

REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE SICILIANA
Assessorato Regionale Territorio e Ambiente
Dipartimento Regionale Urbanistica

L'AUTORITA' COMPETENTE

VISTO lo Statuto della Regione Siciliana;

VISTO il D.P.R. n. 357 del 08/09/1997 e ss.mm.ii., "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli Habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica";

VISTA la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

VISTA la Direttiva Europea 2001/42/CE (*Direttiva VAS*), concernente la "valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente";

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii. (*Testo Unico Ambientale*), concernente "Norme in materia ambientale";

VISTA la Direttiva 2009/147/UE concernente la conservazione degli uccelli selvatici;

VISTO il Decreto del Presidente della Regione n. 23 del 8 Luglio 2014, concernente il "Regolamento della valutazione ambientale strategica (*VAS*) di piani e programmi nel territorio della Regione siciliana";

VISTO l'Art. 91 della Legge Regionale 7 maggio 2015 n. 9 recante "Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale" come integrato dall'Art. 44 della Legge Regionale 17 marzo 2016 n. 3;

VISTO il D.A. n. 207/gab del 17 maggio 2016, di istituzione della Commissione tecnica specialistica (C.T.S.) per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 142/GAB del 18/04/2018, che ha abrogato le precedenti disposizioni, con il quale sono state disciplinate le procedure di competenza dell'Amministrazione regionale ed individuate le modalità operative e di ottemperanza agli obblighi, anche comportamentali dei componenti della Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, in applicazione dei principi di trasparenza e buon andamento della Pubblica Amministrazione, in conformità all'art. 97 della Costituzione ed alla normativa ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii.;

VISTA la nota protocollo generale n. 6009 del 22/06/2016, acquisita al protocollo ARTA al n.13326 del 24/06/2016, con la quale l'Autorità Portuale di Messina ha trasmesso la documentazione costituita dal RPA ed elaborati Tecnici in forma cartacea, ai fini della Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 13 del D.L.vo 152/06 e s.m.i. relativa al "Piano Regolatore del Porto di Messina e Tremestieri di cui all'art. 5 della L.n. 84/94".

VISTA la nota prot. n. 19125 del 06/10/2016 di comunicazione delle modalità di avvio della consultazione e richiesta spese istruttoria;

VISTA la nota prot. n. 8158 del 13/10/2016, acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 19675 del 17/10/2016 con la quale l'Autorità Portuale di Messina ha dato avvio alla consultazione con l'Autorità Competente e i Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA) di seguito elencati ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.L.vo 152/06 e s.m.i. della documentazione relativa alla proposta di Piano Regolatore del Porto di Messina e Tremestieri e nel contempo, con la medesima nota ha indetto un incontro in data 18/10/2016 con gli stessi;

- **Dipartimento Regionale dell'Ambiente**
 - Servizio 1 – VAS/VIA*
 - Servizio 2 – Industrie a rischio e tutela inquinamento atmosferico, acustico, elettromagnetico*
 - Servizio 3 – Assetto del territorio e difesa del suolo*
 - Servizio 4 – Protezione patrimonio*
 - Servizio 6 – Area a rischi di crisi ambientale*
 - Servizio 7 – Pianificazione e Governance Acque e Rifiuti*
- **Dipartimento Urbanistica Servizio 2**
- **Ispettorato Ripartimentale delle foreste di Messina**
- **Dipartimento per le attività sanitarie e Osservatorio Epidemiologico**
- **Comando del Corpo Forestale della Regione Siciliana**
- **Dipartimento Regionale dell'acqua e dei rifiuti**
- **Dipartimento Regionale dell'energia**
- **Dipartimento Infrastrutture, mobilità e trasporti**
- **Dipartimento Regionale dell'agricoltura**
- **Dipartimento Regionale dello sviluppo rurale e territoriale**
- **Dipartimento Regionale Azienda Forestale Demaniali**
- **Dipartimento Regionale delle Attività produttive**
- **Dipartimento Regionale Turismo, Sport e Spettacolo**
- **Ripartizione faunistico-venatoria ed ambientale di Messina**
- **Città Metropolitana di Messina**
- **Ufficio del Genio Civile di Messina**
- **Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina**
- **Soprintendenza del Mare**
- **Servizio Regionale Protezione Civile Provincia di Messina**
- **Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente– DAP di Messina.**
- **Assessorato Regionale della Salute**
- **ASP Messina**
- **Capitaneria di Porto di Messina**
- **Capitaneria di Porto di Milazzo**
- **A.T.O. ME 3 S.p.a**
- **Consorzio di Bonifica 11 Messina**
- **Comune di Messina**
- **Comune di Villafranca Tirrena**
- **Comune di Saponara**
- **Comune di Rometta**
- **Comune di Monforte S. Giorgio**
- **Comune di Scaletta Zuclea**
- **Comune di Itala**
- **Comune di Fiumedinisi**

VISTA la nota prot. n. 8631 del 26/10/2016 acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 20777 del 31/10/2016, con la quale l'Autorità Portuale di Messina ha trasmesso il Verbale di riunione del 18/10/2016 con l'A.P. ed i SCMA e contestualmente ha convocato ulteriore riunione fissata in data al fine di acquisire i pareri in via diretta da parte dei S.C.M.A.. Con la medesima nota viene ricordato che la

durata della consultazione come stabilita nel corso della riunione del 18/10/2016 a partire dal 13/10/2016;

VISTA la nota Nota prot.n. 9798 del 29/11/2016 acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 23034 del 02/12/2016, con la quale l'Autorità Portuale di Messina ha comunicato di svolgere per il Piano Regolatore dei Porti di Messina e Tremestieri, anche la procedura di VINCA di cui all'art. 5 del DPR n. 357/97;

VISTI i Verbali delle riunioni svoltesi in data 18/10/2016 e 14/11/2016 tra l'A. P., l'A. C. e i S.C.M.A. trasmessi dall'Autorità Portuale di Messina rispettivamente con note prot. n. 9555 del 22/11/2016 acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 22621 del 29/11/2016, e prot. n. 10455 del 09/12/2016 acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 23505 del 12/12/2016;

DATO ATTO che a seguito della consultazione avviata da parte dell'Autorità Portuale di Messina in qualità di A.C. con nota prot.n. 8158 del 13/10/2016, sono pervenuti da parte dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale i seguenti contributi:

- a) **Nota Dipartimento Regionale all'Energia** prot.n. 1328 del 13/01/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 867 del 18.01.2017;
- b) **Nota Ufficio Genio Civile di Messina** prot.n. 211361 del 11/11/2016 acquisita al protocollo DRU al n. 21916 del 16.11.2016;
- c) **Nota Comune di Villafranca Tirrena** prot.n. 26288 del 14/11/2016 acquisita al protocollo DRU al n. 21919 del 16.11.2016;
- d) **Nota Ass.to Reg.le Agricoltura e Pesca** prot.n. 11038 del 10/11/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 22088 del 18.11.2016;
- e) **Nota Città Metropolitana di Messina** prot.n. 39793 del 05/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 23377 del 09.12.2016;
- f) **Nota ARPA di Messina** prot.n. 79026 del 09/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 23509 del 12.12.2016;
- g) **Nota Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina** prot.n. 7942 del 13/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 23827 del 16.12.2016;
- h) **Nota Corpo Forestale di Messina** prot.n. 157736 del 13/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 23853 del 16.12.2016;
- i) **Nota Comune di Messina** prot.n. 323278 del 13/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 23855 del 16.12.2016;
- j) **Nota Dipartimento Reg.le Dell'Energia** prot.n. 44765 del 16/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 24090 del 20.12.2016;
- k) **Nota ARTA Servizio 3 DRA** prot.n. 82965 del 19/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 24269 del 22.12.2016;
- l) **Nota ASP di Messina** prot.n. 5429 del 12/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot. 23549 del 13.12.2016;

PRESO ATTO che i restanti S.C.M.A. non hanno fatto pervenire i loro pareri, osservazioni o contributi a questa Autorità Competente;

VISTA la Nota prot. n. 7335 del 24/08/2017, acquisita al protocollo ARTA al n.15448 del 25/08/2017 con la quale l'Autorità Portuale di Messina ha trasmesso all'Unità di Staff 2 - DRU la documentazione riguardante le Tavole di Piano Regolatore del Porto di Messina e Tremestieri, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica. Con la medesima nota è stata trasmessa la citata documentazione anche alla Città Metropolitana di Messina per il deposito nei propri uffici;

VISTA la Nota prot. n. 9662 del 02/11/2017, acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 1990 del 03/11/2017 con la quale l'Autorità Portuale di Messina ha dato comunicazione della pubblicazione sulla GURS n. 44 del 03/11/2017 dell'avviso dell'avvio della consultazione pubblica del Piano Regolatore del Porto del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica ai sensi dell'art.14 comma 1 del D.L.vo 152/06 e s.m.i. relativa alla procedura integrata VAS-VIncA del medesimo P.R.P.;

DATO ATTO che a seguito della superiore consultazione pubblica sono pervenute all'Autorità Procedente *Le seguenti osservazioni/opposizioni e contributi:*

- a) **Nota Ufficio del Genio Civile di Messina** prot. n. 242163 del 06/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 22134 del 12/12/2017;

- b) **Nota Comando Marittimo Sicilia** prot. n. 28452 del 19/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 22913 del 27/12/2017;
- c) **Nota Ufficio del Genio Civile di Messina** prot. n. 250416 del 19/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 22936 del 28/12/2017;
- d) **Nota Comune di Messina** prot. n. 319952 del 22/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 22960 del 28/12/2017;
- e) **Nota Associazione Sociale e culturale "In Movimento"** datata il 30/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 66 del 04/01/2018;
- f) **Nota Legambiente Messina** datata il 31/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 72 del 04/01/2018;
- g) **Nota Associazione Sindacale "Confederazione Unitaria di Base"** datata il 01/01/2018 acquisita al protocollo DRU al n. 76 del 04/01/2018;
- h) **Nota Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Messina** prot. n.7710 del 27/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 83 del 04/01/2018;
- i) **Nota Associazione Italia Nostra Onlus Sez.ne di Messina** senza data acquisita al protocollo DRU al n. 93 del 04/01/2018 e 505 del 11/01/2018;
- j) **Nota Comune di Messina** prot. n. 3077 del 04/01/2018 acquisita al protocollo DRU al n. 233 del 08/01/2018.

VISTA la Nota prot.n. 1681 del 15/02/2018, acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 2856 del 19/02/2018 con la quale l'Autorità Portuale di Messina ha trasmesso l'elenco delle osservazioni, obiezioni, suggerimenti e contributi inoltrati all'Autorità Portuale e le relative valutazioni di quest'ultima da parte del Responsabile del Procedimento;

TENUTO CONTO che l'Autorità Portuale di Messina con nota prot. n. prot. n. 8869 del 18/09/2018 acquisita al protocollo DRU n. 15532 del 19/09/2018 ha comunicato che alla richiesta di Parere preventivo di cui all'art. 5 del DPR n. 357/97 inoltrata dalla stessa con nota 10738 del 04/12/2017 alla Città Metropolitana di Messina quale Ente Gestore dell'area protetta "Pantani di Capo Peloro" quest'ultima non ha dato riscontro;

VISTA la documentazione trasmessa dall'Autorità Procedente contenente tra l'altro la certificazione di avvenuto versamento delle spese di istruttoria a norma dell'art. 91 della L.R. n. 9/2015;

VISTO il Rapporto Ambientale comprensivo della Valutazione di incidenza, la Sintesi non Tecnica e gli atti ed elaborati di P.R.P. consistenti in:

- Elab. A - Relazione Generale;
- All. A1 - Inquadramento Territoriale;
- All. A2 - Inquadramento Urbanistico;
- All. A3 - Stato di fatto e Assetto funzionale attuale;
- All. A4 - Vincoli territoriali;
- All. A5 - Regime giuridico delle aree;
- All. B1 - Ambiti e sottoambiti;
- All. B2 - Aree funzionali;
- All. B3 - Interventi previsti;
- All. B4 - Viabilità portuale;
- All. B4.1 - Viabilità portuale esistente e pianificata;
- All. B4.2 - Viabilità portuale nel contesto territoriale;
- All. B5 - Ipotesi progettuale;
- Elab. C - Norme Tecniche di Attuazione;
- Elab. D - Quadro conoscitivo e previsionale;
- All. D.1 - Studio meteo marino;
- All. D.2 - Traffico marittimo: Andamento, Scenari ed obiettivi;
- Elab. E - Aspetti di pianificazione e studi di settore (Messina);
- Elab. F - Aspetti di pianificazione e studi di settore (Tremestieri);
- Rapporto n. 9748 - Simulazioni di manovrabilità all'interno del nuovo porto di Tremestieri;
- Delibera n. 4 del 27/03/2018 del Comitato portuale di Messina.

