sull'ecosistema agro- forestale e, in particolare, gli interventi che hanno per effetto la riduzione di biodiversità, sia in senso specifico che ecosistemico. Tali azioni, oltre a modificare gli aspetti vegetazionali e paesaggistici, influiscono sulla fauna invertebrata, compromettendo l'equilibrio della catena alimentare.

Lo Studio di Impatto Ambientale riporta una serie di specie caratteristiche del comprensorio e considerate a rischio. Si rimanda per l'analisi di tali aspetti a studi in materia e ai Formulari Standard Natura 2000.

Aspetti culturali

Per quanto riguarda gli aspetti culturali, il paesaggio agrario del territorio ibleo è costituito da un sistema a campi chiusi caratterizzato da un fitto reticolato di muretti a secco. All'interno di questi appezzamenti le colture più diffuse sono l'olivo, il mandorlo e l'agrumeto, componenti principali della fascia di vegetazione legnose ad ulivo è frequente trovare esemplari pluricentenari di questa specie che costituiscono dei veri e propri monumenti vegetali.

Dove le Cave assumono una morfologia più aperta si collocano gli agrumeti e le colture orticole. Infine, in prossimità dei centri abitati, per la presenza di infrastrutture, la proprietà maggiormente frammentata conduce ad una diversificazione delle colture. Ai fini di una corretta valutazione degli impatti dell'opera sull'ambiente naturale occorre considerare non solo le componenti biotiche, ma anche quelle abiotiche e soprattutto le relazioni intercorrenti fra di esse.

Nell'area interessata dal progetto si possono riconoscere gli ecosistemi: marino, costiero, dulciacquicolo agricolo, forestale, urbano, industriale

L'ecosistema marino è costituito dagli ambienti marini sommersi, ovvero dai fondali e dalle biocenosi (bentoniche, planctoniche, nectoniche e ittiche) che vivono in relazione ad essi e alla colonna d'acqua sovrastante. Occorre precisare che, trovandosi all'interno di un'area portuale, l'ambiente marino in questione risulta alquanto alterato per effetto delle strutture in esso allocate e delle attività antropiche che vi si svolgono; di conseguenza, il livello di naturalità che lo contraddistingue è notevolmente ridotto.

L'ecosistema marino è stato profondamente trasformato dalle attività antropiche di utilizzazione del suolo, a scopo produttivo, industriale, di urbanizzazione, ecc. Allo stato attuale sopravvive solamente in corrispondenza delle zone colonizzate dalla vegetazione alofila costiera.

Ancor più limitata è l'estensione superficiale dell'ecosistema dulciacquicolo, che viene a identificarsi con il canneto presente all'estremità nord-orientale dell'area portuale e con il Fiume Mulinello che solca la parte occidentale dell'area stessa.

Nell'ecosistema agricolo rientrano sia le colture arboree degli agrumeti e degli oliveti, che le superfici incolte. Queste ultime sono ambienti aperti, caratterizzati da una vegetazione erbacea semi-naturale, che si sviluppa sui terreni agricoli abbandonati o a riposo. Si tratta quindi di una situazione intermedia fra gli ecosistemi urbano e industriale, caratterizzati da un livello minimo di naturalità e gli ecosistemi marino, costiero e dulciacquicolo, che sono invece di origine naturale. Proprio per questo motivo l'ecosistema agricolo è in grado di svolgere un'efficace azione "filtro", intercettando e assorbendo gli impatti negativi provenienti dagli ecosistemi antropici (urbano e industriale).

L'ecosistema forestale presente nel contesto territoriale analizzato è rappresentato ad oggi dal rimboschimento ad eucalipti, che occupa la porzione nord dell'idroscalo, ossia di quell'area militare a ridosso del porto commerciale. L'origine antropica dell'impianto e l'utilizzazione esclusiva di una specie forestale alloctona (*Eucalyptus* sp.) conferiscono a questo ecosistema un basso grado di naturalità, che viene confermato anche da un sottobosco estremamente povero, popolato esclusivamente da sporadici individui di asparago pungente (*Asparagus acutifolius*).

L'ecosistema urbano include sia l'abitato di Augusta, che gli insediamenti discontinui dislocati nella parte interna e nella zona costiera settentrionale (Brucoli, Campolato, ecc..).

