



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Assemblea Generale

Adunanza del 18.12.2009

N. del Protocollo 51/2009

OGGETTO: Piano Regolatore del Porto di Messina

MESSINA

L'ASSEMBLEA GENERALE

VISTA la nota n. 2407 del 04.03.2009, con la quale l'Autorità Portuale di Messina ha trasmesso, per esame e parere, la documentazione relativa all'oggetto;

ESAMINATI gli atti pervenuti e la documentazione integrativa successivamente trasmessa;

UDITA la Commissione Relatrice (SESSA, PERA, RANIERI, IEVOLELLA, CERAULO, BURGHIGNOLI, NUTI, STURA, ABATE, CANTISANI, LA SPISA, PARISE, ALBENZIO, DA DEPPA, GIACOBONE)

PREMESSE

Con lettera prot. n. 2407 del 4.3.2009, citata in epigrafe, l'Autorità Portuale di Messina ha trasmesso per esame e parere il Piano Regolatore Portuale in oggetto.

Dall'elaborato "Relazione Generale" che accompagna gli elaborati di Piano Regolatore è possibile desumere gli elementi salienti che caratterizzano gli interventi pianificatori proposti, che si riportano qui di seguito attraverso uno stralcio significativo della relazione stessa a meno di grafici e figure.

"PARTE PRIMA - INTRODUZIONE

Obiettivi del Piano

Per essere l'approdo della Sicilia prossimo al continente, e per il fatto di affacciarsi su uno straordinario porto naturale, Messina appartiene a quella tipologia di città che possiamo definire totalmente integrate con il loro porto, il cui porto cioè rappresenta l'origine e l'essenza stessa della città.

L'origine antichissima e l'ovvia funzione di terminale isolano dell'attraversamento dello Stretto, hanno impresso al porto un carattere forte e preciso, apparentemente indelebile nella memoria collettiva della città – centro intermodale e di scambio, luogo di connessione e cerniera fra culture e mercati diversi – che tuttavia oggi è rimesso in discussione; da una parte perché la città è cresciuta e ha sviluppato altri interessi, dall'altra perché il traffico viabilistico indotto dal porto sulla città è diventato poco a poco insostenibile, infine perché gli spazi richiesti dall'attività portuale propriamente detta e da quelle indotte (industriali, commerciali, e anche – come vedremo – militari) hanno mortificato il rapporto della città con il mare.

In particolare, tre sono le questioni divenute di particolare criticità:

- *l'uso improprio della cosiddetta "zona Falcata" – una penisola di incredibile suggestione per la forma, la posizione rispetto alla Città e allo Stretto, la storia ed i reperti archeologici, i monumenti anche fortemente simbolici che conserva – assolutamente inutilizzabile da parte dei cittadini perché un vastissimo parco ferroviario la isola dal tessuto urbano, e perché occupata da fabbriche, impianti, depositi, magazzini, insediamenti abusivi e discariche per tutto il suo sviluppo tranne che nella parte terminale – e quindi più pregiata e suggestiva – dove il grande "campus" riservato alla Marina Militare e l'area impegnata dall'Istituto Talassografico del CNR rappresentano due isole felici ma non meno interdette all'uso pubblico;*
- *la collocazione del terminale dei traghetti per l'attraversamento dello Stretto, collocato nella centralissima rada di San Francesco, porta un assai rilevante traffico nel centro urbano ed un conseguente degrado del litorale nel luogo che dovrebbe essere di massimo pregio ambientale e sociale;*
- *infine i padiglioni della Fiera di Messina – alcuni dei quali veri gioielli della architettura razionalista, ma tutti in pessime condizioni, scarsamente utilizzati e racchiusi in un recinto penetrabile solo pochi giorni all'anno – di cui il PRG della Città ha già deciso il trasferimento altrove ma non ancora stabilite le modalità di riuso dell'area, rendono praticamente inaccessibile uno dei luoghi più appetiti del lungomare cittadino.*

A questi problemi di carattere squisitamente urbano si sommano ovviamente quelli tipici di gran parte dei porti italiani e non solo, della mutazione dei traffici marittimi ed in particolare della crescita del traffico crocieristico e dello sviluppo delle autostrade del mare; e, per quanto riguarda specificamente Messina, la necessità di ridistribuire i traffici marittimi fra i tre poli di Messina, Milazzo e Tremestieri, e la riorganizzazione – spostandolo per quanto si è detto dal centro cittadino – del traffico del traghettamento dello Stretto.

Come è noto, per avviare il trasferimento del traffico di traghettamento dello Stretto dal centro della città verso un punto di connessione diretto con il sistema autostradale, ma anche per dare avvio al necessario potenziamento dello scalo messinese, è stata realizzata ed è entrata in funzione dal marzo 2006 una nuova darsena nella località Tremestieri, al confine meridionale della città, in prossimità di un casello autostradale; il Piano Regolatore dovrà dunque farsi carico non solo dell'ambito storico del porto di Messina ma dovrà estenderlo a quello di Tremestieri valutandone i possibili sviluppi e quindi definendone i contorni.

Non meno importante, fra le tematiche specifiche del porto e della città di Messina, è l'ipotesi da ritenersi non tramontata – di realizzare il Ponte dello Stretto. Per far fronte a questa eventualità, nella definizione del Piano si è deciso di prevedere interventi che, pur essendo in grado di rispondere pienamente da subito alle aspettative emerse, non fossero destinati a divenire obsoleti od inutili se e quando il Ponte entrasse in esercizio, ancorché prevedibilmente in tempi comunque successivi all'orizzonte temporale di 10-15 anni proprio del PRP.

A fronte di queste complesse problematiche il Piano Regolatore Portuale vigente non solo è vetusto (è stato approvato nel 1959) ma le previsioni di sviluppo si sono da tempo compiute senza lasciare spazio ad ulteriori sviluppi e soprattutto non tiene conto – né poteva farlo – di alcuna sinergia con gli altri due scali sottoposti alla competenza dell'Autorità Portuale messinese.

Obiettivo principale del Piano, dunque, oltre che affrontare e risolvere i problemi fin qui esaminati, sarà quello di ridefinire un equilibrato sistema di rapporti fra Porto e Città, sia reinterpretando priorità e funzioni dell'uno che restituendo all'altra il diritto ad affacciarsi sul mare; in altre parole definire uno sviluppo dei traffici marittimi e del loro indotto – soprattutto per i riflessi occupazionali – che colga tutte le opportunità offerte dal territorio e dal mercato ma, senza sacrificare le risorse utili alle attività portuali, contestualmente liberi quelle non essenziali e le renda disponibili per un nuovo assetto della città sul suo frontemare.

Se questo è l'obiettivo principale del Piano, non si può però trascurare l'esigenza fortemente sentita di un "riordino" generale degli ambiti di competenza dell'Autorità Portuale, allo scopo di rendere più produttive le attività del porto, ottimizzare l'uso del territorio e delle attrezzature, ridefinire la mobilità dentro e intorno alle strutture portuali.

Infine non ci si potrà sottrarre al compito di immaginare uno sviluppo complessivo che tenga conto anche di quelle aree che – ancorché attualmente assegnate alla Marina Militare o ad altri Enti e Istituzioni – siano per la loro posizione geograficamente e storicamente integrate all'ambito portuale.

Il "Quadro Strategico", uno strumento di sintesi e di indirizzo

Le specificità dell'articolato sistema portuale che fa capo all'Autorità Portuale di Messina (che comprende da una parte i porti di Messina e Tremestieri oggetto del Piano qui presentato, e dall'altra di Milazzo), la necessità di procedere alla pianificazione contestuale dell'intero sistema portuale, la evidente opportunità di cogliere questa occasione per promuovere la maggiore sinergia tra i poli del sistema e la maggiore coerenza tra i due diversi Piani, hanno indotto l'Autorità Portuale a ritenere assai utile – se non indispensabile – proporre un documento aggiuntivo rispetto a quelli propri dei Piani Regolatori Portuali.

È apparsa infatti chiara l'esigenza di dotarsi – in questo caso del tutto particolare – di uno strumento unitario, di sintesi e di indirizzo "strategico", dei Piani dei singoli porti, tale da assicurare la rispondenza dei due PRP ad un disegno complessivamente coerente e sostenibile.

*Questo strumento, chiamato **Quadro Strategico dei porti di Messina e Milazzo e Indirizzi di Piano** è da considerarsi metodologicamente in qualche misura sperimentale, non vuole essere sostitutivo dei documenti propri dei singoli PRP ma costituire un elemento di riferimento comune.*

Il "Quadro Strategico", che naturalmente trae spunto dalle analisi conoscitive e previsionali condotte a supporto dei due Piani, ha in sostanza i seguenti compiti fondamentali:

- *fornire il quadro d'insieme dei piani e dei programmi ad ampia scala territoriale, specie in tema di trasporti e di portualità, che costituiscono un riferimento comune per tutti i porti del sistema;*
- *illustrare sinteticamente la situazione attuale e le prospettive che caratterizzano la portualità "esterna" al sistema Messina-Milazzo e con questo interagente nonché gli interventi di grande infrastrutturazione dei trasporti ed a servizio della intermodalità, di rilievo per il territorio interessato;*
- *richiamare brevemente la situazione di fatto, le potenzialità e le criticità attuali dei porti che compongono il sistema, e che i PRP sono chiamati a risolvere;*
- *individuare le funzioni portuali ed industriali sinergiche o "strategiche", cioè che interessano – o possono interessare – più di uno dei porti del sistema (prescindendo quindi dalle funzioni ed attività che, per motivi contingenti e/o per specificità del territorio non possono che far capo all'uno o all'altro porto) ed indicarne, sulla scorta degli studi e delle analisi svolte a corredo degli elaborati di singoli Piani, le prospettive complessive di sviluppo all'orizzonte temporale di 10-15 anni proprio dei PRP;*
- *sulla base del quadro conoscitivo e previsionale complessivo così messo a fuoco, definire infine il ruolo che il sistema nel suo insieme può aspirare a ricoprire nonché – con riferimento alle caratteristiche ed alle potenzialità dei porti che lo compongono – gli indirizzi appunto "strategici" e specifici cui ispirare i singoli PRP.*

L'impostazione del PRP di Messina

Il PRP di Messina è caratterizzato, oltreché dal necessario riferimento al "Quadro Strategico", da una impostazione e da una "filosofia" – ispirate dalle "Linee guida" ed esplicitamente volute dall'Autorità Portuale – fortemente aderenti alla realtà, alle aspettative ed alle prospettive del porto e della città.

*Questo Piano traduce rigorosamente gli indirizzi di fondo enunciati dalle "Linee guida" – desumibili anche dalle definizioni prima riportate – circa la necessità di rappresentare un **punto di equilibrio tra le diverse realtà che al porto fanno riferimento e con il porto interagiscono**. Indirizzi pienamente condivisibili e condivisi, tanto più se si pensa alla straordinaria qualità ed al pregio paesaggistico, culturale, turistico, economico, sociale delle aree di interazione della città con il suo porto, e delle talvolta deplorabili condizioni in cui oggi versano molte di queste aree.*

In sostanza, il Piano individua – con riferimento agli indirizzi del "Quadro Strategico", prevalentemente relativi ai traffici ed alle attività più propriamente portuali – quali siano i sotto-ambiti "operativi" e le aree strettamente essenziali per l'efficienza del porto (o meglio, per l'efficienza complessiva dell'intero sistema sul quale è competente l'Autorità di Messina) e per consentirne il ragionevole sviluppo.

*Il "Quadro Strategico" sottolinea anche l'importanza di potenziare al massimo il polo decentrato di Tremestieri e, per Messina come per Milazzo, di individuare interventi e funzioni che – per tipologia, dimensioni e localizzazione – garantiscano al sistema portuale la **pluralità di risorse e di potenzialità** necessarie alla sua crescita ed al tempo stesso risultino compatibili con le esigenze di **sostenibilità ambientale** e di **armonica integrazione con il tessuto urbano ed il territorio**.*

*Altrettanto importante risulta l'indirizzo volto a rendere concretamente attuabile una **gestione operativa realmente integrata e sinergica** delle attività dei singoli porti, specie di quelle che maggiormente si prestano, quali le "autostrade del mare" ed il traghettamento dello Stretto, mettendo così pienamente a frutto il vantaggio di far capo ad un unico Ente di gestione.*

*Per le restanti aree – cioè i sotto-ambiti di interazione città-porto – e per le connessioni dei porti alle infrastrutture stradali e ferroviarie, il "Quadro Strategico" impegna i PRP a farsi carico di soluzioni e proposte, da condividere in primis con le Amministrazioni comunali, che consentano la **piena fruibilità da parte della cittadinanza del waterfront cittadino e delle aree rese disponibili da usi portuali ed industriali** impropri, contribuiscano a migliorare la circolazione ed a ridurre l'impatto del traffico sulla viabilità e promuovano la migliore valorizzazione di ambienti naturali ed urbani che non è retorica definire unici e preziosi.*

La metodologia

Fermo restando il costante riferimento alle "Linee guida" ed al "Quadro Strategico" di cui si è detto al precedente paragrafo, la redazione del PRP si è sviluppata seguendo il percorso logico qui di seguito descritto.

Si è proceduto dapprima ad una ampia rassegna di tutti gli aspetti (fisici, funzionali, operativi, organizzativi, istituzionali, etc.) che caratterizzano la situazione attuale del porto e del territorio che al porto fa capo, in misura e con problematiche diverse.

Sono quindi state elaborate analisi e valutazioni sui prevedibili sviluppi, all'orizzonte temporale di 10-15 anni proprio del Piano, dei traffici portuali e delle ulteriori funzioni ed attività nautiche, industriali, urbane, etc. che si svolgono (e/o si potrebbero svolgere) nel porto di Messina ed a Tremestieri nonché – più in generale – del "sistema" comprendente anche il porto di Milazzo, individuando così i possibili obiettivi del PRP nonché le corrispondenti esigenze di banchine, spazi, collegamenti, servizi.

Dal quadro conoscitivo e previsionale così messo a fuoco sono state tratte considerazioni sulle criticità e sulle potenzialità dell'intero sistema affidato all'Autorità Portuale di Messina, confluite assieme ad altri contributi nella redazione del "Quadro Strategico".

Gli indirizzi generali definiti dal "Quadro Strategico" in maniera unitaria (tale da tener conto dei problemi, delle vocazioni, delle prospettive e delle potenzialità dell'intero sistema), integrati da quelli (funzionali e soprattutto urbanistici) più specificamente riferibili alle caratteristiche proprie del porto e della città di Messina, hanno consentito di passare al vero e proprio "disegno" del Piano. Indirizzi ed esigenze sono stati tradotti in concreti interventi e proposte – spesso tra loro alternativi – relativi sia alle diverse aree e funzioni sia ad assetti complessivi coerenti dell'intero ambito portuale. Gli schemi alternativi sono stati quindi valutati e confrontati in relazione ai numerosi parametri che li caratterizzano, giungendo infine ad individuare la soluzione più rispondente e complessivamente preferibile.

Così individuato l'assetto complessivo del Piano, sono stati affrontati gli aspetti tecnici più significativi mediante appropriati studi di settore, che hanno consentito di approfondire le principali problematiche, verificare la rispondenza agli obiettivi degli interventi previsti e definire infine le caratteristiche delle sue principali componenti.

La redazione dei documenti più significativi e cogenti del PRP (tavole e norme tecniche di attuazione) ha infine costituito il passaggio conclusivo, nel quale portare a sintesi il lavoro svolto.

Il positivo e costante confronto con l'Amministrazione Comunale, con le altre Istituzioni ed Amministrazioni competenti, con gli operatori e gli utenti, con le organizzazioni sociali, civili e culturali della città ha caratterizzato l'intero percorso di formazione del Piano ed ha consentito di apportare in itinere al PRP numerosi significativi approfondimenti e miglioramenti, con utilissimi contributi ad uno strumento che oltre al porto coinvolge l'intera città.

In particolare nel marzo 2006 è stata predisposta, e ampiamente diffusa nella Città, una prima bozza di Piano sulla cui base si è aperto un ampio dibattito con le principali Istituzioni, Enti, Associazioni culturali e di categoria, forze politiche e sindacali; da questo percorso di partecipazione e di condivisione - e dai confronti che lo hanno accompagnato - sono emersi significativi contributi per la messa a punto definitiva del Piano.

Nel maggio 2007 è stata presentata la versione definitiva del PRP, che dopo una rapida disamina in Comitato Portuale è stata inviata all'Amministrazione Comunale di Messina per l'avvio delle procedure di intesa previste dalla L. 84/94, e propedeutiche all'adozione del Piano.

Con Delibera n. 109 in data 15.11.2007 di Consiglio Comunale è stato dato l'assenso all'intesa da parte del Comune di Messina. I contenuti di tale intesa sono successivamente stati esplicitati in documento congiunto stipulato il 21/11/2007 tra i due Enti, che ai fini formali è confluito in una delibera di presa d'atto della Giunta Municipale.

Nei mesi successivi, anche a seguito dell'insediamento dei nuovi vertici istituzionali dell'Autorità Portuale, sono state condotte ulteriori e più approfondite concertazioni con le varie componenti attive della città, al fine di pervenire ad una soluzione ottimizzata e maggiormente condivisibile del PRP presentato nel maggio 2007. Tale lavoro ha rapidamente prodotto un risultato costruttivo che ha permesso, tramite la sola ottimizzazione di alcune scelte progettuali già presenti (versione ottimizzata di PRP del marzo 2008), di pervenire all'adozione unanime del PRP in Comitato Portuale con Delibera n.4 del 27/03/2008.

Al fine di una maggiore correttezza formale dell'iter intrapreso, anche su questa nuova versione ottimizzata di PRP, ancorché non contenente modifiche sostanziali rispetto alla versione del maggio 2007, il Comune di Messina ha sottoscritto la prevista intesa, con un documento esplicativo firmato congiuntamente in data 21/04/2008, di cui il Consiglio Comunale ha preso favorevolmente atto con apposita Delibera.

Tutto questo ha consentito di completare con successo il complesso iter di predisposizione della documentazione da trasmettere al Consiglio Superiore dei LL.PP. per il parere tecnico previsto dalla Legge.

Gli elaborati del Piano

Il Piano si articola in tre documenti:

□ **RELAZIONE GENERALE** (elaborato A)

con i relativi allegati grafici:

- allegato A1 Inquadramento territoriale
- allegato A2 Inquadramento urbanistico
- allegato A3 Stato di fatto ed assetto funzionale attuale
- allegato A4 Vincoli territoriali
- allegato A5 Regime giuridico delle aree

□ **CARTOGRAFIA DI PIANO** (elaborati B):

- tavola B1 Ambiti e sottoambiti
- tavola B2 Aree funzionali
- tavola B3 Interventi previsti
- tavola B4 Viabilità portuale
- tavola B5 Ipotesi progettuale

□ **NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE** (elaborato C)

Fanno inoltre parte del PRP, e sono allegati allo stesso, ulteriori elaborati non aventi valore normativo ma relativi ad argomenti diversi, quali la specificazione delle proposte di piano (elaborati integrativi), la documentazione circa il quadro conoscitivo e previsionale di riferimento (elaborati di documentazione), il supporto e l'approfondimento di temi specifici (studi di settore). In relazione alle specificità del PRP di Messina, questi documenti sono stati organizzati come segue:

elaborato D	Quadro conoscitivo e previsionale e relativi allegati:
	D.1 Studio Meteomarinario
	D.2 Traffico marittimo: andamento, scenari ed obiettivi
elaborato E	Aspetti di pianificazione e studi di settore (Messina)
elaborato F	Aspetti di pianificazione e studi di settore (Tremestieri)

Contenuti del Piano

Premessa

Il Piano Regolatore Portuale di Messina, che insieme al Piano Regolatore Portuale di Milazzo costituisce il documento fondamentale di programmazione dell'Autorità Portuale messinese, investe aree in parte da sempre impegnate da attività portuali, come quelle del porto storico incentrato sulla cosiddetta zona Falcata, in parte di ormai consolidata acquisizione come quelle del waterfront urbano, e in altra parte – infine – di recente acquisizione come quelle in località Tremestieri dove l'Ambito portuale viene per la prima volta definito dallo stesso Piano Regolatore.

Una parte dell'ambito portuale, ovvero la parte estrema della zona Falcata, è attualmente nella disponibilità della Amministrazione militare. Su queste aree il Piano formula previsioni, indica destinazioni d'uso e detta norme che ovviamente avranno efficacia solo quando e nella misura in cui per esse verranno meno le funzioni militari.

La ricca articolazione degli ambiti portuali e la complessità delle loro problematiche ha reso più che mai attuale, per il PRP di Messina, l'introduzione di due particolari aspetti procedurali che trovano evidente riscontro – come si vedrà – nelle Norme Tecniche di Attuazione.

Innanzitutto il Piano istituisce l'obbligo – non generalizzato, ma per tutti i casi in cui la natura delle possibili trasformazioni territoriali lo richiede – di far precedere gli interventi edilizi o infrastrutturali da piani intermedi, denominati Piani di Inquadramento Operativo (PIO), estesi ad intere aree omogenee (aree funzionali), che li inquadrino in un disegno complessivo e dettagliato di sviluppo dell'area.

In secondo luogo il Piano introduce il suggerimento di soluzioni planivolumetriche dei principali interventi ammissibili, denominate "ipotesi progettuale", che anticipano in qualche misura possibili contenuti dei PIO ma con valore esclusivamente di indirizzo, offrendo al Gestore del Piano ed agli operatori che lo attueranno esempi condivisi di possibili esiti formali.

Le descrizioni che seguono – riferite ad ambiti, sottoambiti ed aree funzionali – fanno salve le risultanze dei singoli PIO e tenendo conto della ipotesi progettuale al solo scopo di illustrare significativamente le potenzialità del Piano.

Ambito portuale e sotto-ambiti

Gli ambiti portuali definiti dal PRP di Messina sono due, ben distinti fra loro: quello storico, che si estende davanti alla città tra le foci dei torrenti Annunziata e Portalegni, e quello più isolato, a sud, in località Tremestieri.

*Come previsto dalle "Linee guida" ministeriali, il PRP disciplina gli ambiti suddividendoli ulteriormente in due tipologie di sottoambito, rispettivamente del **Porto Operativo** e dell'**Interazione Città-Porto**.*

Il Piano prevede quattro diversi sottoambiti così identificati e denominati:

- *Il **Sottoambito del Porto Operativo di Messina (POM)** allocato nella sua posizione storica all'interno della cosiddetta zona Falcata e a mezzogiorno della foce del torrente Bocchetta, in un bacino naturalmente protetto e in un'area che in questo piano viene sostanzialmente riorganizzata sia per quanto riguarda le banchine che gli spazi a terra.*
- *Il **Sottoambito del Porto Operativo di Tremestieri (POT)**, circa 7 chilometri a sud del primo, dove è prevista la riorganizzazione della darsena esistente e la formazione di una nuova darsena a mezzogiorno della prima.*

- *Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato “Waterfront” (WAT), che comprende il litorale urbano che si sviluppa a nord della foce del Bocchetta fino alla foce del torrente Annunziata, è dedicato precipuamente al diporto nautico.*
- *Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato “La Falcata” (FAL), che impegna le aree affacciate sullo Stretto, e quindi all’esterno della omonima penisola, dedicato sostanzialmente al recupero di funzioni urbane e del rapporto della città con il mare.*

Aree funzionali

All’interno dei singoli sottoambiti il Piano si articola in diverse aree funzionali – di norma caratterizzate da una funzione prevalente dalla quale traggono il nome – individuate da una sigla composta da tre lettere (rappresentanti il sotto-ambito del quale fanno parte) e da un numero progressivo, e precisamente:

Sottoambito del Porto Operativo di Messina

POM 1 - TERMINALE CROCIERE

E’ stato dimensionato per poter accogliere tre navi da crociera lunghe mediamente 300 m l’una, ovvero quattro navi di cui una da 300 m e altre tre lunghe mediamente 200 m; lo sviluppo complessivo delle banchine è infatti di 965 m, con due banchine lunghe rispettivamente 665 e 300 m, mentre i piazzali misurano in totale circa 44.500 m².

Il Piano prevede che vengano realizzate fino ad un massimo di tre stazioni marittime di limitate dimensioni, da collocare lungo le banchine di riva, in modo da servire i vari accosti in maniera pressoché uniforme. Ciò risponde all’esigenza di offrire un servizio capillare ai passeggeri, data anche la particolarità geometrica delle banchine stesse (fronte lineare di circa 1,2 km, e profondità media di circa 40-50 m), e che al Terminale si acceda attraverso un varco principale posto al termine del viale San Martino ove esso incrocia la via Vittorio Emanuele II°.

Il sistema delle stazioni marittime piccole e funzionali è peraltro già oggi sperimentato con successo al porto di Messina, essendone attiva una dal 2005.

POM 2 - TERMINALE ALISCAFI E NAVI VELOCI

La banchina che separa il Terminale Crociere dal Terminale Ferroviario, lunga circa 145 m è destinata ad accogliere gli aliscafi e le navi veloci per il trasporto dei passeggeri – senza automobili al seguito – diretti in Calabria e alle Isole.

Un piazzale di circa 13.800 m² consentirà di accogliere – oltre a un edificio per la biglietteria, l’attesa e i servizi ai passeggeri – una stazione di taxi ed una eventuale fermata di autobus urbano; la vicinanza della Stazione Ferroviaria, della Stazione degli autobus extraurbani con un importante autosilo, e l’adiacenza della linea tranviaria e di numerose altre linee di trasporto urbano, faranno sì che intorno a questo Terminale si venga a creare un nodo di interscambio intermodale per passeggeri altamente significativo per tutta la città e per il territorio messinese.

POM 3 - TERMINALE FERROVIARIO

Il Piano rispetta sostanzialmente la situazione esistente, ritenendo che essa non possa subire trasformazioni in tempi brevi né attivabili entro l’orizzonte temporale di 10-15 anni proprio del PRP.

E’ indubbio infatti (dal momento che l’attuale impianto risale all’800) che il trasferimento dei carri ferroviari da e per la sponda calabra dovrà subire quanto prima un importante processo di ammodernamento e di innovazione tecnologica, che dovrà necessariamente coinvolgere l’intero sistema, a partire dai treni e dalle navi traghetto fino agli approdi sulle due sponde alle stazioni, ai collegamenti ed alle reti.

D'altro canto è poco probabile una rapida realizzazione del Ponte sullo Stretto che faccia venir meno a breve termine l'opportunità ad esso connessa di un generale riordino del nodo ferroviario, con il conseguente ridimensionamento drastico (o annullamento) del terminal ferroviario del porto e del relativo e retrostante ampio parco ferroviario.

Non esistono però ad oggi elementi certi, frutto di approfondite valutazioni comparative nell'ambito di uno studio integrato di fattibilità complessiva del sistema (che appare indispensabile), che nel ridisegnarne l'assetto complessivo, indichino in modo certo una futura ubicazione del terminale siciliano del traghettamento ferroviario, alternativa a quella esistente.

L'ipotesi che appare più realistica per la realizzazione del nuovo terminale ferroviario (frutto di una intesa tra il Comune di Messina ed R.F.I. risalente al settembre 2007, ma per la quale occorrono comunque approfondite verifiche nella direzione indicata sopra) è quella secondo cui il nuovo terminale ferroviario potrebbe avere sede a Gazzi, in prossimità dello sbocco della galleria dei Peloritani o a Tremestieri (nel pressi del porto previsto dal presente PRP). Proprio con riferimento a questa seconda collocazione, nell'ambito dell'intesa ai sensi dell'art. 5 c.3 della legge 28/01/2004 N.84 tra Comune di Messina e A.P. quest'ultima si è impegnata a collaborare con il Comune per la ricerca di soluzioni tecniche di fattibilità che permettano l'attuazione futura dello spostamento del terminale ferroviario dal porto di Messina.

In definitiva il Piano condivide e conferma – per quanto di competenza – l'esigenza di trasferire altrove, al più presto, il nodo ferroviario di Messina allo scopo sia di restituire alla Città i grandi spazi – oggi occupati da stazioni, binari e servizi – indispensabili per ricucire il tessuto che la lega alla Cittadella e alla zona Falcata sia di meglio utilizzare preziose aree del porto storico.

POM 4 - PORTO MERCANTILE

Le attività di sbarco e imbarco di merci nel porto di Messina – e le emergenze che sarà necessario gestire in questo porto negli eventuali casi di inagibilità transitoria degli accosti di Tremestieri – sono tutte concentrate in quest'area e quindi sul Molo Norimberga che ne è la parte sostanziale.

Il Piano prevede una risagomatura del Molo, per consentire l'accosto di navi RoRo (ed anche Lo-Lo), ampi piazzali liberi (circa 43.300 m²) per consentirvi lo stazionamento dei mezzi sbarcati o in attesa di imbarco, ed un nuovo varco con strada d'accesso riservata capace di accogliere le eventuali code formate dagli automezzi in entrata.

POM 5 - COSTRUZIONI E RIPARAZIONI NAVALI

Collocata a cavallo fra il Demanio Marittimo e quello Militare, ove già esistono attività di costruzioni e riparazioni navali – ma frammiste ad uffici di alcune Pubbliche Amministrazioni (come la Polizia di Stato e la Guardia di Finanza) – quest'area di circa 163.500 m² è riservata alla riorganizzazione delle attività industriali ed artigianali già presenti nel Porto di Messina, di cui non si prevede il trasferimento a Tremestieri o a Milazzo, ed alla installazione di nuove aziende con attività del medesimo tipo.

POM 6 - MEZZI NAVALI DELLE PP. AA.

Raccoglie funzioni, attualmente disseminate nel Porto, che possono trovare non poche sinergie nell'essere concentrate in un'unica area. Si tratta dei presidi (direzione, uffici, casermaggi, etc.) delle Pubbliche Amministrazioni come Guardia Costiera, Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, etc. e dei loro mezzi navali.

L'area, suddivisa in due unità ed estesa complessivamente su oltre 15.000 m², ha un affaccio a mare che si sviluppa su circa 300 m e che può essere non solo banchinato ma anche attrezzato con pontili per soddisfare le necessità di ormeggio di un gran numero di imbarcazioni.

Sottoambito del porto operativo di Tremestieri

POT 1 - TERMINALE DELLO STRETTO

Questo sottoambito comprende parte della darsena esistente e prevede la costruzione di una nuova darsena, a sud di quella recentemente entrata in esercizio, da ricavare per la maggior parte mediante dragaggio. Il potenziamento della darsena attuale mediante la realizzazione di un terzo accosto e la

nuova darsena rendono disponibili accosti ed aree a terra adeguate per accogliere l'intera attività di traghettamento dello Stretto – anche quindi di automobili oltretutto di automezzi commerciali, già attestata a Tremestieri dal marzo 2006 – nonché 1 o 2 accosti per “autostrade del mare”, che potranno operare in stretta sinergia con quelli previsti al molo Norimberga.

Il disegno del PRP si presta – compatibilmente con i limiti dimensionali imposti lato terra dalla presenza della linea ferroviaria e verso mare dai ripidi fondali presenti a breve distanza dalla battigia – ad una grande flessibilità d'uso, rendendo possibile utilizzare banchine e piazzali della nuova darsena per le “autostrade del mare” o per il servizio di traghettamento in misura e con modalità diverse, a seconda delle esigenze e dell'effettivo andamento dei traffici.

In particolare, qualora le esigenze di traghettamento di mezzi gommati – al momento da considerarsi evidentemente prioritarie – dovessero nel medio termine subire flessioni o essere in futuro addirittura drasticamente ridimensionate a seguito della costruzione del Ponte e/o di un significativo incremento del trasporto su ferro, le opere previste dal Piano manterranno una piena validità e consentiranno un ulteriore impulso delle “autostrade del mare”, in un sito privilegiato dalla favorevole posizione rispetto all'autostrada per Catania e per Palermo.

POT 2 - MANUTENZIONI NAVALI

La parte settentrionale dell'area portuale di Tremestieri, attualmente impegnata dalla viabilità di accesso al piazzale di imbarco, e quindi dalla formazione delle code dei mezzi pesanti, viene destinata dal Piano alla manutenzione di mezzi navali – in particolare dei traghetti dello Stretto – con lo scopo di trasferirvi alcune attività di quella natura che ora si svolgono nella rada di San Francesco.

