



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U. prot CTVA - 2012 - 0004754 del 21/12/2012



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2012 - 0031498 del 27/12/2012

Al Sig. Ministro

per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

→ Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



Pratica N.

Prof. Mellonzo:

OGGETTO: trasmissione parere n. 1123 CTVA del 14 dicembre 2012. Procedura di VIA porto di Pozzallo, realizzazione terminale per carico e scarico idrocarburi gasolio e biodiesel a servizio di un deposito fiscale, proponente Bianco Petroli.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 14 dicembre 2012.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)



All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2012-0193.DOC

La presente copia fotostatica composta
di N° fogli è conforme al
suo originale
Roma, 9.12.2012

**AMBIENTE
TERRITORIO E DEL MARE**
Commissione Tecnica di Verifica
Ambientale - VIA e VAS
dipartimento della Commissione



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

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto
Ambientale - VIA E VAS**

Parere n. 1123 del 14 dicembre 2012

Progetto:	<u>Istruttoria VIA</u> PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN TERMINALE PER IL CARICO E SCARICO DI IDROCARBURI - GASOLIO E BIODIESEL, A SERVIZIO DI UN DEPOSITO FISCALE, SITO NELL'AREA PROSPICIENTE LA BANCHINA DEL PORTO DI POZZALLO (RG).
Proponente:	Blanco Petroli S.r.l.

[Handwritten notes and signatures on the right margin, including 'b', 'd', 'f', 'g', 'h', 'i', 'j', 'k', 'l', 'm', 'n', 'o', 'p', 'q', 'r', 's', 't', 'u', 'v', 'w', 'x', 'y', 'z']

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z']

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società Blanco Petroli S.r.l. in data 27/06/2012 concernente il "PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN TERMINALE PER IL CARICO E SCARICO DI IDROCARBURI -GASOLIO E BIODIESEL, A SERVIZIO DI UN DEPOSITO FISCALE, SITO NELL'AREA PROSPICIENTE LA BANCHINA DEL PORTO DI POZZALLO (RG) .

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 28/06/2012 sul quotidiano "La Repubblica" e in data 28/06/2012 sul quotidiano "La Repubblica ed. regionale";

VISTA la documentazione esaminata che si compone di:

1. Elaborati a corredo dell'istanza acquisiti al prot. DVA/2012/15518 del 27/06/2012:

- Studio di impatto ambientale (SIA);
- Sintesi non tecnica;
- Relazione di Incidenza Ambientale (VINCA);
- Elaborati di progetto;
- Documentazione amministrativa.

2. Nota di chiarimenti fornita in forma volontaria dal proponente – Prot: CTVA -002012-0004481 del 06/12/2012

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni da parte di terzi interessati espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.;

PRESO ATTO che ad oggi non è pervenuto il parere della Regione Sicilia;

VISTA la nota del Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea - Servizio IV, prot. DG/PBAAC/34.19.04/21414 del 30/07/2012 con la quale ha rappresentato alla società proponente "la necessità di integrare la documentazione tecnica già inviata con la presentazione a questa Direzione Generale della "Relazione paesaggistica" descritta dal DPCM 12/12/2005";

VISTA la nota del Consorzio ASI della provincia Regionale di Ragusa prot. n. 3158 del 23/07/2012 nella quale, venendo riportate le norme di attuazione del Piano Regolatore Consortile, si precisava che "l'intera area destinata a servizi portuali è stata inserita nel progetto di realizzazione della piattaforma logistica retroportuale del porto di Pozzallo al supporto dell'autoporto di Vittoria" - Accordo quadro di programma.

CONSIDERATO CHE i vincoli esistenti nel suindicato Piano Regolatore Consortile ad oggi risultano scaduti;

VISTA la nota della Soprintendenza dei BB.CC.AA. di Ragusa U.O.B. VII - Beni Paesistici, Naturali e Naturalistici Prot. n. 2795/700 del 21 settembre 2012 con la quale, ai sensi dell'art. 146 del D.Lvo n.42/2004, si rilascia autorizzazione e si approva il progetto accluso, precisando che:

- Ogni variante progettuale dovrà essere approvata dalla Soprintendenza per non incorrere nelle sanzioni previste a carico dei trasgressori ai sensi dell' art.181 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio D.Lgs. 42/2004;
- a fine lavori dovrà esser inviata Soprintendenza dei BB.CC.AA. di Ragusa una relazione descrittiva e fotografica dell' opera realizzata;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO CHE:

- la¹ Blanco Petroli S.r.l. si occupa di vendita al dettaglio e all'ingrosso di prodotti petroliferi e trasporto in conto terzi con autocarri oltre ad essere titolare della licenza di deposito fiscale di gasolio.
- Dal Marzo del 2002 la ditta, considerando le nuove esigenze di mercato e per migliorare l'operatività stessa dell'azienda, ha ampliato la propria struttura aumentando le proprie quote di mercato rifornendo grossisti del settore in ambito regionale.;
- In ottemperanza alle recenti disposizioni normative riguardanti l'immissione in consumo di energie rinnovabili, quali il biodiesel, alla società richiedente, in ragione dei propri volumi di prodotto movimentati, discende l'obbligo d'immissione nel mercato di circa 7.000 ton a partire dal 2010;
- rispetto all'esigenza di Blanco Petroli di soddisfare il fabbisogno interno di gasolio e biodiesel, il proponente ritiene che la strada percorribile sia la realizzazione di un terminale per l'adduzione e lo scarico di idrocarburi, gasolio e biodiesel, nell'area prospiciente il porto di Pozzallo; nell'area retroporto verranno a tal uopo ubicati n. 4 serbatoi circolari a tetto fisso collocati fuori terra, di cui tre della capacità netta complessiva di circa 5.300 m³ e diametro di 31,00 m, ed uno di capacità netta di 2.600 m³ e diametro 22,00 m. L'altezza dei serbatoi sarà di 7,00 m.;

CONSIDERATO CHE in relazione all'Alternativa "zero":

- l'alternativa "zero", secondo le motivazioni del proponente, corrisponde alla non esecuzione delle opere e lascerebbe il sito nell'attuale situazione, senza migliorare le condizioni né del sito stesso, né delle attività produttive e commerciali;
- allo stato attuale non esistono proposte progettuali analoghe e/o alternative localizzate in prossimità del sito.

CONSIDERATO CHE in merito all'intervento proposto

- la Blanco Petroli S.r.l. ritiene che la scelta tecnica migliore sia quella di realizzare un terminale per l'adduzione e lo scarico di idrocarburi, specialmente gasolio e biodiesel, nell'area prospiciente il porto di Pozzallo; nell'area retro porto verranno altresì ubicati n. 4 serbatoi circolari a tetto fisso collocati fuori terra, di cui tre della capacità netta complessiva di circa 5.300 m³ e diametro di 31,00 m, ed uno di capacità netta di 2.600 m³ e diametro 22,00 m; l'altezza dei serbatoi sarà di 7,00 m.