L'ecosistema industriale, infine, è interamente composto dalle aree portuali e dal polo petrolchimico che sorge lungo la costa

Aree Protette e Vinca

Dalla documentazione analizzata risulta che l'area individuata per la realizzazione delle opere in progetto non ricade all'interno di siti della rete Natura 2000 o altre categorie di aree protette; tuttavia, si

annovera la presenza del Sito “Saline di Augusta” identificato dal codice ITA090014, all’interno dell’Area di Influenza delle attività di progetto previste, a meno di 1 Km.

Il sito confina a nord con la S.S. N. 193, ad est con l’abitato di Augusta, a sud con il Mar Ionio (specchio marino del Porto commerciale di Augusta) e ad ovest con l’ambito terrestre dell’area portuale di Augusta, estendendosi per una superficie di 52,00 ha.

L’area in oggetto rappresenta un interessante esempio di ambiente palustre costiero interessato da acque salmastre, attualmente influenzato da varie attività antropiche, soprattutto urbanizzazione e inquinamento industriale. In passato questi pantani erano adibiti a saline, in quanto i substrati argillosi e la vicinanza del mare permettevano tale sfruttamento.

Sotto il profilo idrogeologico le Saline di Augusta sono alimentate da acque meteoriche e da acque marine, per infiltrazioni attraverso lo stretto cordone dunale e per apporto durante le mareggiate; si tratta di acque salmastre soggette in parte al disseccamento estivo.

L’area è interessata da un clima termomediterraneo inferiore con precipitazioni medie annue di circa 500 mm e temperature medie annue di 18,4° C.

La vegetazione che vi si impianta è rappresentata da formazioni alofile perenni dei *Sarcocornietea fruticosae*, e annuali dei *Thero-Suedetea*. Frequente è pure la vegetazione sommersa dei *Ruppiaetea* e quella ad elofite dei *Phragmito-Magnocaricetea*.

