



*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 - 2013 - 0003393 del 27/09/2013

Pratica N.

Ref. Mittente:



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

E.prot DVA - 2013 - 0022287 del 01/10/2013

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: ID VIP 2079 trasmissione parere n. 1347 del 27 settembre 2013.
Verifica di Assoggettabilità alla VIA - Porto di Augusta -
Acquisizione nuove aree e realizzazione nuovi piazzali attrezzati nel
porto commerciale di Augusta. Proponente: autorità Portuale di
Augusta.**

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 espresso ai sensi
del D.Lgs. 163/2006 relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta
Plenaria del 27 settembre 2013.

Si segnala, inoltre, che il presente parere annulla e sostituisce il
precedente, n. CTVA 1337, del 13 settembre 2013, già trasmesso a codesti Uffici.

Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campiongo)

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2013-0236.DOC

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

La presente copia fotostatica composta di N° 13 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 27-09-2013



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

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

* * *

Parere n. 1347 del 27/09/2013

Progetto	Verifica di assoggettabilità Porto di Augusta - Acquisizione aree e realizzazione nuovi piazzali attrezzati nel porto commerciale di Augusta
Proponente	Autorità portuale di Augusta

[Handwritten signatures and initials on the right side of the page]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

[Small handwritten mark on the left margin]

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

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativamente al progetto "Porto di Augusta – Acquisizione aree e realizzazione nuovi piazzali attrezzati nel porto commerciale di Augusta" presentata dall'Autorità Portuale di Augusta, con nota acquisita al prot. DVA-2013-25289 del 18/10/2012

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e successive modificazioni e integrazioni

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 i Decreti 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-VAS

VISTO il DEC VIA n. 244 del 27/03/2007 relativo a "Porto commerciale di Augusta completamento terza fase realizzazione banchina container"

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione tecnica generale
- Studio preliminare ambientale
- Relazione di incidenza ambientale
- Atti amministrativi

VISTA la documentazione integrativa esaminata, trasmessa alla Commissione con nota DVA-2013-00586 del 10/01/2013

VISTA l'ulteriore documentazione integrativa acquisita al prot. DVA-2013-18489 del 05/08/2013

VISTO il parere della Commissione n. 1336 del 13/09/2013 relativo a "Porto commerciale di Augusta. - Acquisizione di aree ed ampliamento piazzali - Piano di utilizzo del materiale da scavo secondo D.M. 161/2012" i cui contenuti e le cui prescrizioni si intendono integralmente richiamati e condivisi nel presente parere

VISTO il parere positivo con prescrizioni della Provincia di Siracusa acquisito al prot. DVA-2013-00026 del 02/13/2013 e le cui prescrizioni (ad eccezione della n. 9 –superata dal DM 161/2012) si intendono integralmente richiamate e condivise

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del D.Lgs. 152/2006, e successive modificazioni, è avvenuta in data 12/10/2012 sulla Gazzetta Ufficiale, parte seconda, della Repubblica Italiana

PRESO ATTO che sono pervenute le seguenti osservazioni espresse ai sensi del comma 3 dell'articolo 20

del D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni:

- Legambiente acquisita al prot. DVA-2013-0369 del 13/03/2013
- Italia Nostra ed altri acquisita al prot. DVA-2013-08850 del 16/04/2013

CONSIDERATO che le principali motivazioni evidenziate nelle summenzionate osservazioni sono:

1. L'opera si configura come parte integrante e necessaria degli interventi di cui al Decreto di VIA n. 244/2007, pertanto la procedura di VIA non può essere frazionata e tutte le opere dell'intero progetto devono essere valutate nel loro insieme e contemporaneamente
2. Lo studio preliminare non stima gli effetti di un rilevante evento sismico
3. Lo studio preliminare non menziona alternative progettuali e alternativa zero
4. L'area di intervento rientra nelle Saline del Mulinello, area umida salmastra, e sebbene non rientri nella perimetrazione del SIC/ZPS "Saline di Augusta" ricade comunque all'interno dell'Oasi di protezione e rifugio della fauna selvatica (DA 17/06/1999 – GURS 10/09/1999 n. 43)
5. Il progetto compromette la Salina Sinistra del Fiume Mulinello e non viene presa in considerazione l'interferenza del vicino Parco del Mulinello con i forti Garcia e Vittoria
6. Non conformità con il Decreto di VIA
7. Possibili Impatti sanitari sull'abitato di Augusta
8. Non è stato preso in considerazione il rischio idrogeologico
9. Non attendibilità dello studio del traffico

VALUTATO che in risposta alle osservazioni presentate è possibile affermare:

1. Le opere in argomento costituiscono attuazione del vigente PRP del porto di Augusta per la parte relativa all'ampliamento alle banchine portuali esistenti nonché di adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione di una piattaforma logistica a servizio del realizzando molo container di cui al Decreto di VIA n. 244/2007, tenendo in debito conto gli impatti cumulati derivanti dalla realizzazione dei due interventi contraddistinti in ogni caso dal criterio di non contemporaneità
2. La progettazione delle opere è stata considerata in relazione alla classificazione sismica del territorio del Comune di Augusta
3. Si rimanda al punto 1 del presente elenco
4. Si rimanda a quanto già precisato in merito nel Decreto di VIA n. 244/2007 e alle prescrizioni del presente parere. In particolare nel suddetto Decreto di VIA nel paragrafo "valutazione dell'impatto dell'opera in progetto sull'area alla foce del F. Mulinello" si afferma che
 - "sebbene non sia inserita nel pSIC "Saline di Augusta" l'area della foce Mulinello è caratterizzata dalla presenza degli specchi acquei delle saline, (oggi non più attive come tali), con una rilevante presenza faunistica. Nell'intorno della foce sono state realizzate nei decenni passati una serie di infrastrutture portuali, la cui attività incide da lungo tempo sull'habitat in questione;
 - la foce del F. Mulinello, e lo stagno retrostante, attualmente risultano essere attornati dalle seguenti infrastrutture in attività:
 1. in sinistra idraulica dall'esistente porto commerciale che in prossimità della foce ha le sue banchine RO - RO e i relativi attracchi;
 2. in destra idraulica dal complesso portuale della Marina Militare, ove operano navi militari e di approvvigionamento carburanti;
 3. a Sud est dalle basi militari e da insediamenti industriali nonché dai relativi accessi;

4. infine anche l'area del Mulinello (così come l'area SIC) è attraversata dalla linea ferroviaria Catania Siracusa;

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

5. La Soprintendenza per i beni Culturali ed Ambientali di Siracusa ha rilasciato l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'Art 146 e s.m.i. del D.Lgs. 42/2004 le cui prescrizioni sono condivise e richiamate nel presente parere
6. Il decreto di compatibilità ambientale è oggi pienamente efficace poiché non rientra nelle condizioni di cui all'art.26 comma 6 del D.Lgs. 152/2006 che prevede la possibilità di scadenza dei termini di efficacia solo ai procedimenti avviati successivamente alla data di entrata in vigore del D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4
7. Si rimanda al relativo paragrafo e alle valutazioni di seguito espresse
8. In relazione al punto si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere;
9. Si rimanda al relativo paragrafo e alle valutazioni di seguito espresse

PRESO ATTO che l'intervento di realizzazione di piazzali nelle aree retrostanti il molo container è previsto dal Piano Regolatore Portuale del Porto di Augusta redatto nel 1982 e approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 251 del 28 maggio 1986. Tale Piano regolatore progredisce nella sua realizzazione per fasi e si trova oggi nella fase di realizzazione del completamento del porto commerciale

PRESO ATTO che il progetto di completamento terza fase, "banchina container" (o "molo container") è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che ha avuto esito positivo con prescrizioni nel decreto di compatibilità ambientale n 244/2007 del 27/03/2007. La realizzazione del molo container è di imminente inizio essendo stata indetta la gara per appalto integrato della realizzazione di primo e secondo stralcio

PRESO ATTO che il progetto oggetto del presente parere consiste nell'ampliamento delle aree di stoccaggio a servizio del molo container con realizzazione delle strutture ed impianti di dotazione comprese le attrezzature e impianti delle stesse per la movimentazione delle merci secondo i criteri dell'intermodalità. Ciò sarà ottenuto con la pavimentazione dei piazzali destinati a stoccaggio container, la realizzazione della viabilità interna, la realizzazione del tronco ferroviario di collegamento dello scalo con la linea Catania-Siracusa

PRESO ATTO che il PRP vigente è stato approvato con i voti del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici n. 421 e 251 rispettivamente emessi nelle adunanze del 17.08.80 e del 28.05.1986 ed infine resi esecutivi con il D.M. n. 64/1986

PRESO ATTO che lo stato di attuazione dello scalo merci del Porto di Augusta è il seguente:

1. Molo Ro-Ro, banchine merci sfuse e piazzali retrostanti e parte dei fabbricati di servizio: realizzati e in esercizio
2. Molo container: approvato e in fase di appalto
3. Piazzali: progetto preliminare oggi in esame per la verifica di assoggettabilità a VIA

VALUTATO che le aree e le funzioni di progetto oggetto del presente parere coincidono con quelle previste dal Piano Regolatore

PRESO ATTO che, il progetto, contestualmente alla verifica di assoggettabilità a VIA, è stato sottoposto a parere in Conferenza dei Servizi per completare il quadro di verifica in termini di compatibilità con i vincoli, con la programmazione territoriale, e con le opportune valutazioni del Ministero BBCCAA. La conferenza dei servizi si è conclusa positivamente con parere favorevole di tutti gli Enti interessati confermando sia la

stessa coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale sia la compatibilità nel merito dell'inserimento del progetto

PRESO ATTO che nel corso della Conferenza dei Servizi è stato rilasciato il parere favorevole di Rete Ferroviaria Italiana, direttamente interessata dalla intermodalità del progetto e della gestione del terminal. La stessa RFI si renderà parte attiva per l'attivazione del nuovo tronco di scambio intermodale giacché stabilisce nel testo del parere rilasciato alla Conferenza dei Servizi che "saranno istituite con RFI SpA opportune procedure di regolarizzazione delle interferenze che sussisteranno in fase di sistemazione delle stesse"