VISTO CHE:

- l'attuale struttura portuale di Pozzallo è ancorata alla variante urbanistica redatta dal Genio Civile OO.MM. di Palermo ed approvata dall'Assessore Regionale Territorio ed Ambiente con D.A. n. 1013/87 del 25/07/1987 che ha classificato il porto di Pozzallo quale struttura di 2° categoria 3° classe ed ha previsto, altresì, una destinazione di utilizzo delle banchine realizzate dove si evidenziano, in particolare, quattro settori principali:
 - la preesistente area commerciale ubicata nella banchina e piazzale foraneo;
 - il porto turistico e peschereccio ubicato nel porto servizi;
 - l'area destinata a base operativa ubicata nella banchina e piazzale di riva;
 - l'area da destinare a stoccaggi portuali ubicata nella banchina e piazzale di riva;

CONSIDERATO CHE:

- il progetto proposto è in linea con lo strumento di pianificazione comunale e del porto di Pozzallo;
- l'esame degli strumenti urbanistici e territoriali che disciplinano l'area vasta non ha contrasti tra l'opera e tali strumenti ed in particolare con:
 - ✓ il Piano di Assetto Idrografico (PAI) Regione Sicilia relativamente all'area territoriale 084 (Area T. compresa tra il torrente di Modica e Capo Passero);
 - ✓ il Piano Regolatore Generale di Pozzallo, (adeguamento al DA n° 1329/89 del 26.10.1989) che non interessa l'area portuale e dal quale si evince che la zona limitrofa al porto è denominata Zona D3 – zona Produttiva;
- l'intervento risulta compatibile con gli indirizzi e le prescrizioni definite dal *Piano Paesaggistico Regionale*. La zona entro la quale verrà realizzato l'impianto della Blanco Petroli ricade nell'ambito paesistico n. 17 denominato "*Area dei rilievi e del tavolato Ibleo*", paesaggio locale 13 "Pozzallo" con Livello di tutela 2;
- che il progetto è localizzato all'interno di area demaniale della Regione Sicilia, area inserita all'interno del Piano Regolatore Consortile ASI approvato con D.Dir n°84/DRU del 22 febbraio 2012 in un'area destinata a servizi portuali;
- il progetto proposto risponde allo specifico strumento di programmazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale senza presentare interferenze o necessità di modifiche;
- la verifica dei vincoli è stata effettuata elaborando i dati provenienti dagli strumenti di pianificazione a scala regionale e provinciale;
- in riferimento ai vincoli esistenti di Rete "*Natura 2000*" l'intervento proposto non insiste in alcuna perimetrazione SIC/ZPS; tuttavia, ricadendo in un'area limitrofa al Sito di Interesse Comunitario ITA 080007 "*Spiaggia Maganuco*", si è reso necessario redigere la relazione di incidenza ambientale redatta ai sensi del D.P.R. n°357 del 08/09/97 e ss.mm.ii. per la valutazione delle incidenze significative del progetto sul sito rete Natura 2000.

VALUTATO CHE:

- la zona di intervento non è sottoposta a vincolo idrogeologico e non risulta a rischio dal punto di vista idraulico e di frana;
- l'area di progetto non è gravata da usi civici;

- la zona individuata per l'installazione del nuovo impianto, da piano regolatore consortile, è destinata ad attività connesse..... alle industrie, scuole per corsi speciale per operai, silos, depositi.....;
- La relazione di Incidenza Ambientale a corredo del progetto ha evidenziato che l'intervento proposto non determina un impatto significativo sull'ambiente in riferimento al sito *Natura 2000* adiacente.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO CHE in merito al progetto:

- l'attività principale della Blanco Petroli S.r.l. consiste nella vendita al dettaglio e all'ingrosso di prodotti petroliferi, e l'azienda è titolare della licenza di deposito fiscale e fornisce in particolare gasolio per autotrazione, per riscaldamento, agricolo, per energia elettrica, motopesca ed emulsionato;
- in ragione dei propri volumi di prodotto movimentati, per la ditta proponente discende l'obbligo d'immissione nel mercato di circa 7.000 ton a partire dal 2010;
- la Blanco Petroli ha pertanto esigenza di conferire presso i propri depositi di carburante i suddetti quantitativi, che, in assenza di sistemi alternativi, comporta l'impiego di un gran numero di autocisterne, necessarie all'approvvigionamento limite previsto dalla disciplina normativa.

CONSIDERATO CHE: in merito all'ipotesi progettuale

- il progetto riguarda le opere afferenti la realizzazione di un terminale per l'adduzione e lo scarico di idrocarburi, specialmente gasolio e biodiesel, nell'area prospiciente il porto di Pozzallo; tale condotta, realizzata con tubi a doppia parete, e monitoraggio in continuo delle eventuali perdite, si svilupperà per circa 242,00 m di cui 180,00 m all'interno dell'area portuale. Nell'area retro porto verranno altresì ubicati n. 4 serbatoi circolari a tetto fisso collocati fuori terra, di cui tre della capacità netta complessiva di circa 5.300 m³ e diametro di 31,00 m, ed uno di capacità netta di 2.600 m³ e diametro 22,00 m; l'altezza dei serbatoi sarà di 7,00 m;

CONSIDERATO CHE: in merito alle tubazioni

- La condotta di adduzione avrà le seguenti caratteristiche dimensionali:

Per i collettori di adduzione e scarico:

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

Per la linea secondaria Stop:

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

- Nel tratto di attraversamento della sede stradale e dell'area piazzale di riva, la tubazione sarà contenuta entro un tubo di protezione di acciaio con le seguenti caratteristiche:

Tubazione camicia ø 24"

- ø 24" nominali, pari a mm 609,6 di diametro esterno;
- spessore mm 6.35
- acciaio al carbonio ANSI B36.10 sch.10
- tubazione camicia ø 4"
- ø 4" nominali, pari a mm 609,6 di diametro esterno;
- spessore mm 6.02;
- acciaio al carbonio ANSI B36.10 sch.10

Caratteristiche meccaniche

- $S \geq 24,6 \text{ kg/mm}^2$ (carico minimo di snervamento)
 - $R \geq 42,2 \text{ kg/mm}^2$ (carico minimo di rottura)
 - $A \geq 29,5\%$ (allungamento minimo)
- I tubi verranno interrati a profondità -1,30 m dal p.c. con pozzetti di ispezione intermedi dotati di rilevatori di esplosività con allarme in sala controllo;
 - Per la realizzazione della condotta interrata i volumi di scavo saranno circa 310 m³ e le terre e rocce scavate verranno riutilizzate per i rinterri;
 - Le estremità dei tubi che formeranno la condotta saranno calibrate e smussate a 30° e tutte le saldature saranno radiografate (come da D.M. 2445/71 - p.r. 2.3.2);
 - La condotta di adduzione non interesserà il fondale marino e sarà esclusivamente interrata dalla banchina del porto fino ai serbatoi di stoccaggio carburante;
 - Sulla banchina verrà posizionato un box prefabbricato in acciaio inox avente superficie di mq 9,00, per l'alloggiamento dei comandi, by-pass e delle testate conta litri;
 - Gli scavi avverranno esclusivamente su suolo e non interesseranno l'ambiente marino;
 - Non sono previste operazioni di dragaggio dei sedimenti marini.

CONSIDERATO CHE

- secondo la normativa di settore vigente, il D.M. 31 luglio 1934, così come modificato ed integrato dal D.M. 17 giugno 1987 n.280 "Modificazioni al decreto ministeriale 31 luglio 1934 recante norme di sicurezza per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego e la vendita di oli minerali e per il trasporto degli oli stessi", nonché alla Circolare del Ministero degli Interni del 19 marzo 2009, prot. 756, la categoria dei liquidi stoccati è:

Categoria C – Liquidi combustibili

La classe del deposito invece è:

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

- per rispondere ai requisiti costruttivi dettati dalle sopraindicate normative, i serbatoi saranno allocati all'interno di un bacino di contenimento capace di contenere 1/3 del volume complessivo stoccato e provvisto di sistema di drenaggio verso un pozzetto interno e a tenuta per la raccolta delle acque piovane e degli eventuali ed accidentali sversamenti;
- le acque piovane saranno opportunamente filtrate in impianto dedicato (prima pioggia), e dopo la separazione le acque oleose saranno temporaneamente stoccate nel serbatoio slop, mentre le acque pulite saranno riutilizzate per i servizi dell'impianto;
- le pompe asservite ai serbatoi di stoccaggio saranno ubicate in apposite piazzuole impermeabili ed adeguatamente cordolate ai fine di contenere eventuali spandimenti;
- all'interno del bacino saranno garantiti i percorsi sia per l'accessibilità, il normale esercizio e per le situazioni di emergenza;