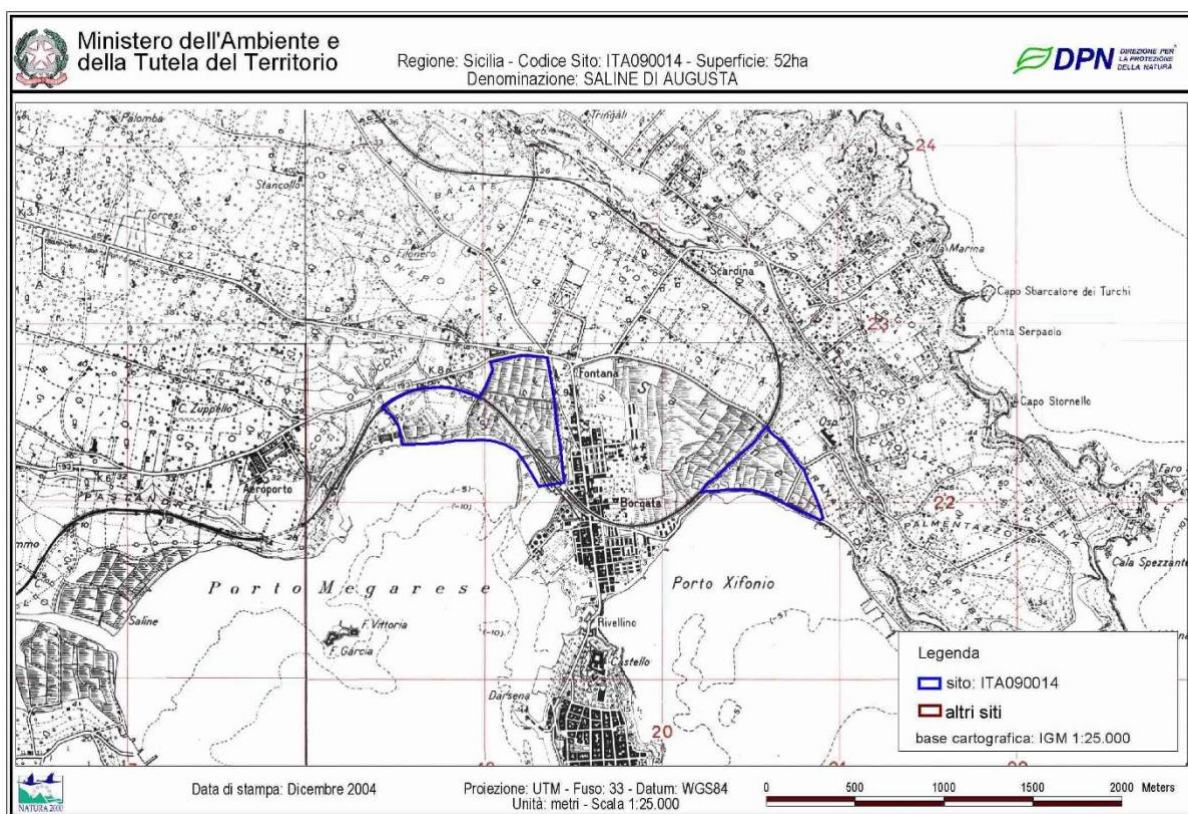


Figura 1: Individuazione del SIC “Saline di Augusta”

Il sito ricade in un’area fortemente antropizzata, essendo le saline parzialmente incluse a nord nel tessuto urbano della città di Augusta ed a sud nell’area industriale. Esso, tuttavia, comprende una zona palustre costiera interessata da una vegetazione alofila molto specializzata, con numerosi esempi di associazioni alo-igrofile sia

sommerse che anfibe, alcune delle quali di un certo interesse naturalistico o indispensabili per il sostentamento dell'avifauna.

Quest'ultima annovera ricche e diversificate comunità ornitiche sia stanziali che di passo che comprendono specie di notevole interesse scientifico e conservazionistico

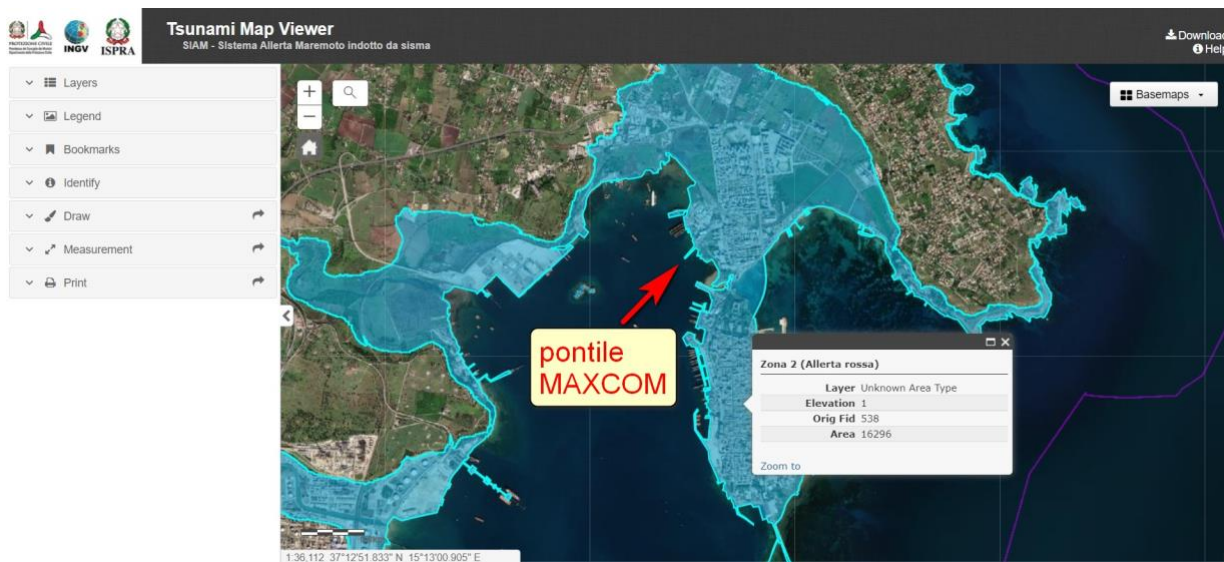
In questi anni l'area è stata oggetto di significative trasformazioni, nonostante il vincolo già imposto; non a caso, parte delle saline Migneco/Lavaggi sono state colmate a seguito dell'ampliamento della sede stradale di una via di ingresso all'abitato di Augusta. L'area risulta quindi altamente a rischio per quanto riguarda ulteriori trasformazioni ambientali che ne ridurrebbero ulteriormente l'estensione e la significatività, ed inoltre è soggetta ad un elevato inquinamento delle acque. Il litorale prospiciente le saline, al quale queste ultime sono collegate mediante canali, è soggetto ad un massiccio inquinamento da acque reflue urbane.