VISTA la nota prot. n. 4672 del 22/03/2018 con la quale l'Unità di Staff 2 - DRU, in qualità di segreteria *ratione materiae* ha trasmesso gli atti relativi al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (ex art. 13 del D.Lvo 152/06 e s.m.i.) integrato con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/97 del Piano Regolatore del Porto di Messina e Tremestieri, alla Commissione Tecnica

Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale (C.T.S.), al fine di acquisire il parere di competenza;

VISTE le note prot. n. 16297 del 01/10/2018, prot. n. 1296 del 18/01/2019, prot. n. 1852 del 28/01/2019, con le quali l'Unità di Staff 2 – DRU, in qualità di segreteria *ratione materiae* ha trasmesso alla C.T.S. rispettivamente la seguente documentazione integrativa:

- nota prot. n. 8869 del 18/09/2018 acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 15532 del 19/09/2018 con la quale l'Autorità Portuale di Messina ha comunicato l'esito in merito alla richiesta all'Ente gestore dell'area protetta del parere preventivo alla Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357 del 1997;
- nota prot.n. 596 del 16/02/2019, acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 1248 del 18/01/2019 pervenuta dall'Autorità Portuale di Messina con la quale quest'ultima ha trasmesso la nota del Comune di Messina prot n. 16107 del 15/01/2019, relativa alle richieste di informazioni su zona ZPS, SIC e sito Q ricadenti nel proprio territorio;
- nota prot. n. 822 del 23/01/2019 acquisita al protocollo ARTA DRU al n.1699 del 24/01/2019 pervenuta dall'Autorità Portuale di Messina con la quale quest'ultima ha inoltrato la nota del comune di Messina prot. n. 25979 del 23/01/2019 riguardo alla richiesta informazioni zona ZPS, SIC, sito Q e procedura EU-PILOT n. 6730/14/ENVI;

VISTO il parere n. 36 del 31/01/2019 approvato in pari data dalla Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, trasmesso con nota prot. n. 7039 del 01/02/2019, all'Unità di Staff 2 – DRU, con il quale viene espresso "*parere motivato ex art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica comprensiva di procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale ex art. 5 del DPR n. 357 del 1997, relativa al <Piano Regolatore del Porto di Messina e Tremestieri> ...*" con le condizioni al rispetto delle prescrizioni ed osservazioni riportate nel medesimo parere;

RITENUTO di poter condividere il sopra citato parere della C.T.S. n. 36 del 31/01/2019, che allegato al presente Decreto ne costituisce parte integrante

DECRETA

Art. 1) In conformità al Parere Ambientale n. 36 del 31/01/2019 reso dalla Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, di esprimere ***parere motivato ex art. 15 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica comprensiva di procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale ex art. 5 del D.P.R. n. 357/1997, relativa al Piano Regolatore del Porto di Messina e Tremestieri a condizione che vengano rispettate le prescrizioni ed osservazioni contenute nel superiore parere n. 36 del 31/01/2019 della C.T.S.***

Art. 2) Il presente decreto ha esclusivamente valenza ambientale, ed è rilasciato ai soli fini della procedura di valutazione ambientale strategica (ex artt.dal 13 al 18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.).

Art. 3) Sono fatti salvi i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra disposizione di legge, comprese quelle emanate da questa stessa Amministrazione e senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi. L'Autorità Portuale di Messina è onerato di effettuare ogni altro adempimento ai fini della definizione dell'iter di approvazione della "proposta di Piano Rogolatore del porto di Messina e Tremestieri".

Art. 4) L'Autorità Portuale di Messina, provvederà alla pubblicazione sul proprio sito web del presente decreto con l'allegato parere n. 36 del 31/01/2019 della C.T.S..

Art. 5) A norma dell'art. 17 comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006, come modificato ed integrato dall'art. 15, comma 1 della Legge 116/2014, e dell'art. 68 comma 4, della L.R. n. 21/2014 e ss.mm.ii., il presente Decreto verrà pubblicato, integralmente nel sito web dell'Autorità

Competente - Assessorato Territorio ed Ambiente - Regione Siciliana e contemporaneamente per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana.

Art. 6) L'autorità Portuale di Messina, nella sua qualità di Autorità procedente, dovrà porre in atto quanto previsto dall'art.18 "monitoraggio" del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Art. 7) Avverso il presente provvedimento è esperibile, dalla data di pubblicazione o notificazione, ricorso giurisdizionale dinanzi al T.A.R. entro il termine di giorni 60 (sessanta) o in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Regione entro il termine di giorni 120 (centoventi).

Palermo, li 22 FEB. 2013



L'Autorità Competente per la VAS
L'ASSESSORE
(On. Avv. Salvatore Cordaro)



Regione Siciliana
Assessorato del Territorio e dell'Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di
competenza regionale
Legge Regionale n. 9 del 07.05.2015, art. 91

OGGETTO: Comune di Messina

PROCEDIMENTO: ME I-1 VAS Autorità Portuale di Messina – Procedura di Valutazione Ambientale Strategica ex art. 13 del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i. comprensiva di procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale ex art. 5 del D.P.R. n. 357 del 1997, relativa al “Piano Regolatore del Porto di Messina e Tremestieri”.

PARERE COMMISSIONE T.S. n. 36 /2019 del 31/1/2019

VISTA la Direttiva Europea 2001/42/CE (Direttiva VAS), concernente la “valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente”;

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii. (Testo Unico Ambientale), concernente “Norme in materia ambientale”;

VISTO il D.P.R. n. 357/1997 e ss.mm.ii. e il D.A. 30 Marzo 2007 dell’Assessore al Territorio ed all’Ambiente della Regione Siciliana

VISTO il Decreto del Presidente della Regione n. 23 del 8 Luglio 2014, concernente il “Regolamento della valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi nel territorio della Regione siciliana”;

VISTA la Legge Regionale 17 Marzo 2016 n. 3 art. 44 che modifica ed integra l’art. 91 della L.R. 9/2015

VISTO il D.A. n.207/Gab del 17/05/2016 di istituzione della Commissione tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale

VISTO il D.A. n. 142/Gab del 18.04.2018;

VISTA l'istanza dell'Autorità Portuale n. 6009 del 22/06/2016 introitata all'ARTA al prot. n. 13326 del 24/06/2016 con la quale è stata trasmessa la documentazione costituita dal RPA ed elaborati tecnici in forma cartacea.

VISTA la Nota DRU prot. n. 18605 del 29/09/2016 di comunicazione integrazione dell'elenco dei SCMA per la consultazione ai sensi dell'art.13 comma 1;

VISTA la Nota DRU prot. n. 19125 del 06/10/2016 di comunicazione delle modalità di avvio della consultazione e richiesta spese istruttorie;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 8158 del 13/10/2016, acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 19675 del 17/10/2016 di comunicazione avvio del processo di valutazione ambientale strategica (art.13 comma 1 del D.L.vo 152/06 e s.m.i.) e a tale scopo con la medesima nota viene indetto un incontro in data 18/10/2016 con l'Autorità Competente e i SCMA al fine di procedere alla consultazione del RPA;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 8631 del 26/10/2016 acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 20777 del 31/10/2016, di trasmissione del Verbale di riunione del 18/10/2016 con l'A.P. ed i SCMA e convocazione di ulteriore riunione fissata in data 14/11/2016. Con la medesima nota viene comunicata la durata della consultazione in 60 giorni (stabilita nella riunione del 18/10/2016) a partire dal 13/10/2016;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 9555 del 22/11/2016 acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 22621 del 29/11/2016, di trasmissione della 1^ stesura del Verbale di riunione del 14/11/2016;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 9798 del 29/11/2016 acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 23034 del 02/12/2016, con la quale si chiede di svolgere per il PRP anche la procedura di VINCA;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 10455 del 09/12/2016 acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 23505 del 12/12/2016, di trasmissione della stesura definitiva del Verbale di riunione del 14/11/2016;

VISTA i Pareri S.C.M.A. consultazione art.13 comma 1 del Dgl 152 e s.m.i.

- a) Nota Dipartimento Regionale all'Energia prot.n. 1328 del 13/01/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 867 del 18.01.2017;
- b) Nota Ufficio Genio Civile di Messina prot.n. 211361 del 11/11/2016 acquisita al protocollo DRU al n. 21916 del 16.11.2016;
- c) Nota Comune di Villafranca Tirrena prot.n. 26288 del 14/11/2016 acquisita al protocollo DRU al n. 21919 del 16.11.2016;
- d) Nota Ass.to Reg.le Agricoltura e Pesca prot.n. 11038 del 10/11/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 22088 del 18.11.2016;
- e) Nota Città Metropolitana di Messina prot.n. 39793 del 05/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 23377 del 09.12.2016;
- f) Nota ARPA di Messina prot.n. 79026 del 09/12/2016 acquisita al protocollo DRU

- al n. prot 23509 del 12.12.2016;
- g) **Nota Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina** prot.n. 7942 del 13/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 23827 del 16.12.2016;
 - h) **Nota Corpo Forestale di Messina** prot.n. 157736 del 13/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 23853 del 16.12.2016;
 - i) **Nota Comune di Messina** prot.n. 323278 del 13/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 23855 del 16.12.2016;
 - j) **Nota Dipartimento Reg.le Dell'Energia** prot.n. 44765 del 16/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 24090 del 20.12.2016;
 - k) **Nota ARTA Servizio 3 DRA** prot.n. 82965 del 19/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot 24269 del 22.12.2016;
 - l) **Nota ASP di Messina** prot.n. 5429 del 12/12/2016 acquisita al protocollo DRU al n. prot. 23549 del 13.12.2016;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 1690 del 24/02/2017, acquisita al protocollo ARTA al n. 20417 del 28/02/2017 di comunicazione fine consultazione;

VISTA la Nota DRU prot. n. 5789 del 31/03/2017, di comunicazione modalità di avvio della consultazione pubblica disposto dal *comma 5 dell'art.13 del D.L.vo 152/06 e s.m.i.*;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 7335 del 24/08/2017, acquisita al protocollo ARTA al n.15448 del 25/08/2017 con la quale è stata trasmessa la documentazione riguardante le Tavole di Piano il Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica;

VISTA la nota DRU prot. n. 16315 del 12/09/2017, di comunicazione ai sensi dell'art.9 comma 7 del DPR n.23/2014 sulle modalità di avvio della consultazione pubblica disposto dal *comma 5 dell'art.13 del D.L.vo 152/06 e s.m.i.*;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 9662 del 02/11/2017, acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 1990 del 03/11/2017 di comunicazione di pubblicazione sulla GURS n.44 del 03/11/2017 dell'avviso dell'avvio della consultazione pubblica del PRP del R.A. e della Sintesi non Tecnica (art.14 comma 1 del D.L.vo 152/06 e s.m.i.);

VISTA la Nota DRU prot. 19979 del 06.11.2017 trasmessa all'area 1 DRU per la pubblicazione sul Sistema Si-vvi dei files degli elaborati contenuti nelle due copie di CD trasmessi dalla A.P. riguardanti la documentazione oggetto di consultazione ai sensi dell'art.14 comma 1 del D.L.vo 152/06 e s.m.i.;

VISTA la Nota DRU prot. n. 21415 del 29/11/2017, trasmessa all'Autorità Portuale di richiesta parere Ente Gestore dell'area protetta;

VISTA la Nota acquisita dal DRU prot. n. 3606 del 05/03/2018, con la quale l'A.P. ha trasmesso la richiesta del parere preventivo alla Città Metropolitana di Messina, nella qualità di ente gestore della ZPS ITA030042

VISTA la Nota acquisita dal DRU prot. n. 1699 del 24/01/2019 con la quale l'A.P. ha inoltrato in allegato la nota n. prot. 25979 del 23.01.2019 del Comune di Messina nella quale l'Ente Comunale ha certificato che una parte del PRP in esame ricade nella ZPS ITA030042, oggetto della procedura EU-PILOT 6730/14/ENV1

- d) **Nota Comune di Messina** prot. n. 319952 del 22/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 22960 del 28/12/2017;
- e) **Nota Associazione Sociale e culturale "In Movimento"** datata il 30/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 66 del 04/01/2018;
- f) **Nota Legambiente Messina** datata il 31/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 72 del 04/01/2018;
che si riporta : "A DIMOSTRAZIONE DELLA SUPERFICIALITA' CHE PERMEA L'INTERA VAS, SONO STATE RIPORTATE IN GRASSETTO ED IN CORSIVO, ALCUNE PARTI RELATIVE AGLI INTERVENTI PREVISTI NEL FAL 3. NONOSTANTE I DUE PARAGRAFI SOPRA RIPORTATI SIANO INSERITI NELLO STESSO DOCUMENTO, A DIECI PAGINE UNO DALL'ALTRO, LE INDICAZIONI RELATIVE ALLE DESTINAZIONI D'USO, ALLE VOLUMETRIE REALIZZABILI ETC. SONO FORTEMENTE CONTRASTANTI A RIPROVA CHE IL LAVORO DI STESURA E REVISIONE DEI DOCUMENTI DI RIFERIMENTO NON È STATO APPROFONDITO IN MODO ESAURIENTE.
- g) **Nota Associazione Sindacale "Confederazione Unitaria di Base"** datata il 01/01/2018 acquisita al protocollo DRU al n. 76 del 04/01/2018;
- h) **Nota Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Messina** prot. n.7710 del 27/12/2017 acquisita al protocollo DRU al n. 83 del 04/01/2018;
che si riporta : " Esaminata la documentazione relativa alla procedura in oggetto, avviata dall'Autorità Portuale in indirizzo con la nota di riferimento , si trasmette il presente parere. [...] relative ad alcuni punti trattati nel Rapporto Ambientale, nello specifico:
PARTE I:
-al punto 2.2, che tratta del recepimento delle osservazioni, si accenna al Piano Paesaggistico Ambito 9; in particolare alle norme contenute all'art. 44 che tratta del Paesaggio Locale 1, citandone le direttive rivolte alle aree interessate da beni culturali ricadenti nell'ambito FAL 3 del Piano Regolatore. A Tale proposito così come già comunicato anche a codesto Ente con nota proi. 0003679 del 14/06/2017, il predetto Piano Paesaggistico è in vigore essendo approvato con D.A. n. 6682 del 29/12/2016 e pubblicato nel supplemento ordinario n. 2 alla GURS n. 13 del 31/03/2017. Pertanto le norme sopra citate sono state aggiornate con una diversa impostazione riscontrabili negli elaborati grafici del suddetto Piano.
- al punto 3.6, in riferimento ai beni culturali nella zona falcata, si fa presente che le fortificazioni spagnole costituite dalla Real Cittadella rivestono un preminente interesse storico-architettonico, giusta declaratoria n. 2444 del 06/11/1990 emanata dall'Assessore per i Beni Culturali ed Ambientali e della P.I. e non un carattere archeologico come dichiarato nel Rapporto Ambientale. [...]"
- i) **Nota Associazione Italia Nostra Onlus Sez.ne di Messina** senza data acquisita al protocollo DRU al n. 93 del 04/01/2018 e 505 del 11/01/2018;
- j) **Nota Comune di Messina** prot. n. 3077 del 04/01/2018 acquisita al protocollo DRU al n. 233 del 08/01/2018.
che si riporta : "Facendo seguito al parere con nota prot. n. 319952 del 22.12.2017,

si ritiene doveroso intervenire nel merito della collocazione del Nuovo Terminal Passeggeri che a nostro avviso è preferibile non venga posizionato sulla banchina portuale. Infatti, l'attuale sito, a parere dello scrivente, non risulta idoneo per i motivi sottoindicati:

- 1) Di sicurezza per i passeggeri, visitatori ed operatori, essendo troppo esposto alla furia del mare e ad eventuali urti o crolli sulla banchina da parte dei mezzi navali in sosta o in manovra di accostamento.
- 2) Rappresenta un'ulteriore barriera visiva alle tanti già presenti sulla intera banchina portuale. Si considera altresì ottimale l'utilizzo della Dogana (in precedenza individuato come possibile Terminal) che otterrebbe e risolverebbe tutte le carenze come sopra rilevate aggiungendo pregio storico/architettonico ai servizi o e all'immagine portuale di Messina. La Dogana rappresenterebbe, dunque, una location ideale per i tanti passeggeri provenienti da tutto il mondo che tutti i giorni sbarcano nella nostra città."

VISTA la Nota DRU prot. n. 431 del 10/01/2018, richiesta valutazioni sulle osservazioni/opposizioni e contributi pervenute e richiesta documentazione;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 654 del 19/01/2018, acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 1258 del 22/01/2018 di convocazione riunione congiunta con gli Enti ed i professionisti-consulenti in essa in indirizzo per giorno 25/01/2018 in riferimento alle osservazioni del Comune di Messina e del Comando Marittimo Sicilia;

VISTO il Verbale relativo alla riunione del 25/01/2018;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 1681 del 15/02/2018, acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 2856 del 19/02/2018 di trasmissione elenco delle osservazioni, obiezioni, suggerimenti e contributi inoltrati all'Autorità Portuale con relative valutazioni di quest'ultima da parte del Responsabile del Procedimento;

VISTA la Nota Autorità Portuale prot.n. 2262 del 01/03/2018, acquisita al protocollo ARTA DRU al n. 3606 del 05/03/2018 di trasmissione:

- m) di richiesta parere inviata alla Città Metropolitana di Messina quale Ente Gestore (in esito a quanto richiesto da questo Dipartimento con nota prot. n. 431 del 10/01/2018), dalla quale non risulta che il medesimo Ente non ha dato riscontro nei termini fissati dalla norma);
- n) copia dell'estratto della G.U.R.S. n. 44 del 03/01/2017.

VISTA la nota prot. n. 4672 del 22.03.2018, con cui il Servizio I/DRA ha trasmesso, ai fini dell'espressione del parere ex art. 15 comma 1 del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e la documentazione relativa al Piano in oggetto, dopo aver concluso l'iter amministrativo.

VISTA la pratica assegnata al gruppo istruttorio il 24/04/2018;

CD I:

- A3 - Stato di fatto e assetto funzionale;
- A5 - Regime giuridico delle aree;
- B1 - Ambiti e sotto ambiti;

B2 - Aree funzionali;
B3 - Interventi previsti;
B4 - Viabilità Portuale;
B4.1 - Viabilità portuale esistente e pianificata;
B4.2 - Viabilità portuale nel contesto territoriale;
B5 - Ipotesi progettuale;
DELIBERA 2008;
Elaborato A_rev. settembre 2010;
Elaborato E - ASPETTI DI PIANIFICAZIONE E STUDI DI SETTORE (MESSINA);
Elaborato F - ASPETTI DI PIANIFICAZIONE E STUDI DI SETTORE (TREMESTIERI);
Elaborato F - Allegato Rapp9748.

CD 2:

RA - Parte I;
RA - Parte II;
SINTESI NON TECNICA.

Il presente Rapporto Ambientale e la relativa procedura di VAS (comprensiva di procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale ex art. 5 del decreto n. 357 del 1997) di cui costituisce il principale elemento informatore è applicato ai PRP del Porto di Messina e confugio approdo di Tremestieri.

Queste strutture portuali rientrano nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale di Messina che comprende anche il porto di Milazzo.

Questi porti, Messina-Tremestieri e Milazzo, costituiscono un sistema portuale complesso, nel quale coesistono traffici marittimi di varia tipologia che conferiscono al sistema caratteri di originalità e di assoluto rilievo nel panorama nazionale.

Con D.M. del 21 ottobre 2006 il Ministro dei Trasporti ha disposto un'ulteriore integrazione della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale, relativa ad una porzione di territorio costiero ricadente nel Comune di Messina, circa sette chilometri a sud del porto, ove è stato recentemente avviato l'esercizio del nuovo polo portuale di Tremestieri. Gli approdi di Tremestieri sono stati pensati per farvi confluire il traffico di traghettamento dei mezzi pesanti, come di fatto avviene a partire dal mese di marzo 2006. La costruzione del porto di Tremestieri è stata avviata con OPCM 3633/07 e smi per emergenza ambientale. La procedura di VIA ha espresso parere di compatibilità favorevole (nota DVA - 2014 - 0032833 del 14/10/2014 del Ministero dell'Ambiente) e al momento è in attuazione il secondo molo. Nel Rapporto Ambientale sono tenuti in conto gli studi e i pareri espressi sul porto di Tremestieri.

Accanto a queste realtà di carattere spiccatamente portuale, le aree demaniali marittime rientranti nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale arricchiscono ulteriormente il sistema, dotandolo sia di ulteriori spazi di crescita e razionalizzazione dei traffici sia di non trascurabili spazi da destinare a funzioni prettamente urbane e di interrelazione porto-città.

I Piani Regolatori vigenti non corrispondono più ai requisiti richiesti dalla L. 84/94 e sono ormai palesemente insufficienti a garantire una corretta crescita del sistema portuale.

Da qui il forte impulso che l'Autorità ha impresso alla redazione di nuovi, e coerenti, Piani Regolatori Portuali (PRP), con le caratteristiche previste dalla legge 84/94.

Ciò anche se il progetto di piano regolatore portuale di Messina, con allegato studio d'impatto ambientale preliminare, è stato sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici allorché ai piani regolatore portuali, in base alla legislazione allora vigente, si applicava la procedura di valutazione d'impatto ambientale, premessa per l'acquisizione del giudizio di compatibilità ambientale. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole (adunanza 18.12.2009 prot. 51/2009).

Nella fase di RAP sono individuati i SCMA. Va ricordato che il PRP in questione, ha un percorso complesso in quanto a cavallo tra procedura VIA e procedura VAS. Pertanto molti dei pareri sono stati resi prima del parere favorevole del CSLP. L'incardinamento formale in procedura VAS in sede Regionale, ha prodotto - al fine di evitare se pur nella legittimità della procedura - un aggravio ulteriore di tempi un accordo che può anche avere funzioni di conferenza dei servizi. A tal scopo, attraverso la regia dell'assessorato all'ambiente e territorio e degli attori legittimi si è sottoscritto il "Patto per la Falce" che come accordo entra nel merito della procedura di VAS considerando già assorbita parzialmente la definizione del RAP.

Preso atto che il Patto per la Falce è stato sottoscritto il 26.1.2016 tra Regione Siciliana, Autorità Portuale di Messina, Comune di Messina e Università di Messina per la semplificazione e il coordinamento procedurale per l'approvazione del piano regolatore del porto di Messina. Il Patto prevede l'istituzione di un Tavolo tecnico presso l'Università di Messina (art. 4, comma 1), l'Accordo è finalizzato a semplificare e ridurre i tempi per il giudizio di compatibilità ambientale e approvazione del PRP (art. 3 commi 3 e 4 del Patto) e a sostenere l'attuazione del PRP con riferimento alle zone FAL 2 e FAL 3 e per l'individuazione dei parametri urbanistici del PIO (Piano d'inquadramento operativo) della zona FAL 3 del PRP (art. 2 comma 1 del Patto).

La fase di consultazione si è conclusa in data 13/12/2016; i soggetti interessati hanno partecipato a due riunioni di cui ai verbali del 18/10/2016 e del 14/11/2016 presso l'assessorato territorio e ambiente. Le osservazioni rese sono state recepite e commentate nel rapporto ambientale, in particolare sono pervenute le seguenti note:

- 1) Nota n. 211361 del 11/11/2016 del Genio Civile di Messina ;
- 2) Nota n. 9250 del 11/11/2016 del Comune di Saponara;
- 3) Nota n. 26288 del 14/11/2016 del Comune di Villafranca Tirrena ;
- 4) Nota n. 39793 del 05/12/2016 della città Metropolitana di Messina;
- 5) Nota n. 11038 del 10/11/2016 dell'Assessorato Regionale Agricoltura ;
- 6) Nota n. 7942 del 12/12/2016 della Soprintendenza ai BB. CC. AA. ;
- 7) Nota n. 5429 del 12/12/2016 dell'ASP Messina ;
- 8) Nota n. 323278 del 13/12/2016 del Dip. Politiche Territorio del Comune di Messina ;
- 9) Nota n. 157736 del 13/12/2016 del Comando Corpo Forestale Messina. ;

La procedura seguita è quella indicata dall'Unità di Staff 2 - Procedure VAS e Verifiche di assoggettabilità dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente con nota del 31/03/2017 prot. N 5789.

RILEVATO dal Rapporto Ambientale quanto segue:

STATO DI FATTO

L'area di riferimento dello studio coincide con tutta l'area occupata dal sedime portuale dell'insieme costituito dal Porto di Messina e Tremestieri ed loro immediato entroterra.

Tale entroterra, per il Porto di Messina è completamente costituito dalla edificato della città mentre per la propaggine portuale di Tremestieri è rilevabile un contesto meno urbanizzato.

Tenendo conto della specificità del tema e dei luoghi il quadro di riferimento ha considerato i fattori e le componenti ambientali di cui al citato DPCM 27/12/88 con livelli di approfondimenti articolati escludendo alcune tematiche non significative per la tipologia di intervento.

Ricordiamo infatti che l'intervento consiste in gran parte in una riorganizzazione funzionale di una fascia costiera già fortemente antropizzata ed interessata da strutture e infrastrutture portuali.

L'area di studio, ovvero il Porto di Messina, si apre sulla sponda occidentale dello Stretto di Messina, è costituito da un'ampia insenatura racchiusa dalla tipica falce naturale (Zona Falcata o braccio di San Raineri) che delimita uno specchio acqueo di circa 820.000 mq. L'imboccatura del porto, orientata a NW, è larga circa 400 metri e si estende tra il Forte San Salvatore e la sede operativa della capitaneria di Porto. La profondità media del bacino (a circa 100 metri dalle banchine) è di 40 metri, mentre i fondali in banchina sono ricompresi tra i 6,5 e gli 11 metri; questo consente l'accesso e l'attracco anche a navi di grosso tonnellaggio. Le undici banchine, attrezzate con gru, fisse e mobili, e dotate di binari per i collegamenti ferroviari, si estendono per un totale di circa 1.770 metri.

Il Porto di Messina è classificato dal Decreto dell'Assessorato Territorio e Ambiente come Porto di II Categoria-Classe II, con funzione commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia e turistica.

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.

Gli interventi previsti dal nuovo P.R.P. possono essere così riassuntivamente elencati:

- rettifica e modifica alle banchine del Terminale Crociere, del Terminale Navi Veloci e Aliscafi e del Molo Norimberga. Il molo Norimberga, con banchine costituite da pile di massi in c.a. imbasati alla quota -8.5 m, ha un perimetro di circa 400 metri. Nel molo sono presenti la banchina sud-ovest (lunghezza 165 metri), usualmente adibita alla cantieristica, la banchina testata (lunghezza 90 metri) adibita principalmente al servizio di bunkeraggio e la banchina nord-est (lunghezza 138 metri) utilizzata anch'essa per la cantieristica e il rimessaggio.
- 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;

Un'altra grossa parte della zona portuale è occupata dalla Marina Militare che, sia per navi alla fonda sia per servizi a terra, grava notevolmente sul porto.