- l'area in questione verrà attrezzata con un prefabbricato destinato a locali uffici e servizi per l'attività amministrativa dell'azienda;
- i serbatoi, le rampe di carico, le trincee e l'area pompe, saranno servite da impianto antincendio autonomo, con alimentazione idrica da vasca accumulo;
- il deposito verrà collegato, attraverso la condotta di adduzione, alla banchina di riva del porto di Pozzallo ove potranno attraccare navi cisterna della lunghezza massima di 120,00 m ed avente pescaggio massimo di m 7,00.
- In corrispondenza del punto di attracco della nave sarà realizzata una piazzuola, opportunamente cordolata, per alloggio terminali di carico/scarico, con pompa per drenaggio acque piovane ed eventuali sversamenti da inviare al serbatoio slop ubicato nell'area stoccaggio (retro porto);
- Non sono previste opere strutturali e/o fondazioni sottomarine;
- la tubazione verrà posata all'interno di uno scavo, in modo da non confinare con gli altri impianti e cavidotti di banchina, opportunamente ricoperto.

CONSIDERATO CHE: *in merito alla fase di scarico delle navi cisterne*

- le operazioni di scarico si realizzano seguendo il piano di scarico stabilito dal cantiere di costruzione e approvato dal Registro Navale;
- la nave cisterna arriverà alla banchina di scarico zavorrata e si procederà dopo l'ormeggio alla verifica del carico misurando livelli, temperatura e densità nelle singole cisterne;
- Le cisterne verranno ventilate per rimuovere gli eventuali gas residui (gas free).
- la fase di scarico sarà attuata preliminarmente attraverso la connessione alle manichette e all'attivazione delle pompe di bordo per lo scarico seguendo il piano relativo. Le pompe sono attivate prima in moto lento per poi raggiungere gradualmente la condizione di regime; esse vengono arrestate quando il livello è ancora di circa 40 cm, così da evitarne il disinnescio. Lo svuotamento della cisterna procederà quindi con le pompe di stripping e con altri eventuali sistemi;
- Durante lo scarico si procederà contemporaneamente al carico della zavorra nelle apposite cisterne, così che terminato lo scarico si può procedere al distacco delle manichette; in tal modo si ridurranno i tempi delle operazioni;

CONSIDERATO CHE: *in merito alla tipologia delle navi e alla capacità distributiva*

- La taglia delle navi in arrivo è prevista fino a 30.000 DWT, con lotti tipici di 20.000-25.000 t di portata lorda
- L'assetto considerato in fase di progetto comunque prevede:
 - Tre serbatoi da 5.300 m³ destinati a gasolio (complessivi 16.900 m³);
 - Un serbatoio da 2.600 m³ destinato a biodiesel.
- la movimentazione dei prodotti in stoccaggio prevede, orientativamente, una rotazione dei serbatoi fino a un transito teorico di 100.000-120.000 t di prodotti;
- Il movimento del traffico di navi in arrivo/partenza dal terminal può quindi stimarsi su circa 5-6 navi/anno.

CONSIDERATO CHE: *in merito ai serbatoi*

- i carburanti verranno stoccati in serbatoi fuori terra, cilindrici e ad asse verticale, e costruiti in lamiera di acciaio di idoneo spessore a tenuta stagna; la superficie esterna sarà trattata con sostanze antiossidanti e non solubili nell'acqua;
- verranno collocati n° 3 serbatoi in acciaio a tetto fisso di diametro interno di 31,00 m (capacità 5.300 m³ cadauno) e di un serbatoio di diametro interno di 22,00 m (capacità 2.600 m³). L'altezza al

colmo dei serbatoi è posta a m 8,50; 7,00 m di altezza utile e 1,50 m al colmo del tetto inclinato. L'accesso ai serbatoi è garantito da una scala alla marinara in acciaio con corrimano h=1,10 m e da una passerella in sommità;

- i serbatoi di stoccaggio saranno alloggiati entro un bacino di contenimento realizzato mediante scavo del piano di campagna tale da contenere, per motivi di sicurezza, circa 1/3 del volume complessivo di liquido stoccato in ottemperanza alla normativa vigente.
- il mantello dei serbatoi sarà realizzato a tre virole di spessori rispettivamente di (dal basso verso l'alto) 12, 10, 8 mm; il trincarino ed il fondo invece avranno spessore 15 mm. I serbatoi si completano, inoltre, con n° 3 passi d'uomo (due sul mantello ed uno sul tetto), n° 2 bocchelli di entrata e di uscita, n° 2 pozzetti di scarico di fondo, n° 1 misuratore di livello a stadia.

CONSIDERATO CHE: *in merito alle emissioni ed all'uso di risorse*

Fase di costruzione e cantierizzazione

- per la realizzazione degli scavi non è prevista la movimentazione dei fondali marini;
- il proponente dichiara che qualunque operazione di movimentazione terra prevista in fase progettuale sarà effettuata nel pieno rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i, con riferimento alle terre e rocce da scavo. Come previsto dalla normativa in vigore le terre e rocce da scavo saranno opportunamente caratterizzate per la verifica del rispetto dei limiti di legge (< CSC) in prospettiva di un loro riutilizzo per rinterri, riempimenti e/o modellazioni;
- durante la fase di costruzione dell'impianto le uniche sorgenti di emissioni acustiche potranno essere dovute all'impiego delle macchine operatrici e al traffico di veicoli per il trasporto dei materiali da costruzione;
- la maggior parte del traffico sarà dovuto al trasporto del calcestruzzo necessario alla realizzazione delle opere di fondazione e degli elementi costituenti i sili in acciaio. Per la realizzazione dei movimenti terra è previsto inoltre l'impiego di camion da 10 m³, un rullo compressore, un grader, ruspe ed escavatori;
- il fabbisogno idrico necessario per la realizzazione dei lavori verrà soddisfatto mediante utilizzo della rete di acqua industriale dello stabilimento;
- i rifiuti prodotti durante la lavorazione (sfridi di lavorazione, imballaggi, ecc.), saranno allontanati per il successivo smaltimento presso centri autorizzati;
- le acque di scarico dei locali ad uso del personale di cantiere saranno raccolte in apposite vasche Imhoff, dalle quali si prevede un prelievo periodico tramite autospurgo per il conferimento presso centro autorizzato;
- per quanto riguarda la risorsa umana, nei periodi di massima intensità dei lavori è prevista una presenza massima di circa 30 lavoratori al giorno per i lavori civili, elettrici e meccanici. E' previsto il reclutamento di maestranze locali, dando così un contributo all'economia della zona;

Fase di esercizio

- il traffico di mezzi e conseguentemente l'emissione di rumore, saranno limitati ai mezzi che dovranno caricare il prodotto finito per poi effettuare il trasporto al cliente finale;
- in fase di esercizio è prevista la produzione di rifiuti derivanti dalla sostituzione periodica, ogni due anni, dei filtri dei serbatoi che verranno inviati presso un centro specializzato per il suo regolare smaltimento;

- si prevede la produzione di piccole quantità di rifiuti non pericolosi derivanti dalle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, che verranno anch'essi inviati presso i recapiti autorizzati;
- le acque di scarico provenienti dai servizi igienici verranno convogliati alla vasca di fitodepurazione previo passaggio in apposita fossa Imhoff.
- in fase di esercizio il consumo della risorsa idrica sarà ridotto ai soli usi sanitari del personale operante.