Nell'area potranno essere realizzati le officine, i magazzini e i depositi necessari alle attività di manutenzione delle navi traghetto, che disporrà di un accosto in banchina riservato alle navi in manutenzione e di un eventuale secondo accosto per l'emergenza o la sosta, nei periodi di minor traffico, utilizzabile tuttavia anche come accosto operativo.

Sottoambiti di interazione città-porto-Waterfront

WAT 1 - DIPORTO NAUTICO

La costa che si estende dalle foce del torrente Annunziata a quella del Giostra è destinata – con il trasferimento del Terminale Traghetti a Tremestieri – ad una radicale trasformazione orientata da una parte allo sviluppo del diporto nautico, dall'altra alla formazione di un lungomare urbano di grande qualità.

L' “ipotesi progettuale” del Piano prevede che – nella parte centrale – si realizzino un porticciolo turistico per imbarcazioni di dimensioni medie (circa 45.000 m² per circa 400 posti barca da 8-14 m di lunghezza) protetto da una diga foranea antemurale, una banchina per l'accoglienza di yacht più grandi in transito, ed un ampio spazio (circa 14.500 m²) attrezzato come porto a secco in grado di accogliere fino a 350-400 imbarcazioni di modeste dimensioni.

A nord, presso l'Annunziata, sarà riorganizzato e definito un piccolo polo sportivo e ricreativo incentrato sui circoli esistenti e sul giardino della Villa Sabin; a sud, in prossimità della foce del Giostra, è prevista la realizzazione di un consistente parcheggio per automobili, anche pluripiano (con un'area dedicata di circa 9.000 m² si potranno accogliere circa 360 posti auto per piano), con la possibilità di utilizzarlo, in parte, come rimessaggio invernale di piccole imbarcazioni.

WAT 2 - PARCO CULTURALE E RICREATIVO

L'area della Fiera di Messina è storicamente di grande rilevanza per alcuni edifici, risalenti ai primi decenni del secolo scorso, di elevata qualità architettonica; la Fiera è destinata a spostarsi altrove, in spazi più ampi, ed il Piano prevede che gli edifici meritevoli di conservazione vengano restaurati e destinati ad attività culturali (auditorium, musei, sale di esposizione, etc.) per consolidarvi un sistema a rete insieme all'importante e poco distante Museo Regionale.

L'eliminazione della recinzione della ex-Fiera, la formazione di un giardino pubblico sulle ampie terrazze a mare, la sistemazione della riva con banchinamenti ed affacci panoramici (ove sarà consentito l'ormeggio di navi da crociera di dimensioni compatibili con la particolarità del sito, nonché mezzi per

soli passeggeri in servizio di linea tra le due sponde e la futura "metropolitana del mare"), restituiranno all'uso pubblico la linea di costa antistante il centro della città e daranno continuità all'intero waterfront urbano, dalla foce dell'Annunziata fino alla piazza del Palazzo Reale.

WAT 3 - GIARDINI PUBBLICI

Infine, a completamento del waterfront urbano, un'ultima area funzionale comprende il lungomare che dalla Fiera si sviluppa verso sud fino alla fine della Palazzata e dunque fino al varco di accesso al Terminale Crociere. E' un lungomare molto frammentato a cui si intende dare, contenendolo in un'unica area funzionale, la maggiore omogeneità e continuità possibile.

Il Piano prevede il mantenimento del giardino antistante la Fiera e il porticciolo turistico denominato Marina del Nettuno con la retrostante passeggiata a mare, ma prevede anche l'ampliamento della passeggiata a mare, con l'avanzamento della linea di costa in corrispondenza della foce del torrente Bocchetta e la formazione di una terrazza in corrispondenza dell'imboccatura del porto, e, più a sud, con la sistemazione della via Vittorio Emanuele II° fino al varco del Terminale Crociere.

In questo modo viene data la richiesta continuità ai percorsi pedonali ed eventualmente ciclabili dall'Annunziata, per tutto il fronte mare, fino alla Dogana.

Sottoambiti di interazione città-porto-La Falcata

FAL 1 - MOBILITA' E VERDE CONNETTIVO

Questa area funzionale, costituita da una serie di spazi intersiziali fra le aree del Porto Operativo che affacciano verso la città e quelle di rispetto archeologico e di recupero urbano che si affacciano sullo Stretto, è riservata alla formazione dell'asse viario che percorrerà l'intera zona Falcata sostituendo l'attuale via San Raineri.

Questo avrà doppia carreggiata, ciascuna a doppia corsia, separate da una aiuola verde spartitraffico, con ampi spazi di parcheggio pubblico, e sarà in gran parte alberata ed affiancata da un percorso ciclopedonale attrezzato con aree di sosta; nella parte meridionale della zona Falcata un secondo percorso carrabile consentirà di isolare il traffico pesante diretto al varco del Porto Mercantile e di separarlo dal viale e dal Parco Archeologico.

FAL 2 - PARCO ARCHEOLOGICO

Il sedime della antica Real Cittadella non già compromesso dalle attività del Porto Operativo, o non strettamente indispensabile ad esse, viene preservato da qualsiasi intervento che non sia la valorizzazione dei reperti archeologici o la costituzione di eventuali spazi museali – come ad esempio quanto previsto dal progetto CDAC (Centro di Documentazione di Arte Contemporanea) per iniziativa della Sovrintendenza messinese – grazie alla costituzione di un Parco Archeologico.

Le aree del Parco saranno organizzate in modo da far emergere l'antica struttura immergendola nel verde ed affiancandola sulle acque dello Stretto; alcune vasche d'acqua riprenderanno il tracciato degli antichi fossati.

FAL 3 - POLO TURISTICO-ALBERGHIERO

L'area dismessa dall'attività di degasifica delle navi sarà bonificata e, grazie alla sua posizione di grande visibilità e di sostanziale centralità, destinata alla formazione di un indispensabile polo polifunzionale di uffici da destinare all'Autorità Portuale, alle Pubbliche Amministrazioni presenti in porto (Guardia Costiera, Dogana, Genio Civile Opere Marittime, ecc.) e agli Operatori portuali. Per creare il necessario "effetto urbano" nell'area saranno accolte anche altre attrezzature di uso pubblico (alberghiere, per la ristorazione, il tempo libero, attività commerciali, balneazione, ecc.) oltre a giardini, piscine, impianti e campi sportivi, approdi per imbarcazioni da diporto, parcheggi (di superficie, interrati o in struttura), ecc.

Per integrare funzioni fra loro diverse e compatibili - e per assicurare la necessaria vivacità dell'insediamento – nell'area potrà anche essere accolta la nuova sede dell'Istituto Nautico messinese che potrà giovare, da una parte, delle sinergie con le altre strutture museali e didattiche presenti o

realizzabili nelle aree adiacenti, dall'altra delle strutture di un porticciolo turistico. Alla vivacità di questo nuovo complesso edilizio contribuirà sensibilmente, infatti, la realizzazione di una darsena destinata ad accogliere imbarcazioni da diporto il cui uso, in considerazione della posizione, sarà orientato più allo sviluppo del turismo che non al soddisfacimento della domanda di residenti.

Questo insediamento che - fra tutti quelli previsti nell'ambito portuale di Messina - è certamente il più significativo e rappresentativo dal punto di vista dell'impatto urbanistico, è stato calibrato in modo da assicurare una massa critica minima di presenze senza tuttavia aumentare il "peso" volumetrico complessivo sull'area.

Viabilità

Elemento cardine per la piena funzionalità del Piano è il sistema della viabilità e la sua connessione con la città e con il sistema infrastrutturale regionale.

Attualmente l'area della Palazzata e la zona Falcata sono nettamente separate fra loro dall'ampio fascio della stazione ferroviaria che si prolunga fino dentro al mare con i moli di attracco dei traghetti RFI, costituendo, di fatto, una barriera tra i due ambiti del porto e concausa del progressivo degrado estetico e sociale della zona Falcata.

Unica possibilità di comunicazione tra la città e la zona Falcata è, oggi, attraverso l'angusto cavalcavia ferroviario di via G. Sciva, che collega le vie Raineri e Don Blasco con la via G. Farina, scaricando il traffico della zona Falcata in un'area della città centrale e congestionata come quella che si articola intorno a Piazza della Repubblica.

La soluzione dell'accessibilità della zona Falcata diventa quindi elemento fondamentale del Piano per poter creare quel sistema di arterie in grado perseguire i seguenti obiettivi:

- essere elemento promotore della trasformazione di un'area (la zona Falcata) cui la città assegna, giustamente, tanto valore e che intende recuperare alla piena fruibilità urbana;
- collegare in modo efficiente ed efficace la città e la nuova zona Falcata superando la pesante barriera ferroviaria;
- liberare l'area compresa tra la Dogana e lo scalo ferroviario dal traffico urbano, per destinarlo alle funzioni protette dei terminali passeggeri;
- risolvere il collegamento di tutta l'area portuale con la viabilità extraurbana e con il Porto di Tremestieri attraverso la progettata "Via del Mare".

Per dare al problema una soluzione concretamente praticabile, la strategia del Piano prevede:

- opere fattibili a costi non elevati, realizzabili il più possibile all'interno delle aree di giurisdizione dell'Autorità portuale
- realizzabili per stralci funzionali
- compatibili con opere eseguibili da altri enti
- che non richiedano significative demolizioni di opere, strutture ed edifici esistenti.

Componenti del sistema

Il sistema viario concepito dal Piano è costituito dalle seguenti componenti principali:

nuovo asse di collegamento diretto tra la città e la zona Falcata.

Realizzata tramite il prolungamento in sottovia dell'asse di via Vittorio Emanuele fino a superare il fascio ferroviario, l'opera in sotterraneo, dello sviluppo di circa 490 m, metterà in comunicazione diretta l'area centrale della città con la nuova viabilità della zona Falcata e la futura "Via del Mare" consentendo di assolvere alle seguenti funzioni:

- liberare dal traffico di attraversamento le aree antistanti le Stazioni Marittime (dei terminali crociere, aliscafi e navi veloci, ferrovie)
- superare il fascio ferroviario di alimentazione al molo dei traghetti RFI
- consentire un nuovo itinerario di deflusso del traffico urbano e del traffico turistico indotto dal Terminale Crociere verso Tremestieri e il sistema autostradale, attraverso la futura Via del Mare e/o diversi possibili itinerari provvisori.

Il nuovo asse di collegamento si attesta ad est del fascio ferroviario su una rotonda di svincolo dalla quale si dipartono gli altri collegamenti.

Il sottovia potrà essere realizzato con tecniche riconducibili al metodo Milano (paratie, solettone di copertura e successivo scavo in sotterraneo) mentre il superamento del fascio binari operativo RFI di alimentazione al molo traghetti sarà realizzato con tecniche di inserimento del manufatto a spinta per garantire l'operatività del terminale traghetti. L'opera, dotata di tutti gli impianti di sicurezza e controllo, avrà una dimensione minima di 9,50 m per alloggiare una carreggiata bidirezionale. Inoltre, poiché la rampa di risalita ad est taglia gli ultimi 50 m circa del fascio di appoggio carri, per la sua realizzazione si dovrà concordare con RFI la cessione dell'area necessaria e la gestione dell'interferenza durante i lavori.

Per quanto sopra detto la realizzazione del sottovia costituisce opera propedeutica ed indispensabile alla piena funzionalità del nuovo assetto previsto per le aree antistanti le stazioni marittime. Esso peraltro è opera che ricade tutta in ambito portuale, la cui fattibilità appare non particolarmente complessa, che potrà essere realizzata in tempi brevi, senza un eccessivo impatto del cantiere con le funzioni urbane (grazie anche alla possibilità di alimentazione del cantiere via mare) una volta che sia stato completato il trasferimento a Tremestieri anche del traghettamento auto operato da RFI.

nuovo asse viario della zona Falcata

Il nuovo asse viario origina dalla rotonda di cui si è testé detto ed è concepito come un elemento importante del disegno urbano con il quale vengono aggregate le funzioni distribuite nella zona Falcata. Il nuovo viale sarà costituito da una doppia carreggiata, ciascuna a doppia corsia, separate da una aiuola verde spartitraffico, con marciapiedi e circuito per il jogging e con ampi spazi di parcheggio pubblico. Sarà in gran parte alberato e comprenderà anche un percorso ciclopedonale attrezzato con aree di sosta aperte verso gli spazi verdi laterali.

nuovo percorso di accesso al Porto Mercantile

Dalla medesima rotonda si stacca anche un nuovo percorso carrabile – separato dal viale principale – destinato o meglio riservato al traffico pesante diretto al varco di accesso del Porto Mercantile.

Congruenza con il Piano Urbano della Mobilità (PUM)

Particolare attenzione è stata posta per la verifica della congruenza del nuovo PRP con il Piano Urbano della Mobilità del Novembre 2006 (PUM) redatto dal CISUT per conto dell'Assessorato alla Mobilità del Comune .

Dall'analisi ne deriva non solo una sostanziale coerenza con gli obiettivi del PUM ma un contributo migliorativo conseguente alla previsione del sottopasso della Dogana (condiviso dai tecnici del Comune) in grado di risolvere una notevole serie di criticità per il collegamento del waterfront (Palazzata) con la zona Falcata e con la futura "Via del Mare".

Le uniche "messe a punto" (in termini di coordinamento) potranno riguardare la localizzazione delle fermate della Metropolitana del Mare in zona Falcata che dovranno essere congruenti con gli spazi disponibili per le diverse funzioni.

Interventi previsti

Gli interventi previsti dal Piano possono essere così riassuntivamente elencati:

- *rettifica e modifica alle banchine del Terminale Crociere, del Terminale Navi Veloci e Aliscafi e del Molo Norimberga;*
- *realizzazione della seconda darsena nel porto di Tremestieri, con relativi piazzali, viabilità interna e servizi;*
- *realizzazione del sottovia in corrispondenza del parco ferroviario e sistemazione della viabilità portuale sulla zona Falcata;*
- *realizzazione dei due porti turistici di San Francesco e della zona Falcata, fatta salva l'ipotesi che tutto o parte di essi venga realizzata da un soggetto privato;*

Norme Tecniche d'Attuazione

Le Norme Tecniche di Attuazione di un Piano Regolatore Portuale, a differenza di quelle relative a Piani Regolatori o Strutturali Comunali, non servono a regolare i rapporti con soggetti privati proprietari di aree più o meno edificabili, e quindi a fissare le "regole", creare "diritti" e determinare valori immobiliari. Servono piuttosto ad indirizzare l'attività amministrativa dell'Autorità Portuale volta ad intervenire con opere esclusivamente pubbliche e a rilasciare concessioni pluriennali in cui l'interesse pubblico è – deve essere – assolutamente prevalente.

E' in forza di queste considerazioni che le NTA del Piano Regolatore Portuale di Messina hanno carattere sostanzialmente programmatico e descrittivo, sono improntate alla massima flessibilità, ed escludono ogni superflua o ininfluyente rigidità; si premurano, invece, di garantire da parte di tutti i soggetti attuatori del Piano l'osservanza degli indirizzi fondamentali concordati fra i diversi Enti Territoriali ed Amministrativi durante il processo della sua approvazione.

Le NTA di questo Piano Regolatore prevedono in particolare alcuni livelli intermedi di pianificazione introducendo i Piani di Inquadramento Operativo (PIO) di cui si è detto in precedenza, ed alcuni piani "settoriali" come il piano del verde e dei parcheggi, dell'arredo urbano, dei colori e della segnaletica, della illuminazione esterna, dei rifiuti e del rumore, della "security".

Priorità e gestione degli interventi

Anche limitandosi a considerare le opere di grande infrastrutturazione previste dal Piano, di competenza pubblica, non è facile sottrarsi alla tentazione di affermare che "tutto è prioritario ed urgente".

Ma alle tentazioni – ahimè – bisogna resistere ... e allora appare utile analizzare le diverse situazioni allo scopo di individuare le principali consequenzialità tra gli interventi, rinviando alla effettiva disponibilità di finanziamenti ed ai Piani Operativi Triennali (POT) la concreta programmazione dell'implementazione del Piano.

Le principali logiche di realizzazione cui l'attuazione del Piano dovrebbe uniformarsi sono:

- **Tremestieri – rada di San Francesco.** *Non vi è dubbio che le opere previste a Tremestieri abbiano carattere di assoluta priorità, considerato anche che per esse – in misura maggiore rispetto ad altri interventi – è necessario approntare progetti complessi, sostenuti da indagini locali e studi che richiederanno tempo.*

La realizzazione degli interventi a Tremestieri condiziona infatti la possibilità di trasferirvi le attività di traghettamento ancora in atto nella rada di San Francesco, di riqualificare l'intera rada, di eliminare il traffico di auto della viabilità urbana.

- **Terminale crociere e terminale aliscafi e navi veloci.** *Appare del tutto chiaro che (per le crociere come anche per le "autostrade del mare") ogni ritardo nella attivazione del PRP rischia di compromettere gli obiettivi di sviluppo che il Piano si propone – e che ne giustificano l'attuazione – trattandosi di attività che, in mancanza di una offerta adeguata e tempestiva, possono attestarsi e "fidelizzarsi" in altri porti concorrenti, dai quali sarà ben difficile riportarle a Messina.*

L'esecuzione degli interventi di Piano è condizionata sostanzialmente da:

- *completamento delle banchine Vespri e Colapesce, in corso di realizzazione;*
- *interventi sulla stazione marittima e sulla viabilità previsti dal Piano;*
- *necessità di arrecare il minor possibile disturbo all'attività crocieristica in atto, ed anzi di favorirne il graduale potenziamento man mano che risulteranno disponibili le nuove opere.*

➤ **Molo Norimberga.** *Gli interventi di potenziamento e riorganizzazione del molo Norimberga previsti dal Piano risultano indipendenti da altri e – per quanto riguarda in particolare la attivazione del secondo accosto per “autostrade del mare” – sono assai più semplici, meno costosi e di più immediata realizzabilità degli analoghi interventi a Tremestieri (e/o Milazzo). Anch'essi sono quindi da considerarsi assolutamente prioritari, almeno per la parte necessaria ad attivare il secondo accosto RoRo.*

➤ **Waterfront e zona Falcata.** *Gli interventi nei sottoambiti cosiddetti di “interazione città-porto” sono assai poco legati alle attività trasportistiche e più ad opere che da una parte servono a migliorare la città e dall'altra a produrre risultati economici sostanzialmente grazie ai canoni concessori.*

I singoli interventi sono quasi totalmente slegati fra loro, e possono essere attuati mano a mano che vengono a scadere le concessioni attualmente in essere, senza dimenticare che gran parte di esse (specialmente sulla zona Falcata) necessitano di importanti opere di bonifica dei suoli. Particolare rilievo ed urgenza assume però il tema della viabilità portuale, con il sottovia previsto fra via Vittorio Emanuele II° e via San Ranieri ed il nuovo asse centrale della zona Falcata.

Costi del Piano

I costi di costruzione dei principali interventi previsti dal nuovo PRP sono valutati nel seguito al netto di spese tecniche, imprevisti, I.V.A., etc.. Per la definizione dei prezzi unitari si è fatto riferimento in parte al “Nuovo prezzario unico regionale per i lavori pubblici nella Regione siciliana” di cui al Suppl. ord. n. 2 alla Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana (p. I) n. 56 del 31-12-2004 (n. 41) ed in parte ad analisi di mercato svolte per la stima dei costi di opere marittime in fase di progettazione/realizzazione nei porti di Messina e di Tremestieri.

Le opere di grande infrastrutturazione comprendono le nuove opere marittime vere e proprie (opere di difesa, banchine, pontili, dragaggi) e la formazione di nuovi terrapieni, la relativa pavimentazione ed impiantistica principale. Non sono invece indicati i costi di manutenzione straordinaria e/o per rifacimento di pavimentazioni e reti impiantistiche delle aree portuali esistenti, oltretutto naturalmente i costi di costruzione delle opere marittime già appaltate o già finanziate.

Per quanto riguarda la viabilità, vengono forniti i costi relativi alla viabilità portuale di Piano nonché delle connessioni alla viabilità urbana esistente. In particolare vengono forniti i costi per la realizzazione delle opere di accesso al molo Norimberga (incluse corsie di accumulo mezzi pesanti e parcheggi), di accesso alla zona Falcata, di accesso al terminale crociere (con funzione anche di fluidificazione traffico urbano) e del raccordo con la “via del Mare” / viabilità sud.

I costi connessi all'attuazione del PRP, in assenza dei necessari approfondimenti legati alla conoscenza dettagliata delle condizioni al contorno ed alle scelte tecniche e progettuali relative ai singoli interventi, sono naturalmente stimabili solo in forma approssimata.

Tra le opere marittime di grande infrastrutturazione, l'intervento più impegnativo è costituito, per quanto riguarda l'ambito portuale di Messina, dalla rettifica della banchina I° Settembre e dall'ampliamento delle banchine Peloro, Rizzo e Marconi nel terminale Crociere, che richiede un investimento pari al 63,3% circa del totale, seguito dall'avanzamento del molo Norimberga che vale il 23,3% del totale. Sempre per le opere di grande infrastrutturazione, nell'ambito portuale di Tremestieri la realizzazione della nuova darsena sud assorbe, ovviamente, la quasi totalità (96%) degli investimenti previsti.

I costi di realizzazione per le opere previste dal nuovo PRP a Messina nella zona Falcata riportati nella tabella, sono stati valutati in linea di massima in 65,0 milioni di euro e saranno da finanziare da parte di altre Amministrazioni o da privati. Più nel dettaglio, le macro-voci che concorrono al raggiungimento di tale importo ed il relativo costo parziale, sono:

- *pavimentazioni: 2,7 milioni di euro*
- *demolizioni: 3,9 milioni di euro*
- *nuovi edifici: 43,7 milioni di euro*
- *finiture e verde: 8,7 milioni di euro*
- *porto turistico: 6,0 milioni di euro*

Gli importi stimati si intendono anch'essi al netto di I.V.A. e riferiti per quanto riguarda le opere edili alle volumetrie massime consentite dalle NTA nelle diverse aree funzionali.

	costo (milioni di €)	% parziale	% compless.
1 - PORTO OPERATIVO E WATERFRONT			
1.1 - OPERE MARITTIME DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE			
POM.1: Terminale Crociere (rettifica banchina I settembre, ampliamento banchine Peloro, Rizzo e Marconi)	19,0	63,3	11,9
POM.2: Terminale aliscafi e navi veloci (nuova banchina est, pontili)	3,0	10,0	1,9
POM.4: Porto mercantile (avanzamento molo Norimberga, dente ovest)	7,0	23,3	4,4
POM.6: Presidi delle PP.AA.	1,0	3,3	0,6
Totale parziale (opere marittime di grande infrastrutturazione)	30,0	100,0	-
WAT.1: Rada di San Francesco (banchine ed opere di difesa del porto turistico, pontili, ormeggio grandi yachts e porto a secco)	(*) 7,5	100,0	4,7
1.2 - OPERE VIABILISTICHE E PARCHEGGI IN AMBITO PORTUALE			
- accesso al molo Norimberga (incluse corsie di accumulo e parcheggi mezzi pesanti)	2,2	6,3	1,4
- accesso alla zona Falcata	5,2	14,9	3,3
- accesso al terminale crociere e fluidificazione traffico urbano	27,1	77,7	16,9
- raccordo "vie del Mare" / viabilità sud	0,4	1,1	0,3
Totale parziale (opere viabilistiche in ambito portuale)	34,9	100,0	-
1.3 - OPERE DI COMPLETAMENTO (esclusa zona Falcata)			
POM.1, POM.2: Terminale Crociere, Terminale aliscafi e navi veloci (nuova stazione marittima mediante ristrutturazione dell'edificio ex-dogana, demolizioni, verde ed arredo urbano, biglietteria, servizi)	8,0	35,6	5,0
POM.4: Porto mercantile (varco portuale ed annessi uffici, demolizioni, verde)	1,0	4,4	0,6
POM.6: Presidi delle PP.AA.	(*) 1,5	6,7	0,9
WAT.1: Rada di San Francesco (demolizioni, sistemazioni a terra, edifici, servizi)	(*) 5,0	22,2	3,1
WAT.2, WAT.3: Parco culturale e ricreativo, Giardini Pubblici (demolizioni, verde e arredo urbano)	(*) 1,5	6,7	0,9
WAT.2: Parco culturale e ricreativo (sistemazione fronte mare)	2,0	6,7	1,3
WAT.3: Giardini Pubblici (sistemazione fronte mare zona torrente Boccetta e zona giardini pubblici)	3,5	15,6	2,2
Totale parziale (opere di completamento, esclusa zona Falcata)	22,5	100,0	-
2 - ZONA FALCATA			
FAL.2, FAL.3, FAL.4, FAL.5, FAL.6: Parco archeologico, Polo Turistico-alberghiero, Parco scientifico marino, Recupero urbano ed edilizio, Forte San Salvatore	(*) 65,0	100,0	40,7
TOTALE GENERALE	159,9	100,0	100,0
di cui: - a carico dell'intervento pubblico (Autorità Portuale o altra Amministrazione)	79,4	49,7	
- interventi del tutto o in parte a carico dei Soggetti Attuatori, se diversi dall'Autorità Portuale	80,5	50,3	

(*) interventi del tutto o in parte a carico dei Soggetti Attuatori, anche diversi dall'Autorità Portuale
Messina – riepilogo dei costi di costruzione (importo dei lavori)

	costo (milioni di €)	% parziale	% compless.
OPERE MARITTIME DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE			
POT.1: Terminale dello Stretto (nuova diga di sopraflutto, nuove banchine darsena traghetti e RoRo, scogliera di riva, dragaggio, pavimentazione)	45,5	95,8	79,1
POT.2: Manutenzioni navali (nuovo accosto e consolidamento darsena esistente)	2,0	4,2	3,5
Totale parziale (opere marittime di grande infrastrutturazione)	47,5	100,0	-
ESPROPRI			
POT.1: Terminale dello Stretto (aree ed edifici)	1,5	100,0	2,6
OPERE DI COMPLETAMENTO			
POT.1: Terminale dello Stretto (varco ed annessi uffici, edifici di servizio, demolizioni, verde)	5,5	64,7	9,6
POT.2: Manutenzioni navali (demolizioni, nuovi edifici per attività di cantiere)	(*) 3,0	35,3	5,2
Totale parziale (opere di completamento)	8,5	100,0	-
TOTALE GENERALE	57,5	100,0	100,0
di cui: - a carico dell'intervento pubblico (Autorità Portuale o altra Amministrazione)	54,5	94,8	
- interventi del tutto o in parte a carico dei Soggetti Attuatori, se diversi dall'Autorità Portuale	3,0	5,2	

(*) interventi del tutto o in parte a carico dei Soggetti Attuatori, anche diversi dall'Autorità Portuale

Tremestieri – riepilogo dei costi di costruzione (importo dei lavori)

Resta da ricordare che, oltre all'importo dei lavori, il quadro economico degli interventi per opere pubbliche dovrà prevedere ai sensi dell'art. 17 del D.P.R. 554/99 anche le somme a disposizione dell'Amministrazione per rilievi ed indagini, imprevisti, accantonamenti, spese tecniche, oneri fiscali, etc.

Le somme a disposizione dell'Amministrazione possono comportare un onere valutabile, come ordine di grandezza, nel 55% circa dell'importo dei lavori qualora questi ultimi siano assoggettabili ad I.V.A., nel 35% in caso contrario.

PARTE TERZA - QUADRO CONOSCITIVO, PREVISIONALE E STRATEGICO: OBIETTIVI E REQUISITI PORTUALI

Quadro Conoscitivo

Premesse

Il quadro conoscitivo relativo alle situazione attuale per tutti gli aspetti di interesse è esposto in dettaglio nell'elaborato D "Quadro conoscitivo e previsionale", e relativi allegati D.1 "Studio meteomarino" e D.2 "Traffico marittimo: andamento, scenari ed obiettivi", nonché – in parte – nell'elaborato F "Aspetti di pianificazione e studi di settore (Tremestieri)".

Nel seguito si riportano in sintesi gli elementi più significativi, rinviando per maggiori dettagli ai documenti citati.

Classificazione, infrastrutture, funzioni in atto nel porto di Messina

Il porto di Messina, classificato di 2^a categoria e 1^a classe, è un porto naturale, completamente banchinato. La sua forma ricorda quella di una falce, con imboccatura rivolta verso nord larga circa 400 m, che racchiude uno specchio acqueo di circa 75 ha.

I fondali (costituiti essenzialmente da sabbie) raggiungono, nella zona NE del porto, una profondità massima di 65 m. La profondità media, a circa 100 m dal filo delle banchine, è dell'ordine di 40 m, mentre i fondali in banchina sono compresi tra i 6,5 m e 13 m.

Le zone attualmente banchinate sono quelle dell'area nord-nord ovest del bacino portuale interno alla zona Falcata ed i due sporgenti Norimberga e Libia, quest'ultimo occupato dai bacini di carenaggio ed, in parte, da presidi militari (Arsenale e Marina Militare) che si estendono fino alla testata del forte S. Salvatore. Tra il molo Norimberga ed il fronte dei banchinamenti anzidetto si interpongono gli invasi delle Ferrovie dello Stato.

Il banchinamento lato nord-nord ovest ha uno sviluppo complessivo di circa 1.800 m, conteggiato a partire dall'imboccatura portuale fino al termine della banchina L. Rizzo, ove insistono gli invasi delle Ferrovie dello Stato. L'andamento di dette banchine (Rizzo, Peloro, Marconi, 1° Settembre, Colapesce e Vespri), segue l'originario profilo di battigia, in considerazione delle difficoltà di avanzamento delle banchine verso mare dettate dai fondali particolarmente acclivi, che al centro del porto raggiungono anche la quota di 50 m sotto il l.m.m. Solo in corrispondenza della banchina Marconi e di parte della 1° Settembre, i piazzali sono stati realizzati con un impalcato a giorno, poggiato su pile in c.a. semplicemente appoggiate al fondale, secondo una tecnica costruttiva oggi desueta, ma che al tempo (primo dopoguerra) costituiva l'avanguardia delle tipologie di banchinamento in presenza di fondali elevati.

All'esterno e subito a nord del porto, nella rada di San Francesco, sono presenti gli attracchi Caronte per il traghettamento dello Stretto.

Diverse sono le destinazioni funzionali presenti nell'ambito portuale. Circa le funzioni in atto precedentemente all'entrata in attività del nuovo polo portuale di Tremestieri nel quale – dal marzo 2006 – è stato disposto il trasferimento del traghettamento dello Stretto degli automezzi pesanti, quelle maggiormente significative sono quelle più strettamente "trasportistiche" ed in particolare quelle riferibili:

- al traghettamento con il Continente: le aree situate a nord del bacino portuale, nella rada di S. Francesco, lungo la banchina Peloro e nelle invasature delle F.S.;
- al traffico RoRo (passeggeri + merci): le aree situate lungo la banchina est del molo Norimberga;
- al traffico LoLo: le aree situate lungo le banchine Marconi e Rizzo e, più di recente la banchina ovest del molo Norimberga;
- alle crociere: le banchine Vespri, Colapesce e I Settembre (ove è collocata anche la stazione marittima provvisoria per il traffico crocieristico).

Di notevole rilevanza sono le aree destinate agli insediamenti militari (che occupano gran parte della cosiddetta zona Falcata) e alla cantieristica (soprattutto al servizio dei traghetti) collocate in prossimità della rada di S. Francesco ed a sud degli insediamenti militari.

Da segnalare infine il Quartiere Fieristico appena a sud della rada di S. Francesco, il porto turistico, posizionato a nord della foce del torrente Bocchetta e le aree destinate ai depositi di prodotti petroliferi e alla stazione di degasificazione, collocate nella zona immediatamente a sud est dell'insediamento militare della zona Falcata, oramai in fase di dismissione.

Piano Regolatore portuale vigente di Messina

Il Piano Regolatore vigente del porto è stato approvato con D.M. del 02-04.1953 con il n. 4411, e successivamente modificato con provvedimento 02.02.1959 n. 129.

Nel corso degli anni è stato modificato ulteriormente con una Variante in data 09.06.1984, che è stata giudicata meritevole di approvazione con voto n. 281 della 3° Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si è espresso nell'adunanza del 12 e 19.07.1984. Tale variante è stata approvata con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici del 11.03.1985.

Il Piano non definisce in modo univoco e chiaro le destinazioni d'uso delle aree portuali, salvo pochi casi particolari e non fornisce margini di ulteriore potenziamento infrastrutturale.