Un'area portuale può essere definita come un sistema ecologico confinato simile ai sistemi lagunari, infatti, è possibile rilevare in entrambi gli ambienti delle caratteristiche chimico-fisiche comuni. Nei porti si osserva la rarefazione di organismi di origine marina che dà luogo al confinamento ecologico del sistema portuale.

Un fattore che può sicuramente influenzare il confinamento delle acque, ma anche la qualità delle stesse, è la velocità di ricambio, legata all'andamento delle maree ma anche all'intensità degli apporti terrigeni.

Non v'è dubbio che un porto mercantile, così come quello industriale, provocano un'elevata compromissione ambientale che coinvolge non soltanto le aree marine intraportuali, delimitate dalle protezioni foranee, ma anche quelle periportuali, ovvero uno spazio più o meno ampio del mare costiero circostante. Ed è singolare che agli ambienti portuali, pur essendo tra i più compromessi, la letteratura non abbia dedicato molti contributi per mettere a fuoco le implicazioni nel loro insieme e le sinergie che si producono attraverso la convergenza di una pluralità di processi inquinanti. Nei documenti sull'ambiente, queste aree non vengono quasi prese in considerazione, se non di sfuggita e nella percezione collettiva non hanno sicuramente il peso che meritano.

Un porto marittimo, qualunque sia il suo profilo funzionale, è un luogo con elevato e complesso impatto ambientale: elevato per la concentrazione di attività di tipo diverso che vi hanno luogo, complesso per la pluralità dei fattori inquinanti che vi agiscono. Inoltre è un luogo in cui si producono cicli di reazioni che possono essere compromissorie per l'ambiente e che interessano l'atmosfera, il mare, la circolazione idrica superficiale e sotterranea.

L'identificazione degli obiettivi di sostenibilità è un passaggio cruciale, in quanto ad essi si fa riferimento per valutare la significatività degli impatti. In altre parole, la valutazione degli impatti derivanti dall'attuazione del piano sui singoli aspetti ambientali, avviene in funzione del contributo che esso potrebbe dare rispetto al perseguimento dei seguenti obiettivi.

Rilevato che gli interventi sopra elencati se soggetti a VIA dovranno necessariamente effettuare la Valutazione di Incidenza, si rimanda alle prescrizioni specifiche per la valutazione delle singole opere.

La peculiarità trasportistica di Messina è sempre stata quella di essere punto di partenza e di arrivo sulla costa siciliana dei traffici che attraversano lo Stretto. In conseguenza di ciò, la città è ovviamente interessata da una mobilità oltre che di tipo urbano anche di quelle proveniente e/o

94
diretta in Calabria, sia per la quota parte destinata a Messina che per quella destinata al resto della Sicilia.

Grazie al suo impianto viario moderno, conseguente al terremoto del 1908, la Città è riuscita ad assorbire questi tre segmenti di mobilità fino a che non si è verificata l'esplosione del traffico merci su strada.

Obiettivi e Contenuti del PRP

Il Piano Regolatore Portuale di Messina-Tremestieri è stato realizzato in base alle indicazioni fornite dalla legge n. 84 del 1994 "Riordino della legislazione in materia portuale".

In particolare l'art. 5 comma 1, i contenuti essenziali del PRP, precisa che il Piano:

- delimita l'ambito portuale;
- disegna l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito del porto.

La Legge indica inoltre che "le previsioni del PRP non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti", in primis quelli del Comune o dei Comuni interessati.

Da questa esplicita esigenza di coerenza tra il PRP e gli altri strumenti di pianificazione a diverso livello territoriale discende anche la procedura di approvazione del PRP, che prevede una serie di passaggi comprensiva dell'intesa con il Comune nel quale ricade l'area portuale.

L'altro riferimento che orienta il processo di Piano è costituito dalle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali" pubblicate nel giugno 2004 a cura del Gruppo di lavoro istituito presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Caratteristiche e funzioni presenti allo stato attuale

Porto di Messina

L'analisi del territorio che costituisce la circoscrizione portuale è basata sull'impostazione riportata nel Piano Regolatore Portuale di Messina che riprende gli studi effettuati nel 2002 dal Centro Universitario di Studi sui Trasporti (CUST) di Messina.

E' stata, infatti, riproposta la divisione schematica del territorio in ambiti omogenei, riassumendo per ciascuno di essi le dimensioni e le caratteristiche, le destinazioni d'uso e lo stato di conservazione o di degrado.

Rispetto agli ambiti esaminati dal CUST, è aggiunta la porzione settentrionale della zona Falcata, attualmente impegnata dal Demanio Militare, ritenendo che essa debba (almeno dal punto di vista della strategia urbanistica e dell'analisi ambientale e paesaggistica) far parte dell'Ambito portuale ed essere presa in considerazione nel quadro della sua possibile futura evoluzione.

I dieci ambiti in cui risulta, pertanto, suddiviso il territorio della circoscrizione portuale sono:

- I. Demanio militare
- II. Area industriale
- III. Molo Norimberga
- IV. Cittadella
- V. Parco Ferroviario
- VI. Banchine di riva
- VII. Passeggiata a mare
- VIII. Fiera

gi

IX. Terminale Caronte
X. Rada di S. Francesco

Preso atto che a seguito dello stralcio del primo ambito "Demanio militare" da parte dell'A.P., la valutazione e il presente parere non tengono conto della suddetta zona. In quanto con le contro deduzioni all'opposizione formale della M.M. giunta con nota acquisita al protocollo DRU n. 22913 del 27.12.2017, l'A.P. ha accolto le richieste della M.M.

Gli ambiti si sovrappongono parzialmente (ad esempio l'ambito della Cittadella invade consistentemente quelli limitrofi) ma la loro suddivisione resta valida per l'interpretazione del territorio; per quanto concerne gli ambiti della zona Falcata occorre precisare che essi sono attraversati da un lungo asse stradale che divide le aree che fronteggiano il porto da quelle che si affacciano verso il mare aperto e raggiunge una sorta di piazzale da cui si accede alle aree di testa della zona Falcata, occupate principalmente dal Demanio Militare e in parte dall'Istituto Talassografico.

E' stato preso in considerazione il solo territorio dell'ambito portuale, non tanto perché è quello rigorosamente oggetto del Piano Regolatore Portuale, ma anche perché l'intorno urbano di questo ambito ha ovunque una configurazione sostanzialmente ben consolidata e quindi scarsamente suscettibile di trasformazioni indotte dall'attività portuale; con esso il Piano si dovrà dunque confrontare solo per definire la propria configurazione.

Unica vistosa eccezione riguarda il quartiere delimitato da una parte dalle stazioni ferroviaria e marittima e dall'altra dalla sede della Dogana, ove sono edifici in parte dismessi ed in parte destinati ad attività legate al porto. Di esso si dirà trattando dell'adiacente ambito denominato "Banchine di riva".

Il porto di Messina, classificato di 2a categoria e 1a 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 e 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.

mi

ff

o

et

le

18

h

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

91
Le caratteristiche delle banchine portuali sono riepilogate nel seguente elenco (procedendo da nord verso sud):

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

Tra le diverse funzioni, 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).

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

Porto di Tremestieri

In località Tremestieri è stata completata la costruzione un nuovo approdo per navi traghetto. La realizzazione dell'opera è stata attivata con ordinanza della Protezione Civile n° 3169 del 21/12/2001 quale intervento urgente volto ad evitare l'attraversamento della città di Messina da parte di mezzi pesanti.

La localizzazione del nuovo approdo è stata definita a seguito delle indicazioni fornite dalla Commissione di esperti costituita dal Sindaco di Messina nel maggio 1999.

La Commissione ha esaminato quattro diversi siti ed ha concluso - a seguito di valutazioni comparative tra diverse opzioni - che il sito di Tremestieri era da considerarsi preferibile agli altri per il traghettamento del traffico gommatto pesante, individuando provvisoriamente nel porto di Reggio Calabria il corrispondente approdo sul versante calabrese.

L'approdo - la cui entrata in esercizio è avvenuta nel marzo del 2006 - è composto da due accosti per navi-traghetto bidirezionali, della lunghezza di circa 145 e 135 m rispettivamente, protetti da una opera di difesa lunga circa 280 m orientata in direzione 30°N. Il molo è stato prolungato di circa 83 m rispetto al progetto iniziale per fornire una migliore protezione dal moto ondoso agli accosti e contrastare i fenomeni di insabbiamento verificatisi durante la costruzione.

Lo specchio acqueo ha una superficie complessiva pari a circa 17.000 m² di cui circa 12.000 circa protetti, dragati a quota -7 m del l.m.m. per permettere l'approdo di navi fino a 5 m di pescaggio.

Sia il paramento interno del molo soprallutto che le banchinature sono stati realizzati mediante la sovrapposizione di elementi monolitici prefabbricati in cls, forati sul lato porto, per attenuare i fenomeni di riflessioni delle onde che penetrano nel bacino portuale.

INFRASTRUTTURE DI COLLEGAMENTO E INTERVENTI IN ATTO

L'accesso e 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 Giampileri, un servizio di metroferrovia appoggiato alle stazioni secondarie e fermate esistenti ove sono/saranno localizzati parcheggi d'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 servirne 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.

I possibili itinerari di penetrazione a pettine, dalla tangenziale al porto storico di Messina, avvengono principalmente tramite gli svincoli di Messina S. Filippo, Messina Gazzi, Messina Centro (V.le Europa) e V.le Boccetta. Questi assi di penetrazione sono intercettati dall'itinerario ortogonale di Via G. Farina / Via Rizzo/ Viale della Libertà che consente l'accesso alle banchine portuali ed agli imbarchi RFI e Caronte, mentre l'accesso alle aree della zona Falcata, al porto commerciale e al terminale RoRo è consentito utilizzando il cavalcaferrovia di Via Cannizzaro. Un secondo accesso alla zona Falcata è possibile anche tramite il sottopasso ferroviario di Via S. Cecilia e la via Blasco che tuttavia, causa il ridotto franco libero del sottopasso, è limitato alle sole autovetture.

Il collegamento tra il porto storico e il nuovo approdo di Tremestieri, oltre ad utilizzare gli itinerari sopradescritti attualmente, è possibile anche lungo costa tramite la SS 114, che converge su Via Taormina-Via G. Farina. Esso è tuttavia scarsamente utilizzato in quanto la SS 114 è, di fatto, una strada urbana densamente trafficata. In futuro esso sarà reso agevole e quindi preferenziale, una volta che venisse realizzato il previsto asse di scorrimento noto come la "Via del Mare".

"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

99

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. A tale soluzione di medio-lungo periodo si affianca riqualificazione di via Don Blasco che collega la zona Falcata con la viabilità di accesso allo svincolo di Gazzi.

LE ESIGENZE DI SVILUPPO

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 per un successivo 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 e 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.

Inoltre, il territorio circoscrizionale dell'Autorità Portuale riguarda anche aree che in atto non sono investite da alcun PRP (zona compresa tra la foce del torrente Annunziata ed il porto di Messina, (questo escluso), zona di Tremestieri, zona compresa tra il molo di sottoflutto del porto di Milazzo e la foce del torrente Muto) e, pertanto, si manifesta l'esigenza di dotare anche queste importanti aree di uno strumento di pianificazione che tenga conto del ruolo che le stesse dovranno ricoprire nel contesto generale del sistema portuale e territoriale.

L'esigenza del suo aggiornamento nasce quindi dalla necessità di superare i limiti appena indicati, nel quadro di uno sviluppo futuro che consenta il migliore uso del territorio circoscrizionale sotto il profilo degli interessi tutelati dall'Autorità Portuale, armonicamente integrati con quelli, urbanistici e territoriali, di valenza più generale.

IPOTESI DI SVILUPPO DEI FLUSSI DI TRAFFICO NEL SISTEMA MESSINA - TREMESTIERI

94

Traghettonamento dello Stretto

Il trasferimento a Tremestieri dell'intera attivit  di traghettonamento dello Stretto di automobili e mezzi commerciali stradali, mantenendo nel porto di Messina solo i servizi di traghettonamento di passeggeri senza auto al seguito, costituisce un indirizzo prioritario del quadro strategico del PRP.

Volimi di traffico.

Sulla base delle considerazioni e delle ipotesi esposte nel PRP le previsioni al 2020 relative al traffico complessivo nei due sensi assunte a riferimento del Piano sono riportate nella tabella seguente insieme 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%
passeggeri	9.600.000	10.330.000	10.900.000	+14%	+6%

Mi

[Signature]

[Signature]

[Signature]

Frequenza del servizio.

Ovviamente lo stesso volume di traffico pu  essere svolto impiegando traghetti di grande capacit  che eseguono un numero limitato di corse oppure traghetti pi  piccole e partenze pi  frequenti. Tuttavia, la minore frequenza del servizio e i maggiori tempi di attesa tra una partenza e l'altra comportano un decadimento della qualit  complessiva che appare da evitare.

Si ritiene opportuno far riferimento a navi di capacit  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 superiore a quello attuale, a parit  di traffico.

Tipologia delle navi-traghetto.

Nel PRP si ipotizza 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 gi  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

et

le

[Signature]

Numero di traghetti necessari.