CONSIDERATO CHE : *in merito al traffico mezzi sia in fase di costruzione che di esercizio*

- I mezzi impiegati sia la costruzione del terminale e le autocisterne che in fase di esercizio si approvvigioneranno ai bracci di carico, raggiungeranno l'impianto da diversi percorsi possibili:
 - **Nord (Ragusa) :**
L'area è raggiungibile da Nord attraverso la SS 115, la quale poi confluisce nella SP 45;
 - **Nord-Est (Siracusa):**
L'area del deposito è facilmente raggiungibile da Siracusa attraverso la E45, uscita Rosolini, dalla quale ci si immette sulla SS115 per poi proseguire sulla SP46;
 - **Nord-Ovest (Gela):**
Il porto di Pozzallo è raggiungibile da chi proviene da Ovest, attraverso la SS115/E931 la quale confluisce direttamente nella SP45.
- La capacità massima produttiva dell'impianto in fase di esercizio in merito al traffico mezzi è di circa 17 autocisterne/giorno

CONSIDERATO CHE : *in merito ai principali scenari incidentali*

Fase di costruzione

- durante le fasi di costruzione non saranno impiegate sostanze pericolose;
- non risultano presenti sostanze infiammabili che possano costituire un aggravio del livello di rischio preesistente durante la fase di costruzione.

Fase di esercizio

- le sostanze chimiche utilizzate e stoccate nell'esercizio del nuovo impianto, sono esclusivamente gasolio e biodiesel, Categoria combustibili C;

Misure di prevenzione

- tutto l'impianto sarà attrezzato con dotazioni antincendio in modo da poter assicurare interventi tempestivi su incendi accidentali che possono verificarsi nei piazzali e nel bacino serbatoi, sui mezzi di gestione, sugli autoveicoli e nei locali ed opere accessorie sul piazzale di carico;

CONSIDERATO CHE: *in merito agli interventi di mitigazione ambientale*

Fase di costruzione

- saranno previsti interventi di mitigazione per le attività di costruzione, oltre alle ordinarie misure di tutela dell'ambiente e della sicurezza nei cantieri;

Fase di esercizio

- le principali tecniche di mitigazione previste per la tutela dell'ambiente e della sicurezza nell'ambito del progetto proposto, sono, nello specifico:

Atmosfera: La componente atmosfera subirà un impatto negativo dovuto alla produzione di polveri e gas di scarico da parte delle autocisterne che veicoleranno il carburante stoccato, nonché degli automezzi e delle macchine operatrici che saranno utilizzati sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio. Tali emissioni diffuse avverranno in un sito morfologicamente in quota rispetto agli insediamenti produttivi circostanti (+20,0 m s.l.m.). Nonostante ciò, per limitare ulteriormente l'impatto in parola si provvederà alla scrupolosa manutenzione di tutti i mezzi meccanici e alla bagnatura periodica delle piste di transito in fase di realizzazione del bacino e del terminale; infine tutti i serbatoi saranno dotati di filtri a carboni attivi per garantire la qualità dell'aria nel sito d'intervento e nelle zone circostanti; tuttavia si valuterà mediante periodiche prove e campionamenti sperimentali di campo l'effettiva presenza, qualità e quantità dei composti organici volatili presenti nell'aria e se necessario si procederà al potenziamento del sistema di captazione e abbattimento di tali composti

Suolo, sottosuolo e ambiente idrico: la realizzazione dell'impianto comporterà una sottrazione di suolo in area demaniale marittima adibita a strutture portuali del Comune di Pozzallo.

Per la realizzazione dell'opera, sia per il terminale di adduzione, che per il bacino di contenimento dei serbatoi, saranno necessari scavi e movimento terra. Per minimizzare gli impatti derivanti da elevati movimenti terra, si conformerà il bacino di contenimento in modo da seguire il naturale profilo orografico del terreno con profondità di scavo variabile da -1,50 m a -7,00 m.

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

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

Flora, fauna ed ecosistemi: i principali effetti negativi connessi alla realizzazione dell'impianto in progetto consistono nell'eliminazione della rada vegetazione, nella sottrazione dei preesistenti habitat e nella modifica della struttura e della composizione di flora e fauna. Il primo effetto è di tipo reversibile e minimizzabile al termine della fase di cantiere, mediante operazioni di ripristino, riguardante la ricostituzione della vegetazione eliminata nelle aree libere dall'impianto. In particolare, l'eliminazione della vegetazione riguarderà esclusivamente specie vegetali eurivalenti, resilienti e sinantropiche, in larghissima parte rappresentate da piante cespugliose appartenenti a specie ruderali molto comuni. Ciò nonostante, per mitigare tale impatto sarà posta in opera una barriera perimetrale arborea, composta da esemplari di specie autoctone compatibili con la locale vegetazione naturale. Il secondo e terzo sono in genere di tipo irreversibile e non mitigabile, ma interesseranno nel caso specifico degli ecosistemi di scarso pregio in quanto il contesto ambientale cui si riferisce si presenta a bassa naturalità a causa della esistente attività antropica in area portuale. Ed ancora, la non significativa modifica della struttura e della composizione di flora e fauna è da mettere in relazione al fatto che gli impianti industriali come il sito in parola non rappresentano degli "habitat marginali speciali", e che quindi di per sé non favoriscono la proliferazione di specie vegetali peculiari o di specie animali ad ampio spettro ecologico.

Rumore: i disturbi ambientali connessi alla componente ambientale rumore saranno invece rappresentati dalle emissioni sonore dei mezzi di trasporto dei carburanti e delle macchine operatrici; la componente legata all'incremento del traffico su gomma non avrà impatti significativi. A regime si prevedono circa 17 cisterne/giorno che veicoleranno su strada il carburante; benché non siano disponibili delle analisi traffico, la localizzazione dell'impianto in prossimità degli svincoli delle

strade provinciali a servizio della zona portuale, minimizza tale l'influenza sul centro urbano.

VALUTATO CHE in merito allo stoccaggio, recupero e smaltimento dei materiali di scavo

- il progetto prevede che le terre provenienti dagli scavi, per una quantità totale di scavo stimata pari a circa 25.000 m³, saranno in parte riutilizzati nella costruzione dell'impianto; la quota parte di terre e rocce da scavo non riutilizzabile sarà avviata a recupero;

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

CONSIDERATO CHE:

- L'area individuata per l'impianto, in argomento, ricade all'interno del Comune di Pozzallo in area regolamentata dal piano regolatore consortile del Consorzio ASI di Ragusa che destina tale area ad insediamenti a servizio delle attività portuali;
- Precisamente la citata area ricade nella proprietà del Demanio Marittimo ed interessa due particelle, n. 405 e n. 264 del Foglio di mappa n.° 12 per una superficie complessiva di 14.329,00 m² nel retro porto e la particella n. 406 del Foglio n.°12 per la posa dei collettori interrati all'interno dell'area portuale per una superficie di 542,00 m²;
- In particolare le opere in progetto rientrano nel territorio comunale di Pozzallo, area demaniale antistante la banchina di riva del porto;
- Dal punto di vista cartografico le aree di progetto sono ricomprese nella tavoletta I.G.M. in scala 1:25.000 "Pozzallo", Foglio 276 II SO; nella Carta Tecnica Regionale edita dalla Regione Sicilia esse sono rappresentate dalla Sezione 651060. Le coordinate geografiche, nel sistema WGS84, espresse in gradi sessadecimali risultano: 36.716839 N - 14.826490 E long. da Greenwich;
- l'area è dotata di diverse infrastrutture portuali;
- dall'analisi delle condizioni di rischio geologico, il sito non figura nella cartografia dei Dissesti e della Pericolosità Idraulica e Geomorfologica del P.A.I. (bacino 084 - tav. n. 651060-12), né rientra nella carta della suscettività geologica del P.R.G (tav.651/06).
- Sono possibili diversi percorsi per raggiungere il porto di Pozzallo:
Nord (Ragusa) :
L'area è raggiungibile da Nord attraverso la SS 115, la quale poi confluisce nella SP 45;
Nord-Est (Siracusa):
L'area del deposito è facilmente raggiungibile da Siracusa attraverso la E45, uscita Rosolini, dalla quale ci si immette sulla SS115 per poi proseguire sulla SP46;
Nord-Ovest (Gela):
Il porto di Pozzallo è raggiungibile da chi proviene da Ovest, attraverso la SS115/E931 la quale confluisce direttamente nella SP45;
- Il futuro impianto non insiste in alcuna perimetrazione SIC/ZPS; tuttavia, ricade in un'area limitrofa al sito di interesse comunitario ITA 080007 "Spiaggia Maganuco";