La sua redazione risale a periodi remoti. L'impostazione generale che ne deriva, oltre ad essere dissimile da quella suggerita dalla L.84/94, risente del mutato quadro trasportistico ed infrastrutturale, e non consente di gestire con la necessaria efficacia e tempestività le nuove esigenze sia propriamente portuali sia di integrazione del porto con il tessuto urbano e di riqualificazione del waterfront cittadino.

Piani e programmi urbanistici e territoriali

La lettura degli strumenti di pianificazione – sia comunali che sovracomunali – non ha messo in evidenza significative indicazioni sulla destinazione d'uso e sullo sviluppo delle aree portuali; nella tavola A2 è riportato lo stralcio del Piano Regolatore Generale comunale dal quale emerge che per gran parte degli ambiti portuali di Messina e Tremestieri è previsto il rinvio a piani esecutivi.

Nell'ambito urbano il PRG offre alcune indicazioni su aree sottoposte alla competenza dell'Autorità Portuale (ad esempio di "verde ambientale", che peraltro il PRP rispetta), mentre a Tremestieri il previsto ampliamento della Circostrizione portuale avrà come conseguenza la trasformazione delle poche previsioni contenute nel Piano comunale.

Per una analisi più approfondita si rimanda all'elaborato D "Quadro conoscitivo e previsionale".

Approdi di Tremestieri

In località Tremestieri nel comune di Messina, alla distanza di circa 7 km dal porto di Messina, è stato recentemente costruito un nuovo polo portuale nel quale, a partire dal marzo 2006, è stato trasferito il terminale siciliano per il traghettamento dei mezzi stradali commerciali, in precedenza facente capo – assieme al traghettamento delle automobili – al terminale nella rada di San Francesco ed alle banchine del porto di Messina.

Con D.M. del 21 ottobre 2006 la circostrizione territoriale di competenza della Autorità Portuale di Messina è stata estesa fino ad includere i nuovi approdi di Tremestieri, dalla foce del torrente Lardereria alla foce della fumara Guidari.

Infrastrutture di accesso e collegamento

L'accesso ed il collegamento attuale alla portualità messinese per le funzioni commerciali e di traghettamento dello stretto, sia della città che dell'hinterland regionale, è assicurato da una doppia modalità di trasporto, ferroviaria e stradale.

***La rete ferroviaria.** Consente l'accesso diretto al solo porto storico di Messina. Essa è costituita sostanzialmente dalle due linee Messina-Catania e Messina-Palermo (galleria dei Peloritani) che convergono, a sud del centro urbano, sul nodo messinese. Da qui raggiungono il parco ferroviario, la stazione passeggeri di testa di Messina centrale – posta a ridosso del porto storico e costituente corpo unico con la attuale stazione marittima – l'adiacente sistema di traghettamento ferroviario costituito dall'ampio fascio binari di composizione/scomposizione treni e dai tronchini di collegamento agli invasi*

di accosto dei ferry-boat, lo scalo merci. Il suddetto parco ferroviario appare oggi ridondante in quanto buona parte delle funzioni di scalo merci, interfacciato con il porto commerciale, si sono progressivamente ridotte o sono state trasferite in altri ambiti ferroviari più a sud.

Sulla linea Messina-Catania è operativo, tra Messina Centrale e Giampilieri, un servizio di metroferrovia appoggiato alle stazioni secondarie e fermate esistenti ove sono/saranno localizzati parcheggi di interscambio. Una stazione del percorso è quella di Tremestieri; essa potrà essere collegata agli approdi con un percorso pedonale attrezzato, consentendo così un ulteriore collegamento tra i due porti messinesi. Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) prevede il potenziamento del servizio attraverso la realizzazione di ulteriori fermate per meglio servire le aree urbane lungocosta

La rete stradale. Si articola in una rete di primo livello, costituita dalla grande viabilità primaria (autostrade, tangenziale, strade di scorrimento e penetrazione, ecc), e da una rete di secondo livello, costituita dalla viabilità, prevalentemente urbana, che consente il trasferimento del traffico dalla viabilità primaria agli ambiti portuali ed alle banchine di imbarco/sbarco.

Fanno parte del sistema della viabilità primaria di adduzione le autostrade a pedaggio A18 Messina Catania e A20 Messina Palermo, mentre la tangenziale (anch'essa parte della A20) è libera da pedaggio ed ha la funzione di distribuire, tramite i numerosi svincoli presenti (o in costruzione), il traffico esterno-interno sulla viabilità secondaria di accesso alla città ed al porto, costituita dai principali viali di penetrazione e dalla viabilità urbana.

Tramite lo svincolo omonimo sulla tangenziale è possibile accedere direttamente, dalla viabilità primaria autostradale, al nuovo approdo di Tremestieri, mentre non esiste un analogo collegamento diretto dedicato al porto storico che deve necessariamente utilizzare alcuni itinerari della viabilità urbana.

“Via del Mare”: rappresenta la proposta di collegamento viario stabile tra il sistema autostradale ed il porto di Messina ed è di gran lunga il progetto più significativo per la città ed il porto (Ponte di Messina escluso). In questo progetto viene proposta una soluzione viaria di raccordo che dallo svincolo autostradale di Tremestieri, posto in corrispondenza del nuovo approdo traghetti, si sviluppa lungo la costa, fino alla zona Falcata, collegando quindi direttamente le autostrade con la viabilità di interna agli ambiti portuali e con la città stessa. La nuova infrastruttura si configura come una strada di scorrimento urbano lungo un corridoio oggi impegnato solo dalla ferrovia Messina – Catania ed è ideato per formare un vero e proprio “asse attrezzato” in cui convivano ferrovia, strada, parcheggi, aree di sosta, aree panoramiche attrezzate, discese a mare e percorsi pedonali. Il progetto si propone in termini modulari e prevede un corrispondente riassetto degli impianti ferroviari. Esso è attualmente sviluppato a livello di studio di fattibilità e presumibilmente avrà tempi lunghi di elaborazione per il raggiungimento della sua configurazione finale, condivisa dalla città, per via della complessità degli interventi previsti e della necessità di coordinarli con altri enti (quali RFI, Comune di Messina, ecc.) e dei finanziamenti necessari. Il PRP risulta perfettamente compatibile con la proposta della Via del Mare in qualsiasi tipo di configurazione finale che possa risultare. Peraltro il PRP, nello spirito della soluzione del progetto, propone di anticipare alcuni interventi complementari propedeutici, lungo il corridoio individuato dalla Via del Mare, senza comprometterne la configurazione finale, che possono essere realizzati in tempi brevi e così contribuire a migliorare l'accessibilità dell'ambito portuale e la vivibilità urbana deviando in parte, fuori dall'area centrale urbana, il traffico diretto al porto.

Quadro Strategico

Compiti e contenuti

Il “Quadro Strategico dei porti di Messina e Milazzo e Indirizzi di Piano” assolve al compito di delineare un quadro unitario, coerente e sinergico, al quale riferire i nuovi PRP del sistema portuale di competenza dell'Autorità Portuale di Messina.

Il documento, cui si rimanda per maggiori dettagli, dopo un'introduzione descrittiva e metodologica, è articolato nei seguenti capitoli:

- **Piani e programmi di area vasta**, con riferimento alla pianificazione europea, nazionale e regionale dei trasporti (specie marittimi) e dei porti, con particolare riguardo alle “autostrade del mare”.

- **La portualità “esterna” al sistema portuale Messina-Milazzo.** Lo scenario operativo e pianificatorio tratteggiato si riferisce in generale alla portualità del Mezzogiorno e siciliana, con maggiori dettagli sui porti di:
 - Palermo;
 - Termini Imerese;
 - Catania;
 - Villa San Giovanni e Reggio Calabria;
 - Gioia Tauro.
- **Il sistema portuale Messina (con Tremestieri) e Milazzo** viene descritto sinteticamente in termini di infrastrutture, Piani Regolatori vigenti, traffici e funzioni in atto.
- **Il quadro previsionale riferito al sistema portuale e messo a fuoco in base agli studi svolti** viene presentato con riferimento a:
 - traghettamento stradale e ferroviario dello Stretto;
 - traghettamento per le isole Eolie;
 - “autostrade del mare”;
 - crociere;
 - contenitori;
 - merci varie, rinfuse solide;
 - rinfuse liquide.

Al documento sono allegati per esteso i contributi al quadro previsionale relativi alle “autostrade del mare” ed alle crociere.

- **Gli indirizzi dei due Piani Regolatori Portuali.** Di questa parte conclusiva si riportano nel seguito, per comodità di lettura, le parti generali e quelle relative a Messina.

Funzioni sinergiche e funzioni specifiche

Il seguente schema fornisce un quadro di sintesi della situazione esistente, indicando in quale dei porti del sistema sono oggi attive (SI) o non attive (NO) le diverse funzioni principali.

<i>funzione</i>		<i>Messina</i>	<i>Tremestieri</i>	<i>Milazzo</i>
<i>traghettamento</i>	<i>ferroviario</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>NO</i>
	<i>stradale, mezzi pesanti</i>	<i>SI</i>	<i>SI</i>	<i>SI</i>
	<i>stradale, automobili</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>SI</i>
	<i>passaggeri</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>SI</i>
<i>“autostrade del mare”</i>		<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>NO</i>
<i>Crociere</i>		<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>SI *</i>
<i>merci varie, rinfuse solide</i>		<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>SI</i>
<i>rinfuse liquide</i>		<i>SI **</i>	<i>NO</i>	<i>SI</i>
<i>nautica da diporto</i>		<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>SI</i>
<i>Cantieristica</i>		<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>SI ***</i>

- * navi di piccole dimensioni
- ** esclusi idrocarburi
- *** solo per nautica da diporto

Il quadro così delineato consente di concludere che le funzioni più evidentemente “sinergiche”, che richiedono cioè un indirizzo coerente ed appunto sinergico nell'ambito del sistema portuale Messina-Milazzo, al quale riferire i due PRP, sono:

- “autostrade del mare”;
- crociere.

Altre funzioni, attive oggi ed in futuro nei due porti, presentano – per diversi motivi – un minore livello di interazione benché siano anch'esse assai importanti per il sistema portuale nel suo complesso e per i singoli territori. Queste funzioni, che possono essere chiamate “debolmente sinergiche”, sono:

- **traghetamento stradale.** Con questo termine in realtà ci si riferisce a due realtà del tutto differenziate e destinate – per ovvi motivi geografici – a restare tali anche in futuro, e cioè il traghetamento dello Stretto (attestato a Messina e Tremestieri) e quello per le isole Eolie, che fa capo a Milazzo;
- **merci varie, rinfuse solide.** Si tratta di attività caratterizzate da modesti tassi di crescita ma di importanza non trascurabile, che potranno opportunamente continuare ad essere esercitate in entrambi i porti. A seguito dell'attivazione del nuovo pontile di Giammoro la movimentazione di blumi e prodotti siderurgici è chiaramente destinata ad attestarsi in maniera pressoché esclusiva sul pontile, salvo l'eventuale uso saltuario del porto di Milazzo (e/o Messina) in presenza di condizioni meteomarine sfavorevoli;
- **nautica da diporto.** La forte domanda generalizzata di approdi, la diversa collocazione geografica, le diverse mete raggiungibili preferenzialmente dai due porti e le diverse rotte turistiche che agli stessi fanno capo, in definitiva il loro diverso ruolo messo in luce dal quadro previsionale, fanno ritenere assai opportuni interventi di potenziamento della ricettività nautica sia a Messina che a Milazzo, con caratteristiche complementari ancorché opportunamente differenziate, come del resto previsto dal “Piano strategico” regionale del 2006.

Altre funzioni infine presentano caratteristiche del tutto “specifiche” per i due porti ed – ancor di più di quelle sopra elencate – richiedono di essere considerate separatamente in ciascun PRP, tenendo conto delle singole realtà territoriali ed infrastrutturali. Tra queste:

- **traghetamento ferroviario;**
- **rinfuse liquide.** La movimentazione di prodotti petroliferi è, e resterà, attiva nel solo polo di Milazzo;
- **cantieristica.** Per questa attività vale un ragionamento analogo a quello relativo al traghetamento. La funzione si esplica infatti con modalità diverse, e destinate con tutta evidenza a rimanere tali. A Messina l'attività cantieristica comprende sia la costruzione di imbarcazioni ad alto contenuto tecnologico, sia la costruzione e la manutenzione di grandi navi tramite il bacino di carenaggio (oltre all'attività svolta dall'Arsenale militare), sia la manutenzione di routine dei traghetti dello Stretto. A Milazzo, la stessa attività si rivolge invece alla costruzione di imbarcazioni di minori dimensioni.

Gli indirizzi comuni ai due PRP

In conclusione gli indirizzi relativi alle funzioni “sinergiche” cui fare riferimento per la stesura dei PRP di Messina (con Tremestieri) e di Milazzo possono essere così definiti.

“autostrade del mare”. Questa tipologia di traffico presenta interessanti prospettive di sviluppo, la sua incentivazione costituisce uno degli indirizzi più significativi della politica nazionale e regionale dei trasporti ed appare in misura crescente integrativa e parzialmente sostitutiva rispetto al traghetamento dello Stretto per il trasporto di merci e di automobili su medie-lunghe distanza.

Nel porto di Messina – richiamando i principi generali circa l'impostazione del Piano definiti dal presente “Quadro Strategico” – dovrà quindi essere prevista una dotazione di banchine, piazzali e collegamenti adeguata a consolidare i risultati già acquisiti e consentirne lo sviluppo, entro tuttavia i

limiti legati alla necessità di non espandere il porto commerciale a detrimento della prioritaria esigenza di riqualificazione del waterfront urbano e di non sovraccaricare (possibilmente decongestionare) il traffico urbano.

crociere. Anche il crocierismo ha registrato interessanti risultati negli ultimi anni e presenta promettenti prospettive di sviluppo.

Il PRP di Messina dovrà prevedere la realizzazione di un efficiente terminale per le crociere, dotato di almeno 4 o 5 accosti in grado di accogliere anche le navi di maggiori dimensioni e di tutti i necessari requisiti (ivi compresi quelli relativi alla security), bene integrato ed armonizzato con il waterfront cittadino.

Gli indirizzi specifici per il PRP di Messina

Gli indirizzi cui fare riferimento nella definizione del PRP di Messina (con Tremestieri) possono essere definiti in conclusione come segue.

traghetamento di mezzi stradali pesanti. Il trasferimento di questa funzione (fino al marzo 2006 attestata nella rada di San Francesco e, in minor misura, nelle aree meridionali del porto) agli approdi di Tremestieri costituisce un obiettivo da tempo concordemente perseguito dalle diverse Amministrazioni competenti ed oggi sostanzialmente raggiunto.

traghetamento di automobili. L'allontanamento di questa attività dalla rada di San Francesco e dal porto di Messina – cui attualmente fa capo – costituisce anch'esso un indirizzo irrinunciabile e condiviso dalla Amministrazione Comunale e dalla Autorità Portuale.

Gli approdi esistenti a Tremestieri non sono tuttavia in grado di accogliere anche questo traffico. Sarà pertanto compito del PRP individuare nuovi interventi a Tremestieri – se necessario anche all'esterno della circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale recentemente definita per l'area di Tremestieri con il D.M. 23/10/2006 – in grado di costituire il terminale siciliano al quale faccia capo l'intero traghetamento dello Stretto di mezzi su gomma, automobili e mezzi pesanti.

Ciò consentirà anche di superare i problemi e le diseconomie derivanti – sia agli armatori sia per quanto riguarda l'utilizzo dei piazzali di sosta ed accumulo dei mezzi sui due lati dello Stretto – dalla separazione del traghetamento dei mezzi pesanti da quello delle automobili e dei mezzi stradali leggeri, separazione che impedisce il migliore utilizzo della capacità di carico della navi traghetto (specie se dotate di più ponti, di diversa altezza) e richiede maggiori spazi per l'organizzazione degli spazi a terra.

Le proposte di Piano a questo riguardo dovranno – se ed in quanto consentito dalle caratteristiche del territorio di Tremestieri – essere caratterizzate dalla massima flessibilità. In particolare le opere previste dovranno risultare quanto più possibile convertibili ad altre funzioni che presentino prospettive positive nel medio-lungo periodo (ad esempio per servizi di "autostrade del mare") allorché la realizzazione del Ponte od altri eventi e/o dinamiche della domanda riducessero le esigenze di infrastrutture portuali da dedicare al traghetamento stradale dello Stretto. Il trasferimento integrale a Tremestieri dell'intero traghetamento dovrà opportunamente comportare anche la localizzazione in quest'area delle attività cantieristiche (manutenzione, interventi di varia natura a servizio delle navi traghetto, sosta per periodi di inattività, etc.) e dei servizi (bunkeraggio, etc.) che attualmente sono presenti in prossimità degli approdi e/o all'interno del terminale esistente.

traghetamento di soli passeggeri. Il terminale di aliscafi e mezzi veloci per il trasporto di soli passeggeri a Villa San Giovanni, a Reggio Calabria, all'aeroporto, etc. dovrà invece naturalmente rimanere nel porto di Messina. Il PRP dovrà quindi prevedere un terminale efficiente e dotato dei necessari servizi e parcheggi, da ubicare nella posizione più opportuna in relazione agli usi previsti ed alla sua accessibilità, nel quadro dell'assetto complessivo previsto dal Piano ed in sintonia con l'Amministrazione comunale.

traghetamento ferroviario. Il PRP sarà riferito alla ipotesi che il traghetamento ferroviario di merci e passeggeri continui ad essere gestito mediante le infrastrutture e le invasature portuali oggi esistenti a Messina, auspicabilmente riducendone almeno in parte dimensioni ed ingombri grazie alla razionalizzazione delle operazioni ed al dispiegamento di navi più efficienti.

Soluzioni più radicali, che prevedano il trasferimento dell'attuale nodo ferroviario e delle invasature di Messina e consentano quindi di convertire ad altre funzioni le infrastrutture e le aree portuali ed urbane oggi impegnate per le ferrovie, devono infatti discendere da indirizzi e scelte di politica dei trasporti (il Ponte o, in sua assenza, l'ammodernamento dell'intero sistema tecnologico e trasportistico per il traghettamento ferroviario dello Stretto nonché presumibilmente della rete regionale).

Anche a questo riguardo il Piano dovrà tuttavia essere caratterizzato della massima flessibilità, che in pratica si traduce in due precise esigenze:

- *gli interventi e gli assetti funzionali previsti dal Piano non confliggano con la situazione che si potrebbe verificare in presenza di un significativo ridimensionamento del traghettamento ferroviario o di importanti trasformazioni strutturali, quali il trasferimento della stazione in altra località, la creazione di un nuovo terminale ferroviario marittimo, la ristrutturazione e/o la dismissione totale o parziale dei parchi ferroviari, etc.*
- *per contro, al verificarsi delle circostanze sopra citate, il PRP individui fin d'ora interventi ed assetti funzionali sinergici e compatibili con le previsioni del Piano.*

Poiché, come detto, al momento questi scenari non sono prevedibili e molto probabilmente si collocano oltre l'orizzonte temporale del PRP, il Piano non potrà essere considerato normativo a questo riguardo e si limiterà a delineare proposte schematiche, necessariamente da approfondire e definire mediante una formale Variante al PRP.

Una di queste proposte è quella emersa nell'ambito del proficuo lavoro intrapreso con il comune di Messina e scaturisce dal Sottocomitato tecnico interistituzionale per il coordinamento dei programmi di dotazioni infrastrutturali della città e della provincia di Messina. In particolare durante in incontro di detto Sottocomitato tenutosi in data 25 settembre 2007, è stata data comunicazione della disponibilità di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) al trasferimento della stazione marittima nel tratto tra la Galleria dei Peloritani e Tremestieri trasferimento dal quale la città di Messina trarrebbe un enorme vantaggio per l'eliminazione del parco ferroviario dalla attuale stazione marittima sino all'ambito Gazzi-Contesse. In tal senso l'Amministrazione Comunale ha in corso di redazione il progetto preliminare per il completamento della piattaforma logistica intermodale "Tremestieri" con annesso scalo portuale che prende in considerazione l'approdo per l'attraversamento ferroviario.

"autostrade del mare". Traducendo l'indirizzo strategico relativo all'intero sistema portuale, i temi concretamente da affrontare a questo riguardo nel PRP di Messina possono essere così individuati:

- *massimo utilizzo (se possibile ed in quanto consentito, analogamente a quanto detto a proposito del traghettamento di mezzi stradali) del territorio di Tremestieri e delle strutture portuali aggiuntive ivi realizzabili, sia contestualmente all'impiego – da considerarsi prioritario – di queste opere per il traghettamento stradale, sia, in prospettiva futura, in presenza di un eventuale ridimensionamento del traghettamento stesso;*
- *adeguamento e miglioramento del molo Norimberga e soprattutto della viabilità di accesso mediante interventi atti a non sovraccaricare (e possibilmente decongestionare) il traffico sulla rete urbana;*

crociere. *I principali elementi di cui il PRP di Messina dovrà tenere conto per trasferire nel Piano gli indirizzi strategici relativi alle crociere sono costituiti – apparendo scontata la localizzazione in corrispondenza del lato occidentale e meridionale del porto – dalle contrastanti esigenze di realizzare banchine quanto più possibile lunghe e rettilinee (che consentano la migliore flessibilità per ospitare navi di dimensioni assai diverse) e, d'altro canto, dai fondali ripidi ed assai profondi presenti a poca distanza degli attuali margini del bacino portuale. Naturalmente il Piano si dovrà fare anche carico a questo riguardo della qualità delle dotazioni e dei servizi a terra, dell'accessibilità nonché dell'inserimento nel waterfront e nell'ambiente urbano di funzioni che richiedano livelli estetici e funzionali adeguati e comportano la presenza in banchina di navi grandi ed assai alte.*

altri traffici marittimi, commerciali ed industriali. *Questa tipologia di traffico costituirà in futuro una componente marginale ma necessaria se non si vuole rinunciare al valore aggiunto derivante dalla possibilità di continuare ad operare a Messina anche traffici diversi da quelli prevalenti, mantenendo così aperta una gamma di opzioni e la maggiore flessibilità, anche sotto questo aspetto, in vista di future esigenze al momento non prevedibili. Il PRP dovrà pertanto opportunamente prevedere il proseguimento dei traffici di merci varie e/o rinfuse (esclusi prodotti petroliferi e rinfuse liquide pericolose, se non per*

quanto eventualmente necessario per bunkeraggio), con una collocazione integrata con quella di altre tipologie caratterizzate da volumi di traffico assai maggiori e da maggiori previsioni di sviluppo (in particolare le "autostrade del mare"), mediante la creazione di terminali quanto più possibile "multifunzionali" anziché di terminali portuali distinti e separati, non giustificati dalle dimensioni del traffico oltretutto non compatibili con i limiti fisici delle aree e delle banchine utilizzabili per traffici commerciali.

nautica da diporto. Con riferimento alle indicazioni del quadro previsionale circa le prospettive del settore e la sua articolazione, gli interventi che appare più appropriato considerare nel PRP di Messina sono rivolti a soddisfare, nei limiti ragionevolmente consentiti, la domanda "stanziale" di diversa tipologia ed esigenze differenziate (dalle imbarcazioni da diporto alla cosiddetta "piccola nautica") nonché una domanda, prevedibilmente interessante, di ormeggio e di servizi ad imbarcazioni in transito nello Stretto, anche di grandi dimensioni e maxi-yachts, il cui numero sta crescendo a ritmi assai elevati e che si gioverebbero per diversi motivi di un punto di riferimento a Messina, collocata sulla rotta tra il Tirreno e lo Jonio ed il Mediterraneo orientale, "porta" di ingresso turistico alla Sicilia, sede di attrezzati cantieri. Una ulteriore possibilità che il PRP di Messina potrà utilmente esplorare è volta a favorire il turismo nella città, prevedendo interventi che si prestino a potenziare la gamma dei servizi offerti, ad ospitare basi di flottiglie charter, etc.

cantieristica. Questa funzione (caratterizzata – come risulta dal quadro previsionale – da buoni livelli produttivi, da una significativa occupazione e da promettenti prospettive di sviluppo) appare senza dubbio da conservare e, se possibile, potenziare in sede di PRP, per quanto riguarda sia le attività in essere alla radice della zona Falcata e lungo i bordi della darsena a sud del molo Libia, sia quelle in atto sullo stesso molo Libia (bacino di carenaggio, area ex SMEB).

Da non trascurare infine sono le attività dei cantieri utilizzati per la manutenzione e gli interventi sulle navi traghetti, localizzati a nord della foce del torrente Giostra, in prossimità del terminal Caronte. Questi cantieri (ed in particolare i cantieri Tourist Lines e Di Maio) dispongono attualmente di una superficie complessiva di circa 9.500 m² – di cui 1.575 m² coperti – e dovranno essere opportunamente ricollocati in prossimità del nuovo terminale di Tremestieri, una volta disposto l'allontanamento integrale del traghettamento dalla rada di San Francesco.

Obiettivi e requisiti infrastrutturali dei traffici marittimi

Premesse

Gli indirizzi del "Quadro Strategico" sono stati precisati in termini di volumi di traffico e di requisiti infrastrutturali da prevedere per Messina e per Tremestieri negli elaborati "Allegato E" ed "Allegato F", nei termini richiamati in breve nel seguito.

Traghettamento dello Stretto

Il trasferimento a Tremestieri dell'intera attività di traghettamento dello Stretto di automobili e mezzi commerciali stradali, mantenendo nel porto di Messina solo i servizi di traghettamento di passeggeri senza auto al seguito, costituisce un indirizzo prioritario del "Quadro strategico".

I criteri utilizzati per tradurre questo obiettivo in concrete proposte di Piano sono stati così definiti sulla base degli studi svolti e delle previsioni sui prevedibili sviluppi.

volumi di traffico. Sulla base delle considerazioni e delle ipotesi esposte al cap. 3 dell'elaborato (allegato D.2) "Traffico marittimo: andamento, scenari ed obiettivi", le previsioni al 2020 relative al traffico complessivo nei due sensi assunte a riferimento del Piano sono indicate nel seguente prospetto assieme ai dati effettivi del 2005 e del 2006.

	dati 2005	dati 2006	previsioni al 2020	% rispetto 2005	% rispetto 2006
automobili	2.450.000	2.375.000	2.800.000	+14%	+18%
Camion	930.000	1.000.000	1.140.000	+26%	+14%
passaggeri	9.600.000	10.330.000	10.900.000	+14%	+6%

frequenza del servizio. Ovviamente lo stesso volume di traffico può essere svolto impiegando traghetti di grande capacità che eseguono un numero limitato di corse oppure traghetti più piccole e partenze più frequenti.

La minore frequenza del servizio ed i maggiori tempi di attesa tra una partenza e l'altra rispetto alla situazione attuale (sulla sola rotta Messina-Villa San Giovanni circa 130 corse giornaliere in media, con un intervallo medio di 11 minuti, con trasporto "promiscuo" di automobili e mezzi commerciali, prima della entrata in servizio di Tremestieri per questi ultimi) comporterebbero tuttavia un decadimento della qualità complessiva che appare da evitare. Si ritiene quindi opportuno far riferimento anche per i futuri assetti di Piano a navi di capacità simile o di poco superiore a quella dei traghetti attualmente impiegati, e comunque ad un numero medio di corse (ad un intervallo medio tra una partenza e la successiva) non dissimile, a parità di traffico.

tipologia delle navi-traghetto. Si è quindi ipotizzato che la tipologia dei traghetti impiegati abbia le seguenti caratteristiche medie di riferimento (o "di progetto"), un po' superiori ma non dissimili da quelle dei traghetti già in servizio:

- navi traghetto bidirezionali
- lunghezza fuori tutto (LOA): 120 m
- larghezza max (B): 20 m
- immersione max (D): 4,5 m
- linea di carico: 800-1.000 m

numero di traghetti necessari. A parità di frequenza delle corse, capacità delle navi e loro fattore di occupazione, volume di traffico, etc., il numero di traghetti di cui occorre disporre dipende dalla durata del "ciclo-nave", cioè dal tempo impiegato da un traghetto tra due partenze successive dallo stesso porto. Se la velocità è la stessa, la durata della navigazione per Villa San Giovanni aumenta almeno del doppio (da 20 a 40 minuti circa) operando da Tremestieri anziché da Messina, ed il ciclo nave – se resta uguale la sosta in porto – aumenta del 75% circa. In linea teorica quindi, operando da Tremestieri anziché da Messina ed a parità di tutte le suddette condizioni, occorre disporre di navi-traghetto in numero sensibilmente maggiore rispetto a quanto necessario per assicurare lo stesso servizio, con la stessa qualità e frequenza, da Messina. In pratica è assai probabile che questa maggiorazione possa essere contenuta in termini più ridotti, ma non certo annullata senza arrecare apprezzabili penalizzazioni della frequenza delle corse e relativi inconvenienti agli utenti, specie per il traghettamento di automobili.

numero di accosti necessari. Il numero di accosti operativi necessari, a parità delle condizioni di cui sopra, dipende dal tempo di sosta in porto per le operazioni di sbarco ed imbarco e quindi non è destinato ad aumentare in maniera significativa operando da Tremestieri anziché da Messina.

In definitiva un numero complessivo di 4-5 accosti, adibiti all'imbarco "promiscuo" di mezzi commerciali e di automobili, appare adeguato a far fronte al traffico di traghettamento prevedibile nei due sensi al 2020, per il quale sono stati prudenzialmente valutati i volumi e le percentuali di crescita rispetto a quanto registrato nel 2005 (prima cioè dell'entrata in esercizio di Tremestieri per il traghettamento dei mezzi commerciali) sopra indicati.

Nel periodo intermedio, cioè non appena realizzati i necessari nuovi accosti a Tremestieri e trasferito integralmente anche il traghettamento di automobili, si può ritenere che siano sufficienti 3-4 accosti, in numero quindi sostanzialmente uguale a quello degli accosti impiegati in precedenza, nella rada di San Francesco e nel porto di Messina.

Occorre inoltre tuttavia disporre – non necessariamente a Tremestieri – di accosti aggiuntivi per l'ormeggio temporaneo (di notte e/o nei periodi di minore intensità di traffico) delle navi in sosta che, per quanto detto sopra, saranno mediamente in maggior numero rispetto alla situazione attuale.

A Messina (per far fronte all'esigenza di cui sopra, a punte del traffico di traghettamento nonché in presenza di condizioni meteomarine che rendessero temporaneamente non praticabili gli accosti di Tremestieri) è possibile ospitare 2-3 navi traghetto in corrispondenza della nuova banchina in testata del molo Norimberga.

piazzali operativi. I piazzali per la sosta degli automezzi in attesa di imbarco devono avere una superficie di circa 1.700-2.800 m² per ciascun accosto.

cantieristica. In base alle dotazioni attuali dei cantieri che – in prossimità degli accosti nella rada di San Francesco – prestano servizi di manutenzione alle navi traghetto, si è valutato opportuno disporre a Tremestieri delle seguenti dotazioni:

- superficie complessiva: circa 10.000 m², di cui circa 1.600 m² coperti (officine, capannoni, magazzini, etc.);
- accosti per navi-traghetto: un accosto permanentemente dedicato, un secondo da utilizzare saltuariamente a seconda delle necessità.

“Autostrade del mare”

Per “autostrade del mare”, si intendono servizi di linea di cabotaggio e short sea shipping per sole merci e misti passeggeri-merci, effettuati con navi RoRo. I servizi merci potranno essere del tipo “accompagnato”, che richiede una minore disponibilità di piazzali a terra per sosta ed accumulo degli automezzi oppure “non accompagnato”, che non prevede il viaggio marittimo della motrice e dell'autista e che – oltre a spazi a terra più ampi – richiede tempi maggiori per le operazioni di sbarco ed imbarco.

scenari di traffico ed accosti necessari. L'elaborato “Traffico marittimo: andamento, scenari ed obiettivi” (Allegato D.2) individua due possibili scenari di sviluppo nel breve-medio termine della domanda del traffico annuo per “autostrade del mare” di automezzi commerciali da assorbire nell'intero sistema portuale Messina-Milazzo-Tremestieri ed il corrispondente numero di accosti da prevedere, come indicato nel seguente prospetto.

	mezzi commerciali movimentati (n°)	accosti necessari (n°)
scenario “medio”	105.000-140.000	3
scenario “alto”	170.000-230.000	5-6

previsioni a breve-medio termine per il sistema portuale Messina-Milazzo

Previsioni più a lungo orizzonte temporale sono naturalmente assai aleatorie e dipendono in larga parte da politiche di investimento infrastrutturale, di pianificazione complessiva dei trasporti e dei porti, di normativa, etc. oggi difficilmente prevedibili. Resta tuttavia sufficientemente chiaro che il trasporto via mare costituisce una scelta strategica di fondo destinata ad attuarsi sempre più ampiamente, che i volumi di traffico saranno quindi prevedibilmente soggetti ad ulteriori incrementi e che crescerà conseguentemente anche la necessità di accosti e di idonee infrastrutture portuali.