Le saline sono periodicamente interessate da fenomeni di eutrofizzazione delle acque che si manifestano con un'ampia fioritura algale. Questa alterazione dei parametri abiotici e biotici comporta un'alterazione delle comunità zoobentoniche, che rappresentano le principali risorse trofiche per molti gruppi di uccelli. Una riduzione quantitativa e qualitativa dell'invertebrato/fauna compromette la presenza di una più ricca e variegata comunità di uccelli. La rimozione degli scarichi liquidi urbani appare un fondamentale intervento per una riqualficazione dell'area.

Acque

Circa la componente acque, dalla documentazione analizzata risulta:

Diversamente da quanto asserito nel documento integrativo "Relazione di risposta alla nota commissione tecnica di verifica 0000178 del 15-01-2021" (009_a_1_Integrazioni_def) nel quale si afferma che stante l'ubicazione dell'opera nella rada interna della baia di Augusta è possibile escludere la possibilità concreta di un effetto significativo sull'opera in occasione di un maremoto, il sito entro cui si colloca il pontile ricade all'interno della zona 2 (allerta rossa) per inondazione da maremoto che interessa un vasto settore del litorale compresa la rada interna, come perimetrata dal Sistema nazionale di allerta del Dipartimento Protezione Civile, INGV e ISPRA (immagine sottostante, tratta dal portale dedicato; elaborazione Commissione). Pertanto, con la finalità di minimizzare il rischio di eventi incidentali, per effetto di fenomeni naturali, di sversamento di idrocarburi in mare durante le operazioni di movimentazione degli stessi, risulta opportuno prevedere l'adozione di un protocollo operativo, sia per la fase di cantiere, sia per quella di esercizio, nei casi di allerta rispetto a detto fenomeno, da concordare con il Servizio sismico regionale. Detto protocollo dovrà prevedere anche le modalità di intervento nel caso di fenomeni meteo-climatici estremi, quali quello che recentemente (MEDICANE, ottobre 2021) ha colpito le province di Catania, Ragusa e Siracusa, compreso il Comune di Augusta.



4. Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)

- Circa gli impatti sull'atmosfera e in particolare sulla qualità dell'aria, il PMA dovrà essere integrato con il monitoraggio della componente aria.
- si ritiene opportuna una revisione/integrazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale predisposto dal Proponente in relazione alla componente rumore e vibrazioni. oltre alle “**verifiche acustiche**”, atte a valutare il rispetto dei limiti normativi e/o di eventuali altri limiti acustici prescritti dalle autorizzazioni in deroga dei comuni, dovranno essere previste opportune “**verifiche non acustiche**”, finalizzate a monitorare il rispetto di eventuali specifiche modalità operative e gestionali adottate, l'utilizzo di macchine ed attrezzature certificate ai sensi della Direttiva 2000/14/CE (D.Lgs. 262/2002), l'eventuale messa in opera di barriere acustiche temporanee e il rispetto delle prescrizioni alle autorizzazioni in deroga emesse dai comuni interessati;
- per quanto riguarda la componente **Vibrazioni** si specifica che il PMA dovrà contenere anche il monitoraggio della **componente Vibrazioni**.

Per i criteri di misurazione.

1. Per quanto riguarda la biodiversità

Considerata la scarsa naturalità della zona d'intervento e l'assenza di ecosistemi da salvaguardare, l'intervento, secondo il Proponente, non prevede alcun impatto sulla componente analizzata.

2. Per quanto riguarda VINCA

Dalla documentazione analizzata risulta che l'area individuata per la realizzazione delle opere in progetto non ricade all'interno di siti della rete Natura 2000 o altre categorie di aree protette; tuttavia, si annovera la presenza del Sito “Saline di Augusta” identificato dal codice ITA090014, all'interno dell'Area di Influenza delle attività di progetto previste, a meno di 1 Km.

Il Proponente, dopo aver eseguito lo studio per Valutazione di Incidenza di I Livello (Screening), esclude che le azioni previste possano portare alterazioni significative negative, permanenti o temporanei, di habitat o disturbi significative negative, permanenti o temporanei, alle specie, «tantomeno di quelle di interesse conservazionistico», nell' area della ZSC ITA090014, anche alla luce degli obiettivi di conservazione.

3. Per quanto riguarda il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo

Le attività di progetto previste non comportano attività di scavo di terre o rocce con eventuale riutilizzo di detti materiali per cui, conseguentemente, non sussiste la necessità di presentare il Piano di utilizzo ex DPR n. 120/2017.