CONSIDERATO CHE: in merito alla componente ambientale atmosfera

- Per quanto riguarda l'analisi delle condizioni climatiche del territorio in studio, si è fatto riferimento ai dati raccolti dalla stazione termopluviometrica di Scicli del Servizio Informativo Agrometeorologico Siciliano Italiano (di seguito SIAS), attiva dal 04 gennaio 2002; la stazione, sita in località Palmentella (stazione 288) del territorio di Scicli, si trova ad una quota di 30,00 m s.l.m e dista circa 11.00 km dal porto di Pozzallo
- sono stati presentati i risultati riferiti agli anni dal 2002 e 2010; nel periodo considerato si è avuta una precipitazione totale media annua di 518,09 mm; regime di precipitazioni marittimo.

Anno	mm pioggia
2002	162,6
2003	461,2
2004	709,6
2005	438,6
2006	748,0
2007	542,0
2008	403,6
2009	537,2
2010	660
Media annua	518,09

- per quanto concerne il parametro temperatura, sono stati valutati i valori mensili delle temperature medie rilevate nell'intervallo di tempo 2002-2010;
- dalla valutazione complessiva dei dati, si è osservato che la temperatura media massima si registra nel mese di Agosto con 26,80 °C, mentre la media minima è relativa al mese di Gennaio con 12,50 °C;
- Per quanto riguarda l'anemometria, è stata eseguita un'analisi tenendo conto dei dati relativi alla direzione e alla velocità del vento registrata dalla stessa stazione meteo della rete di monitoraggio del SIAS; dall'osservazione della rosa dei venti si evince che lungo la direttrice principale del vento dominante, NE, per le quali si registra una velocità media annua di 2,72 km/h, non vi sia la presenza di centri abitati;

CONSIDERATO CHE, in merito alla componente ambientale atmosfera e qualità dell'aria:

- l'opera non avrà influenze sulla popolazione dei centri abitati in virtù dell'estrema vicinanza con lo snodo stradale in prossimità del porto; le autocisterne si serviranno dell'impianto, senza interessare aree antropizzate;
- in merito alle polveri, l'impianto in esercizio non genererà polveri;

CONSIDERATO CHE, in merito alle componenti ambiente idrico:

- la rete idrografica dell'area vasta di studio è caratterizzata dal Torrente Modica, per il quale il bacino idrografico del sito è ricompreso nell'area territoriale tra il T. Modica e Capo Passero;
- lo stabilimento Blanco Petroli S.r.l. sarà dotato di un sistema per la raccolta ed il convogliamento delle acque meteoriche, che avviene mediante un sistema di collegamenti che recapitano tali acque all'impianto di prima pioggia e successivamente agli utilizzatori finali (linea slop);
- le acque reflue vengono sottoposte a trattamento chimico-fisico, al fine di rispettare i limiti di accettabilità imposti dal gestore della rete fognaria, per essere poi conferite al depuratore consortile ove sono recuperate e riciclate per destinarle all'irrigazione e ad usi industriali;
- la realizzazione dell'impianto non determinerà effetti misurabili sulla qualità delle acque sotterranee, le quali non modificheranno le proprie caratteristiche chimico-fisiche in conseguenza dei prelievi.

CONSIDERATO CHE, in merito alle componenti ambiente idrico:

- le attività di cantiere non eserciteranno nessun impatto sulle caratteristiche qualitative e quantitative delle acque superficiali e delle acque sotterranee;
- l'assetto impiantistico proposto, per quanto riguarda la fase di esercizio, non esercita nessuna interferenza sulle caratteristiche qualitative e quantitative delle acque superficiali.

CONSIDERATO CHE, in merito alla componente suolo e sottosuolo:

- la zona portuale del Comune di Pozzallo è caratterizzata dalla presenza presenti coperture eluviali, forme di erosione marina, microforme carsiche di superficie e giunti di tensione sub-verticali;
- Nel dettaglio il sito di sedime è posto ad una quota compresa tra +10,0 e +2,5 m s.l.m., con una morfologia in rilievo nell'area destinata ai silos di stoccaggio e sub-pianeggiante nella zona attraversata dalle condotte. Le forme antropiche sono rappresentate da viabilità extraurbana, residui di sistemazioni agrarie, trincee e fronti di scavo, edifici isolati e opere portuali;
- Le formazioni geologiche che si rilevano nell'area vasta di studio sono principalmente tre:
 - ✓ Calcareniti e Calcareniti-Marnose;
 - ✓ Sabbie marine;
 - ✓ Materiale di riporto;
- nelle aree limitrofe sono presenti faglie dirette orientate principalmente in senso NE-SO, riconducibili ad eventi tettonici di età post-miocenica;
- si è in presenza di giunti di origine tensionale per lo più normali ai piani di stratificazione; da un punto di vista giaciturale gli strati presentano immersioni sub-orizzontali;
- è stata eseguita una caratterizzazione sismica dei suoli mediante una indagine geofisica a rifrazione per la determinazione della velocità equivalente delle onde di taglio V_{s30} ;
- dall'indagine indiretta e dalla determinazione della V_{s30} , che si attesta a 1.393 m/s, si evince una categoria di sottosuolo inquadrabile nella classe A;
- l'azione sismica locale è stata definita attraverso il calcolo dello specifico spettro di risposta elastico, modificato dalle condizioni stratigrafiche;
- Le indagini indirette hanno potuto stabilire le caratteristiche sismiche del terreno, assegnando ad esso i seguenti parametri:
 - Topografia T1;
 - Coeff. Topografico S_T 1;
 - Categoria suolo A

CONSIDERATO CHE: in merito alla componente suolo e sottosuolo - Valutazione degli impatti

- l'area destinata alla realizzazione del nuovo impianto avrà una forma pressoché rettangolare, con uno sviluppo in superficie di circa 15000 m²;
- gli interventi in progetto non ricadono in perimetrazione SIC- ZPS;
- sono previste opere di sbancamento e scavi e le attività di cantiere saranno eseguite nell'area interna dello stabilimento e non comporteranno occupazioni di suolo all'esterno e di conseguenza sottrazione di suolo e/o di copertura vegetale;
- complessivamente si stima che le operazioni di scavo e sbancamento determineranno una produzione di 25000 m³ di terra da scavo;
- che il proponente ha dichiarato che i materiali di scavo verranno in parte riutilizzati per rinterri e per l'eccedenza conferiti in impianti di recupero;

VALUTATO CHE:

- ai sensi dell'art. 9 del Regolamento del Porto di Pozzallo, approvato con Ordinanza n°100/2010 della Capitaneria di Porto/Guardia Costiera di Pozzallo, è fatto divieto eseguire rilievi e/o indagini di qualsiasi genere inerenti il porto di Pozzallo e gli approdi del Circondario Marittimo senza previa autorizzazione;