PRESO ATTO che la Soprintendenza per i beni Culturali ed Ambientali di Siracusa ha rilasciato l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'Art 146 e s.m.i. del D.Lgs. 42/2004 contenete prescrizioni sulle opere perimetrali, il cui recepimento, (da dettagliare e sviluppare nelle fasi successive di progettazione), secondo le intenzioni del Proponente, avverrà attraverso la realizzazione delle opere di ingegneria naturalistica perimetrali

VISTO il parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici che, in relazione al progetto in argomento, nell'adunanza n. 90 del 27/02/2013 ha ritenuto che "il progetto: "Porto Commerciale di Augusta": - Acquisizione aree e realizzazione nuovi piazzali attrezzati" possa procedere nelle successive fasi esecutive sulla base delle considerazioni formulate nei precedenti considerato"

VALUTATO che il progetto oggetto del presente parere è conforme al Piano regolatore portuale esistente e costituisce un adeguamento tecnico funzionale del progetto di completamento terza fase, "banchina container" (o "molo container") di cui al Decreto di compatibilità ambientale n 244/2007

CONSIDERATO che:

- L'analisi dei vincoli riporta la sussistenza del vincolo ambientale 150 m dai fiumi Legge 431/85 art 1 lett c, come da planimetria allegata. All'interno della fascia di 150 metri in corrispondenza della foce è collocata oggi la strada di accesso al porto commerciale, realizzata ed in esercizio, mentre il progetto in esame non ingenera variazioni a tale infrastruttura
- Il progetto è stato altresì esaminato ed approvato in sede di conferenza dei servizi da parte degli Enti competenti, tra cui l'Assessorato Ambiente della Regione Sicilia, che non ha segnalato la sussistenza di ulteriori vincoli

CONSIDERATO che in relazione al contesto territoriale:

- L'area oggetto dell'intervento ricade all'interno dell'ambito amministrativo e territoriale 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 baia naturale di Augusta rappresenta uno dei nodi industriali più importanti del Mediterraneo. Essa è sede del primo polo di raffinazione di greggio del Mediterraneo – Priolo, la cui raffineria occupa un'area di 400 ettari tra i Comuni di Priolo, Melilli e Augusta, e comprende anche le strutture produttive delle società Enichem e Polimeri Europa
- L'area in oggetto ricade nelle immediate vicinanze del SIC "Saline di Augusta" (Codice Natura 2000: ITA090014) è ubicato in Provincia di Siracusa, nel territorio del comune di Augusta
- Alcune porzioni dell'area in esame risultano soggette al vincolo paesistico di cui alla L. 431/85, ed in particolare:
 - I fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua con le relative sponde per una fascia di 150 m (Art. 1 lettera c): si annovera tra questi vincoli la fascia di rispetto dei 150 m dal fiume Mulinello, ubicato a ridosso dell'ingresso principale all'area portuale;
 - Le zone di interesse archeologico (Art. 1 lettera m): si ricorda in particolar modo il sito Archeologico di Megera Hyblae (ubicata ad oltre 2 km dall'area in esame) e la Necropoli Mulinello, una necropoli preistorica dell'età del bronzo medio (ceramica di tipo micenea) e bizantina che ricade all'interno di un raggio di 2 km dall'area portuale e vincolata ai sensi della L. 1089/39

VALUTATO che

- L'area di interesse è sottoposta ad una forte pressione antropica a causa dell'attività portuali e industriali in essere
- L'area di progetto è esterna a qualsiasi area naturale classificata protetta ai sensi del DPR 357/97 come modificato dal DPR 120/2003
- L'area di progetto risulta completamente estera all'area del SIN di Priolo
- La Soprintendenza per i beni Culturali ed Ambientali di Siracusa ha rilasciato l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'Art 146 e s.m.i. del D.Lgs. 42/2004 con prescrizioni che qui si intendono interamente richiamate

CONSIDERATO che in relazione nel parere positivo con prescrizioni della Provincia di Siracusa acquisito al prot. DVA-2013-00026 del 02/13/2013, vengono evidenziate le seguenti tematiche:

- *“Dalla consultazione con il PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), si rileva che:*
 - *L'ampliamento del Porto di Augusta proposto ricade nell'area territoriale tra il bacino del fiume San Leonardo ed il Bacino del Fiume Anapo*
 - *L'area risulta esente da dissesti e da pericolosità/rischio geomorfologico*
 - *Dalla carta della pericolosità idraulica per fenomeni di esondazione si osserva che in corrispondenza dell'area sottoposta a screening insiste un "sito di attenzione"*
 - *Nella carta di pericolosità idraulica per ipotetico collasso degli invasi artificiali, la zona è indicata come "area di esondazione per l'ipotetico collasso dello sbarramento"*

VALUTATO che la Commissione ritiene opportuna al riguardo l'acquisizione da parte del Proponente del nulla osta dell'Autorità di Bacino della Sicilia, e pertanto sarà prevista una apposita prescrizione nel dispositivo finale del presente parere

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che

- Lo studio effettuato ha fatto riferimento ai seguenti piani e programmi: Piano regolatore generale del Comune di Augusta, Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Marittimo (APQ), Piano Regionale dei Trasporti e della mobilità – Piano Direttore, Piano Regolatore Portuale del Porto di Augusta, Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico Regione Siciliana – Foglio 641 “Augusta”, Piano Territoriale Paesistico Regionale – Area di Augusta (vincoli ai sensi del D.L. 29-10-1999 n° 490)
- L'Accordo di Programma Quadro costituisce lo strumento con il quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, le Autorità portuali di Palermo, Catania e Messina e l'Ufficio Genio Civile OO.MM. di Palermo, concordati gli obiettivi, attivano azioni per una effettiva realizzazione degli interventi previsti. L'APQ per il trasporto marittimo, sottoscritto il 5/11/2001, è finalizzato a realizzare il potenziamento delle infrastrutture portuali nella Regione Siciliana, cosa che costituisce elemento indispensabile per accrescere la competitività del sistema produttivo regionale e contribuisce al riequilibrio territoriale. Contribuiscono economicamente alla realizzazione dell'intervento oggetto del presente parere sia il Ministero delle Infrastrutture che il CIPE
- Le aree e le funzioni del progetto in esame coincidono con quelle previste dal Piano Regolatore. Le strutture in progetto hanno un volume complessivo di 38.400.mc, che, sommato alle strutture già realizzate nelle fasi precedenti, (Edificio Direzione portuale e servizi mc 5.900, Edificio Dogana e Guardia di Finanza mc 1.120, Edificio Spedizionieri e Agenti Portuali mc 3.260, Edificio Barriere ingresso-uscita mc 185), porta ad un totale di 48.865 mc
- La Regione Siciliana non ha approvato un PRT, ma l'Assessore per il Turismo, per le Comunicazioni e per i Trasporti ha adottato, con Decreto Assessoriale, il “Piano Regionale dei

Trasporti e della Mobilità - Piano Direttore" e ha tra gli obiettivi quello di favorire la costituzione di basi logistiche dei porti per l'interscambio mare-mare per aumentare la competitività nel Mediterraneo

- In relazione al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico Regione Siciliana – Foglio 641 "Augusta", si rileva come l'area in esame non sia interessata da fenomeni idrogeologici o di frana
- L'intervento prevede l'esproprio di aree private, il vincolo all'esproprio è comunque connesso con la pianificazione portuale

VALUTATO che

- La documentazione prodotta ha analizzato gli strumenti di Programmazione e Pianificazione territoriale e settoriale vigenti, non rilevando incoerenze tra il progetto e tali strumenti
- Emerge una piena rispondenza dell'attività di servizio con la destinazione territoriale dell'area stabilita dalla pianificazione vigente
- Il progetto è conforme alla pianificazione regionale e comunale e costituisce una razionalizzazione e un ampliamento delle attività già esistenti
- L'area di progetto è esterna a qualsiasi area naturale classificata protetta ai sensi del DPR 357/97 come modificato dal DPR 120/2003
- In considerazione di quanto riportato nel parere della provincia di Siracusa, in relazione al fatto che in prossimità dell'area di intervento è localizzato un "sito di attenzione", si ritiene opportuna l'acquisizione del nulla osta da parte dell'Autorità di Bacino della Sicilia

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che in merito allo stato di fatto:

- Le opere in progetto sono previste dal piano Regolatore portuale e si inseriscono in un contesto ad oggi ben delineato che ha visto la realizzazione del porto per lotti e fasi, e che ha portato negli anni un crescente incremento del traffico commerciale e che ne fa, ad oggi, una delle infrastrutture di maggiore interesse sia per la sua ubicazione strategica, in quanto baricentrico nel bacino del Mediterraneo, sia per la sua potenzialità futura
- La possibilità di sviluppo verso la terra ferma rende il Porto di Augusta competitivo rispetto ai numerosi porti italiani, i quali si trovano ingabbiati all'interno delle città e pertanto hanno per gran parte raggiunto i limiti di espansione
- La realizzazione di questo progetto è la fase conclusiva del processo di potenziamento e di espansione del Porto Commerciale di Augusta previsto del Piano Regolatore Portuale

CONSIDERATO che in merito al traffico:

- Per le nuove strutture portuali di Augusta (implementate e completate con gli interventi previsti nel progetto oggetto della presente valutazione) vengono confermate come soglia a regime del traffico container nel porto di Augusta nel medio-lungo termine (ossia nello scenario in cui si attende la piena operatività delle future ulteriori implementazioni delle aree destinate a piazzali prioritariamente per i container, oggetto del Progetto Preliminare in corso di valutazione) i 500.000 TEU e il corrispondente traffico navale in termini di navi/gg a suo tempo stimati in sede di SIA
- L'ulteriore estensione dei piazzali prevista dal Progetto Preliminare in corso di valutazione, non è infatti funzionale a catalizzare un aumento del traffico navale in porto, quanto piuttosto ad adeguare pienamente la futura capacità di stoccaggio dello scalo (con particolare riferimento alle potenzialità di attracco del terminal container), realizzando al tempo stesso una struttura flessibile in grado di favorire ed integrare funzioni complementari quali il trasporto merci in modalità Ro-Ro ed il trasporto di carichi secchi (specie nel transitorio di avvio del settore container)
- Il traffico navale addizionale giornaliero atteso a seguito delle diverse implementazioni del porto commerciale risulta pertanto il seguente:

Tipologia Traffico Navi	Realizzazione Terminal Container (cfr. Opere di completamento 3 ^a fase – realizzazione banchine di cui al DEC- VIA 244/2007)	Realizzazione Ampliamento Piazzali (progetto oggetto del presente parere)	Realizzazione Terminal Container + Ampliamento Piazzali
Container	1-2	-	1-2
RO-RO + Carichi secchi	1	-	1

- Le potenziali ricadute del progetto di Realizzazione del Terminal e della Realizzazione di nuovi piazzali ad esso correlato in termini di flussi veicoli aggiuntivi generati dal porto commerciale di Augusta (con particolare riferimento alla componente più impattante costituita dai mezzi pesanti), è potenzialmente ascrivibile alle seguenti movimentazioni:
 - Movimentazione della quota parte dei container da/per l'entroterra (stimabile cautelativamente nel 15% del totale di container movimentati, pari a circa 75.000 TEU/anno, corrispondenti a circa 200-250 TEU/gg)
 - Movimentazione delle merci in arrivo/partenza da vettori navali Ro-Ro a seguito del prevedibile sviluppo complementare di questo settore (stimabile nell'ordine di 1 nave/gg corrispondente ad un totale circa 150 fra trailer e mezzi pesanti in composizione completa da movimentare da/per il porto)
- La realizzazione del raccordo ferroviario previsto nell'ambito del progetto in esame, consente di ipotizzare un sostanziale azzeramento di tali flussi veicolari potenziali, consentendo il trasferimento su ferro delle merci di cui sopra direttamente dal nuovo fascio binari posto in seno al porto commerciale

VALUTATO che il progetto complessivo degli interventi non prevede un incremento del numero di navi, rispetto al numero già autorizzato con precedente decreto di VIA, avendo l'area dei piazzali retro portuali funzione logistica per lo stoccaggio e lo smistamento delle merci movimentate dal realizzando molo container

CONSIDERATO che in merito al progetto:

- Gli interventi previsti nel progetto preliminare delle opere di seconda fase del Porto Commerciale di Augusta possono così sinteticamente riassumersi:
 - Acquisizione di nuova area di circa 365.700 mq a servizio del porto commerciale, cui si aggiungono circa 5.700 mq, in corrispondenza della linea ferroviaria Catania - Siracusa, per consentire il futuro collegamento dello scalo portuale con la linea ferrata, in previsione dello sviluppo dei traffici navali
 - Bonifica da ordigni bellici dell'intera area di intervento
 - Realizzazione di circa 337.118 mq di pavimentazione per la movimentazione di merci sfuse, container e passeggeri:
 - L'area di piazzale ricopre una superficie di 337.118 mq e verrà realizzata alla stessa quota del piazzale dell'area portuale esistente (2,50 m s.l.m.), adibendola alla movimentazione e alla sosta delle merci. A tal proposito sono state predisposte delle aree di forma rettangolare che tendono ad allungarsi fino a raccordarsi con i piazzali esistenti e raggiungere le banchine portuali
 - Le pavimentazioni previste saranno di due tipi entrambi su un substrato in tout-venant:
 1. Pavimentazione di tipo rigido, poggiante su pacchetti di fondazione di spessore diversi, in funzione delle capacità resistenti del rilevato d'appoggio con un valore minimo di

CBR pari a 7

2. Pavimentazione costituita da strato di fondazione in misto granulometrico, conglomerato bituminoso per strato di base e binder
- o Realizzazione di tutti gli impianti (rete antincendio, elettrica, fognaria) per la completa operatività portuale, le cui strutture principali ricadono all'interno di un'area tecnologica di circa 7.500 mq di estensione
 - L'intervento prevede la esecuzione di tutti gli impianti (rete idrica, antincendio, elettrica, smaltimento acque bianche) e le attrezzature necessarie per la completa operatività portuale, che sono stati ubicati in un'area specifica "Area tecnologica" posta in un punto tale da renderne efficace la gestione, sia in termini di lunghezze tratti che in termini logistico/funzionali
 - L'impianto elettrico dovrà avere le stesse caratteristiche di quello realizzato nei lotti precedenti, con l'utilizzo di cavi in PVC autoestinguente. La necessità di alimentare nuovi carichi posti a distanza considerevole rispetto alle cabine esistenti ha motivato la scelta di prevedere l'installazione di una nuova cabina (S/S5) nell'area tecnologica suddetta. La cabina è in struttura prefabbricata, articolata in box di media tensione, box di bassa tensione, box attrezzature e box gruppo. Gli impianti elettrici in progetto sono stati concepiti nel pieno rispetto degli attuali standard normativi e qualitativi. La lunghezza della linea è pari a 3.449,78 ml., è prevista la posa di n. 6 cavidotti DN 110 per complessivi 20.700 ml, dispersore di terra sez. 50 mmq di lunghezza 3.449,78 ml, cavo di MT per complessivi 6.900,00 ml., conduttori elettrici di sez. 1x16 mmq e 1x25 mmq; si prevede inoltre l'installazione di 13 torri-faro
 - L'impianto antincendio prevede la realizzazione della rete antincendio a servizio dell'ampliamento dei piazzali del Porto Commerciale di Augusta. Il sistema dovrà essere dimensionato per un massimo di lance UNI 70 contemporaneamente in funzione pari a 6 con una portata erogata di 5 litri al secondo
 - Verrà realizzata una vasca interrata con capacità di circa 42 mc, posizionata al di sotto di una sala pompe, alimentata da un sistema di pompe di presa a mare. Un gruppo di pompe installato nella soprastante sala pompe permetterà il rilancio ed immissione nella rete antincendio dell'acqua di mare. La suddetta vasca sarà affiancata da un'altra vasca di capacità di 42 mc contenente acqua dolce alimentata dalla rete idrica dei piazzali. Tale vasca ha lo scopo di immettere acqua dolce in rete dopo l'utilizzo dell'impianto antincendio al fine di mantenere la rete in pressione con acqua dolce in fase di non esercizio. Un lavaggio della rete è importante al fine di una maggiore efficienza e manutenzione dell'impianto, che se mantenuto con acqua marina avrebbe durata limitata e conseguenze negative in termine di corrosione e danni all'intero sistema. Il sistema è costituito da una rete di distribuzione in pressione e da 33 idranti UNI 70, spaziati di circa 80÷100 m l'uno dall'altro. La lunghezza complessiva della rete è di 3.429,55 ml. realizzata con tubazione in acciaio DN 150
 - La rete di smaltimento delle acque bianche è stata progettata e dimensionata per raccogliere le acque di pioggia con un tempo di ritorno di 5 anni, evitando lo scarico a mare del quantitativo inquinato dei residui di movimentazione sui piazzali con vasche di rilancio posizionate in modo da minimizzare gli scavi e quindi la profondità di posa delle condotte. La rete, della lunghezza complessiva di 3.292,30 ml, è realizzata con tubi in polietilene ad alta densità aventi pendenza costante dello 0.5%. Le condotte convergono in una vasca di raccolta e sollevamento che invia le acque bianche raccolte verso una vasca di accumulo, avente in pianta le dimensioni di 40,80 m x 12,80 m e una altezza fuori terra di 1,80 m; da qui le acque sono indirizzate verso una ulteriore vasca, che solleva in pressione le acque di dilavamento dei piazzali, canalizzandole a mezzo di condotta dedicata verso l'impianto di depurazione IAS. Qualora l'evento meteorico abbia una durata superiore a 15 minuti primi, le acque di piazzale, completamente depurate dal loro carico inquinante, saranno direttamente convogliate a mare tramite una condotta di troppo pieno

- Realizzazione di circa 6.160 mq di opere di contenimento in terra rinforzata (terramesh)
 - L'intervento prevede la realizzazione di un'opera di contenimento in terra rinforzata a difesa delle scarpate che delimitano il nuovo piazzale dalla recinzione portuale
 - L'opera presenta uno sviluppo lineare di 373,50 e 391,55 m circa per complessivi 6.160 mq, con altezze che variano dai due metri ai dieci metri
 - Le opere in terra rinforzata sono strutture per il contenimento o la stabilizzazione di scarpate e rilevati mediante la presenza di elementi di rinforzo resistenti a trazione, che cambiano le caratteristiche interne dell'ammasso nel quale sono inseriti
 - Il progetto della scarpata perimetrale dell'area di ampliamento dei piazzali prevede la realizzazione di un muro in terra verde che ha funzioni combinate di sostegno e duna (con effetto fonoassorbente)
- Recinzione delle aree portuali per circa 4.258 ml suddivisa in:
 1. Recinzione esterna delle aree portuali al fine di renderle più sicure e contestualmente separarle dalla sede ferroviaria adiacente, garantendo in questo ultimo caso una fascia di rispetto superiore ai 30 ml. La tipologia realizzativa prevede la messa in opera di pannelli grigliati (orso-grill) in acciaio zincato collegati a paletti zincati infissi in un cordolo di fondazione; il cordolo è separato dal terreno naturale da uno strato di calcestruzzo magro
 2. Recinzione interna di separazione tra la viabilità principale e le aree di movimentazione realizzata con barriera stradale di sicurezza tipo "New Jersey Centrale" in cemento armato vibrato e rete grigliata elettrosaldata con ripieghi antiscavalco
- Realizzazione di circa 6 Ha di aree a verde, poste lungo tutto il perimetro dell'intervento al di sotto della linea ferroviaria
 - Il progetto prevede la sistemazione a verde delle opere posizionate lungo il perimetro dell'intervento al di sotto della linea ferroviaria, tramite la posa di terreno vegetale e la piantumazione di essenze arboree non inferiore a 2 per metro quadrato, oltre che di 1000 piante di alto fusto (con altezza del fusto non inferiore a 3 metri)
- Realizzazione di n. 2 strutture prefabbricate per complessivi 4.800 mq
 - L'intervento prevede la realizzazione di 4 capannoni prefabbricati aventi dimensioni 30,00 m x 80,00 m per complessivi 2.400 mq cadauno ed una altezza interna libera pari a ml. 7,00. La fondazione è con plinti gettati in opera e collegati fra loro da travi di collegamento gettate in opera
 - La struttura in elevazione è in pilastri e travi prefabbricati a sostegno della copertura. La copertura è costituita da tegoli a V alternati a coppelle curve e con materassino isolante per la coibentazione degli elementi di impermeabilizzazione in fibrocemento. I tamponamenti sono con pannelli a giunti verticali, coibentati
- Opere di monitoraggio:
 - Coordinamento e gestione della organizzazione relativa al monitoraggio in corso d'opera
 - Messa in atto delle azioni correttive del CSA (emissioni acustiche nelle fasi di esecuzione dei lavori)
 - Contenimento delle emissioni di polveri
 - Monitoraggi dell'atmosfera ante operam ed in corso d'opera (con 3 punti di misura oltre alla centralina dell'abitato di Augusta posta in corrispondenza della Darsena della Marina Militare). In particolare durante la fase di costruzione la frequenza di prelievo sarà bimestrale
 - Monitoraggio del rumore durante le attività di cantiere e di esercizio, con particolare riferimento all'abitato di Augusta e ad eventuali recettori sensibili, valutando altresì gli

eventuali disturbi alle specie di uccelli frequentatrici il Sic Saline di Augusta