TENUTO CONTO delle valutazioni compiute con il presente parere in merito alle osservazioni ed i pareri prevenuti nel corso dell'istruttoria tecnica.

RIBADENDO che il Proponente dovrà:

- ottemperare alle condizioni ambientali sopra riportate del Ministero della Cultura, qualora già non ricomprese nelle prescrizioni di seguito esposte;
- tenere conto nel contesto autorizzativo della procedura di VIA, delle risultanze che seguiranno l'approvazione del PRP, non anticipando giudizi che potrebbero essere in contrasto con il nuovo strumento, che sarà sottoposto alle relative valutazioni ambientali e di incidenza

IN CONCLUSIONE

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, visti gli esiti dell'istruttoria che precede ed in particolare i contenuti valutativi,

ESPRIME

parere favorevole alla compatibilità, ambientale, comprensivo della Valutazione di Incidenza ai sensi della Direttiva 92/43/CEE art. 6, paragrafi 3 e 4, relativamente al progetto "*Riqualificazione e riefficientamento del pontile Maxcom ubicato presso il deposito carburanti di Augusta (SR)*", subordinato all'ottemperanza delle seguenti prescrizioni ambientali di indirizzo e mitigazione:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam,
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti tecnici
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dare indicazioni dettagliate del trattamento sulle saldature e sulle eventuali connessioni tra nuove tubazioni in pultruso e quelle esistenti in acciaio. 2. Produrre un progetto di cantierizzazione che contenga eventuali interventi di compensazione e ripristino/restauro ambientale da realizzarsi al termine delle attività di cantiere per le matrici ambientali maggiormente coinvolte. 3. Produrre un piano di dismissione dell'impianto contenente gli interventi e le procedure che si prevedono di adottare e le relative misure di mitigazione e compensazione degli eventuali impatti. 4. Riportare le operazioni necessarie alla predisposizione delle aree di intervento. 5. Fornire documentazione attestante: i) il sistema della gestione delle emergenze connesse con il pontile che saranno adottate nel corso d'opera durante le operazioni di cantierizzazione; e ii) le procedure di sicurezza ed emergenza del deposito, con esplicitata in procedura l'indicazione del coordinamento di ruoli ed attività degli operatori

Condizione ambientale n. 1	
	<p>coinvolti nelle operazioni di movimentazione di prodotti petroliferi in caso di emergenza sul pontile.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Dettagliare le precauzioni che saranno adottate per i sedimenti marini per evitare la dispersione di liquidi, durante la loro movimentazione, soprattutto durante il loro trasporto a terra. 7. Valutare preventivamente l'impatto dei mezzi di cantiere e di trasporto sulla pubblica viabilità mediante stima dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi ovvero riportando i percorsi impegnati, i tempi di percorrenza, il tipo di mezzi, e il volume di traffico (in generale approfondire le informazioni in merito al traffico previsto alla realizzazione del pontile). La documentazione di trasporto (FIR), dovrà essere redatta considerando i diversi mezzi coinvolti (imbarcazioni e camion) e dovrà essere conforme alla normativa di settore. 8. Produrre un approfondimento relativo ai tempi di percorrenza alle discariche o aree di smaltimento, specificando la quantità di rifiuti che verranno prodotti, e agli impatti indotti da tale attività sulla viabilità locale e territoriale. 9. Localizzare ed estendere su planimetria le aree di cantiere, comprese anche le aree destinate al deposito dei materiali, descrivere le aree di stazionamento, raccolta, trasporto a smaltimento dei materiali residuali delle lavorazioni. 10. Descrivere in maniera completa l'intera rete di raccolta delle acque di dilavamento con il dettaglio del sistema di raccolta e trattamento delle acque. 11. Produrre le planimetrie di dettaglio facilmente leggibili relative alla rete di raccolta delle acque meteoriche. 12. Descrivere gli eventuali manufatti provvisori. 13. Elencare i mezzi/attrezzature che saranno impiegati. 14. Descrivere le modalità di potenziamento-integrazione del presidio offerto dalle panne di contenimento, in vista del tratto di nuova realizzazione. 15. In merito alla componente atmosfera dovrà: <ol style="list-style-type: none"> a. fornire un quadro conoscitivo ante operam dettagliato delle pressioni ambientali nell'area di studio, una caratterizzazione del quadro emissivo nell'area di interesse al fine di definire lo scenario di base e i valori di fondo dei principali inquinanti (almeno NO₂, PM₁₀, PM_{2.5}, Benzene, IPA) necessari per quantificare gli impatti complessivi generati dalla realizzazione dell'intervento proposto. Il quadro conoscitivo ante operam della qualità dell'aria dovrà far riferimento a quanto regolamentato dal D.lgs. 155/2010, alle centraline della rete di monitoraggio regionale più rappresentative dell'area oggetto di studio e dovrà essere aggiornato almeno gli ultimi 3 anni. b. valutare gli impatti con delle stime quantitative delle emissioni in atmosfera associate alle navi petroliere sia in fase di movimento sia di ormeggio sia di carico/scarico dei carburanti. c. fornire la stima delle emissioni delle polveri associate alle attività di lavorazione, ai mezzi di cantiere e al loro transito sulle strade di accesso alle aree di cantiere stesso. Si segnala per una corretta stima delle emissioni da polvere le "Linee guida per intervenire sulle attività che producono polveri" redatte da ARPA Toscana, disponibili al link http://www.arpat.toscana.it/documentazione/catalogo-