CONSIDERATO CHE: *in merito alla componente vegetazione, flora e fauna*

- dalla cartografia allegata al presente studio, si è osservato che il sito di progetto fa parte di un'ampia area vasta ubicato nel porto di Pozzallo e che dista circa 1.0 km dal centro abitato. Nella suddetta area a circa 20 m dal sito in esame in direzione Ovest insiste il SIC ITA 080007 "Spiaggia Maganuco";
- nelle aree limitrofe sono presenti terreni di coltura non utilizzati e prati spontanei;
- le aree con presenza di fauna e avifauna da tutelare ricadono al di fuori dell'area industriale e quindi al di fuori dell'area di intervento. La maggior parte delle specie censite sono tipiche degli ambienti umidi costieri;

CONSIDERATO CHE, *in merito alla componente vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi - Valutazione degli impatti in fase di costruzione:*

- per quanto riguarda la fase di costruzione, per le componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, data l'entità dell'opera e le caratteristiche del sito, l'impatto sulla specifica componente ambientale può considerarsi trascurabile;

CONSIDERATO CHE *in relazione alla fase di esercizio:*

- le aree con presenza di habitat e vegetazione sottoposte a tutela ricadono al di fuori dell'area industriale e quindi al di fuori dell'area piccola di intervento, sebbene siano comprese nell'area vasta, intesa come area potenzialmente interessata da eventuali effetti diretti ed indiretti del progetto;
- le aree con presenza di fauna e avifauna da tutelare ricadono al di fuori dell'area industriale e quindi al di fuori dell'area di intervento. La maggior parte delle specie censite sono tipiche degli ambienti umidi costieri e dunque questo esclude eventuali loro spostamenti nelle aree della zona industriale dove non potrebbero trovare habitat e risorse adeguati alle loro esigenze. Inoltre non essendo state riscontrate interazioni, per le varie tipologie di impatto (atmosferico, idrico, ecc.), anche le specie faunistiche non saranno influenzate da effetti dovuti all'opera e l'impatto può considerarsi di livello trascurabile;
- l'impianto Blanco Petroli non genererà impatti sulla risorsa idrica poiché tutte le acque di processo e i reflui liquidi sono convogliate agli appositi impianti di trattamento. Non ci sono emissioni dirette derivanti dall'esercizio degli impianti né nelle acque superficiali né nelle acque sotterranee e quindi non ci sono effetti determinati dall'opera sull'ecosistema e sulle formazioni ecosistemiche presenti al suo interno;

CONSIDERATO CHE *in merito alla valutazione dell'incidenza*

- lo studio è stato redatto per effettuare una valutazione di incidenza ambientale (V.Inc.A.)" ai sensi dell'art. 6, paragr. 3 e 4, della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche e della Direttiva CE 79/409 "Uccelli" e tiene conto di quanto riportato nel D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 e successive modifiche ed integrazioni (D.P.R. 12/3/2003 n. 120). Tale valutazione è necessaria ogniqualvolta un progetto possa avere effetti rilevanti su un sito della rete Natura 2000;
- l'Obiettivo finale dello studio di Incidenza Ambientale è stato quello di verificare la possibilità che dalla realizzazione del progetto, non direttamente connesso o necessario alla gestione di un sito Natura 2000, derivino effetti significativi sugli obiettivi di conservazione del sito stesso;
- il progetto in esame non ricade all'interno di aree della rete "Natura 2000", ma è una realizzazione che, pur ubicata all'esterno delle stesse, potrebbe produrre effetti all'interno di dette aree;
- i siti potenzialmente interessati alle indagini sono:
 1. Sito di Importanza Comunitaria ITA 080007 "Spiaggia di Maganuco".
- sono state analizzate le possibili incidenze che il progetto può avere sui siti Natura 2000, sia isolatamente che congiuntamente con altri progetti e valutando se tali effetti possono oggettivamente

essere considerati rilevanti,

- dall'analisi dello studio, si evince che il proponendo progetto, non ricadendo all'interno dei confini del Sito d'importanza comunitaria, non produrrà perdita di Habitat;
- i principali elementi perturbatori prevedibili conseguenti alla realizzazione dell'intervento riguardano il rumore e le emissioni prodotti dai mezzi d'opera durante la fase di realizzazione e dal transito delle autocisterne durante la fase di esercizio;
- la perturbazione indotta dalla realizzazione e successivo esercizio del deposito, si può ritenere irrilevante.

VALUTATO CHE:

- sulla base dei risultati ottenuti dallo studio di incidenza ambientale non sono stati rilevati impatti significativi o di entità non prevedibile degli interventi analizzati sulle specie o sugli habitat presenti all'interno dei SIC-ZPS indagati.

CONSIDERATO CHE *in merito alla componente rumore e vibrazioni*

- le perturbazioni verranno indotte su infrastrutture stradali già esistenti e fortemente impattanti. Inoltre, le aree del Sito limitrofe all'area oggetto del progetto, risultano già fortemente compromesse da attività umane;
- alla luce di queste considerazioni, la perturbazione indotta dalla realizzazione e successivo esercizio del deposito, si può ritenere irrilevante;
- in considerazione delle caratteristiche morfologiche del sito, le attività di scavo e movimentazione di terreno - attività maggiormente rumorose - risultano limitate, sia in termini di volumi movimentati che in termini di durata e si concentrano nelle prime 5-6 settimane di cantiere;
- le sorgenti di rumore in fase di costruzione sono rappresentate dalle emissioni sonore prodotte dalle macchine operatrici utilizzate per la movimentazione del terreno, quali pale meccaniche, compattatore, dumper, autocarri per il trasporto dei materiali;
- in considerazione del fatto che non è stato possibile eseguire misurazioni fonometriche in situ, sono state reperite delle informazioni su misure effettuate nel settembre 2010 per la valutazione della distribuzione dell'energia acustica nelle vicinanze dell'area di progetto (in area non demaniale marittima) mediante la stimolazione di una sorgente sonora di 90 dB(A);
- dall'analisi dei risultati riportati, è possibile osservare una rapida dissipazione del livello di pressione sonora subito al di fuori dell'area di progetto, con valori di LeqA che, già a circa 50 m di distanza dalla fonte, scendono al di sotto di 56 dB(A);
- lo stabilimento ricade nella Classe acustica VI - Aree esclusivamente industriali, secondo la definizione dell'Allegato B del D.P.C.M. 1 Marzo 1991, per la quale i valori di riferimento (sia diurno che notturno) previsti sono i seguenti:
 - ✓ Valori di emissione pari a 65 dB;
 - ✓ Valori di immissione pari a 70 dB.
- nell'area circostante l'impianto non sono presenti recettori sensibili.

CONSIDERATO CHE *in merito alla componente rumore e vibrazioni - post operam*

- l'impianto opererà dalle ore 8:00 alle 12:00 e dalle ore 13:00 alle 17:00, cioè all'interno del periodo diurno (6:00-22:00);
- All'interno del cantiere è prevista la presenza delle seguenti tipologia di macchine:

Tipologia di macchina	Livello LeqA db(A)
Escavatore	82
Pala meccanica	83
Dumper e bilici	80
Betoniera	81

- tali mezzi presentano emissioni sonore con valori massimi medi di circa 80 db(A) a piena potenza, valori raggiunti episodicamente, mentre mediamente ogni mezzo opera tra 70/75 db(A);

VALUTATO CHE

- la Blanco Petroli S.r.l., per prevenire sia il superamento dei valori di emissione, sia per il mascheramento visivo, provvederà all'installazione di una adeguata barriera arborea in corrispondenza del confine aziendale.