- o Realizzazione del raccordo ferroviario
 - Il Proponente ha stimato in via preliminare la necessità di un fascio ferroviario dedicato in area portuale costituito da 7 binari ciascuno di lunghezza non inferiore a 550 m; si può altresì preliminarmente ipotizzare che a valle della realizzazione del raccordo ferroviario portuale alla linea Catania-Siracusa si potrà avere un traffico giornaliero dell'ordine di 6-8 treni merci/giorno (3-4 in entrata e 3-4 in uscita)
 - Le ipotesi di esercizio sono corrispondenti a parametri di esercizio di efficienza media sia per le capacità del materiale rotabile che per l'impegno giornaliero ed annuo dell'impianto. La tipologia del trasporto tradizionale è prevista quasi unicamente a treno completo.
 - Per il trasporto tradizionale, si assume un materiale rotabile di riferimento composto da carri a due carrelli a due assi ciascuno tipo G20 Gabs con un carico medio di 40 t. La composizione media considerata è quella di un treno a 15-20 carri. Per il trasporto combinato, si assume l'utilizzo di carri a due container di categoria 20/40, con un carico medio di circa 27 t a coppia. La composizione media considerata è quella di un treno a 20 carri.
 - Il trasporto di automezzi viene equiparato - ai fini dei conteggi - al trasporto tradizionale, tenendo conto però, nei calcoli di potenzialità dell'incidenza media del minor tempo di carico e scarico.
 - L'impegno temporale dell'impianto corrisponde - rispetto alla situazione media attuale - ad un medio-alto indice di efficienza. Si adotta l'ipotesi di esercizio in 5.5 giorni medi per settimana corrispondenti a circa 280 giorni/anno ed un orario di lavoro netto di 12 ore per giorno.
 - I tempi di lavorazione del treno sono supposti, nel caso di impianti nuovi ed efficientati, pari ad una media di 5 ore per il trasporto tradizionale e di 4 ore per il trasporto combinato. Il calcolo del numero dei binari è stato effettuato ipotizzando un margine di confidenza di $\pm 20\%$
- Tra i principali obiettivi del progetto si ricorda in particolare:
 - o Adeguare la capacità di stoccaggio dello scalo alle potenzialità di attracco del terminal container, con riferimento sia al numero dei vettori navali attesi sia agli intervalli temporali connessi alle diverse fasi di indirizzamento delle merci mediante transhipment (e, in particolare, ai tempi che intercorrono tra l'arrivo delle navi intercontinentali e quello delle navi di cabotaggio)
 - o Agevolare ed efficientare le operazioni di stoccaggio, imbarco/sbarco e movimentazione in porto dei container, prevedendo un'accresciuta disponibilità di spazi a tale riguardo
 - o Disporre di ulteriori "spazi polmone", primariamente dedicati al settore container, ma occasionalmente potenzialmente disponibili per le operazioni di imbarco/sbarco e movimentazione delle altre componenti di trasporto portuale (Ro-Ro e carichi secchi) in casi particolari di compresenza/contemporaneità di navi in porto e nell'ottica della già richiamata organizzazione complessiva del porto con integrazione dei settori container, Ro-Ro e carichi secchi così come già previsto dal SIA del Progetto Definitivo del terminal container (cfr. DEC VIA 244/2007)

CONSIDERATO che in merito al sistema di trattamento delle acque di prima pioggia:

- Le acque di prima pioggia sono costituite dalle acque di scorrimento superficiale defluite nei primi istanti di un evento di precipitazione e caratterizzate da elevate concentrazioni di sostanze inquinanti, spesso addirittura superiori a quelle registrate negli stessi reflui in condizioni ordinarie
- La principale fonte di inquinamento delle acque di prima pioggia è costituita dal traffico veicolare:
 - o Come fonte diretta i veicoli contribuiscono all'apporto di metalli pesanti attraverso gli scarichi delle auto, l'usura delle parti meccaniche in movimento e la perdita di oli e grassi lubrificanti

- Come fonte indiretta contribuisce all'apporto di solidi attraverso l'erosione dei manti stradali e il trasporto di sedimenti
- Un'altra fonte è rappresentata dall'atmosfera: durante i periodi di tempo secco si verifica il deposito di polveri, mentre durante gli eventi di precipitazione avviene il dilavamento sia del particolato atmosferico che di composti disciolti
- L'impianto da realizzare ha come scopi:
 - Separare le acque di prima pioggia da quelle successive
 - Rimuovere da queste acque gli inquinanti separabili per gravità
 - Smaltire, con opere separate, le acque di prima pioggia e quelle successive
 - Realizzare opere tali da consentire il prelevamento distinto dei campioni delle acque di prima pioggia e di quelle successive
- È stata considerata prima pioggia quella corrispondente ad un volume pari a 5 mm di precipitazione distribuiti uniformemente sulla superficie scolante per gli eventi meteorici che si distanziano di almeno 48 ore l'uno dall'altro
- L'impianto si basa sui seguenti principi:
 - Avere a disposizione una capacità di accumulo, al netto dei volumi di franco e di accumulo dei materiali decantati, pari a 5 mm di pioggia uniformemente distribuiti sull'area servita
 - Individuare l'inizio e la fine di un evento meteorico
 - Operare una decantazione di queste acque in modo da trattenere il materiale sedimentabile come le sabbie e le morchie
 - Evacuare l'acqua accumulata con tempi tali da avere di nuovo a disposizione la vasca vuota dopo un periodo prefissato (solitamente 48 ore dalla fine della precipitazione)
- Il processo si svolge come segue:
 - La canalizzazione delle acque piovane confluisce in una vasca di rilancio nel quale sono realizzate due uscite
 - La prima è collegata ad una vasca di colmata/accumulo delle acque di prima pioggia, la seconda al recapito finale
 - La vasca di stoccaggio, ha una capacità relativa ad un volume pari a 5 mm dell'intera area interessata
 - All'arrivo delle prime acque il galleggiante sale di livello ed invia un segnale alla centralina di controllo (installata in un locale tecnico) che avvia un temporizzatore. Trascorse 24 o 48 ore le pompe entrano in funzione ed avviano le prime piogge stoccate al recapito
 - La prima frazione, essendo particolarmente inquinata, sarà fatta confluire verso una vasca di sollevamento che convoglierà tale portata verso l'impianto di depurazione IAS di Priolo Gargallo
 - Quando le prime piogge hanno riempito completamente la vasca d'accumulo, il livello dell'acqua all'interno della vasca di prima pioggia sale, si attiverà allora un sistema di elettrovalvole che bloccherà le pompe permettendo il regolare deflusso delle acque meteoriche nella condotta di troppo pieno a mare

CONSIDERATO che in relazione alla capacità dell'impianto IAS:

- Le acque di prima pioggia devono essere smaltite nell'arco di 48 ore per consentire alla vasca la capacità di accumulo dell'evento meteorico successivo: sono sollevate, con una portata di 12 lt/sec, sufficiente allo svuotamento entro le 48 ore (la portata minima è di 10 lt/sec), e recapitate con allaccio al collettore destinato all'impianto IAS
- Il collettore di recapito a cui conduce la condotta di sollevamento delle acque di prima pioggia, è un

DN 1200 con pendenza dello 0,5 %

- Il collettore, realizzato in calcestruzzo, ha una portata massima di smaltimento dell'ordine dei 2600 lt/sec (con un riempimento dell'80%) ed è impegnato attualmente da portate dell'ordine del 60% della sua massima capacità, vale a dire circa 1560 lt/sec. Il collettore è stato dimensionato a suo tempo per essere in grado di accogliere aumenti di portate connesse alla pianificazione di sviluppi urbani e produttivi e pertanto è in grado di accogliere circa ulteriori 940 lt/sec

VALUTATO pertanto che la portata di svuotamento della vasca nell'arco delle 48 ore è di circa 12 lt/sec, valore di un ordine di grandezza inferiore alla capacità del collettore di recapito (in grado, al momento, di accogliere circa 940 lt/sec ulteriori)

CONSIDERATO che dall'analisi delle precipitazioni di massima intensità si evidenziano valori orari registrati ad Augusta variabili da un massimo di 55 mm a fino a un minimo di 14,20 mm con eventi eccezionali fino a 197,40 mm nell'arco delle 24 ore

VALUTATO che si ritiene opportuno prevedere un efficientamento del sistema di trattamento delle acque di prima pioggia e del relativo sistema fognario e pertanto si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere

VALUTATO che:

- in relazione al Bilancio delle terre il Proponente ha presentato il Piano di utilizzo predisposto ai sensi del DM 161/2012 oggetto del su richiamato parere della Commissione n. 1336/2013
- il suddetto parere tratta solo delle terre scavate (1.180.000 mc) e riutilizzate nell'ambito del progetto (940.000 mc), e rinvia al presente parere la trattazione relativa al materiale non riutilizzato (240.000 mc)
- il materiale scavato e non riutilizzato all'interno del presente progetto sarà conferito a discarica e pertanto si rinvia al quadro prescrittivo del presente parere

VALUTATO che, rispetto a quanto previsto dal progetto preliminare, oggetto della presente verifica di assoggettabilità, il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ha massimizzato i quantitativi di materiale riutilizzato portandolo da circa il 50% all'80% (il rimanente 20% sarà condotto a discarica). Ciò consente da un lato di contenendo ulteriormente i limitati impatti sull'ambiente della fase di cantierizzazione derivanti da un ridotto utilizzo di materiale proveniente da cava e da un minor volume di materiale da conferire a discarica, dall'altro lato si contribuisce al reimpiego di materiale già presente in loco a cui si conferiscono proprietà meccaniche tali da assicurare al sottofondo quelle caratteristiche di portanza richieste dai carichi di esercizio portuali

CONSIDERATO che in merito alla cantierizzazione:

- L'impatto in fase di costruzione non si sovrappone ai cantieri degli altri lotti di realizzazione del porto perché i due cantieri pianificati non sono contemporanei, né sarà resa possibile, nella pianificazione degli interventi che i due appalti siano sovrapposti nelle fasi costruttive dei movimenti di materie. Infatti il cantiere di realizzazione del molo container è oggi in fase di avvio giacché la gara per aggiudicazione dei lavori è di prossima aggiudicazione mentre la realizzazione dell'intervento oggetto del presente parere è ancora nella fase di sviluppo progettuale e approvativo. A questo proposito la progettazione coordinata dei due interventi, sia in tema di procedure che di cantierizzazioni, ha introdotto uno strumento all'interno dei cronoprogrammi denominato "cardine di non contemporaneità", strumento spesso adottato nella redazione dei cronoprogrammi dedicati a tematiche di garanzia ambientale e della sicurezza che in questo caso è stato mutuato per garantire che gli effetti previsti nella fase di costruzione non siano mai sovrapponibili
- Le strade interessate dal traffico indotto a terra dall'intervento sono quelle indicate in figura, cioè, oltre al collegamento al porto, la SS 193 e la SS 114
- Il traffico ingenerato dall'intervento oggetto del presente parere sarà conforme a quello degli autocarri assegnati all'approvvigionamento di inerti per la realizzazione della banchina (cfr. DEC VIA 244/2007). Si è ipotizzato che questi mezzi provengano da più di una cava. I mezzi potranno quindi scegliere diversi itinerari, che possono impegnare la strada "zona industriale" o la SS 144 direzione

Catania oppure infine la SS 114 direzione Siracusa

- In prima approssimazione è pensabile che il flusso di Autocarri si distribuisca con una quota che devia per il percorso alternativo e la parte restante si divida nelle due direzioni della SS 114; per ragioni di cautela nei riguardi delle simulazioni acustiche e atmosferiche i flussi che sono stati determinati si basano sull'ipotesi che tutti gli autotreni proseguano fino alla SS 114, senza interessare il percorso alternativo. Ciò per adottare valori più cautelativi nei confronti dei ricettori situati lungo la SS193
- Il traffico indotto in fase di costruzione interviene su strade che oggi hanno un livello di servizio elevato giacché si trovano ad avere un TGM pari a circa il 30% della capacità (SS 193)
- Inoltre, l'effetto dell'immissione del traffico indotto sulla SS 114 è limitato sia perché lo svincolo è del tipo a livelli sfalsati e dotato di geometrie CNR 80, cioè con corsie di accelerazione che consentono un corretto inserimento dei mezzi nel traffico, sia perché la strada ha traffico di tipo extraurbano ed è in grado di assorbire l'incremento comunque temporaneo
- L'analisi del traffico indotto identifica un picco di movimentazione dei mezzi pari a 205 autocarri/giorno, numero questo inferiore del 20% rispetto al carico di mezzi ingenerato dalla fase di realizzazione del molo container. E' sulla base di quest'ultimo valore che sono state condotte le analisi di emissioni nella fase di costruzione ingenerate nel traffico del retroterra portuale
- Il progetto del molo container (DEC VIA 244/2007) prevede la realizzazione di barriere fono assorbenti in corrispondenza di alcuni passaggi della viabilità esterna alle aree portuali, prima dell'inizio della costruzione e della fase di movimento materie: il Proponente è intenzionato a far rimanere in opera le suddette barriere sia nella fase di realizzazione dei piazzali, (non contemporanea), sia nella fase di esercizio
- La durata del cantiere, prevista in circa 900 giorni lavorativi, è così suddivisa:

Tipologia di mezzo	Capacità giornaliera	Quantità da realizzare	Numero di mezzi	Giorni
Pulvimixer	4.000 mq	3.000.000 mq	2	375
Spandicalce		3.000.000 mq	1	375
Rullo vibrante	4.000 mq	3.000.000 mq	2	375
Livellatrice	4.000 mq	350.000 mq Per l'ultimo strato	2	45
Dozzer	4.000 mq Per strati di 40 cm	2.650.000 mq	3	220
Escavatore da 230 q	700 mc	600.000 per la movimentazione interna	3	285

VALUTATO che:

- L'area retro portuale oggi è un relitto inutilizzabile e priva di connotati naturali né antropici. Essa è infatti racchiusa verso terra (NW e N) dalla ferrovia Catania – Siracusa, e verso mare dal porto commerciale esistente. Si tratta di terreni incolti e in stato di abbandono, che con la realizzazione del molo container risulterebbero privi del residuo canale di scolo. Anche in questo caso la ricaduta sulla componente dell'ambiente idrico è certamente positiva
- La sistemazione delle aree interessate dai nuovi piazzali consente di risolvere la configurazione idraulica non ancora completata del retro porto che oggi è caratterizzato da una depressione colma di acqua stagnante che non trova sbocco sul mare. Infatti, l'area di intervento è racchiusa a sud dai moli del porto commerciale e a nord dal rilevato ferroviario della linea Catania Siracusa. Per questa ragione negli anni il deflusso delle acque è limitato sia dalle stesse strutture che dal progressivo interramento del canale (artificiale) di scolo e la parte più depressa dell'area è caratterizzata dalla presenza di acque stagnanti per la più parte dell'anno, aggravando così lo stato di abbandono e progressivo degrado
- La realizzazione dei piazzali prevede pertanto un importante intervento di sistemazione idraulica attraverso la realizzazione di una rete di smaltimento delle acque meteoriche e un impianto di

trattamento delle acque di prima pioggia

- L'intervento restituisce così l'area abbandonata ad una funzione portuale necessaria per il funzionamento del porto commerciale, (e prevista dal Piano Regolatore Portuale), consentendo anche la rigenerazione di un contesto degradato sotto il profilo idraulico, visivo ed ambientale
- Il progetto consente di implementare una struttura portuale flessibile e intrinsecamente in grado di fare fronte sia a esigenze particolari di breve periodo (v. accumuli/contemporaneità saltuarie e/o puntuali di più navi o tipi di merci in porto) sia ad eventuali significative variazioni (incrementi/decrementi dei volumi movimentati) di più lungo periodo di una o più delle componenti di trasporto portuale citate rispetto alle altre
- L'utilizzo delle strutture di contenimento a Terra Rinforzata si configura come alternativa tecnico/strutturale a muri di cemento armato o cellulari prefabbricati, riducendo sia l'impatto ambientale che quello paesaggistico ed economico. In particolare queste strutture hanno la proprietà d'essere flessibili permettendo al corpo dell'opera di seguire gli assestamenti del terreno rimanendo integra e mantenendo le proprie caratteristiche di rinforzo strutturale, nonché si prestano all'inserimento in fase costruttiva di talee e/o astoni di specie autoctone, il cui apparato radicale può svilupparsi all'interno della struttura rendendo piacevole l'impatto visivo dell'opera.
- Il dimensionamento di massima dei binari dell'impianto è stato effettuato confermando anche in questa sede le previsioni di traffico navale di cui al citato n 244/2007, che stimano un incremento complessivo massimo del traffico navale dell'ordine di 2-3 navi/gg
- Il nuovo raccordo ferroviario tra lo scalo portuale e la contigua linea ferroviaria Catania-Siracusa consentirà un efficientamento complessivo del sistema logistico interprovinciale (e, in particolare, un alleggerimento dei carichi presenti sul contiguo scalo ferroviario di Catania delocalizzandone parte delle funzioni), sia di ottenere rilevanti benefici in sede più locale. Tra questi si segnalano: maggior sicurezza e rintracciabilità dei trasporti (soprattutto per le merci pericolose), razionalizzazione della ulteriore diffusione degli insediamenti produttivi sul territorio (configurandosi la ferrovia, in questo senso, come elemento ordinatore), riduzione dei costi sociali e delle esternalità negative correlate all'attività portuale grazie ai benefici di carattere ambientale connessi al trasporto su ferro rispetto a quello su gomma
- L'incremento di traffico temporaneo legato alle attività di cantiere non avrà ripercussioni sul livello di servizio delle strade che consentono l'accesso al porto
- L'intervento di cui alla presente istanza rappresenta un intervento su una struttura portuale preesistente, ricadente all'interno del porto, che consente il miglioramento della qualità dei servizi forniti e una migliore operatività delle banchine

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

CONSIDERATO che:

- La documentazione presentata ha analizzato le componenti ambientali con riferimento al sito di progetto, specificando che per quanto riguarda il progetto della realizzazione dei piazzali, gli impatti attesi nella fase di esercizio hanno una natura identica a quella delle attività attuali, sia come traffico marittimo e traffico indotto mentre per quanto riguarda il nuovo snodo ferroviario produrrà una diminuzione del traffico veicolare
- L'area di interesse è sottoposta ad una forte pressione antropica; l'intervento previsto appare, per ubicazione e tipologia delle opere da realizzarsi, tale da non creare sostanzialmente impatti ambientali aggiuntivi significativi e negativi, atteso che si opererà all'interno di una struttura portuale con interventi di completamento/riordino delle opere preesistenti
- La realizzazione dell'intervento consentirà una riqualificazione dell'area che ad oggi risulta ricompresa nel Piano Regolatore Portuale di Augusta