Condizione ambientale n. 1	
	<p>pubblicazioni-arpac/linee-guida-per-intervenire-sulle-attivita-che-producono-polveri;</p> <p>d. identificare i ricettori discreti es. case abitate, scuole, ecc. più prossimi alle aree di cantiere;</p> <p>e. anche in riferimento ai ricettori presenti nell'area produrre una stima degli impatti in fase di cantiere e in fase di esercizio, utilizzando un modello di dispersione in atmosfera al fine di stimare le concentrazioni dei principali inquinanti e confrontarli con i limiti previsti dal Dlgs 155/2010; ai fini del confronto con i limiti normativi si chiede al Proponente di integrare nella simulazione modellistica la stima dei valori di fondo aggiornati delle concentrazioni degli inquinanti.</p> <p>16. Approfondire gli effetti cumulativi dell'opera rispetto al quadro di infrastrutture e opere esistenti con evidenza di come l'opera possa, eventualmente, determinare aspetti di miglioramento, invarianza o peggioramento del quadro ambientale complessivo dell'area.</p> <p>17. Descrivere dettagliatamente le azioni ed i sistemi (vasche di raccolta-ghiotte) che saranno adottati per evitare lo sversamento in mare di rifiuti/residui/carburanti e valutare gli effetti sull'ambiente marino, sull'atmosfera e sulla vicina ZSC. Data la presenza dell'habitat 1150* "Lagune costiere" considerato prioritario ai fini della conservazione e localizzato a breve distanza dal sito di intervento, inserire nel PMA il monitoraggio di eventuali modifiche nel moto ondoso generato dalle navi di aumentata dimensione che attraccheranno al pontile durante la fase di esercizio, al fine di poter prevedere possibili effetti negativi sull'habitat 1150*.</p> <p>18. Descrivere dettagliatamente i sistemi di vasche di raccolta e panne galleggianti previsti per l'uso in sicurezza del pontile, e sulle vasche localizzate sotto al punto di lavorazione durante lo smontaggio, nella progettazione esecutiva (che avrà nel piano di incantieramento dell'opera un capitolo relativo alle modalità di smontaggio in sicurezza delle tubazioni esistenti per evitare qualsiasi tipo di sversamento a mare).</p> <p>19. In merito al rumore, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere acquisita l'autorizzazione da parte del Comune competente per lo svolgimento delle attività di cantiere. Il Piano di Monitoraggio dovrà prevedere il controllo acustico delle aree di cantiere in fase realizzativa delle opere anche allo scopo di verificare il rispetto delle eventuali prescrizioni e dei limiti acustici, anche in deroga, che dovessero essere posti dal Comune competente all'atto del rilascio del nullaosta alle attività temporanee di cantiere, ai sensi dell'articolo 6 della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447. In caso di superamento dei limiti dovranno essere previste azioni di mitigazione.</p>
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam

Condizione ambientale n. 2	
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Svolgimento delle attività di cantiere
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <p>In merito all'ubicazione dell'intervento nel sito SIN di Priolo e a quanto previsto dalle procedure di bonifica di cui alla parte quarta del D. Lgs. 152/2006, acquisire apposito nulla osta da parte del Ministero della Transizione Ecologica ex art. 252 del D. Lgs. n. 152/2006.</p> <p>Dettagliare quali misure adottare per evitare la risospensione dei sedimenti, anche per effetto delle attività di infissione delle camicie dei pali di fondazione.</p> <p>Predisporre il piano Antinquinamento, da attivare in caso di spandimenti a mare di idrocarburi (insolubili, sporcanti e capaci di diffondersi, se non contenuti con le apposite attrezzature in dotazione, anche per vaste superfici) e comportante la mobilitazione delle risorse interne e l'intervento dell'Autorità Portuale per il coordinamento delle operazioni di disinquinamento.</p>
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio del cantiere, alla conclusione delle attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera, Post operam
Fase	
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale e attività di cantiere
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Redigere il Piano di Monitoraggio Ambientale secondo la normativa vigente per le fasi Ante Operam, Fase di Cantiere e Post Operam in conformità con quanto indicato nelle <i>“Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)”</i> che contengono le indicazioni metodologiche ed operative, disponibile sul sito MiTe al seguente link https://va.minambiente.it/it-IT/DatiEStrumenti/StudiEIndaginiDiSettore). In particolare il Piano di Monitoraggio Ambientale descriverà le relative metodiche, frequenze delle campagne, incluso il monitoraggio suolo, aria, rumore e dell'ambiente marino (acqua e sedimenti) e delle biocenosi associate, con esplicitazione di dettaglio delle modalità di elaborazione dei dati, inerente agli interventi proposti in valutazione e per le varie matrici ambientali, la presentazione di un programma dettagliato dei monitoraggi previsti in fase ante operam, in corso d'opera (per tutta la durata dei lavori) e post operam (per almeno un triennio dopo l'entrata in esercizio della navigabilità). 2. Considerare nel piano di monitoraggio anche la matrice Aria.

Condizione ambientale n. 3	
	<p>3. Per il monitoraggio atmosferico identificare i ricettori sensibili (es. case abitate, scuole, ospedali, ecc.) più prossimi alle aree di cantiere e conseguentemente provvedere alla scelta dei punti di campionamento relativamente a tutte le fasi di monitoraggio (AO, CO e PO). Nella fase ante operam considerare le stazioni di rilevamento fisse o mobili eventualmente già presenti nell'area di studio potenzialmente influenzata dal progetto, e in alternativa, anche per la fase corso d'opera e post-operam, prevedere quattro campagne stagionali di 2 settimane oppure due campagne di 4 settimane ciascuna, con frequenza, strettamente correlate con il cronoprogramma dei lavori, indicativamente stagionale ed ogni tre mesi circa.</p> <p>4. Per il Monitoraggio acustico il proponente dovrà aggiornare il PMA presentato in coerenza con le Linee Guida del Ministero dell'Ambiente sopra riportate.</p> <p>5. Il PMA acustico dovrà inserire nella fase post operam la valutazione dell'impatto acustico dovuto al traffico navale e alle attività di carico/scarico dei carburanti attraverso misure da effettuarsi presso i ricettori più vicini all'area interessata dal progetto.</p> <p>6. In corrispondenza del ricettore individuato (alloggi della Marina Militare in via Barbarino) integrare il PMA acustico effettuando le seguenti valutazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. caratterizzazione acustica ante-operam con misura, nei tempi di riferimento TR diurno e notturno, del livello di rumore attuale (rumore residuo); b. caratterizzazione acustica in fase di cantiere nei tempi di riferimento TR diurno e notturno e confronto con i limiti normativi assoluti e differenziali. Per una valutazione quanto più cautelativa del criterio differenziale di immissione si dovrà considerare un tempo di misura TM significativo del rumore ambientale in fase di cantiere tale da caratterizzare le suddette lavorazioni; c. misura del livello di rumore ambientale in fase di esercizio dell'opera in progetto (inclusi sia i movimenti e gli ormeggi delle navi petroliere sia le operazioni di carico/scarico dei carburanti), nei tempi TR di riferimento diurno e notturno, al fine di verificare l'ipotizzato miglioramento del clima acustico dell'area interessata dagli interventi in progetto e per il confronto con i limiti normativi. Ai fini di una valutazione più cautelativa, in previsione di una futura Classificazione Acustica Comunale, sarebbe opportuno effettuare una verifica del rispetto dei valori limite presso il punto di misura con i valori previsti dal D.P.C.M. 14/11/1997, ipotizzando una classificazione acustica del territorio interessato; d. per quanto riguarda le attività di carico/scarico carburanti in fase di esercizio è necessaria la verifica del valore limite differenziale di immissione nel punto di monitoraggio considerato, considerando un tempo di misura TM significativo del rumore ambientale pari al tempo di suddetta lavorazione. A tal fine, nella fase di esercizio, si rende necessaria anche una nuova campagna di misura del rumore residuo; e. tutte le misure dovranno essere eseguite secondo le tecniche del DM 16/03/1998. <p>7. Il Proponente dovrà dare evidenza alle Autorità di controllo del rispetto delle prescrizioni che verranno indicate dal Comune di Augusta relativamente alle opere di cantiere che lo stesso Proponente ha previsto di eseguire in deroga ai limiti normativi acustici (attività di</p>