CONSIDERATO CHE *in merito alla componente paesaggio*

- l'ambito territoriale di riferimento nel quale si inserisce il nuovo impianto è un sito a destinazione industriale, e che quindi non presenta elementi di particolare significato paesaggistico, né punti di vista di particolare pregio per panoramicità e/o frequentazione;
- il rilievo dell'impatto visivo è stato effettuato lungo i principali ricettori d'impatto, che nello specifico sono di tipo lineare, e sono rappresentati dalla viabilità principale di accesso al sito;
- l'area su cui insisterà l'impianto non presenta elementi architettonici di particolare rilievo o di significativo impatto, pertanto l'impianto stesso non incide sulla configurazione paesaggistica dell'ambito territoriale di inserimento;
- i serbatoi saranno quasi totalmente allocati in un bacino di contenimento realizzato mediante scavo dell'attuale piano di campagna e pertanto non visibili;
- a completamento del mascheramento visivo verrà realizzata un impianto unifilare costituito da alberi frangivento disponendo le piante ad una distanza opportuna.

VALUTATO CHE:

- le caratteristiche architettoniche relative al nuovo impianto in oggetto non alterano l'attuale situazione paesaggistica, in quanto le opere previste sono del tutto simili a quelle attualmente in esercizio e si inseriscono in un contesto industriale già operativo da decenni, senza modificarne pertanto i caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici.

CONSIDERATO CHE: *in merito alla componente salute pubblica*

- le componenti che possono determinare un impatto sulla salute di coloro che usufruiscono dell'area industriale da non addetti, o che la attraversano per i loro spostamenti quotidiani, siano quelle relative all'inquinamento da sostanze chimiche e riconducibili quindi alla qualità dell'aria (inquinamento atmosferico) e al sistema della mobilità;
- per quanto riguarda la qualità dell'aria, l'area industriale è costantemente monitorata da una rete di centraline pubbliche e private, gestite direttamente dalle aziende;
- l'area industriale nella quale si inserirà l'impianto è in adiacenza allo snodo stradale della SP45;
- il traffico gommato indotto dall'entrata in funzione dell'impianto subirà un aumento. A regime si prevedono circa 17 cisterne/giorno che veicoleranno su strada il carburante; benché non siano disponibili delle analisi traffico, la localizzazione dell'impianto in prossimità degli svincoli delle strade provinciali a servizio della zona portuale minimizza tale influenza sul centro urbano.

CONSIDERATO CHE: *in merito alla componente salute pubblica - Valutazione degli impatti post operam*

- nella fase di costruzione dell'impianto, tenuto conto che i lavori, da cronoprogramma, saranno distribuiti su un ampio arco temporale, l'aumento del traffico di mezzi pesanti potrà essere considerato poco significativo;
- i potenziali impatti conseguenti all'esercizio dell'impianto sono connessi alle emissioni in atmosfera, al traffico indotto dal trasporto della materia prima ed al rumore;
- le emissioni in atmosfera non risultano tali da generare superamenti delle concentrazioni limite e quindi corrispondenti peggioramenti della qualità dell'aria in corrispondenza dei recettori sensibili;
- il calcolo previsionale relativo ai livelli di emissione e di immissione acustica ed il fatto che non siano presenti popolazioni esposte nelle vicinanze, ha messo in evidenza che il nuovo assetto impiantistico non genererà disturbi dovuti al rumore emesso, fermo restando la realizzazione della pannellatura lungo il perimetro dello stabilimento.

CONSIDERATO CHE: *in merito alla componente monitoraggio ambientale*

- si prevedrà una stazione di misura e campionamento delle acque di scarico;
- il proponente, ogni qualvolta vengano apportate modifiche alle macchine e/o agli impianti o ne installi di nuovi, provvede a far eseguire la rilevazione della rumorosità esterna;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'Ar', 'u', 'R', 'V', 'S', 'falk', 'FM', 'PS', and '17 di 22'.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere favorevole in merito alla compatibilità ambientale del progetto "per la realizzazione di un terminale per il carico e scarico di idrocarburi -gasolio e biodiesel, a servizio di un deposito fiscale, sito nell'area prospiciente la banchina del porto di Pozzallo (RG) presentato dalla Blanco Petroli S.r.l., a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

In sede di progetto esecutivo e comunque prima dell'inizio dei lavori:

1. il Proponente dovrà ottenere la concessione demaniale marittima da parte della Capitaneria di Porto di Pozzallo;
2. In merito alla gestione delle terre e rocce da scavo, prodotte dalla realizzazione dell'opera:
 - a) il Proponente dovrà effettuare il campionamento dei terreni nell'area interessata dai lavori per la caratterizzazione chimica e chimico-fisica di essi, al fine di accertare la piena compatibilità ambientale delle terre e rocce rispetto al loro riutilizzo. Il piano di campionamento, che dovrà essere approvato dall'ARPA competente, dovrà considerare la potenziale presenza di sostanze inquinanti connesse con le attività antropiche e con le fonti di pressione ambientale riscontrate sull'area interessata dai lavori;
 - b) accertata l'idoneità del materiale scavato al riutilizzo, il Proponente dovrà redigere un apposito progetto, in conformità alla normativa vigente in materia, ove vengano definiti:
 - le aree di scavo;
 - la quantità del materiale che sarà riutilizzato, la collocazione e durata degli stoccaggi temporanei dello stesso e la sua collocazione definitiva;
 - la quantità del materiale scavato eccedente e le modalità di rimozione, raccolta e smaltimento dello stesso e degli eventuali corpi estranei provenienti dall'escavazione, secondo le disposizioni in materia di rifiuti.
3. nei capitolati di appalto dovranno essere previsti gli oneri per far fronte a tutte le cautele, prescrizioni, accorgimenti per la salvaguardia e con particolare attenzione alla salvaguardia:
 - a. delle acque superficiali e sotterranee, con idonei schemi operativi volti alla gestione delle acque provenienti dalle aree di lavoro e di lavaggio dei mezzi;
 - b. dell'inquinamento atmosferico e acustico, utilizzando mezzi omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle norme nazionali e comunitarie in vigore alla data di inizio dei lavori di cantiere.
4. il progetto e la realizzazione del sistema di illuminazione del deposito costiero e del pontile consortile dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;
5. dovrà, inoltre, essere elaborato un progetto per la mitigazione dell'impatto paesaggistico, mediante la sistemazione a verde dell'area perimetrale a ridosso del Deposito costiero. La definizione degli spazi a verde e la scelta delle essenze a livello di progetto esecutivo devono essere concordate con la Regione Sicilia e con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio; gli alberi e arbusti devono appartenere alla vegetazione autoctona e/o storicizzata: detto progetto dovrà includere il crono programma di attuazione degli interventi.

6. per consentire il controllo circa le prescrizioni impartite, la data di inizio dei lavori e il cronoprogramma delle attività dovranno essere comunicate almeno 30 gg prima dell'inizio dei lavori alla Capitaneria di Porto di Pozzallo, Provincia Regionale di Ragusa, ARPAS e Comune di Pozzallo.