CONSIDERATO che in merito agli studi sul clima:

- Da un'analisi più dettagliata delle temperature, attraverso le tabelle relative allo studio probabilistico delle medie delle massime, si evince che i valori più elevati del periodo estivo
- Si raggiungono nelle aree di pianura e di bassa collina interna (Lentini). In tal caso i valori normali (50° percentile) possono anche superare i 34°C, nel mese più caldo (luglio), con punte massime assolute che normalmente sfiorano i 40°C. Nelle aree costiere, invece, per quanto più a sud, grazie all'effetto di mitigazione del mare, nel 50% degli anni non si supera la soglia di 30-31°C. Le medie delle minime dei mesi più freddi (gennaio e febbraio) normalmente non scendono al di sotto di 8-9°C nelle zone costiere, mentre sono più basse di circa 1°C nelle zone interne
- Per quanto riguarda le precipitazioni, sulla base dei valori medi, annui (mediana), è possibile distinguere tre aggregazioni territoriali:
 - L'area interna di colle-monte degli Iblei, che presenta i valori più elevati della provincia (in media circa 720 mm), che vanno da un minimo di 619 mm a Palazzolo Acreide ad un massimo di 792 mm a Presa S. Nicola (Cassaro)
 - La zona a est e nord-est degli Iblei, che presenta valori annui intermedi (in media circa 654 mm), che vanno da un minimo di 535 mm ad Augusta a un massimo di 784 mm a Sortino
 - L'area a sud e sud-est degli Iblei, che si attesta su valori più bassi (circa 520 mm), che oscillano da 400 mm (Cozzo Spadaro) a 615 mm (Noto)
- Complessivamente, le precipitazioni medie annue della provincia di Siracusa (615 mm) sono leggermente inferiori (-3%) alla media regionale, pari a 633 mm
- Dall'analisi delle precipitazioni di massima intensità, che evidenziano gli eventi estremi relativamente a questo parametro meteorologico, è importante notare che i valori orari variano da un massimo di 81 mm a Siracusa fino a un minimo di 43 mm a Palazzolo Acreide; mentre, nell'arco delle 24 ore, si sono registrati eventi eccezionali fino a 315 mm (Sortino)

CONSIDERATO *che in merito alla componente ambiente idrico acque superficiali:*

- L'intervento non interagisce con i corsi d'acqua né con il mare, se non indirettamente attraverso il sistema di regimazione delle acque meteoriche
- Il progetto non interferisce con la rete idrografica e pertanto la componente relativa ai corsi d'acqua superficiali è da considerarsi indifferente. In relazione al ricettore marino sussiste la sola possibilità di apporto inquinante in termini di solidi sospesi da parte delle acque meteoriche di prima pioggia raccolte dal piazzale. Infatti il movimento dei mezzi in fase di esercizio implica un rilascio di materiali in forma di particolato sulla superficie della pavimentazione
- Per evitare il rilascio in mare di questi materiali la rete di smaltimento delle acque meteoriche di piazzale è stata progettata come sistema chiuso, ed il recapito a mare è trattato, per le acque di prima pioggia, con un impianto che abbatte del 90% la presenza di solidi sospesi
- L'impianto è dotato altresì di un disoleatore che ha il duplice scopo di eliminare la presenza di idrocarburi nelle situazioni ordinarie di pioggia e di svolgere un ruolo di garanzia nel caso di sversamenti accidentali di sostanze oleose in genere

CONSIDERATO *che in merito alla componente suolo e sottosuolo:*

- Il progetto è stato preceduto dalla campagna di indagini geognostiche. In particolare le formazioni geologiche più importanti e significative, sia per estensione dell'affioramento sia per interesse geologico, che si distinguono sono dall'alto verso il basso:
 - Calcareniti e calciruditi a banchi
 - Calcarì a lumachelle
 - Vulcaniti basiche submarine
 - Depositi marino-continentali "Calcareniti, Conglomerati e Travertini"

- Sabbie gialle e calcareniti organogene "Panchina", conglomerati e ghiaie poligeniche, costituenti terrazzi marini di vario ordine (spessore da 0 a 20 m) (Pleistocene med-sup.)
- Alluvioni terrazzate, costituite da ghiaie, sabbie e limi e terrazzi di vario ordine
- Alluvioni recenti terrazzate ed attuali, Olocene
- Sabbie e detriti, depositi di spiaggia
- Per i terreni di sbancamento, per la fase ante-operam, è stato redatto il piano di utilizzo ai sensi del Decreto 10 agosto 2012 del Ministero dell'Ambiente n. 161
- L'ampliamento piazzali insiste su di un'area non soggetta a rischi di carattere gravitativo che consiste in un vasto deposito alluvionale orizzontale. Come evidenziato nel quadro di riferimento progettuale la realizzazione dei piazzali implica uno scavo di bonifica del terreno alluvionale e un reimpiego previa stabilizzazione a calce della parte valutata a matrice argillosa
- L'intervento non interessa sedimenti marini giacché non prevede attività di dragaggio
- Al fine di limitare gli impatti derivanti dal fabbisogno, e considerato che il materiale di scavo per la realizzazione del sottofondo dei piazzali contiene matrice argillosa, durante la progettazione preliminare si è ricercata la minimizzazione dell'impatto derivante dal movimento di materie con il reimpiego in sito, previa stabilizzazione a calce, della totalità dei materiali di scavo

VALUTATO che

- La questione principale nello studio dell'impatto del progetto sulla componente "Suolo e sottosuolo" è la gestione dei materiali risultanti dagli scavi sui piazzali durante la fase di cantierizzazione e oggetto del su richiamato parere della Commissione n. 1336/2013
- In considerazione del lungo stato di abbandono e degrado ambientale dell'area sulla quale verranno realizzati i nuovi piazzali non sono prevedibili interazioni con la morfologia dei luoghi che possano determinare impatti sulla componente suolo; si ritiene trascurabile il rischio di un impatto in termini di stabilità del sito, tenuto conto anche della sistemazione idraulica e delle scarpate prevista dal progetto, con ricadute positive sulla stessa riqualificazione dell'area

CONSIDERATO che in merito alla componente atmosfera e rumore e vibrazioni:

- Alla luce delle considerazioni trasportistiche sopra esposte il Proponente afferma che le verifiche e le simulazioni di impatto acustico ed atmosferico effettuate nei confronti del traffico navale nel corso della precedente procedura di VIA (cfr. DEC VIA 244/2007) sono integralmente confermate
- Per quanto riguarda le previsioni da impatto acustico e atmosferico derivante dal traffico a terra su gomma nella fase di esercizio si deve considerare che la realizzazione dello scalo ferroviario consentirà, a regime, l'eliminazione pressoché totale dei TIR da container e pertanto le previsioni contenute precedente procedura di VIA appaiono cautelative rispetto al progetto attuale che ingenera una drastica riduzione degli impatti
- Per quanto attiene l'impatto in fase di costruzione la previsione di reimpiego dei materiali all'interno del cantiere fa sì che il progetto registri un volume di fabbisogno di inerti molto modesto rispetto ai volumi verificati nel SIA del progetto principale. Poiché inoltre il cantiere di realizzazione dei piazzali sarà attivato in un periodo temporale successivo ("cardine di non contemporaneità") a quello dedicato alla realizzazione del molo container, non si registra alcun effetto cumulativo degli impatti in fase di costruzione
- Durante la fase di costruzione le principali forme di inquinamento atmosferico sono rappresentate dagli scarichi dei mezzi d'opera all'interno dei cantieri e lungo la viabilità e dalla dispersione in aria di polveri. Per quanto riguarda la dispersione di polveri nell'atmosfera, questa tipologia di impatto potrà essere innescata durante il trasporto degli inerti e le lavorazioni di scavo, oppure come effetto del sollevamento operato dagli automezzi durante la percorrenza delle piste di cantiere
- Di seguito si riportano le principali mitigazioni che il Proponente intende adottare per minimizzare l'entità del sollevamento delle polveri determinato dal transito dei mezzi di cantiere, quali:

- Asfaltare o tenere bagnate le piste interne al cantiere, utilizzando un'autocisterna
- Prevedere impianti a pioggia in presenza di depositi di inerti
- Coprire i cumuli di terreno caricati sui mezzi
- Lavare gli pneumatici degli autoveicoli prima del loro ingresso sulla rete viaria; in modo da prevenire anche il problema dello sporco della sede stradale
- Creare eventuali quinte arboree/arbustive a protezione delle aree abitate
- Per quanto riguarda l'inquinamento acustico applicando il modello previsionali di calcolo RLS 90 per il traffico stradale il Proponente ha predisposto un'analisi acustica che ha interessato il clima acustico ante-operam e in fase di cantiere nel tempo di riferimento diurno, in quanto non sono previste attività nel periodo notturno. Il clima acustico post-operam e in fase di costruzione, non hanno evidenziato situazioni in cui i valori di rumore calcolati nei ricettori acustici superano i limiti di legge. Nonostante ciò, ove i ricettori sono più vicini al tracciato, per maggior cautela sono comunque stati previsti interventi di mitigazione
- Gli interventi di mitigazione acustica previsti consistono nella realizzazione di barriere antirumore fonoassorbenti costituite da pannelli trasparenti in polimetilmetacrilato (PMMA)
- Nel corso della fase di cantiere le emissioni acustiche di tipo continuo che si verificano durante la realizzazione dell'opera e che sono dovute agli impianti fissi, non andranno ad incidere su nessun ricettore in quanto le aree di cantiere sono localizzate in prossimità del porto, quindi lontane da ricettori. La stessa cosa si può dire per le emissioni di tipo discontinuo dovute a mezzi di cantiere
- Per mitigare ulteriormente i livelli di impatto nelle aree di cantiere, nonostante la lontananza dei ricettori, il Proponente propone i seguenti interventi:
 - Scelta delle macchine e delle attrezzature e miglioramenti prestazionali
 - Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature
 - Modalità operazionali ed opportuna predisposizione del cantiere