A parit  di frequenza delle corse, capacit  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", cio  dal tempo impiegato da un traghetto tra due partenze successive dallo stesso porto.

[Signature]

[Signatures]

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, operando interamente 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 e 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 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 meteorologiche 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.

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 e 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 e imbarco.

Scenari di traffico ed accosti necessari. Il PRP 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 e il corrispondente numero di accosti da prevedere, come indicato nella tabella seguente

Previsioni a breve-medio termine per il sistema portuale Messina-Milazzo.

mezzi commerciali movimentati (n°)	accosti necessari (n°)
---------------------------------------	---------------------------

scenario "medio"	105.000-140.000	3
scenario "alto"	170.000-230.000	5-6

gr

Previsioni più a lungo orizzonte temporale sono naturalmente assai aleatorie e dipendono in larga parte da politiche d'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.

Crociere

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 croceristi, etc.; sembra quindi ragionevole ricercare gli obiettivi del PRP in un contesto più ampio – comprendente oltreché il porto di Milazzo, anche quelli di Catania e Siracusa – in un sistema cioè che fa sostanzialmente capo agli stessi elementi di attrazione turistica (Taormina, l'Etna, le Eolie, lo Stretto, Piazza Armerina, il Barocco e più in generale la Sicilia orientale se non l'intera Isola). I porti di Messina e di Catania (le ipotesi del PRP di Catania prevedono 3-4 accosti per navi da crociera medio-grandi) dovrebbero offrire preferenzialmente accosti e servizi per grandi navi operanti con scali ciclici, anche in relazione alla presenza degli aeroporti di Catania e dello Stretto. Milazzo e Siracusa dovrebbero invece specializzarsi nel mercato degli operatori che di norma non effettuano itinerari ripetitivi, o che tendono a far scalo in porti diversi da quelli proposti dalle grandi Compagnie, o che gestiscono navi medio piccole e ricercano servizi più "personalizzati" o più convenienti;

Mi
F
S
G

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 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;

lt
E
P

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.

g
h
i
k

(Handwritten signatures and initials)

Altri traffici e funzioni portuali

La quasi totalità dei traffici commerciali con navi tradizionali e modalità LoLo che fanno attualmente capo al porto di Messina è costituita da prodotti siderurgici, destinati nel prossimo futuro ad essere movimentati sul nuovo pontile di Giammoro, in prossimità di Milazzo.

In prospettiva (peraltro di breve termine) questa tipologia di traffico commerciale non sarà quindi più attestata al porto di Messina, né sono emerse tendenze ad attivare tipologie analoghe.

È da sottolineare che traffici diversi da quelli per "autostrade del mare" con navi RoRo potranno costituire 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 collocazione integrata con le 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.

Dipporto nautico

Di seguito si riportano alcune considerazioni, riprese dal PRP, basate sugli studi del CUST relative alla nautica da dipporto 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 stazionare 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.

RILEVATE condivisibili le informazioni sopra esposte, fermo restando le eccezioni rilevate.

QUADRO CONOSCITIVO AMBIENTALE - STATO DELL'AMBIENTE

L'area di riferimento dello studio coincide con tutta l'area occupata dal sedime portuale dell'insieme costituito dal Porto di Messina e Tremestieri ed loro immediato entroterra.

Tale entroterra, per il Porto di Messina è completamente costituito dalla edificato della città mentre per la propaggine portuale di Tremestieri è rilevabile un contesto meno urbanizzato.

Al fine di offrire una lettura sintetica e schematica dei risultati delle analisi, nelle conclusioni si riporta una check list di impatti potenziali con commenti, derivati dalla analisi, circa le loro caratteristiche e reali intensità.

Da segnalare che una sezione specifica è stata dedicata a quanto richiesto dal comma 3 dell'art. 10 del Dlgs 4/2008. Ricordiamo che questa norma prevede che venga "riassunta" anche la "valutazione di incidenza" che, come noto, è necessaria per gli interventi che vanno ad interessare aree della rete Natura 2000. In particolare la parte più settentrionale dell'area di intervento ricade parzialmente nella Zona di Protezione Speciale ITA030042. Allo scopo sono stati approfonditi tutti gli aspetti necessari per tener conto delle finalità di conservazione proprie della valutazione di incidenza.

di specie aggiornato è di 6759 e, se si considera anche il rango sub specifico, si arriva a 7841 entità per la flora italiana.

Tra le specie che compongono la flora di un territorio, ve ne sono alcune che hanno un'ampia distribuzione; altre invece hanno una distribuzione più limitata, cioè sono più rare. Ciò può essere dovuto a motivi diversi, tenuto conto che ciascuna specie ha proprie caratteristiche ecologiche e si distribuisce in modo disomogeneo prediligendo determinati habitat. In particolare, tra le specie a distribuzione limitata ve ne sono alcune che assumono particolare interesse geobotanico e cioè:

- Le specie endemiche (specie circoscritte da una porzione limitata di territorio)
- Le specie a limite del loro areale di distribuzione
- Le specie presenti in Sicilia esclusivamente sui Peloritani

Fauna

Secondo la bibliografia esistente le condizioni attuali della fauna terrestre dei monti Peloritani non possono essere definite con certezza. Le notizie che si hanno sono infatti dovute a ricerche effettuate da vari Autori e riportate sul sito del Ministero dell'Ambiente o da pubblicazioni scientifiche settoriali dal quale è stato possibile ottenere l'elenco di specie di seguito riportato. Da testimonianze raccolte si può arguire però che probabilmente una parte consistente delle specie in elenco non sono in atto presenti sul territorio per cause naturali o per incontrollati interventi antropici.

Le specie riportate in elenco sono per la maggior parte incluse nelle liste della fauna protetta di tutte le direttive Nazionali ed Internazionali.

Un'attenzione particolare va rivolta alla eventuale presenza di specie alloctone irresponsabilmente o casualmente introdotte. Gli alloctoni, com'è noto entrano in competizione con gli autoctoni e spesso prendono il sopravvento su questi ultimi fino a volte a sostituirli.

Descrizione della ZPS

Dal Formulario Standard risulta che la ZPS interessa un imponente dorsale montuosa che dallo stretto di Messina si estende verso sud lungo la dorsale dei Peloritani. Nonostante il continuo disturbo antropico (disboscamento, pascolo, urbanizzazione, incendio, attività agricole, rimboschimenti, ecc.) quest'area è stata candidata a Zona di Protezione Speciale perché conserva aspetti floristico-vegetazionali di notevole interesse paesaggistico e naturalistico. Dal punto di vista geomorfologico-strutturale i Peloritani fanno parte dell'arco Calabro-Peloritano di origine tirrenica, costituito essenzialmente da rocce intrusive e metamorfiche di natura silicea. Lungo la costa si rinvencono depositi quaternari rappresentati da sabbie e argille marnose. Sotto il profilo climatico l'area peloritana è caratterizzata da condizioni prettamente oceaniche con precipitazioni medie annue che sui rilievi supera abbondantemente i 1000 mm annui e temperature medie annue di 15-17 °C. Significativa è inoltre la presenza durante tutto l'anno di un regime di nebbie che ricopre i rilievi più elevati, dovuto all'incontro dei venti tirrenici con quelli ionici. Ciò favorisce l'insediamento di formazioni forestali e arbustive molto peculiari, alcune tipiche dei territori atlantici dell'Europa meridionale. Significativa è infatti la presenza di cespuglieti del *Calicotomo-Adenocarpum* commutati e di pinete del *Cisto crispum*-*Pinetum* pinee, associazioni entrambe endemiche dei Peloritani le quali risultano legate ad un clima tipicamente oceanico. Fra le formazioni boschive risultano particolarmente diffuse l'*Erico-Quercetum virgilianae*, il *Teucrio-Quercetum ilicis* e il *Doronico-Quercetum suberis*. Nella fascia costiera si rinviene, limitatamente ai substrati sabbiosi, una associazione dei *Malcolmatalia*, rappresentata dall'*Anthemido-Centauretum conocephalae* in Sicilia esclusiva di questa area. Un'altra associazione a carattere termo-xerofilo esclusiva del litorale di Messina è il *Tricholaeno-Hyparrhenietum hirtae*. Sono inoltre presenti nell'estrema punta settentrionale dei laghi costieri (Laghi di Ganzirri) di grande interesse naturalistico oltre che paesaggistico. Floristicamente non presentano un particolare interesse, in

quanto le piante che si insediano in questa area umida sono in massima parte abbastanza comuni nell'isola. Si tratta perlopiù di elofite, alofite e idrofite, che non costituiscono delle particolari associazioni a causa del forte disturbo antropico e del fatto che la fascia in cui si localizzano è piuttosto stretta e non consente il differenziarsi di cenosi. Dal punto di vista idro-geologico si tratta di un'area depressa con fondali rocciosi frammisti a limo e sabbia alimentata da acque marine attraverso dei canali di collegamento con la riva e da acque meteoriche. Lo Stretto di Messina è un ambiente molto particolare con caratteristiche uniche in tutto il Mediterraneo. Rappresenta il punto di incontro di due bacini (il Tirreno e lo Ionio) le cui masse d'acqua hanno caratteristiche diverse creando un ambiente con forti correnti e turbolenze. Tali caratteristiche idrodinamiche sono dovute, tra l'altro, a moti di marea intensificati da fasi in opposizione nello Ionio e nel Tirreno e un rimescolamento di acque calde e superficiali del Tirreno con masse fredde intermedie dello Ionio, ecc. (Magazzù et al. 1995). Queste condizioni idrodinamiche si riflettono sulla conformazione dei fondali e sui ritmi di sedimentazione (Colantoni, 1995), determinando l'insediamento di biocenosi particolari e uniche in Mediterraneo (Giaccone, 1972; Fredj & Giaccone, 1995; Zampino & Di Martino, 2000): biocenosi ad alghe fotofile dell'infraitorale superiore con lo strato elevato costituito dall'Associazione a *Cystoseira tamariscifolia*, *Saccorhiza polyschides* e *Phyllariopsis brevipes*, biocenosi dell'infraitorale inferiore con la presenza di *Laminaria ochroleuca* e biocenosi del circalitorale con l'Associazione a *Cystoseira usneoides* e la facies a *Laminaria ochroleuca* e *Phyllaria purpurascens*. Vi è anche la presenza di una prateria a *Posidonia oceanica* che si estende da Ganzirri a Messina (Zampino & Di Martino, 2000).

Con riferimento all'importanza e alla qualità del sito il formulario standard6, nel 2005, rileva che il perimetro comprende aree che rivestono un'importanza strategica nell'economia dei flussi migratori dell'avifauna che si sposta nell'ambito del bacino del Mediterraneo. In particolare la zona di Antennamare e lo stretto di Messina, insieme allo Stretto di Gibilterra ed al Bosforo, rappresentano le tre aree in cui nel Mediterraneo si concentrano i flussi migratori, soprattutto in periodo primaverile. Dallo stretto di Messina transitano infatti da 20.000 a 35.000 esemplari appartenenti a numerose specie di Uccelli, soprattutto rapaci, alcune delle quali molto rare e/o meritevoli della massima tutela. La dorsale dei Monti Peloritani offre inoltre possibilità di nidificazione a specie dell'avifauna rilevanti per la tutela della biodiversità a livello regionale e nazionale quali *Aquila chrysaetos*, *Falco biarmicus* ed *Alectoris greca withakeri*. Anche i laghi di Faro e Ganzirri offrono rifugio ed opportunità trofiche alle specie in migrazione, in particolare agli Uccelli acquatici, e per alcune di esse rappresentano anche dei significativi siti di nidificazione. Da non sottovalutare infine la particolare malacofauna di questi ambienti lacustri che ospita popolazioni talora molto differenziate ed esclusive di questo particolarissimo ecosistema acquatico.

Quest'area, che coincide con l'estrema punta nord orientale dell'isola, riveste un notevole significato fitogeografico soprattutto per la presenza di specie rare o endemiche. Inoltre in questa area sono circoscritte alcune associazioni vegetali molto peculiari e specializzate assenti nel resto dell'isola. I popolamenti a *Laminariales*, così come il popolamento a *Cystoseira usneoides*, presenti nello Stretto di Messina sono molto particolari e peculiari, legati alle intrinseche caratteristiche idrodinamiche di questo ambiente. Per lo stato di vulnerabilità, il Formulario segnalava che il sito, non essendo attualmente sottoposto a strette misure di salvaguardia, presenta numerose vulnerabilità legate essenzialmente alla caccia di frodo durante la migrazione, anche se questo fenomeno appare in netta diminuzione rispetto ai decenni precedenti grazie alla meritoria opera delle associazioni ambientaliste. Altro fattore di notevole impatto è rappresentato dagli incendi e dal pascolo, che unitamente alla acclività del territorio, alle pratiche di disboscamento e di coltivazione, determinano sensibili fenomeni erosivi. Sempre secondo il Formulario Standard, la urbanizzazione molto elevata dei territori contermini sia alla dorsale di Antennamare che ai laghi di Capo Peloro determina inoltre fenomeni di frammentazione ed isolamento degli habitat, inquinamento da scarichi fognari

nei corpi idrici ed un generale disturbo per tutta la fauna selvatica. Un ulteriore disturbo deriva dalla pratica della mitilicoltura.