Durante l'esecuzione dei lavori:

7. Nelle aree di cantiere e di deposito, ferme restando le misure di mitigazione esposte nel progetto, dovranno essere evitati depositi provvisori di materiali in prossimità della linea di costa.
8. Prima di iniziare i riempimenti con il riutilizzo del medesimo materiale proveniente dall'escavazione questo dovrà essere ispezionato rimuovendo eventuali corpi estranei presenti. Tali materiali, se qualificabili come rifiuto, dovranno essere gestiti e smaltiti in accordo alla normativa vigente.
9. Per quanto riguarda le emissioni atmosferiche ed acustiche in fase di cantiere, ferme restando le misure mitigative previste dal progetto, il proponente dovrà assicurare che l'impresa appaltatrice adotti tutti gli accorgimenti tecnici nonché le modalità di gestione del cantiere, atte a ridurre la produzione e la propagazione di polveri, in particolare nelle giornate ventose.
10. In tutte le fasi della lavorazione:
 - a. dovranno essere utilizzati materiali non inquinanti e si dovrà fare ricorso a tecniche che garantiscano che le eventuali scorie prodotte durante i lavori non permangano nell'ambiente e che impediscano comunque ogni possibile inquinamento del suolo, delle falde acquifere e del mare;
 - b. lo smaltimento dei rifiuti dovrà avvenire con le modalità previste dal D.Lgs 152/2006 e smi.

Prima dell'esercizio del terminale:

11. dovrà essere predisposto, prima della fase di esercizio del Terminale ed in accordo con le competenti autorità marittime, un idoneo piano di emergenza per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da eventuali eventi incidentali connessi alla presenza e all'esercizio del deposito costiero. Il piano dovrà definire le procedure operative di intervento, la tempistica, i mezzi strumentali e il personale specializzato necessario, considerando l'adozione dei più idonei ed avanzati sistemi di gestione delle emergenze in mare.
12. dovrà essere redatto un piano di monitoraggio, di durata almeno quinquennale, da attuare nella fase di esercizio, concordato con l'ARPA Sicilia che riporterà le modalità operative, la frequenza, i parametri e i tempi di esecuzione; in particolare:
 - a. per quanto riguarda le emissioni di COV (*composti organici volatili*) dovranno essere predisposte stime annuali delle emissioni di COV mediante metodi di calcolo;
 - b. al fine di monitorare l'assenza di effetti sulla qualità delle acque sotterranee dovranno essere installati 2 piezometri (uno a monte e uno a valle dei serbatoi del Deposito) per il prelievo ed analisi di campioni d'acqua con cadenza almeno semestrale;
 - c. entro sei mesi dall'entrata in esercizio del deposito dovrà essere eseguita una campagna di monitoraggio del clima acustico in corrispondenza dei recettori più prossimi al sito.

Durante la fase di esercizio:

13. lungo le principali tubazioni dovranno essere installati almeno due accelerometri al fine di rilevare in continuo le accelerazioni del suolo e delle strutture. Nel caso di superamento di valori soglia opportunamente definiti dovranno essere attivate le procedure automatiche di emergenza finalizzate all'immediata interruzione delle operazioni di carico/scarico dei prodotti.
14. il proponente dovrà adottare tutte le apposite misure per il contenimento delle emissioni diffuse, durante le operazioni di scarico, carico e movimentazione delle sostanze organiche liquide e a rispettare le ulteriori prescrizioni eventualmente disposte, con le medesime finalità, con apposito provvedimento, da parte dell'Autorità competente. Le prescrizioni da attuare sono quelle previste negli allegati alla parte quinta del D.Lgs. 152/2006, Allegato V, parte 2 (emissioni in forma di gas o vapori derivanti dalla lavorazione, trasporto, travaso e stoccaggio di sostanze organiche liquide).

Dismissione degli impianti

15. cinque anni prima della dismissione delle opere il proponente dovrà sottoporre alla valutazione del MATTM, del MIBAC e della Regione Sicilia il piano esecutivo di dismissione degli impianti e del ripristino ambientale delle aree interessate dall'opera, con indicati gli interventi da attuarsi sul sito e sui manufatti del deposito e del pontile. Tale piano dovrà, altresì, indicare i mezzi e gli strumenti finanziari per la realizzazione degli interventi previsti dal piano di dismissione.

Prescrizioni a carattere generale

16. tutti i risultati dei monitoraggi devono essere controllati dall'ARPA Sicilia e resi pubblici nei siti web della Regione e dell'ARPAS e l'eventuali anomalie dovranno essere segnalate tempestivamente alle competenti autorità di controllo;
17. le prescrizioni di cui al presente parere devono essere riportate nei capitolati di appalto dei relativi lavori;
18. qualsiasi modifica progettuale dovrà essere sottoposta a verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

L'ottemperanza delle prescrizioni 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17 e 18 dovrà essere verificata dal MATTM.

L'ottemperanza della prescrizione 12 dovrà essere verificata dall'ARPA Sicilia.

L'ottemperanza delle prescrizioni 1, 4 e 11 dovrà essere verificata dalla Capitaneria di Porto di Pozzallo.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

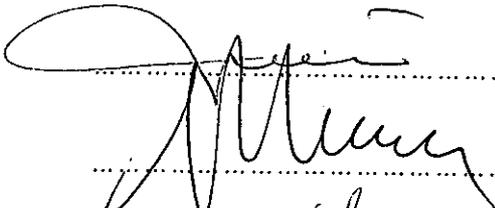
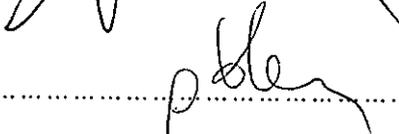
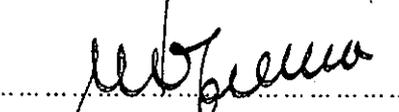
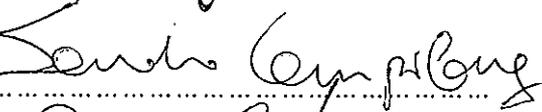
Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

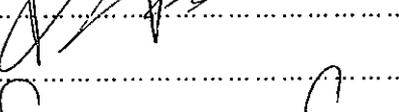
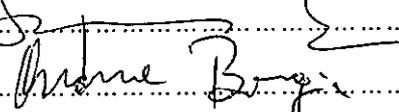
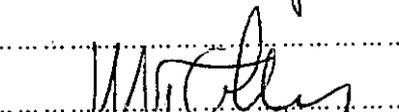
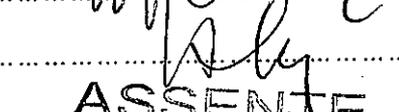
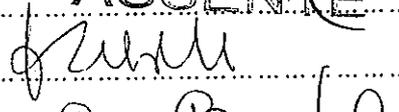
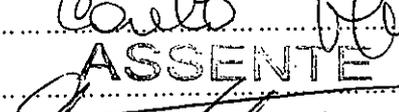
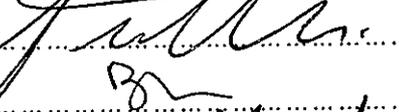
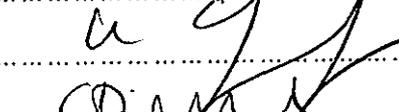
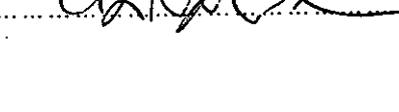
Prof.ssa Barbara Santa De Donno

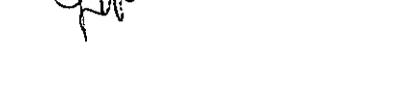
Dott. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro


.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....
ASSENTE
.....

.....

.....
ASSENTE
.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6

1

2

3

Ing. Francesco Di Mino

F. Di Mino
ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

F. Gargallo
ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

A. Grimaldi
ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

S. Lembo
ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

M. Mauceri
ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

A. Luca Montanelli
F. Montemagno
S. Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

Ing. Mauro Patti

M. Patti

Avv. Luigi Pelaggi

L. Pelaggi
ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Arch. Vera Greco (Rapp. Regionale)

R. Proietti
ASSENTE

V. Ruggiero

V. Sacco

X. Santiapichi (CONTRARIO)

P. Saraceno
ASSENTE

F. Secchieri
ASSENTE

F. Carmelo Vazzana (ASTENUTO)

R. Viviani

V. Greco
ASSENTE