VALUTATO che

- Il Porto di Augusta ricade in una zona extraurbana che, in termini di qualità dell'aria, presenta condizioni di inquinamento provocato sia dal traffico veicolare sia dagli impianti industriali soggetti alla normativa sull'Integrated Pollution Preventive Control
- In questo quadro, in considerazione della tipologia dei lavori previsti nell'ambito dell'intervento di realizzazione dei nuovi piazzali, l'impatto aggiuntivo globale del progetto sull'atmosfera non si ritiene significativo e negativo. I maggiori effetti saranno quelli connessi alla movimentazione del materiale risultante dalle diverse lavorazioni, a terra, ed al suo trasporto. Tali attività determineranno possibile risospensione di polveri ed un incremento del traffico veicolare che tuttavia, adeguatamente mitigate, daranno un contributo minimo se paragonato a quello proveniente dall'area industriale;
- La valutazione degli impatti rileva una lieve alterazione del clima acustico essenzialmente durante la fase di realizzazione dell'opera, in quanto non si prevedono incrementi dell'attività portuale durante la fase di esercizio; l'inquinamento acustico e da vibrazioni durante la fase di cantiere sarà generato soprattutto dai mezzi meccanici adoperati per la costruzione delle opere
- Il progetto prevede, in caso di necessità, la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti di rumore ambientale per attività temporanee di cantiere, ai sensi della legge 447/95; in considerazione del fatto che i dati di emissione acustica delle macchine e mezzi di cantiere, tratti dalla letteratura, sono compresi tra 80 - 110 dBA, si rileva la necessità di locali interventi di mitigazione per proteggere gli addetti ai lavori e gli operatori del terminal; in particolare l'installazione di barriere antirumore al perimetro dell'area di cantiere e di barriere mobili durante le attività più critiche, e interventi di coibentazione diretti ai mezzi/macchinari con pannelli fonoassorbenti
- L'area dell'intervento è distante da ricettori sensibili e dal centro urbano

CONSIDERATO che in merito alla componente vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi terrestri e marini:

- I Siti Natura 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) e ZPS (Zone di Protezione Speciale) presi in esame sono:
 - SIC ITA090026 "Fondali di Brucoli-agnone" distante dal sito di intervento oltre 5 km
 - SIC/ZPS ITA090014 "Saline di Augusta" distante dal sito oltre 1,5 km (in particolare una porzione della suddetta area risulta separata dal sito del progetto dall'abitato di Augusta)
- In particolare per il SIC/ZPS "Saline di Augusta" è stata redatta apposita relazione di incidenza ambientale che si è conclusa alla prima fase di screening in quanto non sono stimabili impatti ascrivibili al progetto sulla suddetta area
- Inoltre le rotte di dispersione dell'avifauna locale attualmente privilegiate si sviluppano a nord dell'attuale porto e non sono interessate dal nuovo intervento

VALUTATO che la Valutazione di Incidenza ha escluso incidenze significative e irreversibili sugli habitat e le specie presenti (o potenzialmente presenti) nei Siti Natura 2000 presi in esame nonché interferenze incompatibili con le finalità di gestione e di conservazione dei valori naturali tutelati; i lavori di realizzazione dei nuovi piazzali sono esterni e distanti dalle sopraccitate aree protette; il SIC più vicino è il ITA090014 "Saline di Augusta" che è fisicamente distaccato dall'area dei lavori anche attraverso l'abitato di Augusta

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito alla componente salute pubblica

- Tenuto conto della notevole distanza tra l'area di intervento e il centro abitato di Augusta, non si riscontrano incidenze sulla componente salute pubblica; l'alterazione dello stato di qualità dell'aria e del regime acustico durante la fase di costruzione delle opere in progetto crea impatti temporanei che non incidono in modo significativo e negativo sullo stato di salute della popolazione locale

VALUTATO che:

- Le misure progettuali, mitigative e gestionali messe in campo dal Proponente sono tali da poter contenere i potenziali impatti entro limiti di accettabilità ambientale
- Non si rilevano impatti significativi aggiuntivi nella fase di esercizio, rispetto alla situazione approvata con il DEC VIA 244/2007
- Gli impatti provocati dal traffico indotto dalle attività di trasporto dei materiali si ritengono trascurabili in quanto temporanei, puntuali e interessanti un'area industriale
- Non si prevedono interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali dei SIC e ZPS presenti nell'area vasta, in considerazione delle dimensioni dell'intervento e della distanza dalle aree protette
- Le azioni previste dal progetto nella fase di cantiere sono di portata limitata, sia dal punto di vista quantitativo (limitata estensione e dimensionamento delle strutture), che temporale (limitata durata dei lavori); le azioni presenti in fase di esercizio inoltre sono già in gran parte presenti e non incideranno sull'assetto ambientale dell'area, soprattutto considerando il traffico marittimo già presente
- La percezione visiva dal lato mare non subisce modifiche significative; l'intervento si inserisce in un contesto di per sé poco sensibile
- Complessivamente la proposta progettuale risulta congruente al carattere dei luoghi, tale da non produrre danni al funzionamento territoriale e da non abbassare la qualità paesaggistica esistente
- L'area di interesse è sottoposta ad una forte pressione antropica; l'intervento previsto appare, per ubicazione e tipologia delle opere da realizzarsi, tale da non creare sostanzialmente impatti ambientali aggiuntivi significativi e negativi
- Gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti non significativi che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili. Ciò anche tenendo conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale, in area industriale, e si presenta limitato a

fronte dell'estensione dell'area stessa. In ogni caso si tratta di impatti transitori che termineranno con l'ultimazione dei lavori

- Gli approfondimenti relativi al Piano di utilizzo delle terre hanno consentito un azzeramento dell'approvvigionamento di materiale da cava, con evidenti ricadute positive anche sul traffico veicolare e conseguente notevole riduzione degli effetti sulla componente atmosfera
- Da quanto dedotto dall'analisi della documentazione, si può escludere che a seguito della realizzazione dei nuovi piazzali vi saranno impatti permanenti che possano accrescere i valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti significativi e negativi dalla realizzazione dei lavori alle componenti ambientali e alla salute pubblica: infatti, l'intervento non si ritiene in grado di incidere in maniera significativa sul contesto territoriale, sia con riferimento alle imbarcazioni sia con riferimento al traffico indotto
- L'intervento è coerente con le previsioni degli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, risulta adatto al carattere dei luoghi e non incide sul funzionamento territoriale e sulla qualità paesaggistica esistente
- Non si prevedono impatti significativi dal punto di vista della qualità dell'aria e del clima acustico, in considerazione soprattutto della localizzazione degli interventi, tuttavia il progetto prevede un monitoraggio con stazioni mobili per verificare che i lavori non abbiano effetti imprevisti sull'ambiente
- La zona di progetto risulta completamente esterna da siti Natura 2000; la Valutazione di Incidenza ha escluso incidenze significative e irreversibili sugli habitat e le specie presenti nei Siti Natura 2000 che ricadono nel raggio di 5 km dalle aree di intervento

VALUTATO inoltre che per gli interventi in argomento, costituenti un adeguamento tecnico funzionale al progetto di completamento terza fase, "banchina container" (o "molo container") di cui al Decreto di compatibilità ambientale n. 244/2007, siano estese, per unitarietà e limitatamente ai profili di pertinenza, le medesime prescrizioni ivi citate, con specifico riferimento ai nn. 3, 6, 7, 14 e 15, nonché alle prescrizioni del MiBAC riportate nel suddetto DEC-VIA-244/2007 e precisamente alle prescrizioni nn. 2, 6 e 10

VALUTATO infine che gli interventi in esame non hanno impatti significativi e negativi sulle matrici ambientali considerate, trattandosi di adeguamento tecnico funzionale al realizzando progetto di completamento terza fase, "banchina container" (o "molo container") di cui al Decreto di compatibilità ambientale n. 244/2007, che verranno attuati secondo il criterio della non contemporaneità con il suddetto progetto

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

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VIA del progetto relativo al "Porto di Augusta – Acquisizione aree e realizzazione nuovi piazzali attrezzati nel porto commerciale di Augusta" presentata dall'Autorità Portuale di Augusta, fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere,

a condizione che si osservino le seguenti prescrizioni:

1. Successivamente alla progettazione definitiva e prima dell'inizio dei lavori il progetto dovrà essere sottoposto, per i profili di interesse, ad approvazione da parte dell'autorità di Bacino della Sicilia. Tutte le eventuali prescrizioni formulate dalla suddetta Autorità dovranno essere recepite nel progetto definitivo. L'ottemperanza della prescrizione è di competenza della Provincia di Siracusa. Qualora l'Autorità di Bacino richiedesse modifiche al progetto, queste modifiche dovranno pervenire in ottemperanza al MATTM al fine di valutare la necessità di una nuova procedura di verifica di assoggettabilità
2. Dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni contenute nel parere dalla Provincia di Siracusa, nonché quelle contenute nell'Autorizzazione Paesaggistica rilasciata dalla Soprintendenza per i beni

