

AVVISO AL PUBBLICO



MAXCOM PETROLI SPA

PRESENTAZIONE DELL'ISTANZA PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

La Società Maxcom Petroli S.p.A. con sede legale in ROMA (RM) Via Adolfo Ravà N° 49 comunica di aver presentato in data 28/01/2020 al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto:

“Riqualificazione e riefficientamento del pontile Maxcom ubicato presso il deposito carburanti di Augusta - Siracusa “

compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 al punto 8 denominata “Stoccaggio di petrolio, prodotti chimici, prodotti petroliferi e prodotti petrolchimici con capacità complessiva superiore a 40.000 m3” .

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

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

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

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

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

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

A tale problematica si aggiunge la necessità di procedere ad un consolidamento della piazzola intermedia, atteso che nelle palificate di estremità (vedi figura 1), sono stati evidenziati dei cedimenti storici e non più attivi in alcuni pali.

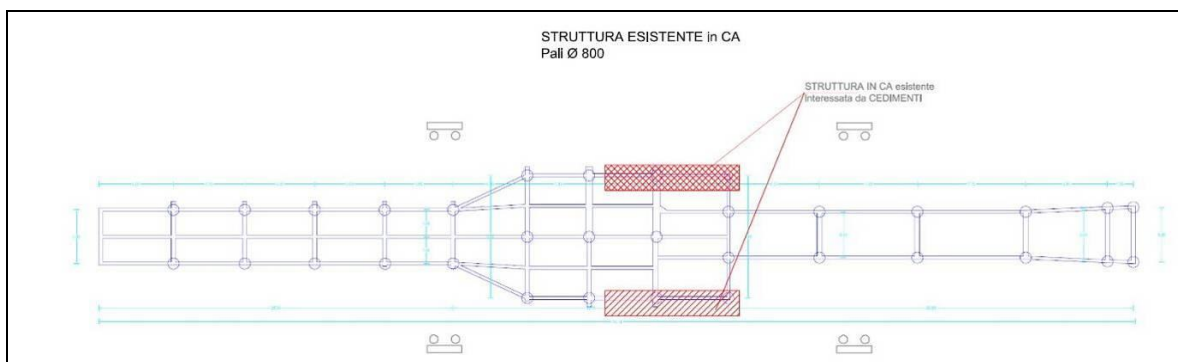


Figura 1: Individuazione delle criticità riscontrate nella piazzola intermedia del pontile

Considerato che l'intervento di recupero e consolidamento dei pali ceduti sarebbe piuttosto oneroso e non si avrebbero certezze sulla risposta sismica globale del sistema, la miglior soluzione tecnica individuata consiste nell'esecuzione di n. 4 pali trivellati per lato, del diametro di 1000 mm, da affiancare ai pali di estremità esistenti, da solidarizzare con travi di collegamento in c.a. delle dimensioni di circa 40x100 cm (vedi figura 2).