Per quanto riguarda infine la ripartizione degli accosti per “autostrade del mare” da prevedere nei diversi poli portuali del sistema, lo studio citato – anche sulla base di interviste con operatori del settore – conclude che “la localizzazione del terminal (o dei terminals) Autostrade del Mare in uno dei porti del sistema di competenza dell'A.P. di Messina non sembra essere una scelta vincolante per lo sviluppo dei traffici, a condizione che siano garantiti gli spazi operativi necessari agli operatori che, in base alle

interviste, sembrano essere più facilmente individuabili a Milazzo, specie per i traffici non accompagnati”.

tipologia delle navi RoRo. Per il dimensionamento di banchine, accosti e piazzali si è fatto riferimento a tipologie di navi aventi le seguenti caratteristiche:

▪ lunghezza fuori tutto (LOA):	200-220 m
▪ larghezza max (B):	26-28 m
▪ immersione max (D):	7-8 m
▪ capacità complessiva di stiva:	2.500/3.000 m
▪ capacità max di carico:	- automobili n° 150-200
	- mezzi pesanti accompagnati n° 120-140
	- passeggeri n° 1.000-1.200

Le navi sopra definite sono da considerarsi rappresentative di navi di ultima generazione, con dimensioni e prestazioni del 10-20% superiori rispetto a quelle delle navi (pur di recente costruzione) impiegate attualmente (cfr. Allegato D.2 “Traffico marittimo e quadro previsionale”).

piazzali operativi. Con riferimento all’Allegato D.2 (cap. 4) ed a standard usuali per terminali analoghi si sono ipotizzate le seguenti superfici di piazzale da prevedere al servizio di ciascun accosto RoRo:

- traffico “accompagnato”: 15.000 m²
- traffico “non accompagnato”: 35.000 m²

Crociere

Le articolate conclusioni dello studio previsionale (si veda il punto 5.7 dell’Allegato D.2 “Traffico marittimo e quadro previsionale”) si possono così sintetizzare per quanto riguarda il mercato delle crociere a Messina:

scenari ed obiettivi:

- la situazione attuale è caratterizzata da una serie di fattori positivi che vanno dall’elevato numero di Compagnie che effettuano scali ciclici, alla varietà e qualità degli operatori, all’elevato utilizzo anche nelle stagioni intermedie, etc., a conferma della attrattività “intrinseca” di Messina, grazie anche alla sua posizione geografica;
- le potenzialità di crescita sono pertanto certamente elevate – come confermato dallo sviluppo registrato negli ultimi anni – specie se sarà possibile proporre in tempi brevi una offerta di infrastrutture portuali efficienti e di adeguata qualità;
- l’obiettivo del PRP appare tuttavia che non debba coincidere con la massimizzazione quantitativa del traffico. Ciò comporterebbe infatti – a fronte di investimenti elevati – un uso inevitabilmente saltuario degli accosti (utilizzati appieno solo in presenza delle punte di traffico), la sottrazione di risorse ad altre attività e funzioni portuali ed urbane, un impatto forse eccessivo sul traffico urbano nei momenti di partenza e di ritorno sottobordo dei pullman per le gite dei crocieristi, etc.;

numero di accosti. In questo scenario di sviluppo equilibrato e contestuale dei porti della Sicilia orientale, gli interventi da prevedere nel PRP di Messina per le crociere – non “prevaricanti” quindi rispetto ad altre esigenze né inutilmente sovrabbondanti – sono stati individuati:

- nel breve termine: 4 accosti, di cui 2 per grandi navi lunghe fino a 300 m e 2 per navi di dimensioni medie, lunghe fino a 200-230 m;
- per il futuro, se possibile: ulteriori 2 accosti, di cui uno per navi grandi ed uno per navi medie;

navi di riferimento, sono state assunte con le seguenti dimensioni e caratteristiche:

	<i>lunghezza (m)</i>	<i>larghezza (m)</i>	<i>passengeri (n°)</i>
"grande"	280-300	32-36	3.000-3.800
"media"	200-230	26-30	1.200-1.800
"piccola"	100-150	15-20	500-600

banchine. È infine da sottolineare un importante criterio per l'ottimizzazione dell'utilizzo delle banchine e degli accosti per navi da crociera, e cioè la flessibilità conseguente alla disponibilità di banchine quanto più possibile **lunghe e rettilinee**, che consentano quindi di ospitare un mix di navi di lunghezza altamente variabile, tra 100 e 300 m.

Diporto nautico

Di seguito si riportano alcune considerazioni basate sugli studi del CUST – o direttamente tratte da quelli – relative alla nautica da diporto ed al suo potenziale sviluppo, utili a valutare il fabbisogno di attrezzature (ancorché sia ben noto quanto esso sia ovunque in forte espansione) e come Messina si trovi in una posizione strategica sia per intercettare il traffico dello Stretto sia per offrire ormeggi estremamente qualificati a chi – con residenze lontane – intenda far stationare la propria imbarcazione in posizione baricentrica rispetto al Mediterraneo.

In Sicilia risultano immatricolate 5.770 unità cui corrisponde (supponendo che le percentuali di riparto tra unità immatricolate ed altre non immatricolate ma necessitanti di ormeggi stabili, siano in Sicilia uguali a quelle stimate per il parco italiano) un totale di circa 7.400 unità per gran parte (circa 52%) facenti capo alle Capitanerie di Messina e Catania.

Una prima indicazione circa il mercato potenziale della portualità turistica siciliana, è ricavabile dal confronto tra i dati riportati nella tabella riportata di seguito che si riferiscono alla Sicilia, all'Italia nel suo complesso, e a due bacini (Sardegna e Corsica) che hanno qualche analogia con la situazione siciliana.

Il confronto evidenzia che la Sicilia ha una densità molto bassa di posti barca rispetto alla costa ed un valore molto basso del rapporto fra posti barca e residenti

	<i>Sicilia</i>	<i>Italia</i>	<i>Sardegna</i>	<i>Corsica</i>
<i>Sviluppo costiero in miglia</i>	478	4.644	448	280
<i>Numero posti barca</i>	5.250	85.980	14.650	6.032
<i>Rapporto posti barca/estensione costiera</i>	11	19	33	22
<i>Residenti</i>	5.200.000	57.300.000	1.700.000	420.000
<i>Rapporto posti barca / 1000 residenti</i>	1,01	1,50	8,62	14,36

Più puntuali indicazioni si possono ottenere quando si vada a scomporre la domanda di posti barca nelle quattro fondamentali componenti:

domanda interna, espressa dalla popolazione residente in Sicilia. Il confronto tra disponibilità di posti barca e contributo alla formazione del PIL¹ mostra, per la Sicilia, una perfetta corrispondenza (6% è la percentuale di posti barca sul totale nazionale, contro il 5,7% del contributo alla formazione del PIL).

Considerando però il contributo alla formazione del valore aggiunto pro-capite delle singole province siciliane, si sottolinea una maggiore capacità di reddito da parte del comparto orientale, costituito dalle Province di Messina, Catania, Ragusa, Siracusa, tutte interessate da dinamiche positive.

domanda esterna (italiana e straniera). Secondo una recente indagine, esiste oggi nel Mediterraneo una flotta internazionale di proprietà di diportisti provenienti da paesi che non si affacciano su questo mare. Il totale generale è valutato tra le 15.000 e le 20.000 unità ed è destinato ad aumentare rapidamente negli anni a venire. Nell'arco di un decennio si dovrebbe arrivare almeno a 30.000.

A queste si potranno aggiungere in buon numero imbarcazioni di proprietà di diportisti francesi spinti dalla saturazione dei porti della Costa Azzurra e della Corsica.

Trattasi dunque di un mercato di grandi dimensioni, cui Messina, città di consolidate tradizioni nautiche ed inserita in un contesto territoriale di grande attrattività e di rilievo internazionale (Isole Eolie, Taormina, ma anche Malta, etc.), potrà attingere se adeguatamente dotata di porti e approdi turistici di elevato standard qualitativo, in ciò anche favoriti dalla presenza in loco di un'industria delle riparazioni navali altamente qualificata.

domanda stagionale. L'esperienza dimostra che le difficoltà prevedibili nell'acquisizione di una clientela permanente, legati da contratti a lunga scadenza o almeno annuali, non si presentano quando si tratta dell'acquisizione di un'utenza di tipo stagionale. Da questo punto di vista si può affermare che buona parte delle imbarcazioni presenti nei porti della costa continentale del Mar Ligure e dell'Alto Tirreno rappresenta una clientela potenziale, oltre che per la Corsica e la Sardegna, anche per la Sicilia.

I fenomeni di saturazione che si verificano sistematicamente in alta stagione nei porti delle due prime isole, facilmente comprensibili se si considera che esse rappresentano la naturale destinazione per le crociere estive di oltre 80.000 imbarcazioni ospitate nei porti che vanno da Marsiglia fino alle Coste del Lazio, confermano l'esistenza di un mercato potenziale, che potrebbe fare capo a porti siciliani.

PARTE QUARTA - ASPETTI TECNICI E STUDI DI SETTORE

Introduzione

Il processo di progressiva messa a punto delle soluzioni di Piano e di definizione delle rispettive caratteristiche si è sviluppato traducendo gli indirizzi del "Quadro Strategico" dapprima in termini dei requisiti infrastrutturali illustrati nella parte terza della presente relazione e quindi in concreti interventi e proposte, spesso fra loro alternativi. Le diverse opzioni sono state valutate e poste a confronto per individuare le soluzioni complessivamente preferibili che, affinate e precisate mediante gli opportuni studi, sono state infine integrate e recepite nel PRP.

Gli elaborati E ed F, dedicati rispettivamente al porto di Messina ed a quello di Tremestieri, illustrano il percorso logico che ha portato alla definizione del Piano per gli aspetti di maggior rilievo e documentano gli studi specialistici che sono stati svolti per verifica ed affinamento dei temi tecnici ed operativi più significativi.

¹ Il Prodotto Interno Lordo si intende ai prezzi di mercato in valori correnti. Esso è riferito al 1995, ultimo anno per il quale erano disponibili stime a livello provinciale.

Rimandando a tali elaborati per maggiori dettagli, nei paragrafi che seguono ne vengono riassunti i contenuti ed i risultati principali.

Porto di Messina

L'analisi è stata condotta per ciascuna delle aree portuali cui corrispondono funzioni nettamente distinte. In particolare:

Rada di San Francesco

La parte più settentrionale della rada può essere fin da subito oggetto di interventi di riqualificazione del fronte mare. Il tratto più a sud, nel quale è presente il terminale Caronte per il traghettamento dello Stretto di automobili e passeggeri, lo potrà essere non appena attuato il trasferimento a Tremestieri di questa attività, come previsto dal "Quadro Strategico", rendendo così possibile il pieno recupero ad usi più consoni di un tratto di waterfront di particolare pregio nonché l'allontanamento dalla viabilità urbana del traffico indotto dal traghettamento.

Le opzioni di intervento che sono state considerate per questo tratto del fronte mare urbano hanno dovuto tener conto dei limiti conseguenti alla profondità ed alla conformazione dei fondali ed hanno fatto riferimento alle valutazioni relative alla esposizione del litorale al moto ondoso, di intensità decrescente muovendo dall'estremità nord verso il limite sud della rada, a causa del ridosso, progressivamente più accentuato, offerto dalla zona Falcata rispetto al moto ondoso proveniente dal 2° quadrante, sensibilmente più importante di quello proveniente dal 1° quadrante e dallo Stretto.

La soluzione che è apparsa preferibile, orientata alla riorganizzazione complessiva dell'area, alla realizzazione di una passeggiata lungomare ampia e continua, ad arricchire la dotazione della città di approdi e di ormeggi per la nautica da diporto (di tipologia, destinazione e costo per gli utenti quanto più differenziati, tale da corrispondere alla vasta gamma delle diverse esigenze) è caratterizzata dalle seguenti componenti principali, procedendo da nord a sud:

- un approdo turistico, destinato all'ormeggio stanziale di imbarcazioni medio-piccole, protetto da un'opera di difesa;
- una banchina attrezzata, da adibire all'ormeggio transitorio di grandi imbarcazioni e maxiyachts in transito;
- un "porto a secco" per il rimessaggio all'aperto di piccole imbarcazioni, dotato di scali e sistemi per il varo e l'alaggio delle barche.

Tutte le aree saranno naturalmente dotate di servizi e finiture di qualità e degli impianti necessari per consentirne la migliore fruizione.

Dal punto di vista tecnico in base ai dati ed alle informazioni disponibili gli interventi previsti non presentano problemi tali da condizionarne la fattibilità.

Le condizioni locali del moto ondoso sono state dettagliatamente valutate come indicato nell'allegato D.1 "Studio meteomarino". Il litorale non presenta spiagge significative e gli interventi previsti non comportano conseguenze sull'equilibrio morfologico dei litorali adiacenti.

In relazione alla conformazione ed all'elevato livello di difesa del bacino portuale ed alle caratteristiche del moto ondoso incidente, non appare particolarmente utile dotare la banchina ed il paramento interno dell'opera di difesa di accorgimenti antirisacca che ne riducano il potere riflessivo.

Tali accorgimenti andranno invece presi senz'altro in considerazione per la banchina, non protetta da opere di difesa, destinata all'ormeggio di imbarcazioni in transito e grandi yachts.

Naturalmente il progetto delle opere marittime previste al PRP dovrà essere supportato mediante idonee indagini locali, quali:

- indagini geognostiche e geofisiche;
- rilievi locali di corrente;

nonché studi, anche con impiego di modelli matematici e fisici, volti – tra l'altro – a:

- definire il dimensionamento delle opere di difesa ai fini della loro stabilità in presenza del moto ondoso "di progetto", del contenimento della tracimazione (che, nell'ipotesi di antemurale non accessibile da terra e non utilizzato per ormeggio di imbarcazioni, non appare un elemento critico), etc.;
- la tipologia e le caratteristiche riflessive del moto ondoso delle banchine (specie di quelle non protette da opere di difesa) e delle restanti opere esposte all'azione del mare, quali gli scali di alaggio del "porto a secco", etc.;
- l'eventuale impiego di frangiflutti galleggianti e le relative caratteristiche.

Dovranno inoltre essere caratterizzate in termini di portate solide e liquide le fumare che sfociano nella Rada ed in particolare quelle che interessano la zona dell'approdo turistico al fine di garantirne la piena funzionalità e sicurezza.

Terminale crociere

La conformazione del terminale per le crociere, da realizzare in corrispondenza delle banchine portuali comprese tra la banchina Vespri e le invasature RFI, è stata definita a seguito del confronto tra diverse alternative, anch'esse condizionate da un lato dagli elevati fondali presenti a breve distanza dalle banchine esistenti e d'altro lato dagli obiettivi funzionali e dalle esigenze urbanistiche, di accessibilità e di security.

L'elaborato E illustra le alternative considerate ed i motivi che hanno condotto alla definizione della soluzione di Piano. Sono anche riportate nel citato elaborato le verifiche fatte circa la manovrabilità e la sicurezza della navigazione nonché fornite indicazioni preliminari sulle possibili soluzioni strutturali per la realizzazione delle nuove banchine. La tipologia considerata, analoga a quella adottata per il progetto (in corso di realizzazione) dell'ampliamento delle banchine Vespri e Colapesce, prevede l'impiego di palancolati in profilati di acciaio opportunamente muniti di tiranti di ancoraggio al terreno o alle strutture retrostanti e di strutture a giorno, con impalcati in cemento armato sostenuti da pali anch'essi in c.a..

Terminale aliscafi e navi veloci

Tra il terminale crociere e le invasature RFI, il Piano prevede la realizzazione di un terminale marittimo per il traghettamento dello Stretto (ed il collegamento con le Eolie) di soli passeggeri, senza auto al seguito, con navi veloci ed aliscafi.

Il fronte mare del terminale, coincidente con l'esistente banchina Rizzo, opportunamente attrezzato con pontili normali alla banchina, consente l'accosto contemporaneo di almeno cinque mezzi veloci del tipo "Selinunte Jet" o similari. La potenzialità di trasporto di passeggeri risulta ampiamente in grado di far fronte alla prevedibile domanda futura (presumibilmente accentuata a seguito del trasferimento a Tremestieri anche del traghettamento di automobili previsto dal PRP) e gli spazi disponibili a terra adeguati ad accogliere i necessari servizi ai passeggeri. L'ubicazione del terminale appare particolarmente favorevole se si considera la sua centralità, la vicinanza alle stazioni ferroviarie, delle autolinee, marittima e crocieristica, nonché la prossimità all'importante autosilo esistente ed ai numerosi alberghi presenti nelle vicinanze.

Molo Norimberga

Gli obiettivi di traffico commerciale previsti dal "Quadro Strategico" e da conseguire nel porto di Messina mediante interventi di ampliamento e potenziamento del molo Norimberga e le relative esigenze infrastrutturali sono stati discussi (cfr. il citato elaborato E) e tradotti in numerose ipotesi alternative,

sviluppate tenendo conto – oltreché dell'assetto complessivo del PRP – delle caratteristiche delle navi “di riferimento” per le “autostrade del mare” e per le altre tipologie di traffico, del numero di accosti realizzabile e della loro potenzialità.

L'analisi ha tenuto in particolare conto le esigenze di integrazione, operativa e gestionale oltreché infrastrutturale, dell'intero sistema portuale posto sotto la competenza dell'Autorità Portuale di Messina, comprendente anche i porti di Milazzo e di Tremestieri.

Il confronto tra le ipotesi alternative è stato basato su numerosi parametri (funzionali, operativi, economici) ed ha condotto ad individuare come complessivamente preferibile la soluzione rappresentata nelle tavole di Piano, che prevede:

- la realizzazione di due “denti” per consentire l'accosto di navi RoRo sui due lati di levante e di ponente del molo;
- il prolungamento del terrapieno;

Sono stati anche prospettati possibili ulteriori ampliamenti, verosimilmente realizzabili in tempi successivi allo scenario temporale di 10-15 anni del Piano.

La soluzione di Piano è stata quindi precisata in termini di dotazioni e loro rispondenza ai requisiti ed agli standard operativi, se ne è verificata l'accessibilità nautica e sono state fornite indicazioni circa la tipologia delle opere più significative.

Porto di Tremestieri

La messa a fuoco della configurazione di Piano del porto di Tremestieri si è rilevata particolarmente impegnativa anche dal punto di vista tecnico, trattandosi di realizzare ex novo importanti infrastrutture portuali in una zona di certo non naturalmente favorevole.

Poiché gli approdi entrati in esercizio nel marzo 2006 non sono evidentemente in grado di accogliere né l'intero traghettamento dello Stretto né (tantomeno) servizi di “autostrade del mare”, è infatti risultato necessario valutare la possibilità di costruire nuove ed efficienti infrastrutture portuali, integrative di quelle da poco completate, in un territorio caratterizzato da numerose e significative criticità come anche da aspetti altamente positivi, quali:

- la vicinanza all'autostrada ed il buon collegamento esistente;
- l'esposizione ad un moto ondoso non particolarmente violento.

Le principali criticità “tecniche” si riferiscono invece ai seguenti aspetti:

- la ristrettezza degli spazi disponibili a mare della linea ferroviaria Messina-Catania;
- la elevata ripidità dei fondali – costituiti da materiali sciolti – che, oltre la batimetrica dei 10 m, si immergono verso le alte profondità con pendenze molto accentuate, rendendo in pratica improponibili ipotesi di layout aggettanti in maggior misura rispetto alle opere di difesa degli approdi esistenti;
- la forte sismicità del sito;
- la presenza di una vivace dinamica costiera, evidenziata anche dai vistosi fenomeni riscontrati a seguito della costruzione degli approdi esistenti.

I requisiti funzionali del polo di Tremestieri, corrispondenti agli obiettivi ed agli indirizzi definiti dal “Quadro Strategico” – presentati nel dettaglio nella parte terza della presente relazione – si riferiscono alle seguenti funzioni:

- **traghettamento dello Stretto**, con dotazioni e caratteristiche tali da soddisfare per intero la prevedibile domanda di trasporto di automobili ed automezzi commerciali;
- **“autostrade del mare”**, ad integrazione delle dotazioni previste dal Piano nel porto di Messina;

- *cantieristica, al servizio prevalentemente della manutenzione dei traghetti dello Stretto.*

I due aspetti – i problemi più propriamente tecnici e le esigenze funzionali – sono evidentemente strettamente interagenti, specie in considerazione della ristrettezza degli spazi disponibili verso terra (a causa della linea ferroviaria) e verso mare (a causa della conformazione del fondale).

L'elaborato F "Aspetti di pianificazione e studi di settore (Tremestieri)" illustra ampiamente il quadro conoscitivo di riferimento, il percorso logico che ha condotto ad individuare la soluzione di Piano, gli studi di settore che sono stati eseguiti sugli aspetti più significativi al fine di verificare la fattibilità tecnica complessiva e la rispondenza della soluzione agli obiettivi funzionali."

A seguito di un preliminare esame degli atti di Piano innanzi descritti, il Presidente della 3^a Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con lettera prot. n. 2931 in data 15.5.2009 richiedeva all'Autorità Portuale di Messina di integrare gli atti già trasmessi a suo tempo, al fine di consentire l'esame di merito del Piano Regolatore in argomento da parte della Commissione Relatrice incaricata.

Di seguito si riporta integralmente il contenuto di tale lettera di richiesta:

"Si fa riferimento alla nota del 04.03.2009 n° 2407 di codesta Autorità Portuale, con la quale è stata trasmessa, per esame e parere, la proposta di piano regolatore portuale di che trattasi.

Da un preliminare esame degli elaborati trasmessi, si è evidenziata la necessità che i medesimi debbano essere integrati al fine di consentire l'utile prosieguo dell'istruttoria.

Più in particolare, si richiede quanto segue:

- 1. Elaborati originali o in copia conforme del P.R.G. del Comune di Messina e del P.R.G. del Comune di Tremestieri e delle relative Norme Tecniche di Attuazione.*
- 2. Elaborati originali o in copia conforme dei Piani attuativi del P.R.G. del Comune di Messina, citati negli atti, che interessano l'ambito portuale o l'ambito di interazione porto-città.*
- 3. Chiarimenti in merito a quanto riportato a pag. 46 della Relazione generale riguardo alla presenza nell'ambito del porto di Messina di "aree destinate ai depositi di prodotti petroliferi ed alla stazione di degasificazione, collocate nella zona immediatamente a sud est dell'insediamento militare della zona Falcata, oramai in fase di dismissione".*
- 4. "Rapporto ambientale" e "Relazione di sintesi" ai sensi del d.lgs n. 152/06 e ss. mm. e ii., al quale viene fatto esplicito rinvio nella "Disposizione dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente" della Regione Siciliana, pubblicata sulla G.U. della Regione Siciliana n. 56 del 30.11.2007.*
- 5. "Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale" citato in atti ed ogni altra documentazione originale inerente la pianificazione territoriale sovraordinata.*
- 6. Dichiarazione che il P.R.P. proposto non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Messina e del Comune di Tremestieri (anche sovraordinati al P.R.G.), ovvero, qualora non vi sia piena conformità con il nuovo P.R.P. proposto, dichiarazione relativa alle motivazioni di tale difformità ed agli strumenti procedurali per risolvere tale problematica.*
- 7. Pareri degli Enti preposti alla tutela dei vincoli, qualora già emessi.*
- 8. Elaborati grafici relativi:*
 - alla viabilità esistente nell'ambito portuale;*
 - alla viabilità esistente nel contesto territoriale in cui si colloca il P.R.P.;*
 - alla viabilità pianificata nell'ambito portuale dal nuovo P.R.P.;*
 - alla viabilità pianificata nel contesto territoriale dal nuovo P.R.P. ovvero da altri strumenti di pianificazione generale e/o di programmazione, anche per quanto riguarda, in particolare:*
 - la connessione dello svincolo di accesso al porto di Tremestieri sia con la viabilità portuale che con la viabilità autostradale;*
 - la soluzione prevista per lo svincolo Messina-Bocchetta;*
 - le soluzioni alternative per l'accessibilità da Sud al porto di Messina (area Falcata, porto mercantile, terminal Ferrovie e terminal aliscafi/traghetti veloci).*
- 9. Relazione sintetica che, nell'ambito della redazione dei Piani di Inquadramento Operativo (PIO), possa riferire sugli impianti fissi antincendio previsti per le opere sottese dal PRP, con particolare riferimento per le aree a rischio specifico.*

10. Completamento della documentazione tecnica ed amministrativa relativa al procedimento approvativo del progetto preliminare del porto di Tremestieri.
11. Relazione ed elaborato grafico esplicativo relativo alla attuazione per fasi delle previsioni di PRP.
12. Elementi di fattibilità geotecnica delle nuove opere marittime previste dal PRP, con particolare riferimento alle opere foranee.
13. Indicazione delle quote dei fondali di piano.
14. Rapporti di prova circa i modelli e gli studi di navigabilità implementati per il porto di Tremestieri.

Si resta in attesa di ricevere la documentazione sopra riportata, significando che, con la presente richiesta di atti integrativi, sono interrotti i tempi dell'esame della proposta di PRP di che trattasi."

In riscontro alla lettera di cui sopra l'Autorità Portuale di Messina ha risposto con nota n. 6063 in data 17.6.2009 che si riporta integralmente nel seguito:

"Si evade la Vostra nota in riferimento significando quanto segue:

- 1) *Si allegano in formato cartaceo gli elaborati del PRG di Messina, inerenti le aree interessanti il PRP in esame, atteso che il PRG nella sua totalità si compone di n. 40 tavole riferentesi ad aree non interferenti con la pianificazione in oggetto (PRP). Si allega pure copia, nei medesimi formati, delle NTA vigenti. Si precisa al riguardo che la località di Tremestieri (sede del porto omonimo) rientra nel Comune di Messina;*
- 2) *Il PRG di Messina prevede effettivamente nelle aree portuali dei piani attuativi. Tuttavia, nelle aree interessate dal PRP, non risultano agli atti piani attuativi del PRG redatti ed adottati dalla Amministrazione comunale;*
- 3) *A sud delle aree militari della zona Falcata sono stati nel tempo (attorno al 1970) realizzati depositi costieri di prodotti petroliferi e stazioni di degassificazione. Tali impianti hanno funzionato, con alterne vicende, fino ad oltre un decennio fa. Da quel periodo essi hanno smesso di funzionare. Oggi detti impianti, pur eventualmente desiderandolo, non potrebbero facilmente tornare in esercizio, se non a condizione di importanti e costosi lavori di ripristino, atteso che sono inutilizzati ormai da parecchi anni. Il ciclo tecnologico degli impianti è desueto e lo stato di conservazione, come si può ben comprendere, è pessimo. L'Autorità Portuale ha deciso, anche per tale motivo, di prevedere la drastica riconversione e riqualificazione urbana dell'area nella direzione meglio precisata dagli atti progettuali a disposizione di codesto Consiglio Superiore. Non essendo da parecchi anni attivi gli impianti, non è stato redatto alcun rapporto integrato di sicurezza, in quanto non è verosimile classificare in atto quello di Messina come un porto industriale, né il PRP prevede per il futuro tale funzione;*
- 4) *Il PRP è stato consegnato dai professionisti incaricati nel 2007 ed ha ottenuto l'intesa del Comune di Messina già a fine del medesimo anno, pertanto prima del Decreto 4/2008 che ha chiarito che i piani debbano ottenere la VAS dalla Regione competente. Peraltro, sin dalla consegna degli elaborati (2007) l'Autorità Portuale ha avviato con altri professionisti lo Studio di Impatto Ambientale, che oggi è pressoché pronto in ogni sua parte. Per tali motivi questo Ente è orientato a presentare il PRP al Ministero dell'Ambiente per avviare la procedura di VIA, come era consuetudine ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94 sino alla data di entrata in vigore del decreto 4/2008 prima citato. Sono tuttavia in corso colloqui con i competenti uffici della Regione Siciliana per chiarire se nel caso specifico occorra o meno avviare anche una procedura di VAS, atteso che l'avanzato stato di definizione del procedimento specifico. Ai fini della valutazione di competenza di codesto Spett.le Consesso, si allega copia cartacea del Quadro ambientale e del Quadro di riferimento programmatico redatti dai consulenti nominati da questo Ente, che costituiscono parte dello studio di impatto ambientale che sarà presentato al Ministero dell'Ambiente dopo la conclusione del procedimento in essere presso codesto Consiglio Superiore.*
- 5) *Si allega il file voluminoso relativo alle linee guida del Piano Territoriale Paesistico della Regione Siciliana, di cui si è tenuto conto nella stesura del presente PRP. Si segnala che il PRP è stato anche esitato favorevolmente dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA., che nell'esprimere il proprio parere ha naturalmente tenuto conto della compatibilità di detto strumento con il PTP citato, come da prassi.*
- 6) *La dichiarazione ufficiale circa il non contrasto tra il PRP proposto ed il PRG del Comune di*

Messina è già stata allegata ed è contenuta nel documento di intesa essendo stata attestata direttamente dagli uffici comunali competenti. Non risultano incompatibilità tra piani e programmi di qualsivoglia natura ed il PRP di Messina. Ciò emerge con particolare chiarezza nel quadro di riferimento programmatico citato al punto 4), cui si rimanda per ogni approfondimento. A pag. 12 del citato documento si trova un elenco dei piani e programmi esistenti o in redazione per i quali è stato effettuato il controllo di congruenza con il PRP proposto.