Inquadramento delle caratteristiche naturalistiche del contesto in cui si inseriscono le strutture portuali

Lo Stretto ed il suo territorio, un ambiente dai valori paesaggistici così elevati da costituire una delle più grandi opere d'arte del Mediterraneo.

La formazione originaria dello Stretto di Messina, si può far risalire al periodo in cui, oltre due milioni di anni fa, si registrò il "distacco" della Sicilia dalla penisola italiana, confermato anche da elementi geologici, geomorfologici e botanici. Proprio tale evento eccezionale, il distacco di due terre e l'incontro di due mari, è forse il motivo principale delle forti peculiarità ambientali e paesaggistiche che lo caratterizzano. Le condizioni idrologiche dello Stretto sono straordinarie, e del tutto peculiari e speciali sono i popolamenti che esso ospita. Infatti, l'intenso idrodinamismo e le caratteristiche chimiche delle acque dello stretto di Messina sono in grado di condizionare gli organismi che in esso vivono ed, anzi, riescono ad influenzare l'intero assetto biologico dell'ambiente determinando uno straordinario ecosistema, unico nel Mediterraneo per biocenosi ed abbondanza di specie; lo stretto di Messina, quindi, costituisce un fondamentale serbatoio di biodiversità. Le intense ed alterne correnti, la bassa temperatura e l'abbondanza di sali di azoto e fosforo trasportati in superficie dalle acque profonde determinano la disponibilità di una grande quantità di sostanza organica utilizzata sia dagli organismi pelagici sia, soprattutto, dai popolamenti bentonici costieri.

OBIETTIVI STRATEGICI DEL PIANO E OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

Il PRP di Messina è caratterizzato, oltreché dal necessario riferimento al "Quadro Strategico" delineato dall'Autorità Portuale, 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.

Il Piano traduce rigorosamente gli indirizzi di fondo enunciati dalle "Linee guida" 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 e al pregio paesaggistico, culturale, turistico, economico, sociale delle aree d'interazione della città con il suo porto, e delle talvolta deprecabili 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 e 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 di grande rilevanza.

Gli effetti del patto della Falce:

L’ampliamento dell’approdo di Tremestieri

Il PRP prevede il completamento del porto di Tremestieri, da destinarsi ad approdo per i mezzi gommati sia per il traghettiamento dello stretto che per il cabotaggio marittimo in genere, comprensivo delle opere edili necessarie, degli impianti a rete in genere, compreso quelli speciali e di sicurezza necessari, nonché il ripascimento dei litorali a nord che sono stati danneggiati verosimilmente dall’effetto erosivo della costruzione dei primi approdi nella misura resa possibile dal riuso delle sabbie che dovranno essere dragate per realizzare la nuova darsena a sud.

L’area oggetto di intervento è quella localizzata in località Tremestieri, circa 7 chilometri a sud dell’ambito portuale di Messina, dove è prevista la riorganizzazione della darsena esistente e la formazione di una nuova darsena a mezzogiorno della prima.

Il progetto è finalizzato a migliorare la dotazione infrastrutturale marittima e ad ottenere un miglioramento ambientale delle aree costiere limitrofe ed un beneficio sulla viabilità urbana per effetto dell’annullamento dei traffici veicolari connessi al traghettiamento leggero attuale.

Per l’intervento in questione sussiste il requisito della particolare complessità dell’opera prescritto dalla norma (che è stato ulteriormente confermato dalle determinazioni contenute nel voto n. 51 del 18/12/2009 sul nuovo Piano Regolatore Portuale di Messina da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP.) pertanto si applica, per la sua realizzazione, la procedura prevista dall’art. 53 del nuovo codice per gli appalti di cui al D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

I requisiti di particolare complessità dell’opera sono così evidenziabili:

- esecuzione in luoghi che presentano particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e ambientali: le problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e ambientali risiedono principalmente nella delicatezza morfologica, geologica e sismica dell’area ove è prevista la costruzione del porto. Prioritario problema è anche quello della gestione dei sedimenti che dovranno essere dragati necessariamente per l’esecuzione della darsena portuale, il cui riuso in termini ecocompatibili (come risorsa per riempimenti, materiali da costruzione e ripascimento, ecc.) nell’ambito di cantiere (e non) è elemento discriminante per la valutazione complessiva della complessità ambientale dell’opera.

- complessità di funzionamento d’uso o necessità di elevate prestazioni per quanto riguarda la loro funzionalità. La complessità dell’uso dell’opera è legata alla gestione efficiente dei flussi di traffico gommato delle aree portuali. L’efficienza dell’opera portuale e della area logistica connessa è dovuta a vari fattori: dalla gestione dei traffici alla efficienza del controllo delle merci, alla efficace gestione di catene specializzate

- esecuzione in ambienti aggressivi. Le soluzioni progettuali, in se stesse complesse, da individuarsi per la soluzione dei problemi ingegneristici posti al punto i) comportano certamente scelte tecniche articolate, che vanno verificate anche alla luce della durabilità delle opere nel tempo, posta in progetto pari a 50 anni.

SOTTOAMBITO 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.

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 cui s'intende dare, contenendolo in un'unica area funzionale, la maggiore omogeneità e continuità possibile.

Il Piano prevede il mantenimento del giardino antistante alla 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 Boccetta e la formazione di una terrazza in corrispondenza dell'imboccatura del porto, e, più a sud, con la sistemazione della via Vittorio Emanuele IIo 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.

Sottoambito d'interazione città-porto-La Falcata

FAL 1 - MOBILITA' E VERDE CONNETTIVO

Quest' 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

94

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 un'aiuola verde spartitraffico, con ampi spazi di parcheggio pubblico, e sarà in gran parte alberata e 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.

Caratteristica del viale sarà quella di essere totalmente aperto verso le aree esterne della zona Falcata, e di avere una recinzione pressoché continua verso le aree che affacciano sul porto; in due punti l'area si allarga affacciandosi verso la città, sia per offrire l'incomparabile vista, sia per raggiungere le stazioni di una ipotizzata linea di trasporto pubblico marittimo (la cosiddetta "metropolitana del mare").

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 e affacciandola 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; ipotizzata per accogliere da 200 a 300 imbarcazioni in uno specchio acqueo di circa 40.000 m², la darsena consentirà ai gestori degli eventuali alberghi di offrire ai propri ospiti servizi integrati con il noleggio di imbarcazioni da diporto e con il charter nautico.

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.

È, infatti, previsto un indice di occupazione del suolo pari a circa il 6% (dei 114.000 m² complessivi dell'area i nuovi edifici potranno impegnarne al massimo 7.000, non molto diversi dagli 8.750 m² impegnati dalle strutture industriali attuali), con la possibilità di realizzare una o più torri - la cui altezza non dovrà comunque superare la sommità della Madonna della Lettera - e l'obbligo di destinare almeno 60.000 m² (oltre il 50% dell'area) a verde di uso pubblico.

SINTESI DEL PRINCIPALE QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO, PROGRAMMATICO E PLANIFICATORIO DA CUI SCATURISCONO I RELATIVI OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE

Temi ambientali	Quadro di riferimento normativo, programmatico	Obiettivi di protezione ambientale
Suolo e sottosuolo	Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale Variante Generale al P.R.G. Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) Piano di assetto idrogeologico (PAI)	Stabilizzazione ecologica del contesto ambientale regionale, la difesa del suolo e della bio-diversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità; Valorizzazione dell'identità e della peculiarità del paesaggio regionale, sia nel suo insieme unitario che nelle sue diverse specifiche configurazioni; Miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale regionale, sia per le attuali che per le future generazioni. Il PIAU persegue un'idea totalizzante di riqualificazione delle aree prevedendo l'interramento delle linee ferroviarie, lo spostamento della stazione, la demolizione delle costruzioni esistenti che interessano il suolo, il sottosuolo e la risorsa mare.
Aria, acqua e fattori climatici	Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria dell'ambiente Piano energetico ambientale	pervenire ad una classificazione del territorio regionale in funzione delle caratteristiche territoriali, della distribuzione ed entità delle sorgenti di emissione e dei dati raccolti dalle reti di monitoraggio presenti nel territorio regionale; riorganizzare la rete di monitoraggio della qualità dell'aria ed implementare un sistema informativo territoriale per una più regionale gestione dei dati; favorire la partecipazione e il coinvolgimento delle parti sociali e del pubblico; conseguire il rispetto dei limiti di qualità dell'aria stabiliti dalle normative italiane ed europee entro i termini temporali previsti; perseguire un miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, evitando il trasferimento dell'inquinamento tra i diversi settori ambientali, mantenere nel tempo una buona

A

M

S

E

C

A

R

A

R

A

R

gi

		<p>qualità dell'aria concorre al raggiungimento degli impegni di riduzione delle emissioni</p> <p>Ridurre le emissioni di gas inquinanti e climalteranti</p> <p>utilizzo delle fonti rinnovabili</p> <p>promozione dell'innovazione tecnologica nell'ambito energetico per lo sviluppo sostenibile, orientata verso "uso dell'idrogeno; completamento delle opere di "metanizzazione" dei centri abitati e, specialmente, delle reti di distribuzione a servizio delle città più popolate; incentivi che promuovano l'uso razionale dell'energia ed il risparmio di fonti energetiche; termodistribuzione degli RSU; gestione energetica di acquedotti ed impianti di depurazione dei liquami.</p>
Rifiuti:	Piano Regionale delle Bonifiche	<p>Nell'attuale piano regionale delle bonifiche, di pertinenza dell'assessorato regionale dell'energia e dei servizi di pubblica utilità, per quanto riguarda Messina al momento è inserita soltanto l'area ex SMEB, di fatto già bonificata. Nella riunione per il "patto per la falce" del 05.05.2016, i rappresentanti dell'assessorato in quanto firmatari del patto, hanno reso noto la disponibilità di inserire l'intera area oggetto di bonifica come riportato dall'art. 4 del patto stesso.</p>
Mobilità e trasporti	<p>FOR (2014-2020)</p> <p>Programma Operativo Nazionale Trasporti-Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Piano strategico nazionale della portualità e della logistica</p> <p>Programma operativo nazionale "infrastrutture e reti" regioni meno sviluppate 2014-2020</p> <p>Piano regionale dei trasporti e della mobilità;</p> <p>Progetto di Sviluppo della Piattaforma Logistica di Mezzogiorno</p> <p>Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia</p> <p>Piano della Mobilità Urbana</p> <p>Piano Attuativo del Trasporto delle Merci e della Logistica</p> <p>Piano di Ristrutturazione e Razionalizzazione della Rete Carburanti</p> <p>Programma Urbano Parcheggio</p> <p>Piano Generale Urbano del Traffico</p>	<p>Ottimizzazione dei flussi ed alla creazione di un sistema macroregionale connesso al suo interno e collegato ai più importanti corridoi TEN-T, migliorando la performance ambientale del sistema</p> <p>Promuovere sistemi di trasporto sostenibili, migliorare la sicurezza stradale</p> <p>tutela del patrimonio ambientale della Sicilia, conseguentemente, tutte le azioni tendono al miglioramento della qualità paesaggistica ed ambientale della fascia costiera</p> <p>migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, attenzione e priorità alla manutenzione e messa in sicurezza di un patrimonio infrastrutturale spesso obsoleto; attenzione e priorità all'innovazione ed allo sviluppo tecnologico</p> <p>soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione;</p> <p>abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;</p>

M

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signatures and initials]

	<p>Piano Strategico "Messina 2020 - verso il Piano Strategico"</p> <p>Accordo di Programma Quadro (APQ) per il Trasporto Marittimo</p> <p>Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL)</p>	<p>ridurre i consumi energetici;</p> <p>aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;</p> <p>minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico;</p> <p>incrementare la capacità di trasporto;</p> <p>aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi;</p> <p>ridurre i fenomeni di congestione;</p> <p>favorire l'uso di mezzi alternativi di trasporto a minor impatto ambientale</p>
Salute pubblica e Ambiente	<p>Piano Regolatore Consortile dell'Area di Sviluppo Industriale</p> <p>Piano di bonizzazione acustica del territorio comunale</p>	<p>Il Piano Regolatore Consortile ASI prevede la ristrutturazione e recupero delle attività industriali oltre a ristrutturazioni, demolizioni e accorpamento di aree per interventi unitari, viabilità, servizi di zona e territoriali per i suddetti due Ambiti.</p> <p>Il Piano di Assetto Idrogeologico ha l'obiettivo di predisporre una serie di azioni ed interventi finalizzati ad attenuare il dissesto, contenendo l'evoluzione naturale dei fenomeni entro margini tali da poter garantire lo sviluppo della società.</p>
Paesaggio e aree protette	<p><u>Rete Natura 2000 - Piano di gestione</u></p> <p>Piano dei Parchi e delle Riserve</p>	<p>L'obiettivo di Rete Natura 2000 è la conservazione della biodiversità e la tutela degli habitat e delle specie di interesse comunitario negli Stati Membri dell'Unione Europea, attraverso la realizzazione di un sistema di aree protette designate come Aree di Protezione Speciale.</p> <p>Il Piano dei Parchi e delle Riserve Naturali, redatto ai sensi dell'art.51 LP n.98/81, art.31 LR 14/88 è basato sui tre parchi regionali di cui in provincia di Messina ricade parco dei Nebrodi, mentre delle 79 Riserve Naturali siciliane la Provincia di Messina ne conta 14² ed una, la Riserva Naturale della laguna di Capo Peloro nel comune di Messina.</p> <p>Relazioni con le aree di progetto: Nessuna delle aree del Piano dei Parchi e delle Riserve Naturali ricade all'interno del PRP in oggetto.</p>

Valutazione di coerenza

L'A.P. dichiara che le previsioni del PRP sono conformi alle previsioni trasportistiche e agli indirizzi strategici degli Studi e dei Piani che sono stati redatti negli ultimi anni e che interessano il territorio comunale di Messina, confermandone gli indirizzi generali volti alla realizzazione di una politica integrata tra le diverse modalità trasporto in relazione alla valorizzazione del trasporto pubblico e marittimo.