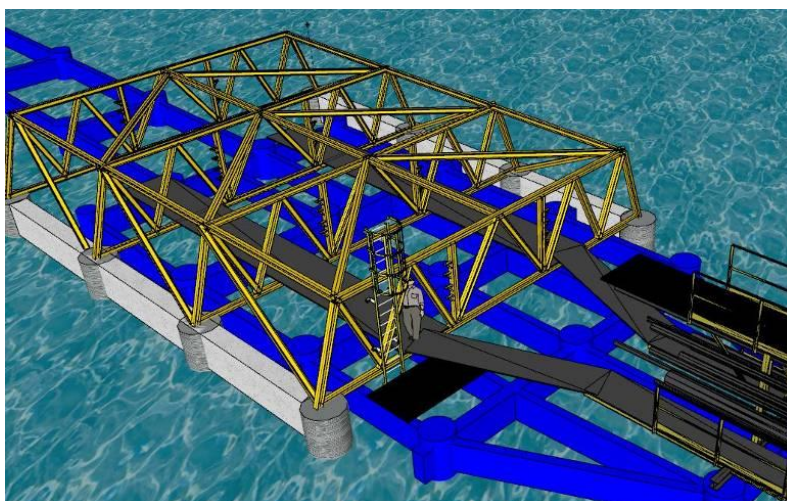


Figura 2: Render sistema strutturale nella piazzola intermedia del pontile

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

Per incrementare il pescaggio massimo consentito presso la piazzola di testa (fino a circa 11,00-12,00 m), al fine di ottimizzare gli approvvigionamenti e minimizzare i tempi di permanenza della nave al pontile, si è previsto un allungamento del pontile esistente, mediante l'esecuzione di una struttura avente una configurazione analoga a quella odierna (vedi fig. 3) per la lunghezza strettamente necessaria al raggiungimento di tale fondale in maniera operativa, evitando ogni attività di dragaggio, seppur economicamente molto meno onerose, ma eccessivamente invasive nei confronti dell'ambiente e peraltro fortemente sconsigliate dal PRP, anche in considerazione dell'inserimento in area SIN dell'area oggetto del presente progetto.

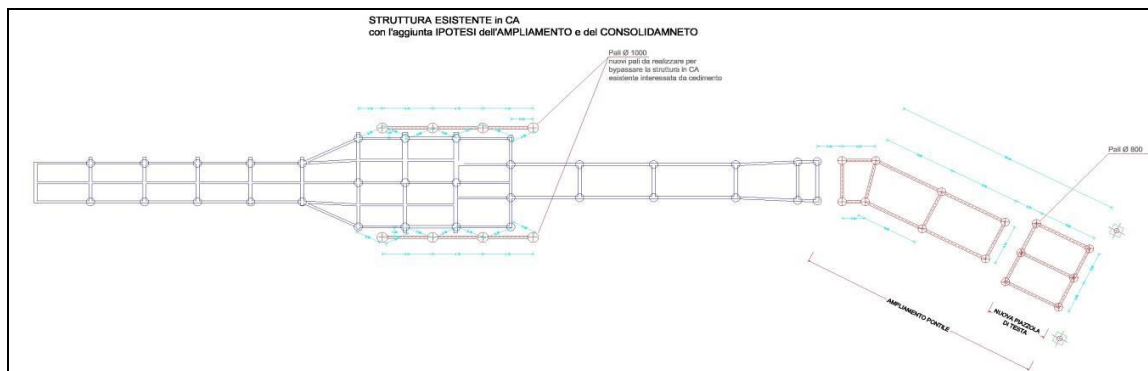


Figura 3: Individuazione delle criticità riscontrate nella piazzola intermedia del pontile

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

Tale soluzione consente di poter sfruttare al meglio il gradiente batimetrico, raggiungendo i fondali più profondi della rada senza procedere, come già accennato nei paragrafi precedenti, ad alcuna attività di dragaggio e di conseguenza senza dover provvedere anche alla preventiva attività di caratterizzazione, messa a dimora del materiale asportato e ulteriori interventi periodici di dragaggio. Il progetto prevede infine l'esecuzione di bricole di testata con struttura metallica di spessore adeguato collaborante con i pali in acciaio, allineate alle strutture di accosto ed ormeggio esistenti per le piazzole intermedie, al fine di mantenere il punto di ormeggio di testa per navi di 50.000 tons e Loa 210 m.

Si specifica che tutte le opere di palificazione verranno realizzate tramite pali infissi e successiva rimozione del terreno all'interno, evitando così ogni dispersione, anche solo potenziale, del materiale rimosso nell'ambiente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La documentazione è disponibile per la pubblica consultazione sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA (www.va.minambiente.it) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Ai sensi dell'art.24 comma 3 del D.Lgs.152/2006 entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo, via C.Colombo 44, 00147 Roma; l'invio delle osservazioni può essere effettuato anche mediante posta elettronica certificata al seguente indirizzo: cress@pec.minambiente.it

Le osservazioni relative agli aspetti della sicurezza disciplinati dal D.Lgs.105/2015 dovranno essere inviate esclusivamente al Comitato Tecnico Regionale della Regione Sicilia c/o DIREZIONE REGIONALE VVF - SICILIA Piazza Giuseppe Verdi, 16 90139 - Palermo PEC: dir.sicilia@cert.vigilfuoco.it entro il termine 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

Il legale rappresentante

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)¹

¹ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.