- 7) Per quanto riguarda la tutela dei vincoli archeologici, paesaggistici e architettonici, si rammenta che il PRP in esame è stato già approvato dalla competente Soprintendenza ai BB.CC.AA. con parere n.5229/08 del 26/11/2008 già allegato e che per ogni buon fine si allega anche alla presente. Altri pareri relativi a vincoli ambientali diversi saranno acquisiti, ove necessario, in uno con la procedura di VIA che sarà attivata dopo l'acquisizione del parere di codesto spett.le consesso;
- 8) Si allegano gli elaborati grafici richiesti al punto 8) della nota in evasione, denominati B4.1 e B4.2, e relativi alla viabilità esistente nell'ambito portuale, a quella esistente nel contesto territoriale in cui si colloca il PRP, alla viabilità pianificata nell'ambito portuale dal nuovo PRP ed alla viabilità pianificata nel contesto territoriale dal nuovo PRP e dai programmi in corso di attivazione da parte del Comune di Messina, con riferimento particolare alle soluzioni alternative per l'accessibilità da sud al porto di Messina (area Falcata, porto mercantile, terminal ferrovie e terminal aliscafi/traghetti veloci).
Si chiarisce al riguardo che:
 - il PRP non prevede alcun nuovo intervento di accessibilità al porto di Tremestieri, in quanto la viabilità in atto esistente è allo scopo ampiamente sufficiente, attesa la vicinanza dell'autostrada;
 - che il PRP non prevede alcuna soluzione per lo svincolo Messina – Boccetta che, come si evince dalla impostazione progettuale del sistema dei collegamenti e dei flussi di traffico in ingresso ed uscita dal porto, riveste relativa importanza per il porto di Messina, specie nell'assetto pensato dal PRP;
- 9) In relazione alla sicurezza antincendio prevista negli ambiti portuali, si precisa che le banchine di riva del porto di Messina sono già complete di dispositivo fisso (impianto sotto traccia a maglie, con pompa sommersa e vasche di accumulo acque dolci per utilizzo specifico in caso di incendio). Tali impianti sono stati realizzati circa un anno fa dal Genio Civile OO.MM. di Palermo su finanziamento del Ministero delle Infrastrutture. Le previsioni di PRP richiederanno solo qualche ampliamento dell'impianto esistente, dovuto alla necessità di coprire le nuove aree che si determineranno con le rettifiche delle banchine esistenti. Sul molo Norimberga è stata realizzata già la predisposizione sotto traccia, ed è stato già conferito incarico al Genio Civile OO.MM. di Palermo di redigere il progetto delle opere, in analogia con quanto fatto per le banchine di riva. Le invasature RFI, infine, sono dotate di proprio impianto fisso di spegnimento. Analogo impianto esiste al porto di Tremestieri, mentre è previsto il completamento del medesimo nel progetto preliminare relativo. La relazione del progetto (allegata) lo descrive limitatamente al livello di approfondimento proprio del progetto, ma è sufficiente a descrivere il quadro di previsione per l'argomento specifico. In analogia, nei PIO e nei progetti relativi alle aree di waterfront, ove saranno realizzate banchine (crocieristiche o turistico diportistiche) si provvederà certamente ad implementare impianti antincendio fissi simili a quelli già in esercizio o programmati;
- 10) Si allega il parere tecnico istruttorio redatto dalla Commissione prefettizia appositamente costituita dalla Prefettura di Messina per l'esame tecnico del progetto preliminare del completamento del porto di Tremestieri, oltre alla relazione generale del progetto medesimo in formato digitale, che sebbene non richieda potrebbe risultare utile per l'esame complessivo in corso;
- 11) Si allega una relazione specifica delle fasi attuative del PRP;
- 12) Si allega copia della relazione "elementi di fattibilità geotecnica delle opere marittime previste", che richiama i concetti già riportati nelle altre relazioni di PRP offrendo ulteriori indicazioni utili e grafici riepilogativi. In relazione all'opera più importante, ovvero il porto di Tremestieri, si allega pure copia in formato elettronico (.pdf) delle relazioni geologiche e geologico-tecniche relative al progetto preliminare;
- 13) Si allega la planimetria B3.1, che integra la B.3 già prodotta, con indicazione della quota dei fondali del porto previsti in PRP. In essa sono riportati i fondali minimi utili di cui assicurare la disponibilità per le nuove banchine, se necessario mediante dragaggi di manutenzione. Per le **banchine nel porto di Messina** adibite ad ormeggio di navi da crociera il fondale utile minimo è di

11,0 m, tale cioè da poter accogliere navi da crociera delle maggiori dimensioni oggi ipotizzabili, lunghe fino a 390 m e con immersione di 9,5-10,0 m. Per gli interventi sul molo **Norimberga**, il fondale utile minimo delle banchine, destinate prevalentemente all'ormeggio di navi RoRo per "autostrade del mare", è di -10,0 m. Gli interventi previsti sia per le banchine destinate alle navi da crociera sia per il molo **Norimberga** non richiedono l'esecuzione di dragaggi iniziali, essendo i fondali naturali antistanti le nuove opere maggiori (in alcuni casi – specie per le banchine del terminale crociera – sensibilmente maggiori) rispetto ai valori sopra indicati. Il fondale minimo utile per la banchina ed i pontili del **terminale per aliscafi e navi veloci**, previsto a ponente degli esistenti accosti R.F.I., è pari a -5,0 m. Il fondale minimo utile delle banchine dei **porti turistici** previsti nella rada di S. Francesco e nella Zona Falcata è pari a -3,5 m (cioè uguale alla quota del dragaggio degli specchi acquei antistanti prevista dal PRP) e potrà essere eventualmente diminuito od aumentato, anche localmente ed in misura differenziata nei diversi tratti, in relazione alle indicazioni tratte da specifici studi di fattibilità sulle esigenze ed il "target" delle rispettive utenze. Per la banchina di ormeggio di **grandi yachts** in transito a sud del porto turistico di S. Francesco è indicato un fondale minimo di -5,5 m, con le stesse avvertenze di cui sopra. Per la nuova darsena di **Tremestieri** il fondale "di progetto" da considerare per il dimensionamento strutturale delle banchine dovrà essere pari a -10,0 m (maggiore cioè della quota di dragaggio di -9,0 m ed analogo al fondale minimo delle banchine del molo **Norimberga** a Messina) per tenere conto anche per queste opere del possibile futuro utilizzo di navi di pescaggio maggiore rispetto a quello (7-8 m) ipotizzato per navi RoRo impiegate per servizi di "autostrade del mare".

- 14) Si allega il rapporto di prova redatto dal CETENA spa circa la navigabilità del porto di Tremestieri, citato negli atti ma erroneamente non allegato.

In conclusione, ad evasione dei punti sopra trattati, si allegano alla presente nota in formato cartaceo:

- Una copia delle tavv.: B2A16, B2A19, B2A22, B2A28MOD, B2A31MOD del vigente PRG di Messina, modificato dopo l'approvazione del progetto preliminare di Tremestieri;
- Una copia delle NTA del vigente PRG di Messina;
- Una copia del Quadro ambientale relativo alla VIA del PRP proposto;
- Una copia del Quadro di riferimento programmatico relativo alla VIA del PRP proposto;
- Una copia del parere favorevole con prescrizioni n.5229/08 del 26/11/2008 reso dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA. in esito all'esame del PRP proposto;
- Una copia degli elaborati B4.1 e B4.2 relativo alla viabilità portuale ed esterna;
- Una copia del parere tecnico istruttorio reso sul progetto preliminare di Tremestieri dalla Commissione Prefettura appositamente insediata;
- Una copia dell'elaborato relativo alla descrizione della attuazione per fasi del PRP;
- Una copia dell'elaborato relativo alle caratteristiche geologiche delle aree interessate dal PRP;
- Una copia cartacea della tav B3.1 relativa ai fondali portuali;
- Una copia del rapporto di prova del CETENA Spa sulla agibilità nautica del porto di Tremestieri;

oltre a 2 copie in formato digitale contenenti:

- PRG di Messina: tavv. B2A16, B2A19, B2A22, B2A28MOD, B2A31MOD e NTA vigenti;
- Linee guida del Piano Territoriale Paesistico della Regione Siciliana;
- elaborati B4.1 e B4.2 relativi alla viabilità portuale ed esterna;
- Progetto preliminare del porto di Tremestieri: parere commissione consultiva e relazione generale di progetto;
- tav B3.1 relativa ai fondali portuali;
- relazione geologica e geologico tecnica del progetto preliminare del porto di Tremestieri;
- rapporto di prova del CETENA Spa sulla agibilità nautica del porto di Tremestieri;
- lettera di trasmissione.

Certi di aver soddisfatto interamente le richieste di chiarimento formulate e disponibili ad ulteriori chiarimenti."

A proposito del "parere tecnico istruttorio reso sul progetto preliminare di Tremestieri dalla Commissione Prefettura appositamente insediata" citato più sopra, si riportano nel seguito le prescrizioni contenute nello stesso "parere tecnico".

"Pennelli intercettatori"

Alla luce di quanto sopra osservato circa la stima del trasporto solido "longshore" e del fatto che la locale morfologia dei fondali, caratterizzata da elevate pendenze trasversali, non consente una diversa giacitura del nuovo molo foraneo (costretto ad un orientamento sensibilmente parallelo alle isobate), ne deriva l'assoluta necessità di "governare" efficacemente la dinamica litoranea longitudinale con idonei sistemi di intercettazione parziale dell'associato trasporto solido, come previsto in progetto.

La progettazione di tali dispositivi contrasta l'insorgenza di potenziali problematiche di insabbiamento della imboccatura portuale.

Nelle successive fasi progettuali, comunque, occorrerà pervenire ad un adeguato approfondimento della predetta problematica, anche mediante la valutazione comparata di soluzioni tecniche alternative, anche mediante l'eventuale ulteriore sviluppo della modellistica matematica già implementata, tenendo conto anche degli aspetti legati alla ottimizzazione della manutenzione programmata.

Il monitoraggio post-operam costituirà un indispensabile momento di "feedback" delle previsioni evolutive, con il quale "ricalibrare" i modelli matematici già implementati ed evidenziare, eventualmente, la necessità di interventi modificativi/integrativi.

Molo foraneo

La soluzione proposta mostra una doppia tipologia: a cassoni cellulari (per la parte più radicata a terra) e a "cofferdam" (per la porzione più foranea). Si raccomanda, in fase di sviluppo del progetto, di pervenire alla adozione di un'unica tipologia costruttiva, onde determinare le condizioni per una semplificata tecnologia esecutiva da parte dell'appaltatore.

La soluzione a "cofferdam" mostra di essere adeguata alle particolari condizioni locali, non necessitando di bonifica geotecnica e potendo ammettere (con opportuna scelta del fondale di progetto) futuri approfondimenti del fondale dello specchio acqueo portuale ed eventuali (quantunque imprevedibili) fenomeni di erosione/scalzamento ai piedi del paramento lato mare (ad esempio, eventuale locale fenomeno erosivo per effetto della presenza di un pennello intercettatore posto sopraflutto). Detta soluzione tipologica, peraltro, comporta una più attenta gestione temporale delle fasi costruttive (infissione, riempimento e completamento della sovrastruttura) e presumibili oneri aggiuntivi.

Banchinamento della porzione settentrionale

Appare ragionevole la scelta di realizzare, almeno in parte, una banchina parzialmente anti-riflettente nella porzione nord dell'intervento in luogo di una scogliera di contenimento del retrostante terrapieno, non attraccabile.

Tuttavia si osserva che, in fase di ulteriore sviluppo della progettazione, occorre pervenire ad una puntuale stima del coefficiente di riflessione della banchina, sulla base del quale ricalibrare il modello di agitazione interna. Laddove i risultati non fossero ritenuti soddisfacenti, occorrerà pervenire all'adozione di soluzioni migliorative in termini di antiriflettenza (abbassamento della quota della cella con eventuale contestuale addolcimento della pendenza della scogliera posta all'interno della cella medesima).

Alla luce di quanto sopra, l'intervento progettato potrebbe avere uno sviluppo limitato, lasciando a scogliera o a banchina a giorno il restante tratto più a nord, fino alla radice del molo foraneo del "primo modulo".

Intervento di urgenza alla testata del molo foraneo esistente

L'intervento risponde ad una indifferibile necessità di messa in sicurezza della testata. Si prescrive comunque, quanto prima, l'adozione di un intervento definitivo di consolidamento.

Ripascimento a nord del porto

La soluzione tipologica appare ammissibile, anche se, in relazione ad una dinamica litoranea così spiccatamente longitudinale, l'adozione di pennelli trasversali di nuova concezione (tipo "fishtailed breakwater") con bassa quota sommitale (indicativamente +1.20 m max dal l.m.m), eventualmente accoppiati con la prevista scogliera longitudinale sommersa, potrebbe essere una valida alternativa, meno impattante in termini ambientali e presumibilmente affetta da un più favorevole rapporto costi-benefici.

E' del tutto ovvia la raccomandazione di pervenire all'utile reimpiego del materiale proveniente dal dragaggio ("capital dredging"), al netto della frazione non affetta dai necessari requisiti chimico-fisico-biologici-ecotossicologici.

Occorre programmare, per tempo, anche l'utile reimpiego del dragaggio di manutenzione (materiale granulare accumulato a ridosso dei pennelli intercettatori), da versare preferibilmente in corrispondenza della estremità nord dell'intervento.

In questa zona terminale, intrinsecamente sottoalimentata, occorre porre in opera, per quanto materialmente possibile, la frazione più grossolana del materiale proveniente dal "capital dredging".

L'ulteriore fase progettuale dovrà espressamente prevedere l'implementazione di un modello previsionale relativo alla evoluzione del litorale posto a nord.

Si prescrive il salpamento/rimozione degli originari elementi di difesa che, diversamente, rimarrebbero "imprigionati" nel ripascimento senza assolvimento di alcuna funzione idraulica.

Altri aspetti

Accessibilità e viabilità interna

Lo svincolo di Tremestieri assicura una buona accessibilità terrestre. La viabilità interna è correttamente dimensionata e organicamente definita.

Aree a terra

I piazzali portuali sembrano funzionali agli obiettivi prestazionali loro assegnati. Sembra opportuna la preventiva definizione della capacità massima del terminale, oltre la quale non sono più garantiti gli standard di progetto.

Edificio principale

Il segno architettonico è gradevole e certamente originale, ma non possono non evidenziarsi perplessità circa la più che necessaria e immediata manutenzione programmata delle superfici vetrate esposte alla salsedine con obiettive difficoltà di intervento, per le quali si suggerisce la ricerca dei necessari rimedi nelle successive evoluzioni progettuali.

Sicurezza della navigazione

Il sistema portuale nel suo complesso risulta in linea con gli ordinari livelli attinenti la sicurezza della navigazione in particolare. Gli studi di agibilità nautica effettuati presso il CETENA assicurano infatti adeguati livelli prestazionali, connessi ad una adeguata limitazione del moto ondoso all'imboccatura.

Aspetti idrologici

Si prende atto della soluzione progettuale relativa al tombinamento del torrente Guidara e si prescrive l'adeguata manutenzione programmata di tutto il tratto tombinato e della vasca di calma mediante idoneo intervento di spurgo."

Successivamente con nota n. 8805 in data 17.9.2009 l'Autorità Portuale di Messina ha trasmesso di sua iniziativa una relazione integrativa, allegata alla nota stessa e riportata di seguito, a meno dei disegni, tesa a chiarire meglio alcune delle scelte operate in seno al progetto di P.R.P.

"Premessa

L'Autorità Portuale di Messina ha trasmesso al Consiglio Superiore dei LL.PP. il PRP adottato dal Comitato Portuale, previa intesa col Comune, ai fini dell'ottenimento del parere obbligatorio previsto dall'art. 5 della L. 84/94.

Il PRP in parola è stato trasmesso al Consiglio Superiore completo degli esiti della pubblicazione degli atti sulla GURS (Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana), che l'Ente medesimo ha ritenuto opportuno fare a vantaggio di trasparenza e pubblica partecipazione, sebbene non esplicitamente previsto dalla normativa in materia. La documentazione relativa è stata già allegata nelle precedenti trasmissioni di atti.

Il PRP, inoltre, è corredato della nota 5229/08 del 26/11/2008 con la quale esso è stato approvato dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Messina con alcune prescrizioni che, alla semplice lettura, appaiono di agevole attuazione senza stravolgimenti del tessuto progettuale insito nel piano medesimo.

Infine, su richiesta formale del Consiglio Superiore dei LL.PP., al PRP sono stati aggiunti due documenti relativi alla valutazione ambientale del piano, denominati rispettivamente "Quadro di riferimento programmatico" e "Quadro di riferimento ambientale". Tenuto conto del fatto che la valutazione di pertinenza sugli aspetti ambientali è, come recita l'art.5 della L. 84/94, di competenza del Ministero dell'Ambiente, lo scopo essenziale dei citati documenti è quello di fornire, già in questa fase di valutazione tecnica del piano, un quadro sufficientemente esaustivo circa la sussistenza degli elementi di compatibilità ambientale necessari a sostanziare le scelte contenute nel predetto strumento di pianificazione.

Resta infatti inteso che la documentazione completa e definitiva che compone lo SIA sarà redatta (necessariamente) dopo l'ottenimento del parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. (ove favorevole), dovendo contemperare anche le eventuali prescrizioni ed integrazioni che dovessero essere contenute nel parere medesimo.

Nel corso di alcune riunioni di approfondimento tenute presso la sede del Consiglio Superiore del LL.PP. volte ad illustrare il piano, i rappresentanti dell'Ente proponente hanno maturato la convinzione di dover offrire alcuni chiarimenti sulle scelte operate e sulla organizzazione degli elaborati presentati, al solo scopo di consentire una più agevole e pregnante disamina della documentazione complessivamente trasmessa.

La presente relazione, redatta di concerto con i consulenti dell'Ente che hanno collaborato alla predisposizione degli atti tutti, vuole appunto offrire questi spunti di chiarezza, nell'ottica della doverosa massima collaborazione che questo Ente intende offrire alla commissione relatrice.

Aspetti urbanistici ed ambientali

Il quadro di riferimento programmatico, già nella stesura trasmessa, analizza in forma descrittiva i vari strumenti di programmazione e pianificazione urbanistica e territoriale riguardanti l'area.

Esso (peraltro non previsto nella direttiva CE 1985/337), come rilevato dai consulenti F. Karrer e F. Moraci, è ricostruito in forma descrittiva, come vuole la prassi consolidata degli studi di impatto ambientale. Dalla lettura del testo emerge che i vari piani e programmi posti a confronto con il proposto PRP possiedono caratteristiche abbastanza generali e, come tali, finiscono per determinare indirizzi generali cui attenersi piuttosto che direttive e tantomeno prescrizioni incidenti su specifiche scelte pianificatorie adottate nel PRP.

Va considerato che ciò è soprattutto vero nel caso di una circoscrizione portuale, come nel caso in specie, preesistente a quasi tutti gli atti di pianificazione e programmazione generali di settore richiamati.

Il documento in parola evoca ed analizza, senza allegarli per ovvie ragioni di snellezza legate anche alle necessità di futura pubblicazione dello SIA, i documenti programmatori e pianificatori che, essendo pubblici, sono di facile reperibilità e consultazione ove mai codesto consesso ritenesse opportuno condurre approfondimenti su tematiche specifiche.

Tra i vari aspetti, giova sottolineare che nel quadro programmatico, vengono trattate le problematiche in materia di industrie a rischio d'incidenza rilevante, siti contaminati e dragaggio.

Viene affermato che:

- *Il porto di Messina (e ovviamente anche quello di Tremestieri) non rientra negli elenchi delle aree a rischio di incidente rilevante ai sensi della legge Seveso II e s.m.i., come peraltro già chiarito anche in precedenti documenti esplicativi. D'altra parte, le ipotesi progettuali poste a base del PRP non introdurranno nuovi elementi di criticità specifica, anzi al contrario vanno nella direzione della eliminazione totale delle vecchie realtà, ancorchè già oggi dismesse e non funzionanti, che in passato hanno determinato potenziali rischi del genere (Eurobunker e SMEB in prima linea);*
- *Il porto di Messina non rientra negli elenchi di cui alla legge 266/2005. Tale circostanza riguarda esclusivamente il porto di Milazzo (E' stata istituito dal 2006 il sito di bonifica di Milazzo), che non è oggetto del PRP proposto. Il Comune di Milazzo ricade a circa 30km da Messina, pertanto in ambito ben distinto, e tra i due comuni citati ve ne sono altri otto intermedi (Villafranca Tirrena, Saponara, Rometta, Spadafora, Venetico, Pace del Mela, S. Filippo del Mela). Se ne deduce la assoluta mancanza di qualsiasi correlazione tra i due territori, sotto il profilo tutelato dalla legge sopra richiamata. Non risulta, peraltro, che per il Comune di Messina, e specificatamente che per il suo porto, vi siano da parte del competente Ministero dell'Ambiente iniziative in atto volte a promuovere la costituzione di un nuovo sito di interesse nazionale, e ciò certamente per la oggettiva mancanza di elementi di criticità ambientale di idonea rilevanza allo scopo;*

Le previsioni di PRP comporteranno dei dragaggi, segnatamente al porto di Tremestieri (nuova darsena traghetti), alla rada S. Francesco e nella zona Falcata (porti turistici). Nel documento programmatico è trattata ampiamente la questione, che naturalmente andrà affrontata in fase progettuale ed esecutiva con la dovuta cautela, particolarmente con riferimento alle modalità di gestione e smaltimento dei fanghi. Va rilevato, tuttavia, che all'interno degli specchi acquei portuali di Tremestieri e Messina non risulta sia stata accertata la contaminazione ai sensi delle vigenti normative, e pertanto le procedure di dragaggio

potranno verosimilmente seguire i percorsi più semplici e spediti che la normativa di settore oggi prevede. Addirittura, nel progetto preliminare di Tremestieri curato dal Commissario per l'emergenza traffico ex OPCM 3633/07, sono già state fatte tutte le analisi chimico, fisiche e mineralogiche necessarie, ed è risultato che le sabbie da dragare potranno serenamente essere utilizzate per il ripascimento delle spiagge limitrofe, azione che il progetto per l'appunto prevede.

Il Quadro di riferimento ambientale, invece, contiene in particolare le valutazioni in materia ambientale che saranno oggetto, a tempo debito, di esame puntuale da parte del competente Ministero dell'Ambiente. Val solo la pena di sottolineare che, in merito alla ZPS, presente pur se marginalmente sul territorio circoscrizionale, che l'«incidenza» è considerata poco significativa.

A tale conclusione si è giunti dopo una accurata analisi del sito e del suo intorno e dell'applicazione rigorosa della guida metodologica alle disposizioni dell'art.6 paragg.3 e 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE fornita dalla comunità europea. Va infatti precisato che l'area è già fortemente urbanizzata e confinante con la viabilità esistente-tram incluso-che assorbe flussi di traffico consistenti, che non sono presenti particolari endemismi da parte di fauna protetta, né nidificazioni di specie protette, né specie di flora di particolare interesse anche paesaggistico. Inoltre le analisi sono state condotte secondo quanto indicato dalla cartografia e dai formulari della banca dati di Natura 2000 oltre che da sopralluoghi e rilievi. La metodologia usata ha tenuto in conto sia nelle analisi che nelle valutazioni le indicazioni della UE; sono pertanto state analizzate le specie endemiche circoscritte alla porzione di territorio; le specie al limite del loro areale di distribuzione; le specie presenti in Sicilia.

I documenti predetti, essendo in versione non definitiva (editati al solo scopo di corredare il PRP con gli elementi essenziali di natura ambientale per le finalità proprie del Consiglio Superiore dei LLPP), potrebbero contenere alcuni refusi ed imprecisioni lessicali delle quali si fa ammenda sin d'ora, fatto salvo l'obbligo in capo ai redattori di eliminare ogni imprecisione nella stesura definitiva che sarà trasmessa a tempo debito al Ministero dell'Ambiente.

Si coglie l'occasione per fare ammenda per eventuali refusi e/o imprecisioni lessicali dei documenti predetti, editati al momento in emissione non definitiva, al solo scopo di corredare il PRP con gli elementi essenziali di natura ambientale per le finalità proprie del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Ad esempio, gli elaborati di SIA trasmessi fanno riferimento ad una denominazione dei sottoambiti duplice. Accanto alla denominazione ufficiale (ad es. WAT.2) associano una ulteriore denominazione, ad uso specifico dello SIA (ad es. ambito VII) - Tale ultima denominazione sarà rimossa nella stesura definitiva degli elaborati, ove apparirà solo quella ufficiale già presente nelle tavole di PRP.

Sarà cura dei redattori incaricati di eliminare ogni imprecisione nella stesura definitiva che sarà trasmessa a tempo debito al Ministero dell'Ambiente, assieme alle integrazioni eventualmente scaturenti dal voto di codesto Spett.le Consesso.

Aspetti relativi alle scelte pianificatorie del PRP

In merito alle scelte progettuali insite nel proposto PRP, si vuol sottolineare che le stesse sono state messe a punto previa approfondita collaborazione e condivisione con l'Amministrazione Comunale, come gli stessi documenti di intesa sottolineano. E' stato infatti costituito un tavolo tecnico specifico, con rappresentanti delle due Amministrazioni che, in occasione di numerosi incontri, hanno messo a punto la proposta progettuale oggi contenuta nel PRP giungendo alla completa contemperazione delle esigenze reciproche. Conseguentemente, uno degli aspetti rilevanti del proposto PRP è la assoluta aderenza ai desiderata della amministrazione comunale e compatibilità con il PRG vigente di Messina. Tale aderenza si sostanzia in una intesa che è stata volutamente articolata in più fasi.

L'Amministrazione civica ha, dapprima, manifestato il proprio **assenso** alle previsioni di PRP, ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94 con Delibera n. 109/C del 15/11/2007 di competenza del Consiglio Comunale. Nel corpo del deliberato, alla voce "considerato", si legge in particolare che "le previsioni del PRP non contrastano con le previsioni del PRG della città approvato con DDR n. 686/2002, come prescritto dall'art.5 comma della L. 84/94" e che "le previsioni di PRP hanno tenuto conto delle considerazioni formulate dall'Amministrazione comunale con nota n. 8800/gab. Del 20/07/2007 e di quelle emerse nel corso degli incontri del tavolo tecnico interistituzionale."

Tale asserzione è peraltro suffragata dal **parere favorevole** del Dirigente del Dipartimento Pianificazione Urbanistica del Comune di Messina, resa nel medesimo deliberato.

L'Amministrazione comunale, nella su richiamata Delibera, ha ritenuto di dover chiarire la necessità che, con futuri e specifici atti e procedure, venisse sciolto il nodo rappresentato dalla eventuale collocazione degli approdi ferroviari al porto di Tremestieri, peraltro apparsa subito di difficile attuazione, ed oggi invero meno attuale di quanto non fosse all'epoca dell'intesa.

Sulla base di tale deliberazione, le due Amministrazioni hanno concordato e sottoscritto un **documento esplicativo di intesa** in data 21/11/2007 nel quale si sono accuratamente analizzate le seguenti importanti questioni:

- la conformità del PRP con gli strumenti urbanistici comunali vigenti;
- la perimetrazione dell'ambito del porto, ove per ambito si intende il perimetro all'interno del quale vigono le previsioni di PRP;
- l'assetto e l'uso delle aree di interesse comune, con particolare riferimento alle aree di interazione porto-città, ove per assetto si intende il lay-out del porto;
- la viabilità di accesso al porto;
- le condizioni specifiche e gli impegni da porre alla base dell'intesa, nel caso specifico le modalità attraverso le quali l'Autorità deve assumere l'impegno di prevedere, "...nell'ambito del porto di Tremestieri, anche l'area per l'approdo per il traghettamento ferroviario nel sito indicato nello stralcio planimetrico allegato al presente atto, concertando il relativo progetto con l'Amministrazione comunale e con Rete Ferroviaria Italiana, nell'ambito del più ampio impegno per il riassetto del nodo ferroviario della città."

Pur non intendendo ripercorre tutto il testo del documento, cui si rimanda per ogni approfondimento, i sottoscrittori, ciascuno per propria parte, hanno potuto verificare:

- la sussistenza della conformità tra i due strumenti (PRP e PRG), come attestato dalla sopra citata Delibera n. 109/C;
- la circostanza che, dal momento della approvazione del PRP, all'interno dell'ambito portuale definito nel medesimo vigeranno le previsioni di quest'ultimo, e **conseguentemente che il PRG cesserà di normale il predetto territorio cittadino;**
- che per la parte relativa al completamento del porto di Tremestieri, non ancora rientrante nella circoscrizione territoriale della Autorità, quest'ultima provvederà a promuovere presso le competenti Amministrazioni la richiesta di estensione della circoscrizione territoriale dopo l'approvazione del PRP;
- le aree di interesse comune sono le WAT e le FAL. Al riguardo le previsioni (tutte) contenute nel PRP sono ritenute dal Comune di Messina **soddisfacenti per le esigenze urbanistiche della città e coerenti con quanto già indicato nel PRG.**
- Il sottovia tra la rotonda S. Raineri e la via Vittorio Emanuele II (unico elemento di assoluta novità del PRP in termini di viabilità esterna al porto) costituisce **elemento innovatore ed essenziale nel del nuovo assetto cittadino.**
- In merito alla possibilità di realizzare il terminale ferroviario al porto di Tremestieri, le Amministrazioni nel riconoscere la complessità e la vastità del tema, si impegnano a collaborare per studiare in dettaglio le possibili soluzioni, limitandosi in questa fase a indicare una ubicazione di massima del terminale medesimo, che come risulta dalla Delibera 109/c, resta collocato a sud del progettato completamento del porto di Tremestieri. Viene chiarito pertanto che tale previsioni progettuale resta estranea all'attuale PRP e sarà oggetto in futuro dei necessari approfondimenti, se ritenuti fattibili.

A seguito dell'insediamento del nuovo Presidente della Autorità Portuale, avvenuto nel dicembre del 2007, sono poi state apportate alcune modifiche al PRP, relative essenzialmente alla zona Falcata ed all'area della fiera, abbondantemente discusse negli elaborati già trasmessi, e si è pertanto addivenuti alla versione progettuale che oggi è sottoposta all'esame di codesto Consesso. Onde confermare la

sussistenza dell'intesa anche a seguito delle citate modifiche, le due Amministrazioni hanno congiuntamente effettuato le proprie verifiche, giungendo alla sottoscrizione di un ulteriore documento in data 21/04/2008, che confluisce nella Delibera di Consiglio Comunale n. 19/c del 30/04/2008, ha dato conferma dell'intesa assoluta e totale sul PRP.

Questo articolato processo di intesa ha permesso di conseguire i due importanti e seguenti risultati:

- proporre un PRP condiviso in progress dalla amministrazione comunale di Messina, in cui le scelte sono frutto di concertazione e comunicazione diffusa (sono state rese pubbliche alla città le scelte prima della adozione del PRP, anche attraverso incontri e tavole rotonde);
- basare il percorso approvativo del PRP medesimo su una intesa solida ed argomentata, concentrata sulle grandi scelte e sulle modalità generali di attuazione delle medesime, piuttosto che sui singoli aspetti tecnici di dettaglio. L'intesa infatti non è condizionata al rispetto di dimensioni, standards ed altri elementi numerici prestabiliti, ma vive sulla condivisione delle scelte sostanziali del PRP. Tale approccio consente di ritenere l'intesa sempre valida anche a fronte di non escludibili modifiche ed integrazioni (purchè, ben inteso, non stravolgenti) del PRP nel corso dell'iter approvativo.

Nel dicembre del 2008 il Commissario per l'Emergenza Traffico a Messina, S.E. il Prefetto, ha approvato il progetto preliminare del completamento dell'approdo di Tremestieri, oggi in procinto di essere appaltato, contestualmente adottando la variante urbanistica generale e rendendo coerenti i due strumenti (PRP e PRG) anche sotto il profilo squisitamente grafico.

Il nuovo porto, essendo ubicato a sud, comporterà (come peraltro già accade da tre anni per il solo traffico pesante) una navigazione circa doppia rispetto a quella che fa capo alla rada San Francesco. Ciò, va detto, è solo un apparente problema, per i seguenti motivi.

- Il tempo complessivo dell'operazione di traghettamento di un mezzo, per quel che riguarda la sua incidenza sui tempi totali del viaggio, va calcolato con riguardo anche alla distanza che intercorre tra il casello autostradale e l'approdo. Ora, è indubbio che, specie per i mezzi provenienti da Catania (peraltro numericamente di gran lunga prevalenti su quelli provenienti da Palermo) il tempo impiegato per recarsi all'imbarco al porto di Tremestieri dal vicino casello autostradale è, come si vedrà, pari a circa 5 minuti, mentre per recarsi all'imbarco alla rada S. Francesco, tenuto conto anche della viabilità cittadina, occorrono almeno 30-40 minuti. Tale maggiore tempo compensa ampiamente la maggiorazione (20 minuti) del tempo di traghettamento docuto alla maggiore distanza tra Villa San Giovanni e Tremestieri;
- La Soc. Terminal Tremestieri spa, che ha da subito gestito l'operatività del porto di Tremestieri, occupandosi anche del coordinamento dei vettori marittimi operanti (Caronte & Tourist, Meridiano Lines e RFI) ha ormai ottimizzato la gestione del servizio inserendo nella linea alcune navi di maggiore capacità (alcune delle quali già impiegate alla rada S. Francesco) grazie alle quali fronteggia agevolmente la maggiore distanza ed il conseguente maggior tempo di navigazione. Ciò è ottenuto agendo opportunamente sia sulla frequenza che sulla capacità di carico medio per unità navale. Di fatto, al momento i flussi in imbarco sono gestiti senza particolari criticità nelle condizioni ordinarie, mentre naturalmente non può dirsi lo stesso per le fasi di congestione del traffico in partenza, motivo per il quale si rende necessario ed urgente completare il porto.

Per quanto sopra, la scelta di Tremestieri, oltre che necessitata dalla esistenza del primo modulo del porto, presenta vantaggi sia trasportistici che urbanistici (si pensi al decongestionamento del traffico cittadino ed alla possibilità di riconvertire utilmente le aree urbane costiere della rada S. Francesco, come ardentemente desiderato dalla cittadinanza).

Con riguardo alla agibilità nautica del porto, corre l'obbligo precisare che gli studi condotti presso i laboratori del CETENA hanno consentito di testare la nuova darsena con diverse condizioni di ondatazione e di occupazione delle banchine interne. Va notato che alcuni disegni del PRP, ivi compreso quello allegato a seguire, indicano la presenza di due traghetti bidirezionali sulla progettanda banchina di riva ed una nave ro-ro all'interno della diga di sopraflutto.