Per il trasporto pubblico si prevedono, infatti, un potenziamento delle linee ferroviarie attraverso la metroferrovia anche in relazione alle nuove caratteristiche turistiche dell'area portuale (zona Falcata).

Inoltre, il previsto miglioramento della complessiva dotazione infrastrutturale della città (svincoli, via del mare, parcheggi) favorirà un'ottimizzazione dei flussi di traffico provenienti dallo scalo portuale in entrata e in uscita e consentirà una migliore integrazione tra porto e città.

Infine, si mira a spostare quote di traffico legate al turismo organizzato e al pendolarismo su un efficiente servizio di trasporto marittimo (metropolitana del mare), individuando nuovi nodi di interscambio cittadini localizzati lungo la costa e in prossimità della stazione marittima.

Matrice di coerenza interna

Obiettivi dei piani analizzati		Obiettivi del PRP						
		A	B	C	D	E	F	G
Obiettivi di protezione ambientale	Ridurre le emissioni di gas inquinanti e climateranti	++	+	-	++	++	+	-
	Agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci,	++	+	-	+	+	++	+
	Ottimizzazione dei flussi ed alla creazione di un sistema infrastrutturale connesso al suo interno e collegato ai più importanti	++	++	++	+	-	++	-
	Promuovere sistemi di trasporto sostenibili, migliorare la sicurezza stradale, tutela del patrimonio ambientale	++	-	-	--	++	+	-
	Promuovere l'utilizzo di aree demaniali per attività legate alla portualità per lo sviluppo della società	++	++	+	+	+	+	++

STIMA DEGLI EFFETTI DEL PIANO

Analisi delle pressioni e degli impatti

Ambiente e Salute Pubblica

Previsione degli impatti sulla componente atmosfera

L'attuazione del Piano Regolatore Portuale di Messina comporterà una serie di interventi che interesseranno aspetti legati alla qualità ambientale. Gli interventi previsti dal Piano che interessano lo studio di impatto sulla componente atmosfera possono essere così riassunti:

- spostamento dell'intera attività di traghettamento di automobili e mezzi commerciali stradali dal porto di Messina al porto di Tremestieri;
- realizzazione della seconda darsena nel porto di Tremestieri, con relativi piazzali, viabilità interna e servizi;
- realizzazione dei due porti turistici di San Francesco e della Falcata;
- rettifica e modifica alle banchine del Terminale Crociere, del Terminale Navi Veloci e Aliscafi e del Molo Norimberga;
- cambiamento di destinazione di alcune aree sulla Falcata;
- sistemazione della viabilità portuale sulla Falcata.

Effetti sulla componente atmosfera

In definitiva gli effetti sulla componente atmosfera degli interventi previsti nell'area interessata dal PRP, sono sintetizzati nella Tabella seguente:

Ambito Funzionale	Area Funzionale	Situazione Ante	Situazione Post
Porto Operativo di Messina	POM 1	Emissioni dovute al traffico veicolare al terminalie traghetti nelle società private; emissioni legate all'attività crocieristica.	Riduzione del carico emissivo per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri. Marginale incremento delle emissioni legate all'attività crocieristica determinato dal potenziamento di tale attività.
	POM 2	Emissioni dovute all'attività di traghettamento passeggeri.	Si mantiene il carico emissivo attuale.
	POM 3	Emissioni dovute al traffico veicolare e ferroviario prodotto dal terminale traghetti società FHT.	Riduzione del carico emissivo dovuto al traffico veicolare per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri. Si mantiene il carico emissivo attuale per le emissioni dovute al traffico ferroviario.
	POM 4	Emissioni determinate dalla movimentazione merci del porto mercantile.	Potenziale incremento delle emissioni determinato dalla maggiore estensione dell'area destinata a porto mercantile.
	POM 5	Emissioni dovute ad attività sanitoristica.	Potenziale incremento delle emissioni determinato dal potenziamento delle attività specifiche dell'area.
	POM 6	Emissioni area militare	Substanziale mantenimento del carico emissivo attuale.

96

Ambito Funzionale	Area Funzionale	Situazione Ante	Situazione Post
Porto Operativo di Tremestieri	POT 1	Absenza di emissioni.	Incremento del carico emissivo per il trasferimento integrale dell'attività di traghettamento, autoporti e navi commerciali presenti.
	POT 2	Emissioni dovute al traffico dei mezzi commerciali stradali del terminale traghetti delle società private.	Riduzione del COVMS emesso per la migrazione ad aree di manutenzione dei mezzi navali.

Ambito Funzionale	Area Funzionale	Situazione Ante	Situazione Post
Waterfront	WAT 1	Emissioni causate dal traffico veicolare indotto dal terminale traghetti delle società private.	Notevole riduzione del carico emissivo per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri.
	WAT 2	Emissioni dovute al traffico veicolare di attraversamento dal terminale traghetti delle società private allo svincolo autostradale di Messina Bocchetta.	Notevole riduzione del carico emissivo per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri.
	WAT 3	Emissioni dovute al traffico veicolare di attraversamento dal terminale traghetti delle società private allo svincolo autostradale di Messina Bocchetta ed al traffico connesso al terminale aliscafi SNAV.	Notevole riduzione del carico emissivo per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri e per il trasferimento al Porto Operativo di Messina del Terminal Aliscafi.

Ambito Funzionale	Area Funzionale	Situazione Ante	Situazione Post
La Falcata	FAL 1	Emissioni dovute al traffico veicolare dell'area militare.	Marginale incremento delle emissioni dovute allo crescita dei volumi di traffico veicolare correlati agli insediamenti turistici e edilizi previsti dal PRP.
	FAL 2	Emissioni dovute ad attività contenitica.	Riduzione delle emissioni determinata dal cambiamento di destinazione dell'area.
	FAL 3	Emissioni dovute ad attività di peagorica delle navi.	Eliminazione delle emissioni dovute ad attività di peagorica delle navi. Marginale incremento delle emissioni determinato dallo sviluppo dell'attività turistica e sportiva e dal traffico da esse indotto.
	FAL 4	Emissioni area militare.	Si mantiene il carico emissivo attuale.
	FAL 5	Emissioni area militare.	Marginale incremento delle emissioni determinato dall'incremento del traffico indotto dalla mutata destinazione dell'area.
	FAL 6	Emissioni area militare.	Si mantiene il carico emissivo attuale.

Impatto dovuto al traffico

Le emissioni legate alla modifica delle attività portuali e del traffico marittimo giocano un ruolo marginale rispetto alle modifiche che si producono sulla qualità dell'aria per effetto dello spostamento integrale dell'attività di traghettamento verso il porto di Tremestieri. È pertanto fondamentale valutare le emissioni dovute al traffico veicolare gravitante e prodotto dal porto che come detto costituiscono il contributo più rilevante ai fini dell'inquinamento atmosferico dell'area urbana di Messina. Tali impatto è stato valutato in termini di variazione delle emissioni inquinanti ante-operam e post-operam prodotte per effetto dagli interventi previsti dal PRP.

In particolare per tali valutazioni è stato necessario:

- conoscere la composizione dell'attuale parco veicolare circolante;

[Handwritten signatures and initials]

- definire l'evoluzione del parco circolante all'anno 2015;
- determinare i fattori di emissione degli inquinanti per ogni componente emissivamente omogenea del parco;
- determinare la variazione nella domanda di trasporto dal 2005 al 2015;
- calcolare le emissioni attuali ed al 2015 del parco veicolare.

Per tale analisi si sono utilizzati come riferimento i dati provenienti dal:

- Piano Regolatore Portuale di Messina (Autorità Portuale di Messina, 2007);
- Piano Urbano della Mobilità del Comune di Messina (Assessorato alla Mobilità di Messina, 2006);
- Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture (Ministero dei Trasporti, 2005).

Per il calcolo dei fattori di emissione degli inquinanti è stata utilizzata la metodologia Copert III (European Environment Agency, 2000).

Impatto delle attività portuali

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, gli interventi previsti dal PRP sono prevalentemente associati a una diminuzione del carico di rumore, fatta eccezione per alcuni ambiti (POT1 e POT2 - Tremestieri) in cui la condizione finale risulterà peggiore rispetto a quella iniziale.

La Tabella seguente riassume qualitativamente le variazioni che subiranno le attuali sorgenti di rumore distribuite nell'ambito d'intervento del PRP. In verde sono evidenziati gli effetti positivi, in rosso quelli negativi, in nero l'assenza di variazioni significative.

Effetti sulla componente rumore degli interventi previsti dal PRP.

Ambito Funzionale	Area Funzionale	Situazione Ante	Situazione Post
Porto Operativo di Messina	POM.1	Emissioni acustiche dovute al traffico veicolare al terminale traghetti delle società private; emissioni legate all'attività crocieristica.	Riduzione dei livelli sonori per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri. Marginale incremento delle emissioni legate all'attività crocieristica determinato dal potenziamento di tale attività.
	POM.2	Emissioni dovute all'attività di traghettamento passeggeri.	Si mantiene il carico emissivo attuale.
	POM.3	Emissioni dovute al traffico veicolare e ferroviario prodotto dal terminale traghetti società RFI.	Riduzione del carico emissivo dovuto al traffico veicolare per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri. Si mantiene il carico emissivo attuale per le emissioni dovute al traffico ferroviario.

	FOM.4	Emissioni determinate dalla movimentazione merci del porto mercantile.	Potenziale incremento dei livelli sonori determinato dalla maggiore estendibilità dell'area destinata a porto mercantile.
	FOM.5	Emissioni dovute ad attività cantieristica.	Potenziale incremento delle emissioni determinato dal potenziamento delle attività specifiche dell'area.
	FOM.6	Emissioni area militare.	Sostanziale mantenimento del carico emissivo attuale.
Porto Operativo di Tremestieri	POT.1	Assenza di emissioni.	Incremento dei livelli sonori per il trasferimento stagionale dell'attività di traghettamento automobilistico e merci commerciali/pedestri.
	POT.2	Emissioni dovute al traffico dei mezzi commerciali stradali del terminale traghetti delle società private.	Riduzione del carico emissivo per la riconversione ad area di manutenzione dei mezzi navali.
Waterfront	WAT.1	Emissioni causate dal traffico veicolare indotto dal terminale traghetti delle società private.	Notevole riduzione del carico emissivo per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri.
	WAT.2	Emissioni dovute al traffico veicolare di attraversamento dal terminale traghetti delle società private allo svincolo autostradale di Messina Boccetta.	Notevole riduzione del carico emissivo per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri.
	WAT.3	Emissioni dovute al traffico veicolare di attraversamento dal terminale traghetti delle società private allo svincolo autostradale di Messina Boccetta ed al traffico connesso al terminale aliscafi EXSNAV.	Notevole riduzione del carico emissivo per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri e per il trasferimento al Porto Operativo di Messina del Terminale Aliscafi.
La Falcata	FAL.1	Emissioni dovute al traffico veicolare dell'area militare.	Marginale incremento delle emissioni dovute alla crescita dei volumi di traffico veicolare correlati agli insediamenti turistici e edili previsti dal PRP.
	FAL.2	Emissioni dovute ad attività cantieristica.	Riduzione delle emissioni determinate dal cambiamento di destinazione dell'area.
	FAL.3	Emissioni dovute ad attività cantieristica.	Marginale incremento delle emissioni determinato dallo sviluppo dell'attività turistica e diportistica e dal traffico da esse indotto.
	FAL.4	Emissioni area militare.	Si mantiene il carico emissivo attuale.
	FAL.5	Emissioni area militare.	Marginale incremento delle emissioni determinato dall'incremento del traffico indotto dalla mutata destinazione dell'area.
	FAL.6	Emissioni area militare.	Si mantiene il carico emissivo attuale.

Nello scenario di impatto futuro confluiscono i seguenti elementi caratterizzanti:

Realizzazione di un porticciolo turistico per imbarcazioni di dimensioni medie (circa 400 posti barca), di una banchina per l'accoglienza di yacht più grandi in transito e di un ampio porto a secco (350-400 imbarcazioni) di modeste dimensioni nella rada San Francesco. Tali modifiche del traffico

marittimo non dovrebbero comportare peggioranti della qualità acustica nelle zone urbane prossime all'area portuale.

Realizzazione di un nuovo asse viario di collegamento diretto tra la città e l'area Falcata che dovrebbe agevolare il transito dei mezzi gommati diretti al molo Norimberga e l'accesso alle diverse aree della zona Falcata. Questo dovrebbe comportare un miglioramento generale del comfort acustico dell'intera zona urbana interessata.