- Culturali ed Ambientali di Siracusa. Prima dell'inizio dei lavori, il Proponente dovrà trasmettere al MATTM nota con cui le suddette Autorità attestano l'avvenuta ottemperanza delle prescrizioni
3. L'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia dei piazzali e il relativo impianto fognario dovrà essere riprogettato con un tempo di ritorno superiore a quello di progetto ($T = 5$ anni) e comunque in accordo con la Regione Sicilia
 4. Prima dell'inizio dei lavori:
 - a) Dovrà essere comunicate all'ARPA un elenco delle possibili scariche individuate per il deposito del materiale non riutilizzato, nonché la relativa certificazione che attesti la disponibilità delle stesse ad accogliere il materiale
 - b) Dovranno essere concordate con ARPA le modalità di analisi del materiale da inviare a scarica, anche al fine di individuare il sito idoneo al conferimento
 - c) La selezione della/e scarica/e dovrà essere concordata con ARPA, anche sulla base delle analisi di cui alla precedente lettera b)
 - d) I percorsi scelti per il trasferimento del materiale non riutilizzato dovranno essere condivisi con ARPA
 5. Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere redatto un piano di monitoraggio relativo al piano di costruzione delle opere che consideri tutte le componenti ambientali, con particolare riferimento all'atmosfera e al rumore: tale piano sarà concordato con ARPA Sicilia, riporterà le modalità operative la frequenza, i parametri e i tempi di esecuzione. Il Proponente dovrà trasmettere al MATTM nota con cui l'ARPA attesta l'avvenuta ottemperanza della prescrizione
 6. Prima dell'inizio dei lavori, e in aggiunta agli interventi di cui alla autorizzazione paesaggistica:
 - a) Il Proponente dovrà presentare alla Regione Sicilia, ai fini della relativa approvazione, un progetto di riqualificazione ambientale per utilizzare una quota parte (circa il 10%) dell'area sulla quale si intendono realizzare i nuovi piazzali per valorizzare quelle aree di possibile recupero naturalistico. Il suddetto progetto dovrà essere realizzato contemporaneamente agli interventi di cui al presente parere e con la supervisione della Regione
 - b) Il progetto dovrà prevedere la gestione delle suddette aree a carico del Proponente per almeno 10 anni
 - c) La presente prescrizione dovrà essere gestita in continuità con la prescrizione n. 14 del DEC-VIA 244/2007
 - d) Al termine dei lavori dovrà essere trasmesso al MATTM una relazione conclusiva sul progetto, controfirmata dalla Regione, che illustri gli interventi messi in atto, le modalità realizzative, le aree utilizzate e dia evidenza delle interazioni tra quanto previsto dalla prescrizione n. 14 del DEC-VIA 244/2007 e dall'autorizzazione paesaggistica
 7. Durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata e esposte nelle premesse. In particolare all'interno dei cantieri dovrà essere prevista l'imposizione di limitazioni di velocità per minimizzare il sollevamento di polvere; tutti i mezzi in uscita dalle aree di lavorazione saranno sottoposti al lavaggio dei pneumatici ai sensi dell'articolo 15 del Codice della Strada, al fine di evitare lo spandimento di polveri sulle strade pubbliche. Tutte le misure di mitigazione dovranno essere introdotte nel Capitolato Speciale d'Appalto
 8. Durante tutto il periodo dei lavori dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale

9. Dovrà essere predisposto un sistema di monitoraggio degli sversamenti accidentali di sostanze inquinanti durante le attività di cantiere che potrebbero insorgere a seguito di incidenti e/o malfunzionamento delle macchine. Detto piano dovrà essere concordato con ARPA Sicilia. Il Proponente dovrà trasmettere al MATTM nota con cui l'ARPA attesta l'avvenuta ottemperanza della prescrizione
10. Il sistema di illuminazione dei nuovi piazzali dovrà perseguire un aspetto unitario e curato con quello del resto del Porto, e perseguendogli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza dovrà adottare le tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe. Il Proponente dovrà trasmettere al MATTM nota con cui la Soprintendenza per i beni Culturali ed Ambientali della Sicilia attesta l'avvenuta ottemperanza della prescrizione
11. In fase di progettazione definitiva dovrà essere predisposto il progetto della sistemazione a verde delle scarpate in accordo con la Soprintendenza per i beni Culturali ed Ambientali della Sicilia e in continuità con le relative prescrizioni del DEC-VIA 244/2007 (nn. 15 e 16) nonché, in quanto applicabili, le prescrizioni MiBAC del suddetto decreto (nn. 2 e 3)
12. Ai fini delle attività di controllo, l'Autorità Portuale dovrà comunicare la data dell'inizio dei lavori alla Regione Sicilia, alla Provincia di Siracusa, al MATTM e all'ARPA Sicilia che dovrà effettuare anche la verifica di ottemperanza delle prescrizioni
13. Le prescrizioni nn. 3, 6, 7, 14 e 15, nonché le prescrizione del MiBAC nn. 2, 6 e 10 di cui al DEC-VIA 244/2007 sono richiamate nel presente parere, limitatamente ai profili di pertinenza, ed estese agli interventi in argomento

Tutti gli oneri connessi all'ottemperanza delle prescrizioni del presente parere sono a carico del Proponente.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

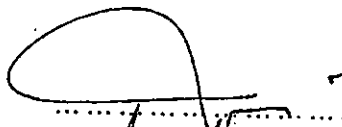
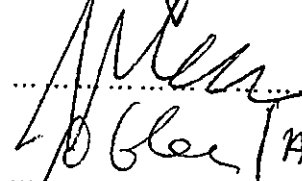
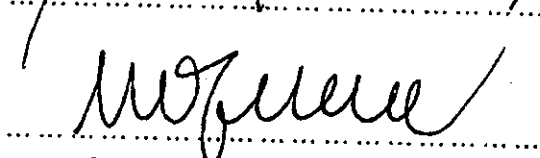
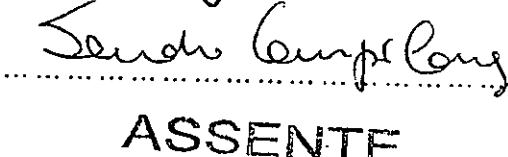
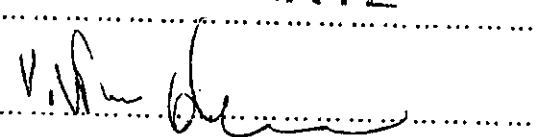
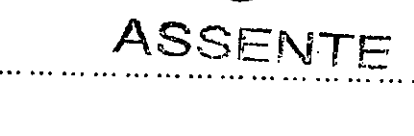
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni


.....

.....

.....

.....

.....
ASSENTE
.....

.....
ASSENTE
.....

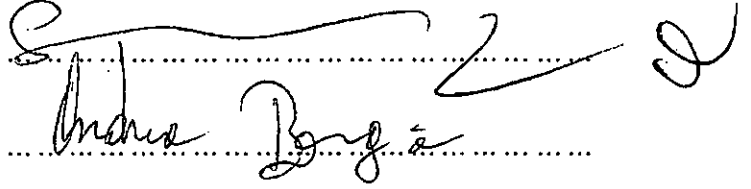
Dott. Gualtiero Bellomo

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

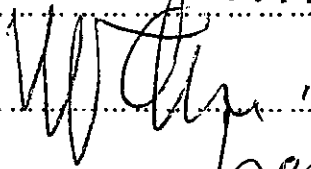
Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia

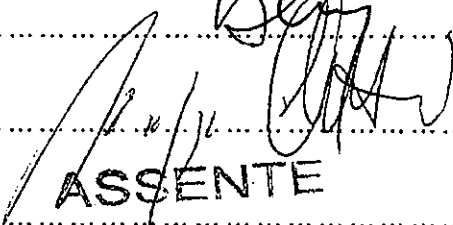
ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari

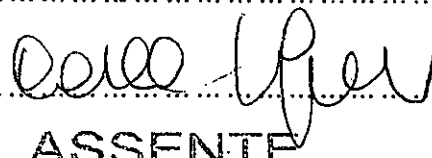
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

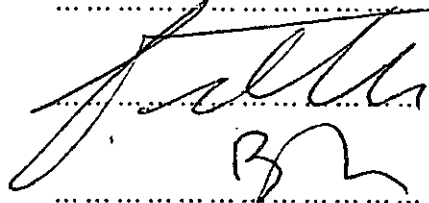
Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

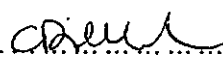


Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

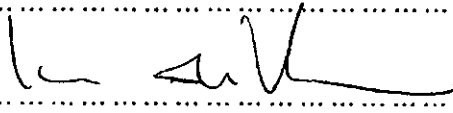
Cons. Marco De Giorgi



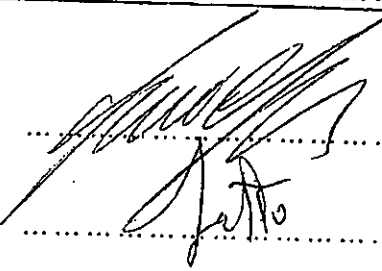
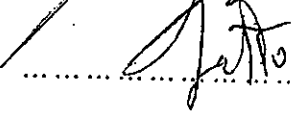
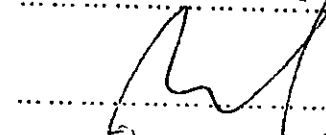
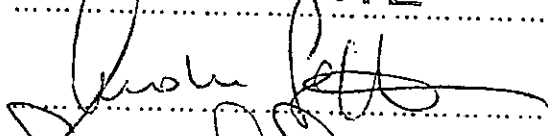
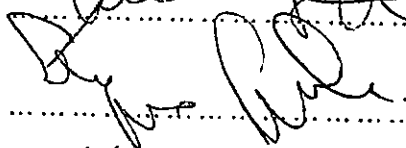
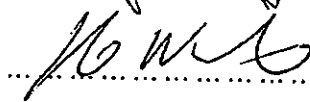
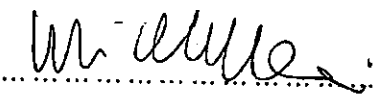
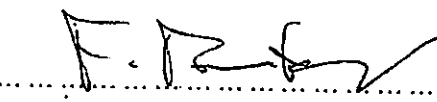
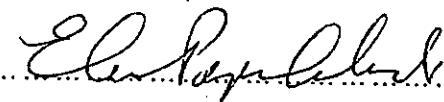
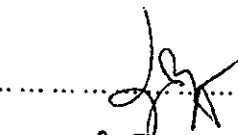
Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Avv. Luigi Pelaggi	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco



ASSENTE

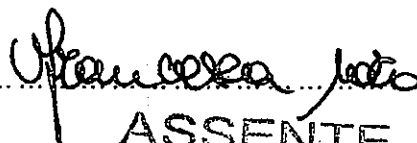
Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

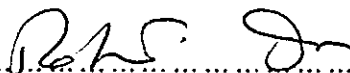
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani

Arch. Venera Greco

(rappresentante regione Sicilia)

ASSENTE