Condizione ambientale n. 3	
	<p>infissione pali).</p> <p>8. Relativamente al monitoraggio post-operam, il Proponente dovrà garantire tale monitoraggio secondo le modalità indicate nella nota di richieste del MATTM prot. n.0000178 del 15/1/2021 ossia per almeno un triennio dopo l'entrata in esercizio della navigabilità.</p> <p>9. Avendo il Proponente dichiarato—contro-deducendo la richiesta n. 4 di integrazioni ambientali di questa Commissione, con nota [...], relativa allo Predisposizione di uno studio per la «Valutazione di Incidenza Ambientale con particolare riferimento alle vicine Saline di Augusta - Foce del Mulinello (SIC - ZPS 090014), nella sua aggiornata e ampliata cartografia, per le attività connesse sia alla cantierizzazione sia al periodo di esercizio, anche in ragione dell'incremento del numero e della stazza delle navi che scaricheranno carburanti al nuovo pontile»--che «il fine del progetto non è l'incremento del numero delle navi che opereranno al pontile o un aumento della loro stazza, in quanto la capacità del deposito cui il pontile è asservito e le sue modalità operative rimarranno infatti invariate», nel piano di monitoraggio dovrà essere monitorato il rispetto dell'invarianza del numero e della stazza delle navi che scaricheranno carburanti al pontile nel suo complesso.</p>
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio del cantiere, alla conclusione delle attività di cantiere e in fase di esercizio
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Biodiversità e VInCA
Oggetto della prescrizione	In riferimento alla rilevanza a fini conservazionistici degli habitat, compresi quelli costieri, interessati da una vegetazione alofila molto specializzata, con numerosi esempi di associazioni alo-igrofile sia sommerse che anfibe, alcune delle quali di un certo interesse naturalistico o indispensabili per il sostentamento dell'avifauna, la quale annovera ricche e diversificate comunità ornitiche, sia stanziali sia migratrici, che comprendono specie di notevole interesse scientifico e conservazionistico, al fine di minimizzare gli effetti di disturbi di varia natura, in particolare del rumore, si raccomanda di eseguire i lavori al di fuori dei periodi di più intensa attività dell'avifauna oggetto di maggiore interesse conservazionistico e di predisporre, all'interno del PMA previsto alla condizione ambientale n. 1, una campagna di monitoraggio durante le fasi di lavorazioni "più rumorose" volta a verificare che le emissioni siano mantenute al di sotto di una soglia tale da non creare disturbi all'avifauna.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Alla conclusione delle attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Siciliana, Ente Gestore siti Rete Natura 2000 di cui acquisire il parere sul PMA

Condizione ambientale n. 5	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni per rischi naturali
Oggetto della prescrizione	Al fine di minimizzare il rischio di eventi incidentali, fra cui lo sversamento di idrocarburi in mare, per effetto di fenomeni naturali, considerato che il sito entro cui si colloca il pontile rientra all'interno della zona 2 (allerta rossa) per inondazione da maremoto, come perimetrata dal Sistema nazionale di allerta del Dipartimento Protezione Civile, INGV e ISPRA, risulta opportuno prevedere l'adozione di un protocollo operativo, sia per la fase di cantiere, sia per quella di esercizio, nei casi di allerta rispetto a detto fenomeno, da concordare con il Servizio sismico regionale, e nel caso di fenomeni meteorologici estremi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio della fase di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Servizio sismico regionale

Per e su delega del Presidente della Commissione

**La coordinatrice della S.C VIA
Avv. Paola Brambilla**