Ciò, apparentemente, potrebbe sembrare in contrasto con le ipotesi dello studio CETENA, tuttavia al fine di ricondurre alla coerenza quanto riportato nelle tavole di PRP, occorre sottolineare che:

- *Potrà nascere la necessità di ormeggiare il secondo traghetto bidirezionale nella nuova darsena solo nei casi di assoluta criticità dei traffici, e pertanto per alcuni giorni all'anno, in quanto l'intero traffico può essere assorbito dai restanti accosti, essendo essi in numero sufficiente in relazione al traffico ordinario;*
- *In caso di accosto del secondo traghetto, esso stazionerà in banchina al massimo per 20 minuti (il tempo necessario a sbarcare ed imbarcare i mezzi). Le navi ro-ro, come noto, stazionano in porto diverse ore, e pertanto grazie anche al coordinamento operativo che sarà fornito dalla Capitaneria di Porto, non vi saranno evidentemente problemi ad evitare, sia pure in quei pochi giorni, la coincidenza della manovra della nave ro-ro con la presenza del secondo traghetto in porto. Al contrario, con la nave ro-ro in porto, le manovre del secondo traghetto possono avvenire senza difficoltà alcuna;*
- *La possibile criticità della manovra della ro-ro in presenza delle due bidirezionali è essenzialmente legata alle condizioni meteo. Le simulazioni CETENA sono, ovviamente, riferite a condizioni meteo particolarmente gravose. Al contrario, in condizioni di calma (assolutamente prevalenti nell'area come si evince dagli studi allegati al PRP) la nave ro-ro può manovrare agevolmente anche con la presenza di altre navi.*

*Va auspicata, infine, la possibilità di addivenire ad un accordo quadro sul trasporto marittimo dello stretto, che veda su entrambe le sponde il problema del traghettamento dello stretto. E' noto, infatti, che anche l'approdo frontistante di Villa San Giovanni è congestionato ed esistono programmi per la realizzazione di un nuovo approdo a **Bolano**, nei pressi di Villa San Giovanni, ma più vicino a Tremestieri.*

*Naturalmente, occorre una specifica volontà delle comunità locali, che potrebbe essere ispirata dalla recente costituzione della **Autorità Marittima dello Stretto**, e dei recenti contatti che le reciproche amministrazioni hanno avuto per costituire l'**Area metropolitana dello Stretto**, progetto ambizioso che potrebbe portare finalmente alla nascita di una nuova realtà amministrativa transregionale.*

In ogni caso, il porto ro-ro di Tremestieri trae buona parte della sua forza nella possibilità di ubicarvi il traffico crescente delle autostrade del mare, data la straordinaria vicinanza con l'autostrada, come sotto apparerà più chiaro.

Tale ricostruzione, suffragata da elementi oggettivi agli atti, consente di affermare che non sussistono elementi di contrasto tra PRP e PRG, pur nel rispetto della inevitabile diversità di espressione grafica e formale dei due strumenti.

Peraltro, come già dichiarato in note precedenti, il Comune di Messina non ha attuato alcuno dei PPE previsti nel PRG lungo la fascia di interesse del PRP, anche perché sono aree di competenza della Autorità Portuale (in buona parte trattasi di banchine e piazzali). Tali previsioni pianificatorie furono inserite nel PRG proprio nell'intento di favorire l'adozione di strumenti attuativi quali il PRP (non dimentichiamo, allo scopo, che ancor oggi - ed a maggior ragione nel 2002 - nella accezione comune il PRP è considerato diffusamente come un piano particolareggiato esecutivo del PRG: vale insomma l'equazione PPE=PRP).

Con precedenti comunicazioni, questo Ufficio ha trasmesso la tav. 28 del PRG, relativa all'ambito di Tremestieri, mentre oggi si allega alla presente relazione anche la tav. 25, relativa al tratto di costa compreso tra Tremestieri ed il porto storico che, sebbene interamente al di fuori della circoscrizione territoriale del PRP e dell'ambito portuale, può consentire una più completa valutazione del contesto urbanistico in oggetto.

La compatibilità accertata tra PRP e PRG è verificata e resa attuale oltremodo anche alla luce dei vincoli storico architettonici, paesaggistici ed archeologici. In merito, il PRP è stato trasmesso ed esaminato dalla Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali competente per territorio. Come noto, tale Ufficio è quello preposto, per legge, alla tutela dei beni paesistici, urbanistici, naturali e naturalistici, ed in particolare agisce alla luce e nel rispetto di quanto statuito nelle Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale e del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. La Soprintendenza, dopo aver esaminato gli atti, attraverso distinti pareri interni emanati sia dal Servizio I Beni Architettonici che Servizio III Beni archeologici (non disponibili in quanto trattasi atti endoprocedimentali interni al predetto ufficio), anche alla luce delle implicazioni derivanti dalla

presenza di un bene di interesse storico-architettonico (La Real Cittadella) tutelato dalla Declaratoria n. 2444 del 06/11/1990, si è espressa con un voto **favorevole con prescrizioni** (nota n. 5229/08 del 26/11/2008) cui si rimanda per ogni approfondimento, attestando pertanto l'idoneità degli interventi previsti in relazione alla necessaria tutela dei profili storico architettonici, paesaggistici ed archeologici presenti.

Resta, pertanto, da assicurare la sussistenza degli elementi di sostenibilità ambientale. In merito, il piano è stato ovviamente redatto avendo cura ai criteri di compatibilità ambientale, ed è corredato di uno S.I.A. in progress, parte del quale è stato trasmesso al Consiglio Superiore dei LLPP come sopra argomentato. Questo Ufficio, sia per l'evidente riduzione complessiva degli impatti rispetto allo stato attuale che deriva ad una semplice lettura degli elaborati grafici meglio se suffragata dai una visita dei luoghi, sia per quanto già argomentato nello SIA in predisposizione, ritiene che non sussistano elementi di criticità che lascino dedurre possibili impatti negativi non compensabili. Naturalmente, tutto ciò non può che essere demandato alle valutazioni di dettaglio che saranno poste in essere dall'organismo competente per argomento, ovvero il Ministero dell'Ambiente, cui il PRP sarà trasmesso dopo il completamento dell'esame da parte di codesto Consiglio Superiore.

In particolare, gli aspetti di criticità idrologica, già enucleati nel PRP, e relativi a due torrenti per i quali il PAI delle coste siciliane ha posto attenzione, saranno certamente esaminati e risolti nelle progettazioni esecutive, sussistendone ampie possibilità. Si tratta infatti di torrenti già interamente intubati sino alla foce. Sarà pertanto necessario, non potendo fare altrimenti, prevedere opere ingegneristiche atte a garantire il regolare deflusso della foce per evitare intasamenti e rigurgiti dannosi. Uno dei due interventi riguarda Tremestieri, ed il progetto preliminare ha già trattato e risolto il problema prevedendo opere idonee a favorire il deflusso delle acque, mentre l'altro riguarda la rada S. Francesco. In tale caso, le progettazioni faranno altrettanto, anche alla luce delle modeste portate che interessano il torrente.

Va da se, che come richiesto dagli atti di intesa col Comune, anche la questione della ZPS, ancorchè marginale per il PRP (riguarda solo un lembo di territorio a nord della circoscrizione) sarà trattata in seno alla VIA da presentare al Ministero dell'Ambiente.

Il PRP prevede, pertanto, interventi per sottoambiti omogenei, che rispettano i vincoli sopra imposti.

Particolare attenzione è stata posta alla zona Falcata, dove:

- si è badato a non estendere le aree ferroviarie rispetto all'esistente (anzi a ridurle in piccola parte) proprio per non condizionare le azioni di tutela della Real Cittadella, e di ciò è stato dato atto dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA. con il parere favorevole citato;
- si è badato ad inserire i necessari parcheggi, ma tutti a raso e mai multipiano, proprio per la necessaria tutela storico-architettonica, oltre che paesaggistica;
- in accordo con il parere della Soprintendenza, non saranno realizzate nuove viabilità di attraversamento della Real Cittadella, ma solo confermata l'unica (e irrinunciabile) esistente;
- le previsioni di PRP nella zona militare saranno rese attuabili solo previo accordo con l'Amministrazione Militare, o per cessazione delle funzioni militari in tutta o parte delle aree, come ampiamente discusso e chiarito negli elaborati progettuali, sia grafici che descrittivi (in particolare nelle NTA);

In relazione agli aspetti urbanistico funzionali, si sottolinea l'attenzione posta ai parcheggi. Ferma restando la necessità di prevedere parcheggi lungo la via del mare, attività che comunque ricade nelle competenze del Comune, essendo in capo a tale Ente l'onere della progettazione esecutiva (sono opere al di fuori della circoscrizione della Autorità Portuale di Messina), si può evincere esaminando la tav. B.2 (incrociandola con le NTA) che al porto turistico S. Francesco sono previsti 3 parcheggi, alla fiera 1 parcheggio, al terminal passeggeri POM2 un parcheggio, nel parco archeologico della Falcata 1 parcheggio (a raso), nel porto turistico la Falcata 1 parcheggio, nella zona militare ulteriori 2 parcheggi. Si ritiene che tali previsioni siano adeguate alle necessità, e peraltro tarabili nel dettaglio secondo le esigenze dei progetti che scaturiranno.

A ciò si aggiungono i parcheggi adiacenti alle aree portuali, di competenza del Comune, come quello multipiano del Cavallotti, già in servizio nei pressi della Stazione Ferroviaria.

Si ritiene poi opportuno chiarire che il PRP ha operato la scelta di inserire due porti turistici nell'ambito portuale. Il primo è relativo alla rada S. Francesco ed il secondo alla zona Falcata. In entrambi i casi, si è ritenuto opportuno individuare le opere marittime necessarie in modo non vincolante, a differenza degli interventi attuati sulle parti operative e commerciali del porto, e ciò al fine di consentire agli operatori economici che potranno interessarsi all'idea (e certamente ne esistono) di ottimizzare gli interventi (che verosimilmente saranno attuati in tutto o in parte con fondi privati) senza rigidi vincoli planimetrici, pur nel rispetto degli standards e delle indicazioni prescrittive delle NTA. Naturalmente il layout presentato nelle tavole di PRP ha i necessari crismi della fattibilità, ma non vuole essere vincolante per i motivi sopra esposti.

Per tale motivo, nelle relative tavole, tra cui la B.3, la B.3.1 ad esempio, è riportata in legenda la indicazione "Nuove opere suggerite nell'ipotesi progettuale". L'ipotesi progettuale è quella riportata nella tav. B.5 – assolutamente non prescrittiva, che ha come unico scopo quello di far vedere una possibile trasformazione del territorio a PRP interamente attuato. Essa è una tavola espositiva, non prescrittiva, e va interpretata come tale (peraltro ciò è chiarito nella tavola medesima).

L'Ufficio del Piano, pertanto, ha inteso immaginare un possibile layout finale a PRP eseguito, e per fare ciò ha disegnato i porti turistici in una configurazione che assicura la loro fattibilità tecnica. Tale disegno è stato riportato in tutte le tavole chiarendo tuttavia che non si tratta di interventi immodificabili, ma solo di ipotesi verosimili che potranno essere oggetto di modifica o ottimizzazione da parte degli operatori che intenderanno attuare le relative opere, al fine di renderle sostenibili nell'ambito del complesso business-plan previsto per esse.

Va infine notato, a proposito della zona Falcata, che l'elaborato di SIA allegato contiene una imprecisione alle pagg. 192-195, allorché lascia erroneamente dedurre che esistono delle discariche adiacenti al molo Norimberga ed al parco ferroviario. In realtà si tratta di depositi abusivi che peraltro sono in corso di eliminazione e non di vere e proprie discariche autorizzate. E' il risultato di un cinquantennio di disattenzioni sull'area, che hanno determinato un notevole degrado ambientale cui le Amministrazioni stanno di recente faticosamente ponendo rimedio intervenendo con costosi interventi di recupero ambientale ed in qualche caso di bonifica (Gli interventi di bonifica sono attuati da Sviluppo Italia).

Anche la zona di degassificazione SMEB ed i depositi Eurobunker saranno eliminati e sostituiti con gli interventi indicati nel PRP, consentendo pertanto una riqualificazione ambientale di tutto il contesto territoriale della zona Falcata.

In relazione all'inceneritore, si precisa che il medesimo ricade all'interno dell'area di vincolo ex declaratoria 2444/90 e che rientra in un progetto (CDAC) che la Soprintendenza di Messina ha in programma di realizzare, grazie al quale le sopravvissute vestigia della fortezza seicentesca e le aree pertinenti saranno restituite alla pubblica fruizione adibendole a centro di documentazione dell'arte contemporanea.

Discorso a parte meritano le NTA. La loro strutturazione appare alquanto in linea con i moderni standards e sono concepite per fornire flessibilità al piano, in accordo con le linee guida sulla redazione dei PRP. In particolare, nell'art. 1.4 i progettisti hanno proposto una articolazione differenziata delle varie forme di modifica al PRP, su cui codesto Consesso vorrà certamente assumere le proprie determinazioni. L'art. 1.5 invece propone lo strumento attuativo denominato PIO. Esso, richiamato e condiviso anche nel parere della Soprintendenza, ha lo scopo di consentire una definizione degli interventi su macro area ad un livello superiore di quello del PRP, ma in ogni caso da intendersi in chiave propedeutica alle fasi di progettazione. In sostanza, si tratta di piani particolareggiati che raggruppano più sotto ambiti funzionali, da cui deriveranno le scelte sui tipi edilizi, sui materiali, sui colori, sulla organizzazione generale delle aree, che saranno di indirizzo vincolante nelle progettazioni di dettaglio dei singoli interventi ivi previsti. Costituiscono insomma garanzia rispetto al raggiungimento di obiettivi predefiniti, anche nel caso in cui dovessero introdursi fattori esterni meno controllabili (iniziative private, ad esempio).

Naturalmente, in ossequio a quanto statuito nell'intesa col Comune, l'approvazione del PRP farà decadere il PRP nelle medesime aree e le relative NTA.

In merito poi agli aspetti geotecnici, si ritiene opportuno sottolineare che ad una più attenta visione delle previsioni progettuali del PRP, relativamente alle rettifiche previste per le banchine interne del porto

storico, l'ampliamento della banchina innanzi al palazzo reale (oggi la Dogana) appare effettivamente interessare fondali prossimi in alcuni punti ai 30 m.

Può essere proposta una soluzione migliorativa, che seppur rispettosa dei criteri generali della pianificazione proposta, costituisce una ottimizzazione planimetrica capace di superare le criticità sopra accennate. In tale ipotesi, l'allineamento della banchina viene arretrato di dieci metri, potendo in tal modo contenere i fondali ad un massi di 25 m, peraltro in soli alcuni punti. Tale fondale, al porto di Messina è stato già attinto (lavori di allineamento delle banchine Vespri e Colapesce, in corso di completamento) recentemente.

Ove codesto Consesso dovesse condividere tale ottimizzazione, la medesima potrà essere inserita nella revisione delle tavole che sarà operata dopo il voto della Assemblea Generale, allorquando l'Ufficio del Piano provvederà a recepire tutte le indicazioni sinora provenute emanando una versione aggiornata e corretta del PRP da inviare al Ministero dell'Ambiente per il prosieguo dell'iter approvativo.

Per quanto concerne gli aspetti stradali, si ritiene opportuno fare un discorso specifico per la viabilità di Tremestieri. Il collegamento viario tra l'esistente porto e l'autostrada avviene oggi, come si può evincere dalle tavole, attraverso una "chiocciola", ovvero una viabilità dedicata, a doppio senso di circolazione, che permette il superamento del dislivello esistente tra la sede autostradale e le banchine portuali. L'innesto dentro l'area portuale è garantito da uno scatolare attraversante la sede ferroviaria sovrapposta.

Oggi la chiocciola è utilizzata, in condizioni di traffico normale, come rampa di collegamento strada - porto e viceversa. In condizioni di traffico elevato, essa necessariamente diventa piazzale di stoccaggio ausiliario, in quanto l'attuale dotazione di aree sulla banchina non risulta più sufficiente allo scopo.

Il sistema funziona abbastanza bene, salvo alcuni difetti che a seguire si elencano:

- i mezzi in sosta nella chiocciola generano inquinamento acustico, che va certamente mitigato;
- alcuni incroci al di fuori della chiocciola, e quindi nella viabilità extraportuale, generano potenziali rischi alla circolazione (naturalmente nei casi di elevata congestione) e vanno migliorati.

Sotto il profilo della geometria stradale, per la chiocciola non sussistono elementi di criticità in quanto sia la sezione stradale che i raggi di curvatura consentono un agevole transito dei mezzi in imbarco / sbarco.

Le condizioni generali dell'area non consentono una agevole diversificazione degli accessi al porto, ma suggeriscono l'uso della chiocciola anche dopo il previsto (e di prossimo appalto) potenziamento dell'infrastruttura portuale. Ciò anche nella considerazione che:

- a porto completato i piazzali portuali per lo stoccaggio saranno sufficienti ad assorbire l'intero traffico entrante, e pertanto la "chiocciola" non servirà più da polmone di stoccaggio, a tutto vantaggio della riduzione degli impatti acustici;
- le caratteristiche geometriche dell'accesso continueranno ad essere compatibili pur in presenza di un aumento del traffico, per via del fatto che tale aumento sarà dovuto esclusivamente ad autovetture (i mezzi pesanti in transito nello Stretto già oggi imbarcano a Tremestieri);

Le condizioni di emergenza potranno continuare ad essere gestite con la viabilità di emergenza attuale e sopra indicata, anche se appare auspicabile concordare col Comune opportune minure di miglioramento di alcuni punti particolari della stessa, essendo aree esterne alla circoscrizione territoriale della Autorità Portuale.

Analogo discorso è auspicato per risolvere le criticità degli incroci prima evidenziate. Ciò appare possibile anche in relazione agli spazi disponibili alle ottimizzazioni del caso.

In relazione alla situazione della viabilità a sud del porto di Messina, non si può nascondere quanto sia necessaria, se non impellente, l'attuazione di misure immediate di miglioramento della situazione attuale.

Sebbene occorra chiarire che ad esclusione della via S. Raineri, il resto della viabilità di collegamento (urbana, per lo più) rientra nella sfera di competenze del Comune, e pertanto le sorti delle attività di miglioramento non dipendono dalla buona volontà della Autorità portuale, va certamente rilevato che delle utili iniziative sono state concretamente attuate di recente.

- 1) *Il Commissario Delegato ex OPCM 3721/08, Sig. Sindaco di Messina, ha tra i propri compiti, quella di provvedere alla esecuzione dell'opera denominata "Progetto per la costruzione della strada di collegamento tra il viale Gazzi e l'approdo FS per via Don Blasco", per l'importo di € 24.300.000,00. Tale opera è indicata nelle tavole di PRP come "Viabilità di accesso al porto mercantile/Falcata". Grazie ai poteri speciali conferiti al Commissario, oggi l'opera risulta progettata (livello esecutivo) ed il 3 ottobre scadono i termini della pubblicazione dello SIA (di competenza regionale), pertanto entro la fine dell'anno sarà possibile procedere all'appalto;*
- 2) *Nel corrente mese di settembre il Comune di Messina ha bandito la gara denominata Affidamento dei servizi per la redazione del progetto preliminare, definitivo, indagini, rilievi e prestazioni specialistiche relativo a: Programma "Porti & Stazioni" – Riqualificazione di aree dismesse e realizzazione di un sistema di mobilità integrato tra la zona Falcata e Tremestieri. Tale bando permetterà di avere nel breve periodo lo strumento progettuale utile a realizzare la futura cosiddetta "via del mare" indicata negli elaborati di PRP e necessaria per il definitivo potenziamento dell'impianto viabilistico a sud della città, con evidenti riverberi positivi sui porti interessati.*

Si tratta di iniziative ancora in corso, ma da ritenersi di grande utilità per giungere, in periodi compatibili con l'attuazione del PRP, ad un netto miglioramento della viabilità interessata.

Conclusioni

Giova, in conclusione, chiarire quanto segue.

Sino a questo momento, l'Autorità Portuale ha inteso seguire un preciso criterio, ad essa apparso subito corretto e logico, per quanto concerne gli aggiornamenti e le integrazioni agli elaborati di PRP.

Ogni nuova emissione, contenente gli aggiornamenti sino a quel momento maturati per effetto di pareri, nullaosta, approfondimenti di ogni genere, viene editata al raggiungimento di ciascuno degli step ufficiali previsti dall'art. 5 della L. 84/94.

Per questo motivo, l'emissione successiva a quella trasmessa al Consiglio Superiore (aggiornata al momento dell'adozione), avverrà alla trasmissione del PRP al Ministero dell'Ambiente. In tale emissione, gli elaborati saranno rieditati in modo da integrare le modifiche e gli aggiornamenti dettati dal parere della Soprintendenza ai BB.CC.AA. e del Consiglio Superiore dei LL.PP.

La nuova emissione, intregata con lo SIA completo, sarà ovviamente sottoposta alla ratifica del Comitato Portuale.

Ciò è suggerito dalla prioritaria necessità di evitare emissioni continue degli elaborati che potrebbero generare elevata confusione sia nel redattore che nell'esaminatore."

Successivamente, la Commissione relatrice, anche a seguito dei tragici eventi di dissesti idro-geologici verificatisi nella provincia di Messina il 1° ottobre 2009, ha richiesto all'Autorità Portuale di Messina atti integrativi con la nota n° 6576 in data 22.10.2009, che si riporta integralmente nel seguito.

"Si fa riferimento alla nota del 04.03.2009 n° 2407 di codesta Autorità Portuale, con la quale è stata trasmessa, per esame e parere, la proposta di piano regolatore portuale di che trattasi.

Il PRP tratta, in vari elaborati, il rapporto tra le opere previste ed i documenti regionali di valutazione e mitigazione del rischio idrogeologico.

Allo scopo, si richiede una relazione di sintesi sulle previsioni del PAI Sicilia relativa allo stato dei versanti collinari correlati alle opere previste in PRP, anche con riferimento ai possibili effetti indotti sulle locali aste torrentizie."

L'Autorità Portuale di Messina ha risposto in data 23.10.2009, trasmettendo la richiesta relazione, che si riporta nel seguito, a meno di figure e fotografie.

“RELAZIONE DI SINTESI SULLE PREVISIONI DEL PAI SICILIA – AREA TERRITORIALE 102 (BACINO TORRENTE FIUMEDINISI E CAPO PELORO) CON RIFERIMENTO ALLO STATO DEI VERSANTI COLLINARI CORRELATI ALLE OPERE PREVISTE IN PRP.

Premessa

La presente relazione risponde in modo puntuale alla richiesta formale del 22/10/2009 del Consiglio Superiore dei LL.PP. fornendo un quadro del rapporto esistente tra il PRP ed il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) siciliano, con riguardo a/gli effetti che /le criticità presenti sul territorio possono avere sulle opere infrastrutturali previste nello strumento pianificatorio proposto.

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico è stato redatto nel 2007, e suddivide il territorio siciliano in 107 bacini idrografici (denominati aree territoriali nel PAI) e 21 unità fisiografiche. Le valutazioni contenute nella presente relazione sono elaborate sulla base delle informazioni estratte dagli elaborati ufficiali presenti nel sito (edito dalla Regione Siciliana) sopra indicato.

L'area del PRP di Messina rientra nell'area territoriale 102 – dal bacino del torrente Fiumedinisi a Capo Peloro, e nella unità fisiografica 02 – Costiera di Capo Peloro e Capo Scaletta.

Va riferito che la Regione Siciliana sta predisponendo un aggiornamento generale del PAI.

Inquadramento del problema

Il PRP in esame già tratta, in vari elaborati, il rapporto con il PAI. Nel documento D-Quadro conoscitivo e previsionale, F-Aspetti di pianificazione e studi di settore Tremestieri e nel Quadro di riferimento programmatico dello SIA sono indicate le relazioni PRP-PAI, con specifico riferimento però alle aste torrentizie ed alla evoluzione della linea di costa.

L'alluvione del 01 ottobre 2009 che ha colpito alcuni villaggi (Giampileri, Briga, Altolia, Molino...) della costa a sud della città di Messina ha mostrato che, in alcuni casi, anche meccanismi di collasso riguardanti pendii collinari possono far sentire la loro azione devastatrice anche sulle coste, in casi simili solo apparentemente al riparo da tali fenomeni.

Indubbiamente non è realistico generalizzare. Sappiamo che la maggior parte dei fenomeni coinvolgono solo le aree limitrofe, poste in un ambito ove l'energia connessa all'evento è in grado di dissiparsi interamente. Purtroppo vi sono casi particolari dove si realizza la (infrequente) concomitanza di più eventi negativi (precipitazioni straordinarie, pendii acclivi e non stabilizzati, in alcuni casi opere artificiali incaute, presenza di elementi capaci di accelerare il trasporto solido verso valle come i torrenti), ma la rarità del fenomeno non ci autorizza a trascurarne comunque le possibili conseguenze.

Lo stesso evento di Messina è stato determinato dalla somma di decine di frane (il numero esatto lo si potrà avere quando si supererà l'emergenza soccorsi). Solo una piccola minoranza di questi dissesti hanno causato i gravi danni purtroppo registrati, e solo le frane che hanno riversato la loro energia sul torrente Giampileri sono poi giunte fino al mare (e quindi destano il nostro interesse specifico), complice l'effetto acceleratore della piena dei torrenti provocata dall'enorme quantità d'acqua precipitata.

Ciò nell'intento di prevenire possibili episodi futuri che possono ripetersi anche in altri punti del territorio messinese, in larga parte interessato da una situazione geomorfologica dei suoli che la rende particolarmente sensibile a questo tipo di rischio.

Si tratta pertanto di integrare le valutazioni già fatte al riguardo con altre, specifiche del fenomeno franoso in genere, allo scopo di individuare eventuali elementi di rischio sulle opere portuali e le più opportune forme di mitigazione o riduzione degli stessi, ove possibili ed attuabili.

Il rapporto tra l'ambito portuale e l'area geografica

L'ambito di PRP è suddiviso in due aree fisicamente distinte: quelle del porto storico di Messina, compresa tra la foce del torrente Portalegni e la foce del torrente Annunziata, e quella di Tremestieri, compresa tra la foce del torrente Canneto e quella del torrente Lardereria.

Appare evidente come occorra fare una netta distinzione metodologica tra le previsioni di PRP relative alla prima area e quelle della seconda.

Infatti, la prima è interamente immersa nel tessuto urbano della città. Gli spazi di costa sono già edificati ed in buona parte utilizzati per attività portuali. Sotto il profilo orografico, è immediato notare che le colline (catena dei monti Peloritani) sono arretrate rispetto alla città, specie in corrispondenza del porto, ove originariamente il tessuto urbano nacque sul suolo del Piano della Mosella. In alcune parti la città si inerpica sulle pendici dei monti, con alcuni nuovi quartieri posti su colline a qualche decina di metri s.l.m.m., che oggi permettono di creare continuità con gli originari villaggi posti anche a 150-200 m s.l.m.m.

I torrenti sono interamente regimentati e tombinati nei tratti urbani, fino alla foce.

E' indubbio che, in tal caso, gli eventi eventuali franosi interesserebbero aree parecchio arretrate rispetto al porto. E' altrettanto evidente che le opere portuali sono esistenti e già utilizzate (il PRP prevede solo ottimizzazione e modifiche di destinazioni d'uso, salvo il caso del porto turistico S. Francesco che per una buona metà del suo sviluppo insiste in aree attualmente caratterizzate da spiaggia), e peraltro a valle di un ampio e vissuto tessuto urbano fatto di strade, edifici ed altro.

Per tali motivi, diviene difficile individuare eventuali azioni di prevenzione o mitigazione dei rischi da porre a carico del porto. Sembra, al contrario, ben più logico che tali azioni siano individuate a monte delle aree urbanizzate, e pertanto esclusivamente attraverso interventi di stabilizzazione degli eventuali versanti dissestati, da attuarsi assieme ad una rigorosa politica di controllo delle concessioni edilizie nelle aree interessate da rischi.

Riguardo alla seconda area (ovvero quella di Tremestieri) va rilevato che essa, sotto il profilo delle opere marittime di grande infrastrutturazione, è l'unica ove il proposto PRP prevede la realizzazione di nuove opere in spazi non ancora interamente antropizzati.

Sotto il profilo orografico è immediato notare che le colline sono più vicine alla costa (sebbene non quanto in altre parti del territorio costiero della provincia di Messina) tanto che le aree antropizzate (villaggi di Larderìa e Tremestieri) sono più sottili ed affilate, poste tra la montagna e la ferrovia, che passa parallela alla linea di costa.

I torrenti sono regimentati ma non coperti.

In siffatta situazione, pur continuando a valere le considerazioni fatte sopra circa la prioritaria importanza degli interventi di stabilizzazione da attuare direttamente sui luoghi del dissesto (anche gli abitati di Larderìa e Tremestieri, per quanto più piccoli di Messina, si frappongono tra le montagne ed il porto, e vanno prioritariamente tutelati dagli effetti delle frane), pare opportuno condurre una accurata verifica con riguardo alle previsioni del PRP.

Il censimento dei dissesti

Il PAI comprende, da prassi, il censimento dei dissesti rilevati sul territorio. Le copiose relazioni di accompagnamento, cui si rimanda per ogni approfondimento, descrivono nel dettaglio i metodi scientifici utilizzati per ricostruire tali dissesti e classificarli in base al loro rischio ed alla loro pericolosità.

In ogni caso, tutto il territorio siciliano, e quindi quello dell'area 102, è stato esaminato individuando i dissesti ivi presenti e catalogandoli ordinatamente. Ogni dissesto possiede un codice identificativo (del tipo: 102-5MS-078), corredato da una denominazione (in genere il luogo del dissesto), dalla tipologia del dissesto, dallo stato di attività, dalla pericolosità e dal rischio, il tutto secondo la legenda che segue:

Tipologia:

- 1= Crollo e/o ribaltamento
- 2 = Colamento rapido
- 3 = Sprofondamento
- 4 = Scorrimento
- 5 = Frana complessa
- 6 = Espansione laterale – DPGV
- 7 = Colamento rapido
- 8 = Area a franosità diffusa
- 9 = Deformazione superficiale lenta (creep, soliflusso)
- 10 = Calanchi
- 11 = Dissesti dovuti a processi erosivi intensi

Stato di attività:

- A = Attivo
- I = Inattivo
- Q = Quiescente
- S = Stabilizzato artificialmente o naturalmente

Pericolosità:

- 0 = Bassa
- 1 = Moderata
- 2 = Media
- 3 = Elevata
- 4 = Molto elevata
- S.A. = Sito di attenzione

Rischio:

- 1 = Moderato
- 2 = Medio
- 3 = Elevato
- 4 = Molto elevato

La classificazione del rischio introdotta dal PAI è riassunta nella seguente tabella.

Tabella 5.6: Classificazione del rischio.

R1	RISCHIO MODERATO: per il quale i danni sociali, economici e al patrimonio ambientale sono marginali.
R2	RISCHIO MEDIO: per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità del personale, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche.
R3	RISCHIO ELEVATO: per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, la interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale.
R4	RISCHIO MOLTO ELEVATO: per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale, la distruzione di attività socio-economiche.

Si comprende dalla tabella sopra che i dissesti interessanti la nostra analisi sono quelli rientranti nelle categorie R3 ed R4.

L'elenco dei dissesti dell'area territoriale 102 è riportato in un apposito elaborato del PAI cui si rimanda per eventuali approfondimenti, consultabile presso il sito indicato in premessa.

L'area del Comune di Messina, caratterizzata dal codice tipo 102-5MS-..., possiede attualmente **181 dissesti catalogati**. La tabella che segue, estratta dalla relazione allegata al PAI, mostra una sintesi dei dissesti su tutto il territorio comunale distinti per tipologia e stato di attività.

Tabella 2.7 - Numero e superficie dei dissesti nel territorio comunale di MESSINA distinti per tipologia e stato di attività.

TIPOLOGIA	ATTIVI		INATTIVI		QUIESCENTI		STABILIZZATI		TOTALE	
	N.	Area [Ha]	N.	Area [Ha]	N.	Area [Ha]	N.	Area [Ha]	N.	Area [Ha]
Crollo/ribaltamento	49	20,61					1	0,05	50	20,66
Colamento rapido			5	1,27					5	1,27
Scorrimenti	2	1,49	2	2,23	2	3,58	5	9,96	11	17,26
Frane complesse	16	25,51	2	1,58	4	5,73	1	0,18	23	33,00
Aree a franosità diffusa	8	27,53							8	27,53
Creep	18	24,46							18	24,46
Calanchi	3	18,93							3	18,93
Dissesti dovuti ad erosione accelerata	63	112,93							63	112,93
Totali	159	231,46	9	5,08	6	9,31	7	10,19	181	256,04

La tabella tuttavia non distingue i livelli di pericolosità e di rischio.

Di questi, quelli rientranti nelle aree prossime alla città o all'area di Tremestieri, e pertanto in linea astratta interferenti con le previsioni di PRP sono 78, di cui 67 nell'area di città ed 11 attorno al porto di Tremestieri.

Tra questi, per quanto detto prima sono stati ricercati solo quelli aventi un rischio almeno elevato (pari a 3 nella scala dei valori, che peraltro risulta essere la soglia di accesso per ottenere finanziamenti volti alla stabilizzazione del dissesto, e pertanto è indice di reale necessità di intervento, come peraltro chiarito nella relazione del PAI a pag. 53, par. 3.2), ed essi sono 24, di cui 21 nell'area di città e 3 attorno al porto di Tremestieri.

Tra questi, sono stati scelti quelli aventi una potenziale diretta interferenza con le aree interne all'ambito portuale o limitrofe ad esse, tali da essere suscettibili di effetti di qualsivoglia natura sulla costa, tenuto anche conto delle dimensioni dell'area soggetta al dissesto, della distanza dalla costa stessa, della posizione orografica, della vicinanza di bacini o spazi per la eventuale diffusione di possibili frane o colate verso il mare. In altre parole, sono stati selezionati solo quei dissesti aventi un effettivo interesse per le aree del PRP, scartando quelli i cui effetti potrebbero ragionevolmente esaurirsi – per vari motivi - in aree a monte della costa stessa. Ne risulta che essi sono 3 tutti relativi al porto di Tremestieri.

I dissesti individuati hanno i seguenti codici e caratteristiche:

Codice	Località	Tipologia	Stato	Pericolosità	Rischio
102-5MS-138	Mili S. Marco	1	Attiva	3	4
102-5MS-139	Mili S. Marco	5	Attiva	3	4
102-5MS-141	Mili S. Marco	1	Attiva	3	3-4

Come si vede, sono tutti ubicati a sud del porto di Tremestieri, e si riferiscono alla parte del bacino del torrente Mili gravante sul paese di Mili S. Marco, a circa 200 s.l.m.m.

Tale complesso (i dissesti sono praticamente contigui, e pertanto nel prosieguo li tratteremo come unico per comodità di descrizione) franoso è richiamato nella presente relazione, sebbene non direttamente a ridosso del costruendo porto, solo perché si ha riguardo ai possibili effetti indiretti che una eventuale frana potrebbe avere sulla alterazione dei normali apporti solidi long shore al porto di Tremestieri, altrimenti modesti per effetto dell'imbrigliamento dei torrenti.

Dalla posizione del dissesto di Mili S. Marco rispetto all'area interessata dalla costruzione del porto di Tremestieri, si può evincere la distanza della foce del torrente Mili dal porto, che consente di escludere coinvolgimenti diretti del porto nel fenomeno franoso eventuale. Sussiste tuttavia la possibilità, non escludibile, che dinanzi a tale meccanismo una discreta frazione del materiale giunto alla foce possa

successivamente interessare l'area portuale per effetto del trasporto solido long shore (la direzione prevalente, come si evince dagli elaborati di PRP, è proprio quella sud-nord). Trattasi, tuttavia, di fenomeni indiretti per i quali è sempre possibile intervenire, se effettivamente necessario, con attività manutentive ad hoc sui fondali del porto, anche in considerazione della unicità e straordinarietà dell'eventuale episodio franoso.

Va peraltro detto che il Comune di Messina ha già chiesto finanziamenti per la stabilizzazione dei pendii interessati dal dissesto in parola. Tale richiesta è citata nel PAI, come a seguire è possibile notare, e auspicabilmente nel breve termine sarà esaudita, attesa la necessità di evitare alle comunità messinesi possibili ulteriori e gravi lutti come quelli subiti recentemente a Giampileri.

Il totale degli interventi previsti ammonta a circa 1.300.000,00 euro.

Gli effetti della frana del primo ottobre 2009 sulle foci dei torrenti interessati dal PRP

Un ulteriore studio è stato condotto sulle conseguenze avute alle foci dei torrenti interessati dal PRP dalla alluvione accaduta il primo ottobre 2009. Si è voluto fare, a caldo, un reportage fotografico commentato, utile per verificare se i mm di pioggia caduti abbiano provocato sui torrenti di interesse del PRP effetti paragonabili a quelli subiti dal torrente Giampileri, e noti ormai a tutti.

I torrenti, elencati da sud a nord, sono: Canneto, Guidari, **Larderia**, Portalegni, Boccetta, **Giostra** e Annunziata. Rammentiamo che quelli in neretto sono considerati a rischio nel PAI, come del resto già argomentato nelle relazioni e nei disegni del PRP.

Torrente Canneto (limite sud espansione Tremestieri- torrente più vicino alle frane di venerdì scorso). Non si rilevano conseguenze di alcun tipo sulla foce e sulla costa.

Torrente Guidari (limite sud attuale circoscrizione AP-Tremestieri)- Questo torrente, nel progetto preliminare del porto, ha avuto particolari attenzioni progettuali perché ha una portata solida tra le più alte in zona porto.

Va tuttavia riferito che il ruscellamento ha provocato un esiguo trasporto di materiale sabbioso conglomeratico con alcuni elementi di inerti. La provenienza di tali elementi è la discarica del vallone Guidari, posta a monte della foce dell'omonimo torrente in trattazione, per la quale sembra evidente la necessità di una più accurata gestione ed una più assidua vigilanza. Ciò principalmente al fine di mettere in sicurezza le aree urbanizzate a monte del costruendo porto.

Torrente Larderia (Limite nord del porto di Tremestieri). Questo è uno dei due torrenti segnalati nei PAI come a rischio. Ciò nonostante la foce ed il letto nella parte terminale paiono in condizioni normali. Non vi è accumulo di materiale alla foce (i traghetti lavorano regolarmente a Tremestieri) e la torbidità è assente. La limitatezza del fenomeno è dimostrata anche dalla presenza in quantità di erba nell'alveo.

Torrente Portalegni (limite sud del porto di Messina). Questo torrente è interamente intubato ed attraversa la città. Sia la foce che la costa non evidenziano alcuna conseguenza della alluvione.

Torrente Boccetta. La foce è in condizioni normali. Non appaiono fenomeni di alcun tipo e non vi è torbidità.

Torrente Giostra (inizio serpentone imbarchi rada S. Francesco). Questo è l'altro torrente segnalato nel PAI. E' interamente coperto ed attraversa la città. Non presenta alcuna criticità, anche se sono chiaramente evidenti portate più elevate del solito, provocate dalla ingente quantità di acqua caduta. La presenza dell'erba testimonia anche la limitatezza del fenomeno solido.

In conclusione, nonostante la virulenza delle precipitazioni e gli effetti infausti sulle zone a sud della città, le foci torrentizie interessate dal PRP non hanno evidenziato segni di sofferenza. Essi pare abbiano

gestito l'evento con reazioni (aumento della portata liquida, alterazioni delle sponde, trasporto solido alla foce) assolutamente compatibili con la straordinarietà dell'evento.

Ciò, peraltro, corrisponde alle informazioni ricavate dal PAI.

Torrente S. Licandro (in corrispondenza della via Brasile). Lungo la spiaggia della rada S. Francesco c'è un piccolo torrente che interesserà il progetto del futuro porto turistico. Esso è caratterizzato dalla decisa limitatezza delle portate. A seguito della recente alluvione non è rimasto alcun segno della stessa, né alla foce, né alla costa limitrofa.

Torrente Annunziata (limite nord della circoscrizione AP). La foce del torrente è coperta dalla folta vegetazione. Essa, assieme alle condizioni dell'alveo per la parte visibile, mostrano la assoluta assenza di qualsiasi effetto negativo dovuto all'alluvione.

Conclusioni

Lo studio condotto in questa relazione appare una doverosa appendice alle valutazioni già effettuate negli elaborati di PRP con riguardo alla interazione con il PAI-Sicilia. I risultati delle analisi consentono di riconoscere la assoluta compatibilità tra gli interventi proposti in PRP e i rischi valutati nel documento regionale.

Tale compatibilità è implicita per la parte di ambito portuale relativa alla città di Messina, dove, prescindendo dal PRP in proposta, le attività portuali sono già presenti, e dove gli interventi di stabilizzazione dei versanti eventualmente necessari assumeranno, quando fatti, valenza principalmente e prioritariamente per la protezione della città e dei suoi abitanti, certamente obiettivo prioritario di tutti i dissesti censiti, rispetto a quanto non siano le aree costiere interessate dal PRP.

La compatibilità è chiara anche nel caso di Tremestieri, dove la morfologia costiera e il minore livello di urbanizzazione (siamo fuori dalla città di Messina) potrebbero lasciare spazio ad effetti diretti sul porto (attuale e futuro) qualora esistessero meccanismi di collasso ad elevato rischio a monte del porto. In effetti tali meccanismi non risultano agli atti del PAI, che viceversa evidenzia un complesso di dissesti attivi rilevati a Mili S. Marco, frazione a sud del porto di Tremestieri.

Si è osservato che tale dissesto, considerato ad elevato rischio nel PAI, potrebbe generare dei vistosi accumuli di fango e detriti alla foce del torrente Mili, che risiede ad oltre 500 metri a sud dell'estrema propaggine del porto di Tremestieri prevista nel PRP (ampliamento di prossimo appalto) ed a circa 1 km dall'imboccatura della nuova darsena da realizzare.

Ciò, pur tenendo conto dell'acclività dei fondali presenti specialmente nel tratto di costa prospiciente il torrente Mili, e delle perdite dovute al materiale che potrebbe non raggiungere la foce, non consente di escludere che parte del medesimo materiale possa, per effetto dell'azione meteomarina, raggiungere successivamente l'imboccatura del porto.

Il progetto del porto elaborato dal Commissario straordinario per l'Emergenza Traffico ex OPCM 3633/07 prevede misure di mitigazione dell'interrimento per trasporto long shore calibrate sul modesto apporto dovuto alle condizioni ordinarie. In questa fase, non potendo valutare i quantitativi esatti che entrerebbero in gioco nel caso di attivazione della frana di Mili S. Marco, si ritiene solo di poter affermare che l'eventuale materiale accumulatosi all'imboccatura per effetto di tale evento andrà allontanato con attività di maintenance dredging occasionale, (vista anche la rarità dell'evento).

Appaiono, invece, da escludere effetti di altro tipo, tesi a danneggiare in parte o tutto il futuro porto.

Va poi osservata la necessità di una più accurata gestione della discarica di inerti del vallone Guidari, dal momento che il letto del torrente mostra la presenza, sebbene non particolarmente preoccupante, di elementi sfabbricidi provenienti dalla predetta discarica.

Una più accurata gestione e vigilanza potranno certamente favorire l'elevazione del livello di sicurezza del torrente, con benefici immediati sulle aree urbanizzate, e futuri sul costruendo bacino portuale di Tremestieri."

A seguito di una riunione della Commissione relatrice in data 26.10.2009 con rappresentanti della Regione Siciliana e del Comune di Messina, la stessa Commissione ha richiesto alla Regione una sintetica relazione sul PAI della zona costiera di Messina, con nota n. 6611 del 27.10.2009, che si riporta nel seguito:

“Facendo seguito alla riunione tenutasi in data odierna presso questo Consiglio Superiore a cui ha partecipato, tra gli altri, l’Ing. Vincenzo Sansone, in rappresentanza di codesto Assessorato, e il geologo Dott. Carmelo Gioè, in rappresentanza del Comune di Messina, si prega di far avere con cortese urgenza una sintetica relazione in cui siano ripestate le risultanze del vigente Piano Stralcio di Bacino per l’assetto idrogeologico nei riguardi della zona costiera del porto di Messina e di quella del porto di Tremestieri, compreso il previsto ampliamento.

Inoltre, avuto notizia nel corso della riunione che è in corso di elaborazione un nuovo Piano Stralcio al riguardo, si prega di relazionare brevemente su eventuali aggiornamenti a tutt’oggi circa l’assetto idrogeologico delle zone sopra citate”.

La risposta della Regione è pervenuta con nota n. 80667 in data 29.10.2009, che si riporta integralmente nel seguito:

“In riferimento alla nota prot. 0006611 del 27/10/2009 con la quale si richiede una sintetica relazione sul vigente e sull’aggiornamento in corso del Piano Stralcio di Bacino per l’assetto idrogeologico riguardante la zona costiera del porto di Messina e quella del porto di Tremestieri e del previsto ampliamento, si precisa quanto segue:

Per quanto riguarda gli aspetti geomorfologici a tutt’oggi, nelle zone interessate dalle aree portuali e dal previsto ampliamento, non vi è la presenza di alcun dissesto sia nel PAI vigente, sia nel redigendo aggiornamento.

L’unico elemento da attenzionare è la presenza in testa al Vallone Guidari, che sfocia nella zona del previsto ampliamento del porto di Tremestieri, di una discarica di inerti, ancora in attività, che potrebbe riversarsi sul torrente ed arrivare alla foce.

Considerando che il P.A.I. non ha competenza sulle discariche ancora attive, si rimanda agli enti di competenza per le autorizzazioni rilasciate per le discariche.

Per quanto riguarda gli aspetti idraulici, si elencano di seguito le aree ricadenti nelle zone in oggetto, perimetrate nelle carte della pericolosità allegate al P.A.I. vigente:

- 1) Torrente Giostra- carta n°04 CTR 588150 - “sito di attenzione” codice 102-E096: lungo il tratto terminale del torrente, a causa dell’insufficienza del tombino, si sono verificate in passato condizioni di moto in pressione;*
- 2) Torrente Lardereria - carta n°08 CTR 601070 - “sito di attenzione” codice 102- E047: a valle della Strada Statale n. 114 gli argini risultano interrotti da un attraversamento a guado;*
- 3) Vallone Guidari - carta n°08 CTR 601070 - “sito di attenzione” codice 102-E048: nel tratto terminale, dall’autostrada A20 alla foce, parte della sezione è utilizzata come strada;*
- 4) Vallone Canneto - carta n°08 CTR 601070 - “sito di attenzione” codice 102- E049: il tombino in corrispondenza dell’attraversamento della Strada Statale n. 114 risulta occluso da materiale detritico e da vegetazione.*

Nel redigendo aggiornamento al PAI vigente, a tutt’oggi, non è prevista alcuna modifica relativamente alle aree portuali e al previsto ampliamento.

Per quanto riguarda gli aspetti dell’evoluzione di fenomeni morfodinamici ed il conseguente rischio di erosione costiera determinato dall’arretramento della linea di riva che interessa la fascia costiera in cui ricade il porto di Messina, il Porto di Tremestieri e l’area individuata per il suo previsto ampliamento, si rappresenta quanto segue.

Nelle aree di competenza dell’Autorità Portuale di Messina individuate nel Piano Regolatore Portuale come POM, sottoambito del Porto Operativo di Messina, e POT, sottoambito del Porto Operativo di Tremestieri in cui è individuato l’esistente primo modulo dell’approdo ed il suo secondo terminal previsto per il futuro ampliamento, il PAI, Piano di Assetto idrogeologico della Regione

Siciliana Unità fisiografica 2 da Capo Peloro a Capo Scaletta, non ha indicato alcuna area a rischio geomorfologico di erosione costiera.

Tuttavia, per quanto riguarda il tratto di costa immediatamente sopraflutto all'area portuale di Tremestieri, compreso tra le foci delle fiumare di Larderia e di Zafferia, il PAI ha indicato tre tratti di litorale, che si estendono per uno sviluppo totale di circa 700 m, caratterizzati da un indice di pericolosità P4 e rischio di erosione costiera molto elevato R4.

Questa precisazione è stata fornita per evidenziare come il tratto di costa indicato, pur ricadendo all'esterno dell'area perimetrata dal PRP per il porto di Tremestieri, sia in atto soggetto ad un esteso fenomeno di arretramento, che tra l'altro è stato accentuato negli anni scorsi dalla costruzione del primo modulo del porto di Tremestieri: pertanto occorre attenzionare con particolare cura qualunque tipo di intervento da realizzare nel tratto di litorale sopraflutto, compreso il previsto ampliamento portuale, al fine di valutare gli opportuni apprestamenti di mitigazione del rischio per il tratto di costa in questione, in modo da non aggravare, ed eventualmente risolvere, la problematica dell'erosione costiera, già più volte segnalata a questo Assessorato.

Infine, si segnala che un piccolo tratto di costa situato all'esterno dell'ambito portuale operativo di Messina, ma ricadente nell'area indicata dal PRP come sottoambito WAT (Waterfront), situato presso la località S. Salvatore dei Greci tra il Circolo del Tennis e della Vela e la foce del Torrente Annunziata, è stato classificato a rischio di erosione costiera moderato (R2).

Viceversa il sottoambito di interazione città-porto individuato con la sigla FAL ("La Falcata") non risulta interessato da alcun rischio geomorfologico di erosione costiera.

Si può prendere visione della Relazione Generale, del P.A.I. dell'Area 102 - Area tra Torrente Fiumedinisi e Capo Peloro e del P.A.I dell'Unità fisiografica 2 - da Capo Peloro a Capo Scaletta sul sito internet: <http://www.sitr.regione.sicilia.it/pai/>."

CONSIDERATO

Il porto cittadino di Messina è un porto naturale dalla caratteristica forma "a falce", da cui deriva l'antico nome della città (Zancle). Le attività prevalenti sono:

- traghetti ferroviario, autoveicoli e passeggeri con la Calabria;
- collegamenti ro-ro;
- rinfuse solide;
- crociere;
- cantieristica navale;
- presidio militare.

Il porto di Tremestieri è ubicato a circa 7 km a sud del porto cittadino ed è di recente realizzazione (2006). L'unica attività presente è il collegamento ro-ro con la Calabria.

Come ben evidenziato nei documenti inviati dall'Autorità Portuale la proposta di PRP di Messina e Tremestieri prefigura, secondo le intenzioni della competente Autorità Portuale, i seguenti obiettivi generali:

1. Collegamenti ro-ro. Il PRP mira a risolvere il problema della congestione del traffico a Messina eliminando definitivamente il traghettamento anche delle autovetture dall'approdo della rada S. Francesco all'approdo di Tremestieri potenziando la darsena esistente mediante la realizzazione di una seconda darsena in corrispondenza dello svincolo autostradale esistente.
2. Traghettamento passeggeri appiedati. Il PRP lo potenzia e lo concentra nel porto cittadino.
3. Collegamenti ferroviari. La riorganizzazione della politica dei trasporti ferroviari non è risolta in seno al PRP proposto, sebbene il Comune abbia

sollevato il problema. Per questo motivo, pur con una razionalizzazione degli spazi, i collegamenti nel porto storico di RFI mantengono la loro funzione fino al varo di chiare politiche nazionali al riguardo.

4. Autostrade del mare. Il PRP individua banchine per traghetti Ro Pax a Tremestieri per soddisfare la domanda di accosti in crescita.
5. Crociere. Il porto storico si presta ad un potenziamento del traffico crocieristico, già fortemente presente. La proposta di PRP mira all'adeguamento delle banchine esistenti alle nuove navi di lunghezze superiori ai 200 m.
6. Altri traffici commerciali (lo-lo). E' una componente marginale del porto, ma comunque significativa, anche in relazione al quadro occupazionale esistente; il PRP affida al molo Norimberga un ruolo importante in tal senso all'interno del porto cittadino.
7. Cantieristica. Il PRP tende a confermare e razionalizzare gli spazi del porto cittadino dedicati a questa attività, anche in relazione alla importante consolidata tradizione che la città ha in questo settore, per ciò che attiene la manutenzione dei traghetti il PRP prevede lo spostamento delle attività presso l'area portuale di Tremestieri .
8. Riqualificazione urbana, diporto e turismo : il PRP ridisegna l'utilizzo delle aree demaniali della rada S. Francesco, della Fiera e della Falcata. Sono previste due aree da destinare ad approdi turistici in corrispondenza della rada S. Francesco e del lato esterno orientale della Falcata; la riqualificazione urbana delle aree della Fiera e della Falcata ottenuta anche attraverso la definitiva dismissione degli obsoleti impianti industriali non più in uso, la creazione di un parco storico archeologico in corrispondenza dei resti della fortezza seicentesca (Real Cittadella) e un polo polifunzionale per il terziario.
9. Interventi sulla grande viabilità : operando lo spostamento dei traffici veicolari presso il porto di Tremestieri con il conseguente alleggerimento del traffico cittadino il PRP prevede la razionalizzazione degli accessi città-porto e la realizzazione del nuovo collegamento tra l'area della Falcata e le banchine di riva sotto passando il fascio binari.

La prospettiva temporale della proposta di PRP all'esame è contenuta all'interno dei tempi di realizzazione del ponte sullo Stretto, la cui realizzazione non dovrebbe produrre, nelle intenzioni della A.P., effetti diretti sulle condizioni del porto nel tempo considerato per l'orizzonte temporale del Piano.

1. Aspetti amministrativi e procedurali

La procedura amministrativa per l'approvazione di un Piano Regolatore Portuale è delineata dalla Legge n° 84/1994 e ss. mm. e ii. che prevede, all'art. 5 - comma 3 e comma 4 - prima del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, l'adozione della proposta di piano da parte del Comitato Portuale, previa intesa con il Comune interessato.

Nel caso in esame ci si trova in presenza di un procedimento di formazione del nuovo schema di PRP atipico in quanto avviato e sviluppato da

soggetti diversi da quelli ordinariamente rappresentativi delle Istituzioni rappresentate e questo in forza di una serie di gestioni commissariali di seguito evidenziate.

Piano Regolatore Portuale vigente

Il vigente Piano Regolatore Portuale è stato approvato con D.M. n. 4411 del 02.04.1953, e successivamente modificato con D.M. n. 129 del 02.02.1959.

Nel corso degli anni il PRP è stato ulteriormente modificato con una Variante in data 09.06.1984, che è stata giudicata meritevole di approvazione dalla 3° Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 281 reso nelle adunanze del 12 e 19.07.1984. Tale Variante è stata approvata con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici del 11.03.1985.

Polo portuale di Tremestieri

In località Tremestieri nel Comune di Messina, alla distanza di circa 7 km a Sud del porto cittadino, in forza dell'ordinanza di Protezione Civile N. 3169 del 21/12/2001, è stato recentemente realizzato un nuovo polo portuale nel quale, a partire dal marzo 2006, è stato trasferito il terminale siciliano per il traghettamento dei mezzi gommati commerciali, in precedenza facente capo – assieme al traghettamento delle automobili – esclusivamente al terminale sito nella rada di San Francesco ed alle banchine del porto di Messina.

La realizzazione è stata curata dal Commissario Delegato in deroga alla normativa vigente in materia urbanistica ed ha costituito automatica Variante al PRG del Comune di Messina.

Con D.M. del 21 ottobre 2006 la circoscrizione territoriale di competenza della Autorità Portuale di Messina è stata estesa fino ad includere i nuovi approdi di Tremestieri, dalla foce del torrente Larderìa a quella del torrente Guidari.

Con Ordinanza di Protezione Civile del Presidente del Consiglio dei Ministri del 05.12.2007, il Prefetto di Messina è stato incaricato di svolgere le funzioni di Commissario Delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza del traffico e della mobilità dell'area di Messina.

Tra gli interventi espressamente affidati alla competenza del Commissario è compresa la progettazione e la realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale.

A seguito dell'affidamento della progettazione (Provveditorato Interregionale alle OO.PP. di Palermo, Comune di Messina, Provincia regionale di Messina, Genio Civile di Messina, Autorità portuale di Messina, Università degli Studi di Messina), con decreto in data 17/12/2008 n. 323.2008.I.OPCM il Commissario ha approvato il progetto preliminare delle opere della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale, dichiarando che il progetto costituisce a tutti gli effetti Variante al Piano Regolatore Generale di Messina e disponendo la trasmissione

del progetto all'Autorità Portuale di Messina, affinché provveda d'ufficio alle eventuali modifiche del PRP adottato per renderlo coerente con le previsioni del progetto medesimo, ai sensi dell'art.5 comma 2 della Legge 84/94.

Nello svolgimento della propria attività di esame ed approvazione del progetto preliminare il Commissario delegato si è avvalso di una Commissione di consulenza, che ha espresso una serie di prescrizioni già riportate nelle premesse.

Intesa con il Comune ed adozione del PRP

Con nota n. 6952 del 6/7/2007 l'Autorità Portuale aveva trasmesso al Comune di Messina una copia del nuovo Piano Regolatore portuale relativo ai porti di Messina e Tremestieri.

Con delibera n. 109 del 15/11/2007 di competenza del Consiglio Comunale di Messina adottata dal Commissario Straordinario è stato manifestato il formale assenso ai sensi dell'art. 5 comma 3 della L. 84/94 alle previsioni del PRP, impegnando l'Autorità Portuale a prevedere nell'ambito del porto di Tremestieri anche l'area per l'approdo per il traghettamento ferroviario, concertando il relativo progetto con l'Amministrazione Comunale.

A margine di tale assenso in data 21/11/2007 veniva stipulato un documento esplicativo di Intesa tra il Commissario Straordinario del Comune di Messina e il Commissario della Autorità Portuale di Messina con il quale, relativamente all'ipotesi di spostamento del traghettamento ferroviario, si chiariva che, essendo il tema alquanto complesso e di non immediata soluzione, il Comune si sarebbe impegnato a rendersi parte diligente per l'avvio dei necessari approfondimenti tecnici e l'Autorità Portuale avrebbe indicato nel proprio PRP "*in maniera informativa*", esternamente all'ambito di PRP di Tremestieri, l'area dove potrebbe sorgere il nuovo terminale ferroviario. Tale area deve essere ancora individuata.

L'Assemblea è dell'avviso che, relativamente al solo aspetto ferroviario, la localizzazione del nuovo terminale a Tremestieri appare molto critica in quanto la morfologia dei luoghi non sembra compatibile con i vincoli infrastrutturali connessi con un terminale ferroviario, per aspetti sia di natura funzionale che infrastrutturale. Le problematiche derivanti dalla morfologia dei luoghi sono del resto già evidenziate nel provvedimento commissariale di approvazione del progetto preliminare.

Nel documento esplicativo sopra indicato viene inoltre dato atto:

- che, coerentemente con la definizione di ambito portuale, all'interno del medesimo dal momento dell'approvazione del PRP vigeranno le previsioni dello stesso PRP;
- che la linea di delimitazione dell'ambito portuale di Tremestieri fissata dal PRP interessa, verso sud, aree demaniali (e non) attualmente non comprese nella circoscrizione dell'Autorità portuale, per le quali l'Autorità stessa

formularà al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dopo l'approvazione del PRP, una ulteriore richiesta di ampliamento della circoscrizione, limitatamente alle sole aree necessarie a far coincidere l'ambito del porto previsto in PRP con la circoscrizione territoriale dell'Ente e subordinando l'avvio di qualsiasi intervento sulle aree esterne all'attuale circoscrizione a tale necessario adempimento.

Per quanto riguarda il sedime della "chiocciola" di accesso all'attuale approdo di Tremestieri, già appartenente al Demanio dello Stato, sono state concluse le procedure per farne parte integrante della circoscrizione dell'Autorità Portuale, con testimoniale di Stato il 7/12/2007.

Successivamente il Comitato Portuale di Messina con delibera n. 4 del 27.03.2008 ha adottato, sulla base dell'Intesa con il Commissario preposto alla Amministrazione Comunale e con le ottimizzazioni proposte nella precedente seduta del 14.03.2008, il PRP redatto.

Nel corpo della delibera si evince tra l'altro che nell'area del porto di Tremestieri è prevista l'espropriazione di aree private poste sotto la linea ferroviaria e che tale circostanza determina l'imposizione di un vincolo di destinazione d'uso sulle predette aree tale da suggerire la pubblicazione del PRP per le eventuali osservazioni. Sotto tale profilo si raccomanda di controllare che la successione degli atti del procedimento garantisca la piena informazione dei legittimi proprietari e che gli atti di esproprio siano adottati una volta che sia stato chiaramente definito il perimetro delle aree necessarie ovvero che tutti gli elaborati siano stati adeguati alle prescrizioni apposte nelle varie sedi.

Le modifiche apportate nella seduta del 14/3/2008 al PRP, così adottato dal Comitato Portuale nella successiva seduta del 27/3/2008, pur non introducendo variazioni sostanziali alla versione originaria di PRP oggetto dell'Intesa, necessitavano, per questioni formali, di una presa d'atto di tale ultima versione. Ciò al fine di avere assoluta corrispondenza tra il PRP adottato dal Comitato Portuale e il PRP oggetto dell'Intesa.

E' stata pertanto concordata una nuova Intesa in data 21.04.2008. Tale ultimo definitivo atto amministrativo riguarda quanto segue:

- la verifica di conformità del PRP con gli strumenti urbanistici vigenti, con cui è accertato che le previsioni del PRP non contrastano con le previsioni del PRG del Comune di Messina approvato con DDR n. 686/2002. Inoltre, per l'assetto e l'uso delle aree di interesse comune, sottoambiti waterfront e Falcata, il Comune ritiene le previsioni di Piano soddisfacenti per le esigenze urbanistiche della città e coerenti con quanto già indicato dal PRG;
- perimetrazione dell'ambito portuale: con testimoniale di Stato del 7/12/2007 l'area della "chiocciola stradale" del porto di Tremestieri è divenuta parte integrante della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale – invece per

le aree esterne alla circoscrizione della A.P. inserite nell'ambito portuale del PRP è stata confermata la precedente intesa;

- per il terminale ferroviario a Tremestieri: si confermano le intese già contenute nel documento precedente.

Tale ultimo atto di intesa è stato approvato dal Commissario regionale con delibera n. 19/c del 30/4/2008 di competenza del Consiglio comunale di Messina.

Istituzione del Punto Franco di Messina

Con note rispettivamente in data 29.02.2009 e 13.03.2008 il Comune di San Filippo al Mela ha inviato all'Autorità Portuale una proposta di individuazione di aree ai fini dell'estensione del Punto Franco di Messina istituito con legge n. 191/1951 ricavato nel tessuto urbano dei comuni di San Filippo al Mela e Pace del Mela. Il Comitato portuale con delibera n.3 del 14.03.2008 ha dato mandato al Presidente dell'Autorità Portuale di individuare le aree dove dare attuazione alla Zona Franca di Messina utilizzando le aree rese disponibili dai comuni indicati.

Nell'intesa con il Comune di Messina siglata il 21.04.2008 si è dato atto che l'adozione del PRP ha fatto seguito alla preliminare individuazione delle future aree ove eventualmente ubicare il Punto Franco di Messina (aree ricadenti nei comuni di Pace del Mela e San Filippo al Mela e Centro Direzionale nella Zona della Falcata di Messina - area funzionale FAL.3).

Alla luce di quanto sopra esposto, l'Assemblea è dell'avviso:

che l'iter procedimentale seguito dall'Autorità Portuale riguardo alla proposta di PRP di che trattasi sia coerente con la normativa di riferimento e, pertanto, essa sia suscettibile di esame e parere da parte di questo Consesso.

2. Aspetti urbanistici ed ambientali

I porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, di competenza dell'Autorità Portuale di Messina, costituiscono un sistema portuale complesso, caratterizzato da traffici marittimi di varia tipologia di grande rilievo anche in ambito nazionale.

Come detto, con D.M. 21.10.2006 il Ministero dei Trasporti ha disposto un'ulteriore integrazione nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale, individuabile in una zona a 7 km a sud di Messina, nella zona portuale di Tremestieri ove far confluire il traffico di traghettamento dei mezzi pesanti.

Tale ampliamento non soltanto assolve la funzione di dotare il sistema già esistente di ulteriori spazi allocativi, ma consente al contempo di razionalizzare il traffico marittimo, recuperando spazi da destinare a funzioni prettamente urbane e di interazione porto-città.

All'interno del Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) denominato "Porti e Stazioni", promosso dal Ministero Infrastrutture e Trasporti è stato sottoscritto il 5 luglio 2004 un Protocollo d'Intesa con il comune di Messina, RFI SpA ed Autorità Portuale, nel quale è prevista la "Redazione di un Programma Strategico per la valorizzazione urbanistica, economica e sociale e direzionale della porzione di territorio che si estende dalla zona Falcata allo svincolo autostradale di Tremestieri".

Il Comune di Messina ha contestualmente sviluppato il PIAU, con il quale ha avviato un processo di analisi per la riqualificazione urbanistica e la bonifica delle aree più degradate della città, a partire dalla zona Falcata fino a Tremestieri, partendo dalla lettura dei macrosistemi/scenari di sviluppo di un territorio urbano ed extra-urbano caratterizzato da una città "stretta e lunga" (città lineare) con le seguenti caratteristiche:

- un tessuto produttivo di scarsa valenza, con limitata disponibilità di suolo urbano;
- grande prevalenza del settore terziario (commercio, servizi alle famiglie e alle P.A.);
- attività e funzioni di transito connesse alla sua localizzazione nel sistema dei trasporti stradali e ferroviari tra la Sicilia e il resto del Paese.

Infatti, non a caso l'intera area tra la zona Falcata e Tremestieri è caratterizzata da una forte debolezza sociale e da una promiscuità delle funzioni urbanistiche e, pertanto, a fronte di questo scenario, si mostra necessario un recupero e una rifunzionalizzazione dell'intera area attraverso:

- rivisitazione della zonizzazione prevalentemente industriale;
- recupero alla città delle zone militari;
- valorizzazione della valenza trasportistica dell'area dello Stretto;
- sviluppo delle potenzialità della ricerca.

Le criticità strutturali e ambientali dell'area rivelano che essa è occupata per circa il 60% da infrastrutture trasportistiche e che vengono a prodursi conflitti di funzioni che producono degrado ai seguenti livelli:

- urbanistico con l'irrisolta e caotica multifunzionalità, in cui l'intermodalità provoca una forte marginalizzazione delle altre funzioni;
- edilizio con l'obsolescenza del patrimonio residenziale (insediamenti baraccati) e degrado dei quartieri della ricostruzione post-terremoto;
- relazionale forte caoticità del sistema viario e dei percorsi pubblici con forte livello di congestionamento, con una difficile ed irricognoscibile separazione tra spazi e percorsi pedonali, percorsi della viabilità urbana o di quartiere, percorsi camionali, etc.;
- funzionale per l'assenza di servizi ed aree per la logistica delle attività produttive, per l'inabitabilità di spazi e superfici non accessibili, per l'impercorribilità degli stessi;

- sociale ed ambientale mancanza di spazi e servizi sociali per il recupero e l'assistenza di utenze deboli dei quartieri popolari, unitamente al degrado ambientale che pervade soprattutto la fascia strettamente costiera che spesso finisce per assolvere a funzioni di discarica ed abusivismo di vario genere.

In sintesi le criticità risultano le seguenti:

- occupazione impropria delle aree;
- destinazione d'uso non più compatibile con l'effettivo sviluppo del contesto urbano;
- aree senza utilizzazione;
- aree dismesse;
- confusione delle funzioni;
- gravi problemi di mobilità.

Obiettivi di sviluppo e riqualificazione

- a) apertura al mare della città attraverso gli interventi per la riqualificazione del waterfront;
- b) riutilizzazione delle aree dismesse;
- c) delocalizzazione delle attività presenti nell'area incompatibili con l'obiettivo di riqualificazione.

Il Piano Innovativo porti e Stazioni messo a punto dal Comune di Messina fissa le seguenti linee guida e prevede la realizzazione delle azioni conseguenti :

Linee guida

- integrare gli ambiti e le funzioni dell'area PIAU;
- mantenere un mix di funzioni tipiche dell'area urbana;
- ordinare le funzioni e le destinazioni;
- promuovere l'economia della conoscenza;
- ottimizzare gli spazi disponibili riducendo il consumo di territorio;
- integrare l'area PIAU con la città e con l'area dello Stretto.

Azioni

- progetto generale di ricucitura del territorio attraverso una via marina;
- spostamento della stazione ferroviaria a Gazzi;
- polo tecnologico di ricerca e formazione superiore;
- riqualificazione delle zone ZIR e ZIS con diversa destinazione;
- parco alberghiero e congressuale;
- parco urbano fronte mare.

L'area che si estende da Falcata a Tremestieri costituisce una zona vitale per le attività insediative e produttive di Messina, configurandosi anche come area di rilievo per la distribuzione delle funzioni urbane della città, pertanto, la

riqualificazione dell'area va guidata da un impianto "logico" complessivo, finalizzato alla trasformazione di una zona complessa e per molti aspetti caratterizzata da una caotica, disorganica e disomogenea sovrapposizione di funzioni, utilizzi e valori.

Il risanamento e la rifunzionalizzazione complessiva intende migliorare le condizioni dell'area e fare del recupero territoriale uno strumento per l'avvio di uno sviluppo dell'intero territorio nell'ottica della "sostenibilità urbana e sociale" attraverso:

1. valorizzazione del ruolo del porto in una logica che tende a qualificare l'area portuale di Messina come nodo dei traffici euromediterranei e come area di principale approdo del turismo crocieristico per la Sicilia orientale;
2. recupero ed implementazione della viabilità a mare con differenziazione tra i vari tipi di utilizzo e traffico;
3. implementazione delle attività di costruzione e riparazione svolte dall'industria cantieristica nell'area immediatamente a ridosso del porto;
4. realizzazione di strutture specifiche adeguate e compatibili, destinate ai segmenti di domanda specialistica delle infrastrutture portuali locali interessate.

In questa prospettiva, l'ampiezza degli spazi antistanti al mare e la loro trasformabilità rappresenta la risorsa primaria e di più elevato pregio che l'area offre alla città. L'intervento, pertanto, di tipo decostruttivo, dovrà andare nella direzione del recupero della bonifica, della liberazione degli spazi (recupero fronte-mare, riordino delle funzioni spaziali, riqualificazione dell'edilizia residenziale) e della loro restituzione fondativa dell'identità urbana alla funzione relazionale, trasformando l'area in luogo d'incontro e fruizione per l'intera comunità.

In merito agli atti pervenuti al Consiglio Superiore, sotto il profilo urbanistico ed ambientale, si rileva che, a seguito della richiesta del "Rapporto ambientale" di cui al D. Lgs n. 152/06 e ss.mm.ii., è stato trasmesso dall'Autorità Portuale lo "Studio di Impatto ambientale" del P.R.P. di Messina.

Al riguardo nella lettera di trasmissione degli atti integrativi n. 6063 del 17.6.2009 viene dichiarato quanto segue:

"Il P.R.P. ha ottenuto l'intesa del Comune di Messina nel 2007, pertanto prima del Decreto 4/2008 che ha chiarito che i piani debbano ottenere la VAS della Regione competente. Per tali motivi questo Ente è orientato a presentare il P.R.P. al Ministero dell'Ambiente per avviare la procedura di VIA, come era consuetudine ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94 sino alla data di entrata in vigore del Decreto 4/2008 prima citato.

Sono tuttavia in corso colloqui con i competenti uffici della Regione Siciliana per chiarire se nel caso specifico occorra o meno avviare anche una procedura di VAS, atteso che l'avanzato stato di definizione del procedimento specifico."

E' stata pertanto trasmessa copia del "Quadro di riferimento ambientale" e del "Quadro di riferimento programmatico", che costituiscono parte dello Studio di impatto ambientale che sarà presentato al Ministero dell'Ambiente dopo la conclusione del procedimento in essere presso il Consiglio Superiore.

In merito l'Assemblea rileva che il decreto legislativo 16 gennaio 2008, n.4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 recante norme in materia ambientale" Parte II, con particolare riferimento agli artt.11 e 13, ha disciplinato, tra l'altro, la procedura della "Valutazione ambientale strategica" (VAS) dei piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente.

Alla luce di quanto sopra osservato, l'Assemblea è dell'avviso che detta questione dovrà essere attentamente valutata dai soggetti competenti in materia ambientale.

Sotto il profilo della compatibilità paesaggistica, la Soprintendenza ha espresso una lunga serie di prescrizioni indicate nella nota n. 5229/08 del 26/11/2008 agli atti, che appaiono condivisibili.

Rispetto a tali prescrizioni, l'Autorità Portuale nella "Relazione sullo stato della procedura di approvazione del P.R.P." ha dichiarato che sarebbe stata cura dell'Ufficio:

- "provvedere alla ottimizzazione della viabilità alle spalle del Molo Norimberga";
- "introdurre nelle Norme di Attuazione, ed in particolare in quelle che riguardano la formazione dei PIO (Piani di Inquadramento Operativo) nelle varie aree funzionali, tutte le osservazioni formulate dalla Soprintendenza, comprese quelle che unificano i PIO di diverse aree"

e che dette modifiche saranno materialmente apportate ai documenti costituenti il PRP insieme a quelle eventualmente richieste dal Consiglio Superiore dei LL.PP.

In merito, fermo restando il parere della Soprintendenza, si ritiene che l'Autorità portuale ed il Comune di Messina debbano porre ogni impegno per valorizzare con determinazione la straordinaria conformazione fisico-morfologica della Falcata, che può offrire un ambito paesistico di notevolissimo rilievo sotto il profilo della identità dei luoghi e della loro percezione. A tale scopo appare necessario che si sviluppi una forte collaborazione tra tutti i soggetti interessati dagli interventi concernenti la Falcata, che siano definiti i piani di bonifica ove necessari e l'Amministrazione comunale con l'Autorità portuale si impegnino nel favorire la promozione di progettazioni attraverso concorsi di architettura anche per ambiti omogenei, ecc.; che a tali prescrizioni vincolanti si debba adempiere, rivedendo e modificando anche le correlate previsioni del P.R.P. e le relative Norme Tecniche di Attuazione.

Oltre a quanto già rilevato, con specifico riferimento agli artt. 1.4 e 1.5 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.P., che riguardano varianti e modifiche del Piano Regolatore Portuale e livello attuativo dello stesso Piano, l'Assemblea evidenzia che le predette N.T.A., costituendo attuazione delle disposizioni di cui alla legge n.84/94, non possono risultare in contrasto con la legge stessa (circa le varianti di Piano), né prevedere fattispecie non disciplinate dalla norma stessa (circa i livelli di attuazione del Piano). Pertanto, anche per tali aspetti le N.T.A. dovranno essere adeguate.

3. Aspetti di idraulica marittima

Dinamica litoranea

Il segmento costiero nel quale è inserito il porto di Tremestieri è affetto da particolari caratteristiche morfologiche (forti pendenze trasversali) e meteomarine (trasporto solido con vivace dinamica longitudinale dei sedimenti, diretta da Sud a Nord).

Ciò conferisce intrinseca criticità alle scelte progettuali sottese dal pianificato assetto del porto, con particolare riferimento all'impatto delle opere foranee sulla dinamica litoranea e alla conseguente progettazione dei necessari interventi di mitigazione e compensazione, specie per il tratto di costa a Nord del porto.

A tal proposito, si ritiene che il successivo sviluppo della progettazione delle opere debba tener conto della quantificazione degli effetti già prodotti, su scala prototipale, dalle opere marittime relative al cosiddetto "primo modulo" del porto di Tremestieri, già realizzato.

Più in particolare, dal rapporto tra la volumetria di materiale granulare complessivamente accumulata a sud del molo foraneo esistente e il numero di anni occorsi per la formazione di detto accumulo, è possibile pervenire ad una prima attendibile stima del locale trasporto solido "longshore", in un modo concettualmente semplice ma efficace.

Si è dell'avviso che questa stima debba assumere un significato centrale nella successiva fase progettuale, alla luce delle criticità sopra espresse.

Sicurezza della navigazione

Sono stati sviluppate simulazioni di manovrabilità all'interno del nuovo porto di Tremestieri. Dette prove sono state implementate mediante simulatore di manovra "real time" e hanno riguardato le manovre di arrivo e partenza in condizioni meteomarine ed anemologiche "severe" ed "estreme" e, pertanto, con probabilità di superamento (su base statistica annua) estremamente bassa.

Le prove medesime hanno mostrato un livello limite di operatività fino alla condizione anemologica "estrema" di 35 nodi da SE (scirocco).

La "nave di progetto" adottata è una Ro-Ro bielica di lunghezza pari a 200 m con due propulsori laterali di prua (bow-thrusters) da 1300 kW ciascuno.

Nello studio sono anche state simulate manovre con una Ro-Ro con un unico propulsore laterale di prua, al fine di avvicinarsi alle prestazioni manovriere di una monoelica.

Riguardo ai traghetti di attraversamento dello stretto (tipicamente bi-direzionali), è stata verificata l'agibilità nautica dell'approdo con una analisi di scarroccio, ossia valutando le più gravose condizioni meteomarine che tali imbarcazioni sono in grado di contrastare (staticamente).

E' del tutto evidente che i limiti di operatività evidenziati dalle simulazioni effettuate dovranno costituire il supporto alla redazione di protocolli operativi per la gestione in sicurezza del porto.

4. Aspetti idraulici ed idrogeologici

Con riferimento all'esplicita richiesta di questo Consesso sul rapporto tra PRP ed il PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), l'Autorità Portuale ha fatto pervenire una relazione che riferisce sullo stato dei versanti collinari che possono interessare le opere previste dal PRP.

Il PAI attualmente vigente è del 2007, viene comunque riferito che la Regione Sicilia sta predisponendo un aggiornamento generale del PAI medesimo.

E' preliminarmente da segnalare che l'alluvione del 1 ottobre 2009 nella zona di Messina ha mostrato che, in alcuni casi, meccanismi di collasso riguardanti pendii collinari possono far sentire la loro azione devastatrice anche sulle coste; infatti alcune frane che hanno interessato il torrente Gianpileri sono giunte fino al mare, a circa 10 km a sud del porto di Tremestieri.

L'ambito del PRP è suddiviso in due aree fisicamente distinte: quello del porto storico di Messina, compreso tra le foci del T. Portalegni e T. Annunziata, e quello di Tremestieri comprese le foci del T. Canneto e T. Larderia.

La prima area è interamente immersa nel tessuto della città, le colline sono arretrate ed i torrenti, nei tratti urbani sono tombinati fino alla foce.

In questa area eventuali azioni di mitigazione saranno per lo più da individuare a monte delle aree urbanizzate; sarà inoltre da svolgersi la verifica dell'idoneità idraulica e strutturale dei tratti tombinati.

Ovviamente è da praticarsi una rigorosa politica di controllo delle concessioni per nuove strutture nelle aree interessate da rischio.

La seconda area (Tremestieri) è quella ove il proposto PRP prevede la realizzazione di nuove opere in spazi non ancora interamente antropizzati.

In questa area le colline sono più vicine alla costa ed i torrenti sono regimentati e fortunatamente, non tombati. Anche per questa area sono da prevedersi interventi di stabilizzazione dei dissesti.

L'area del Comune di Messina ha 181 dissesti catalogati; di questi quelli indicati nella relazione dell'Autorità Portuale con possibile interferenza con il PRP sono 78, di cui 67 nell'area di città e 11 attorno al porto di Tremestieri.

Di questi 78 dissesti, la relazione ne indica 24 con rischio \geq 3: 21 nell'area di città e 3 a sud al porto di Tremestieri.

Detti 3 dissesti si riferiscono alla parte del bacino del T. Milli che sfocia circa 600 m a sud del previsto porto di Tremestieri; il torrente insiste sul paese di Milli S. Marco.

E' da notare che una eventuale frana nel bacino del T. Milli, non direttamente a ridosso del porto, potrebbe, ai fini portuali, solo modificare l'apporto di materiale lungo la costa, con eventuale necessità di dragaggio.

Il Comune di Messina ha, peraltro, già richiesto i finanziamenti per la stabilizzazione dei pendii interessanti il torrente Milli.

L'Autorità Portuale ha anche condotto uno studio sulle conseguenze alle foci dei torrenti interessati dal PRP dalla alluvione del 1° ottobre 2009. I torrenti, da sud a nord sono: Canneto, Guidari, Larderìa, Portalegni, Bocchetta, Giostra ed Annunziata; tra questi il Torrente Larderìa ed il Torrente Giostra sono considerati a rischio dal PAI.

E' da segnalare, peraltro, che il Torrente Guidari ha mostrato trasporto di materiale sabbioso conglomeratico con elementi di inerti provenienti dalla discarica del Vallone Guidari, posto a monte della foce; per detta discarica è da segnalare la inderogabile necessità di una accurata gestione e vigilanza, al fine di mettere in sicurezza le aree urbanizzate a monte del costruendo porto.

In assenza di una attenta gestione e vigilanza, la mobilitazione del materiale di risulta depositato in alveo, specie durante precipitazioni particolarmente intense, potrebbe dar luogo a colate di detriti che potrebbero giungere fino al mare, interessando direttamente lo specchio acqueo portuale di Tremestieri, con evidenti ripercussioni sulla funzionalità e sicurezza del porto.

5. Aspetti geotecnici

In merito agli aspetti geotecnici della pianificazione prevista nel porto storico, in particolare i banchinamenti, si deve osservare come la natura dei terreni presenti dell'area portuale – prevalentemente a grana grossa, trattandosi di ghiaie, sabbie e sabbie limose – e le loro proprietà meccaniche facciano in generale escludere elementi di non fattibilità tecnica. Del resto, analoghe opere sono già in fase di progettazione o esecuzione nello stesso porto.

Si deve invece osservare come la rettifica del filo di banchina nell'area sud-occidentale del porto comporti la realizzazione di strutture in presenza di battenti d'acqua che raggiungono 30 m. Per questa specifica area, tenuto conto l'alta sismicità della zona, non appare a priori assicurata la fattibilità tecnica di un banchinamento di tali dimensioni in presenza di un'azione sismica severa.

Particolare attenzione ai problemi d'interazione manufatto-terreno in presenza di azione sismica deve essere posta anche per le previste dighe foranee, tenuto conto dei valori rapidamente crescenti dei battenti d'acqua nelle aree in cui è previsto l'inserimento di tali opere.

Dai documenti in atti emerge che per il Porto di Tremestieri sia stato redatto ed approvato un progetto preliminare. Poiché agli atti sono presenti anche elaborati tecnici inerenti tale progetto, questo Consesso non può non esaminare i contenuti di questi elaborati ed esprimere valutazioni in merito.

Gli aspetti geotecnici del progetto sono trattati in tre diversi documenti. La descrizione delle indagini e delle prove geotecniche, con un'elaborazione dei risultati, è contenuta in un documento denominato "Studio geologico-tecnico". Il dimensionamento geotecnico delle opere previste in progetto è trattato nella "Relazione di calcolo delle opere marittime", che comprende anche la caratterizzazione geotecnica dei terreni presenti nell'area e alcune verifiche di stabilità globale. Infine, la "Relazione geotecnica" comprende la caratterizzazione geotecnica dei terreni e le analisi per la valutazione della stabilità in condizioni sismiche dell'area su cui ricadono le nuove opere.

La distribuzione in diversi documenti degli aspetti geotecnici del progetto non si presta solo a rilievi di carattere formale, poiché la normativa prescrive che questi, trattati unitariamente, siano oggetto di un unico elaborato, ma evidenzia la presenza, con riferimento alle stesse opere, di ben tre diverse caratterizzazioni geotecniche e tre diversi modelli di sottosuolo, che costituiscono elementi progettuali importanti e che devono essere definiti univocamente per le ovvie implicazioni sulla sicurezza delle opere.

Venendo al merito tecnico dei summenzionati documenti, si fa riferimento alla Relazione geotecnica, intanto perché riporta una caratterizzazione fisico-meccanica dei terreni più esaustiva e convincente, ma anche perché in tale relazione sono trattati i problemi, del tutto prioritari nell'area dello Stretto, riguardanti la stabilità del territorio sotto azioni sismiche severe.

A questo proposito, la citata relazione evidenzia chiaramente come i terreni presenti nell'area portuale presentino rischi di liquefazione sotto sisma, se ci si riferisce allo stato limite di salvaguardia della vita umana. Per lo stesso stato limite anche il pendio sottomarino risulta instabile. Inoltre, se si considerano i possibili incrementi di pressione interstiziale indotti dal sisma nel sottosuolo, le condizioni di stabilità potrebbero venire meno anche per bassi valori dell'accelerazione sismica.

Alla luce di queste valutazioni e tenuto conto anche di alcune considerazioni conclusive della Relazione di calcolo delle opere marittime, inerenti la stabilità di alcune porzioni delle opere foranee, non sembrano sussistere le necessarie condizioni di sicurezza nelle aree interessate dalle nuove

opere, tenuto conto dell'elevata sismicità della zona, e non risulta verificata la fattibilità delle opere in progetto. A questo proposito, a parere di questo Consesso, è necessario riesaminare attentamente le soluzioni progettuali e i metodi e modelli adottati per le verifiche geotecniche, non escludendo la necessità di adeguati interventi di miglioramento del terreno, propedeutici all'esecuzione delle nuove opere.

6. Aspetti stradali. Collegamenti con la viabilità

Il Piano Regolatore Portuale prevede, come provvedimento maggiormente rilevante rispetto al sistema delle infrastrutture di mobilità terrestre, lo spostamento del Terminal di attracco dei traghetti a gestione privata in una nuova collocazione, situata nella zona di Tremestieri. L'area individuata si colloca circa 7,5 km a Sud-Ovest, rispetto all'attuale sedime portuale, e lambisce la periferia urbana di Messina alla sua estremità meridionale.

Attualmente, in tale sito esiste già un'infrastruttura marittima ed è previsto che ad essa si affianchi un nuovo molo di dimensioni molto maggiori, nonché un complesso di banchine e piazzali altrettanto ampi.

Sotto l'aspetto del collegamento con la viabilità stradale, la scelta pianificatoria appare senz'altro opportuna, in termini generali, poiché permette di allontanare il traffico stradale, generato e diretto da e verso il Terminal portuale, dalla parte più ingente del traffico urbano. La nuova collocazione permetterà di realizzare la connessione con le infrastrutture della viabilità primaria e principale (autostrada A18/A20 e S.S. n. 114), potendo così conseguire benefici significativi, per la qualità della circolazione stradale nell'intera area, grazie alla riduzione del traffico circolante nella rete stradale urbana, ed alla maggiore idoneità capacitiva delle infrastrutture viarie, direttamente deputate a servire i veicoli provenienti dall'infrastruttura portuale, o ad essa diretti.

Nell'ottica di realizzare un sistema intermodale validamente operante, occorre altresì sottolineare, tra gli ulteriori benefici della proposta esaminata, che nel sistema portuale si determinerà la separazione netta tra l'utenza afferente alle infrastrutture stradali e quella relativa alla modalità ferroviaria od al sistema del Trasporto Pubblico Locale.

Tuttavia, appare necessario osservare che alcune previsioni del Piano all'esame non appaiono pienamente adeguate alle future esigenze.

In particolare, per quanto riguarda la nuova area portuale di Tremestieri, si rileva che il Piano Regolatore non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture di collegamento tra la già richiamata viabilità extraurbana primaria e principale e la zona portuale. Tale circostanza, considerata la dotazione attuale (rappresentata nell'elaborato B.4.1 "Viabilità Portuale

esistente e pianificata”) appare piuttosto limitativa, nell’ottica di garantire la funzionalità dell’infrastruttura. Si ritiene infatti che la conformazione e le caratteristiche geometrico-progettuali dei rami di interconnessione e delle opere di collegamento, con l’autostrada A18/A20 e con la S.S.114, risultino alquanto vincolanti, in previsione del traffico che interesserà il nuovo Terminal, e che si prevede più ingente e disomogeneo di quello attualmente presente. In dettaglio, si rileva che – a causa della conformazione a spirale della rampa di svincolo autostradale, della confluenza in curva con i veicoli provenienti dalle altre rampe e della numerosità e tortuosità dei rami afferenti alla rotatoria posta lungo la strada statale – i percorsi di instradamento dei vari flussi veicolari potranno dar luogo a situazioni di decadimento funzionale della circolazione. In tal senso, si raccomanda che, nelle future fasi di gestione operativa dell’infrastruttura portuale, tali aspetti vengano costantemente controllati, e, laddove necessario, si adottino opportuni provvedimenti, atti a mantenere l’efficienza e la sicurezza dei collegamenti stradali. Ciò anche in considerazione della impropria funzione di area di attesa e stoccaggio, cui la rampa di svincolo attualmente assolve, e che si ritiene debba essere evitata in futuro, come d’altronde sarà reso possibile dal previsto ampliamento dei piazzali portuali.

Inoltre, potrà risultare eventualmente necessaria la razionalizzazione ed il coordinamento dei rami di interconnessione con l’autostrada e con la strada statale, al fine di garantire l’efficienza dell’intersezione anche nelle situazioni di forte concentrazione del traffico veicolare, che tipicamente possono determinarsi nei nodi intermodali operanti in modalità discontinua. Si potranno evitare, in tal modo, possibili condizioni di carenza di sicurezza per la circolazione stradale, attualmente causate dalla collocazione e dalla conformazione di alcuni innesti tra le rampe, nell’ambito delle infrastrutture di svincolo.

Analogamente, si ritiene necessario verificare attentamente la funzionalità della nuova infrastruttura viaria, prevista all’interno dell’area portuale di Tremestieri ed avente direzione parallela alla linea di costa, anche a fronte del previsto incremento dei flussi di traffico; tale nuova strada, specialmente nell’estremità adiacente all’opera di superamento della linea ferroviaria, presenta una configurazione alquanto condizionata dal limitato raggio di curvatura planimetrico e dalla necessità di realizzare, in un breve sviluppo planimetrico, la forte variazione della quota di progetto, tra la sezione di scavalco della ferrovia ed il piano del sedime portuale. Si raccomanda pertanto, nelle successive fasi progettuali, di rivolgere la massima attenzione alla risoluzione di tali possibili criticità.

Anche i varchi di accesso all’area portuale, nonché gli spazi destinati all’attestamento ed alla sosta in attesa degli imbarchi, dovranno essere realizzati

in modo che non si possa determinare alcun risentimento negativo sulla circolazione in adiacenza al nuovo Terminal.

Riguardo, invece, alla viabilità nella zona del Porto di Messina, si osserva che – attesa l'incertezza circa la fattibilità e la tempistica di realizzazione della futura infrastruttura denominata "Via del Mare", poiché fortemente interferente con le infrastrutture del parco ferroviario – il sistema costituito dal complesso dei tronchi stradali per i quali si prevede l'adeguamento o l'imminente realizzazione dovrà continuare a garantire l'accesso e la circolazione nell'area portuale. A riguardo, si osserva che gli attuali collegamenti alla rete viaria nella zona Sud del Porto, realizzati mediante le opere di superamento del fascio di binari in corrispondenza di Via Cannizzaro e Via Santa Cecilia, non appaiono del tutto sufficienti a tal fine. Infatti, la conformazione planimetrica dei tronchi stradali comporta l'esigenza di risolvere mediante intersezioni a raso (lineari o a rotatoria) le forti deviazioni angolari esistenti; tali intersezioni realizzano tuttavia altrettanti punti singolari, nei quali il livello di servizio e la sicurezza della circolazione decadono significativamente. Si reputa necessario eliminare tali punti singolari, in modo da realizzare percorsi più continui, prevedendo eventualmente un unico senso di marcia in corrispondenza degli elementi maggiormente vincolanti.

Infine, pur se ricadente al di fuori della pianificazione portuale, si ritiene rilevante sottolineare l'importanza della possibile sistemazione del collegamento con lo svincolo autostradale di Messina Bocchetta. Appare infatti necessario, consentire un efficace accesso al Porto anche dal lato Nord, soprattutto in previsione dell'insediamento di nuove attività in alcune aree portuali, delle quali è prevista la riconversione. Tale esigenza, d'altro canto, è correttamente prospettata nell'elaborato B.4.2 "Viabilità portuale nel contesto territoriale", e si ritiene che l'efficacia delle previsioni di Piano sarà anche determinata dall'adeguamento della direttrice di Viale Bocchetta. Quest'ultima dovrebbe essere più correttamente inquadrata nel sistema a rete, assumendo le caratteristiche geometrico-funzionali, proprie della viabilità principale urbana (strada di scorrimento), separando l'aliquota del traffico passante dalle funzioni di circolazione locale e limitando le interferenze ascrivibili alla presenza delle intersezioni.

7. Aspetti di impiantistica elettrica ed energetici

Per il conseguimento dell'obiettivo primario del piano regolatore di realizzare le condizioni necessarie a consentire lo sviluppo delle funzioni previste è necessario valutare l'impatto che le infrastrutture elettriche portuali, negli ambiti interessati dal piano regolatore, eserciteranno sulla disponibilità energetica della rete elettrica esistente. A tal fine è essenziale analizzare e valutare i prevedibili fabbisogni di energia a breve e medio termine e le

variazioni rispetto allo scenario esistente, in termini di adeguatezza sia delle strutture impiantistiche interne che di quelle della rete di distribuzione pubblica.

Per quanto riguarda il potenziamento infrastrutturale dell'area portuale, occorre valutare la necessità di adeguamenti e/o ristrutturazioni della distribuzione elettrica primaria per conseguire gli obiettivi prefissati. Al fine di razionalizzare e favorire il coordinamento degli interventi per la realizzazione delle opere, nella mappatura delle infrastrutture di alloggiamento dei vari servizi, occorre prevedere con una stima adeguata gli alloggiamenti per elettrodotti in cavo sia di distribuzione alle varie aree di attività che quelli destinati all'alimentazione dei servizi comuni e di illuminazione, per reti di trasporto e distribuzione per le telecomunicazioni ed i cablaggi di servizi particolari, nonché le ubicazioni idonee a cabine elettriche ed a spazi tecnologici adeguati.

Per quanto riguarda gli aspetti gestionali dell'area portuale, non si può prescindere dall'attuale quadro energetico di libero mercato dell'energia elettrica. La utilizzazione di energia elettrica nei vari ambiti delle attività portuali è opportuno, quando possibile, che sia gestita in una visione integrata e in un tutt'uno con il sistema elettrico a monte. In altri termini l'area portuale nella sua globalità di utenze va considerata come polo di assorbimento elettrico. Gli impianti elettrici, gravitando su di una stessa rete di alimentazione, si configurano come agglomerati di utilizzazione, che come tali possono organizzarsi per il conseguimento di obiettivi di qualità, continuità, risparmio energetico e tariffario.

Un più elevato livello di affidabilità può essere conseguito in quanto nell'ambito di un polo coordinato di utilizzazione è possibile strutturare e gestire una rete di distribuzione MT e, attesa la maggiore importanza dell'utenza, appare certamente giustificato che l'intera area possa usufruire già di una alimentazione multipla dalla stessa rete pubblica.

Gli interventi per il contenimento dei consumi e per una elevata efficienza di utilizzazione si facilitano se i singoli impianti elettrici utilizzatori di tutta l'area portuale si programmano e coordinano in una unica area di utilizzazione nella quale gli impianti stessi, tra loro interagenti, possono autogestirsi nella loro globalità. Alcuni interventi mirati al ricorso di alimentazioni da fonti rinnovabili presentano una più naturale adozione, se non una incentivazione, nell'ambito di un agglomerato di utilizzazione che non in un singolo impianto di utilizzazione componente.

In relazione agli aspetti relativi al contenimento dei consumi energetici ed all'ottimizzazione dell'efficienza energetica, tra gli interventi da valutare è certamente la possibilità di pianificare una produzione combinata di energia termica/condizionamento/elettrica, così come configurare gli impianti con

strutture flessibili e partizionali, nonché con sistemi che consentano di prevedere piani di esercizio stagionale/giornaliero con scenari di più assetti di utilizzazione, specificando chiaramente le condizioni dei parametri di influenza che rendono corretto il funzionamento dell'impianto secondo il dato assetto.

Riguardo l'approvvigionamento energetico, l'Assemblea è dell'avviso che debbano essere perseguite, in fase di gestione, tutte quelle scelte strategiche finalizzate allo sfruttamento di fonti di energia rinnovabili e all'efficienza energetica.

Ciò secondo le recenti, sempre più diffuse, politiche internazionali in tema di "porti verdi", correlate alla esigenza di contenere le emissioni di gas serra in atmosfera.

In ultimo, riguardo agli elaborati grafici che accompagnano la proposta di piano, l'Assemblea rileva che la tavola B5 "Ipotesi progettuali" ha lo scopo di elaborato di documentazione, non facente parte del PRP in senso stretto.

Tutto ciò premesso e considerato l'Assemblea, all'unanimità

ESPRIME IL PARERE

contenuto nei precedenti "considerato" sulla proposta di Piano Regolatore Portuale del Porto di Messina e Tremestieri, ai sensi dell'art. 5, comma 3 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modifiche ed integrazioni.