Spostamento dell'intero traffico gommato in transito da e per la Calabria a Tremestieri che causerà un incremento dei flussi veicolari sulle vie di collegamento con il Porto di Tremestieri, tuttavia la realizzazione della progettata "Via del Mare" dovrebbe ridurre le possibili criticità fornendo una concreta alternativa di accesso all'area portuale, soprattutto, in alcuni periodi dell'anno.

I benefici conseguibili dal turn over del parco circolante in termini di miglioramento prestazionale (minori emissioni di rumore veicoli leggeri e pesanti) sono limitati a 1-2 dBA

Le attività di trasporto e stoccaggio del porto commerciale sono rumorose e difficilmente mitigabili, in considerazione dell'elevata distanza tra le sorgenti e i ricettori e della presenza di componenti a bassa frequenza e di rumori impulsivi. Anche sulla rumorosità dovuta alle grandi navi attraccate in banchina ci sono scarse possibilità di intervento, se non di tipo gestionale. Delocalizzazione dell'attività o incremento dell'attività significano inevitabilmente diminuzione o incremento di rumorosità.

La nuova regolamentazione delle emissioni di rumore delle imbarcazioni da diporto (Proposta di direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 94/25/CE del 16 giugno 1994 sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto) sarà recepita probabilmente a partire dalla fine del 2003: per gli ambiti con attività diportistica si può prevedere nel lungo periodo una riduzione di rumore delle imbarcazioni a motore.

I rumori determinati dal porto sono principalmente causati dai lavori e dalle attività svolte dagli operatori (movimentazione container, operazioni di manutenzione delle imbarcazioni, ecc.), dall'esercizio degli impianti fissi/mobili rumorosi (gru, pompe di trasferimento materiali insilabili, impianti di ventilazione, sfiati, ecc.) e dal traffico veicolare sui piazzali/strade interne al sedime portuale (veicoli pesanti, veicoli leggeri) e navale (impianti di ventilazione, motori, ciminiere, argani, sirene, ecc.).

La "tonica" del paesaggio sonoro dipende dagli impianti fissi, dalle sorgenti stazionarie o semistazionarie, dalle sorgenti transienti (il traffico) caratterizzate da elevate frequenze che, nel complesso, compongono una successione di suoni pseudo casuali caratterizzati da frequenze medio-basse. Questo sfondo viene percepito a livello uditivo dalla popolazione in modo poco attento: sono suoni ai quali la popolazione che vive all'interno del bacino acustico dell'area portuale si è adattata. Gli eventi sonori che determinano un risveglio della percezione in termini di suoni ascoltati consapevolmente sono i segnali, ossia quei rumori associati a manifestazioni discontinue e di elevata intensità. Questi suoni sono i più fastidiosi.

Ambiente Idrico

Previsione degli impatti sulla componente ambiente idrico

Gli impatti principali sull'ambiente idrico sono da imputarsi all'ampliamento dell'approdo di Tremestieri 16. Di seguito sono analizzati gli ad esso impatti associati nei confronti degli aspetti legati all'ambiente idrico.

Sommariamente, per quel che riguarda le acque marine, si ritiene che i maggiori impatti siano connessi alle attività portuali e quindi sia ai rischi di sversamenti sia all'insieme di operazioni che potrebbero determinare un peggioramento delle caratteristiche qualitative delle acque.

E' evidente, tuttavia che, essendo tale intervento un "ampliamento" di un porto già esistente, le alterazioni prevedibili si inseriranno in un ambiente in parte alterato.

Gli impatti sono principalmente riconducibili alle operazioni di dragaggio necessarie per la realizzazione degli interventi in progetto che determineranno un'alterazione delle caratteristiche qualitative delle acque.

Nei confronti delle acque marine, l'ampliamento del porto di Tremestieri l'esercizio di un porto potrebbe determinare un impatto dovuto all'insieme delle operazioni che si svolgono al suo interno. Premettendo che, nel caso specifico, si tratta comunque dell'ampliamento di uno scalo portuale esistente da qualche anno, e quindi va ad interessare aree le cui caratteristiche ambientali risultano alterate, di seguito si procederà ad analizzare quelle che sono le attività portuali che possono determinare una significativa alterazione degli aspetti qualitativi delle acque marine.

Il traffico marittimo è tra le cause fondamentali dell'inquinamento marino all'interno del bacino portuale, dove, a causa della ridotta diluizione operata dall'acqua di mare si possono registrare delle concentrazioni di inquinanti estremamente elevate.

Si individuano tre fattori di inquinamento idrico che schematicamente è possibile suddividere in classi, a seconda della loro provenienza:

Sostanze organiche, nutrienti e microbiologiche contenute nelle acque reflue scaricate a mare;

Inquinanti chimici derivanti dalle attività nautiche; fra questi, si citano i carburanti (contenenti metalli pesanti ed idrocarburi) utilizzati dalle imbarcazioni;

Microinquinanti metallici e gli idrocarburi presenti nelle sostanze adoperate per le operazioni di manutenzione dei natanti; le sostanze tossiche contenute nelle vernici antisalsedine utilizzate per il rimessaggio degli scafi; i detersivi sversati a mare a seguito di lavaggio delle imbarcazioni;

Residui galleggianti costituiti prevalentemente da sostanze plastiche, lentamente biodegradabili, nonché da oli e grassi rilasciati in mare dagli utenti della struttura portuale.

Il rilascio di suddetti inquinanti all'interno del bacino portuale dà luogo a diverse conseguenze:

lo sversamento dei composti dell'azoto e del fosforo, può causare lo sviluppo di manifestazioni di eutrofizzazione, con conseguente deficit dell'ossigeno disciolto e, quindi, l'alterazione degli equilibri naturali dell'ecosistema;

la putrefazione delle sostanze organiche sversate in mare o delle alghe comporta lo sviluppo di esalazioni maleodoranti, che arrecano considerevoli disturbi agli utenti delle strutture portuali;

gli idrocarburi ed i metalli pesanti scaricati nello specchio d'acqua del porto possono essere assimilati dalle piante e dagli organismi animali viventi nell'ambiente portuale, con il rischio della loro introduzione nella catena alimentare;

la presenza di residui galleggianti, oli, grassi, sostanze detersivi, oltre ad essere di per se dannose, ostacola il passaggio della luce attraverso la superficie dello specchio d'acqua ed inoltre, incide sull'estetica dell'area, deturpando la naturalità dei luoghi.

Altro pericolo per le acque dei bacini portuali può essere rappresentato dai possibili sversamenti accidentali di idrocarburi, quali combustibili e lubrificanti. Questi sversamenti creano la formazione di film sottili di sostanze, che limitano l'ossigenazione delle acque in quegli ambienti aventi già uno scarso ricambio idrico ed un livello alquanto basso di ossigeno disciolto per la presenza di sostanze organiche biodegradabili.

Relativamente all'inquinamento prodotto dallo scarico dei reflui di altra origine (servizi igienici centralizzati o aree antropizzate circostanti), la capacità di autodepurazione del mare richiede diluizioni molto elevate, che si possono realizzare a grande distanza dalla costa, mentre nelle zone vicine alla costa, in caso di sversamento dei liquami, possono verificarsi fenomeni di diversa natura. Difatti i liquami apportano sostanze quali i sali di azoto ed il fosforo che sono nutrienti ottimali per il fitoplancton e per le alghe. L'ipernutrizione di questi organismi genera un'iperproduzione e successivamente la loro morte con conseguenti processi di putrefazione e provoca relative anossie di fondo e talvolta anche dell'intero corpo d'acqua.

Per i suddetti motivi si devono escludere assolutamente sversamenti di questo tipo in un bacino d'ormeggio a meno di guasti gravi alle reti fognanti realizzate per l'allontanamento e la depurazione delle stesse.

L'inquinamento causato dal traffico marittimo si risente anche esternamente al limite della struttura portuale vera e propria, sia a causa del transito dei natanti che per la diffusione degli inquinanti verso l'esterno del bacino protetto, attraverso l'imboccatura.

Infatti, pur essendo molto elevato il potere diluente del mare aperto, la presenza di sostanze inquinanti può gravemente compromettere talune attività che si svolgono nelle aree limitrofe all'area portuale, quali la pesca e la balneazione.

Come detto, nel caso in questione, le modificazioni, saranno comunque comprese entro un ambito generale già alterato e parzialmente interessato da strutture portuali.

Per la trattazione di alcuni aspetti relativi alla realizzazione delle principali opere, si rimanda anche ai paragrafi relativi agli impatti riferiti alla componente "suolo".

Suolo e Sottosuolo

Previsione degli impatti sulla componente suolo e sottosuolo

Sulla base delle informazioni bibliografiche è stato delineato l'assetto morfologico e geologico dell'area in esame. La disponibilità di tale quadro rappresenta un buon riferimento per la previsione del possibile percorso e per l'individuazione delle sedi deposizionali dei materiali detritici artificialmente prodotti, eventualmente veicolati verso il sistema marino a partire dalle varie sedi di genesi degli stessi.

Una vasta area imperniata sulla soglia dello Stretto si presenta costituita da un fondo roccioso in erosione, non ricettivo di materiali detritici fini e medi impossibilitati alla deposizione per l'intensità delle correnti locali. I materiali detritici naturali trovano sede deposizionale in aree profonde, a nord e a sud della soglia e lontane dalla stessa, in corrispondenza di espansioni delle sezioni dello Stretto. Verso tali aree verrebbero convogliati anche i detriti prodotti artificialmente.

Il quadro idrodinamico-sedimentario rappresenta un riferimento anche per la valutazione delle possibili interferenze delle strutture portuali sull'ambito strettamente costiero. I pendii di raccordo

tra le parti più profonde dello Stretto e la riva marina siciliana risultano ugualmente esenti da sedimentazione per il già citato motivo di intensità idrodinamica locale.

Le spiagge, già sottoposte a intensa erosione per la realizzazione d'insediamenti e strutture, mantengono limitate quantità di sabbia grossolana e ghiaia solo per l'azione protettiva esercitata da difese artificiali realizzate con pennelli e, localmente, con massicciate aderenti.

Ecosistema Marino

Previsione degli impatti sull'ecosistema marino

Tra le varie attività previste negli ambiti del PRP le fonti di maggior impatto per l'ecosistema marino derivano sicuramente dalle operazioni di dragaggio.

Le modalità di dragaggio dovrebbero garantire il minimo impatto ambientale dell'area vasta nella quale avvengono le operazioni di prelievo del materiale e per questo dovrebbero essere indicate le condizioni che possono facilitare un dragaggio ambientalmente accettabile.

Nella relazione tecnica sarebbe opportuno riportare la descrizione delle modalità operative e delle attività preventivate al fine di perseguire i seguenti obiettivi:

1. dragare in sicurezza rispettando le normative di pertinenza circa l'utilizzo delle apparecchiature in uso, la salvaguardia degli operatori, il rispetto di aree ed attività poste nelle vicinanze dell'area di dragaggio;
2. rendere nulle o minime le quantità di materiale disperso nelle operazioni di sollevamento, di trasporto e di deposizione, preferendo dove è possibile sistemi chiusi;
3. limitare la torbidità e la mobilitazione di inquinanti indotta da tali operazioni, e nei casi in cui l'impatto ambientale sulle aree circostanti non sia trascurabile, adottare soluzioni tecniche appropriate per contenere e mitigare gli effetti;
4. dragare con precisione, adottando tutti i mezzi necessari per il corretto posizionamento delle draghe, per la delimitazione delle aree da dragare ed il prelievo effettivo dei volumi programmati;
5. dragare con tecnologie che possano minimizzare le quantità d'acqua presenti nei sedimenti con granulometria fine per i quali diventano difficoltose le operazioni e/o i tempi di dewatering.

Sulla base delle informazioni riguardanti la tipologia del materiale da dragare, le caratteristiche dell'area vasta all'interno della quale verranno effettuate le operazioni di dragaggio e le modalità ed i tempi di esecuzione del dragaggio dovrebbe essere fornita una descrizione dei possibili impatti sull'ambiente circostante il sito di dragaggio.

In particolare dovrebbero essere considerate:

la variazione della morfologia e della batimetria dei fondali;

l'aumento della torbidità delle acque durante le attività di dragaggio e le sue possibili ripercussioni sulle aree limitrofe ed in particolare sulle biocenosi di elevato interesse naturalistico qualora esistenti (praterie di fanerogame marine e formazioni a coralligeno) o per altri usi del mare (zone turistico-ricreative, zone di maricoltura, ecc.);

la possibile risospensione del materiale depositato ma non ancora consolidato e che, una volta terminate le attività di dragaggio, potrebbe essere rimesso in circolo nella colonna d'acqua dalle correnti o dal passaggio delle navi;

- i livelli di rumore generato dai sistemi di dragaggio;

- i possibili aumenti di concentrazione di sostanza organica, nutrienti e di contaminanti organici ed inorganici nella colonna d'acqua e nei sedimenti del porto stesso e delle zone limitrofe.

Qualora siano ipotizzabili tali eventi, sarebbe necessario fornire indicazioni sulle misure di contenimento e mitigazione da intraprendere.

Paesaggio e patrimonio storico - culturale

Determinazione degli impatti paesaggistici relativi agli 11 ambiti

Si affaccia sullo stretto e sul waterfront cittadino e per questi motivi rappresenta un luogo di grande interesse paesaggistico e ambientale. Oltre a officine, residenze, magazzini, uffici insediatesi e a una spiaggia non balneabile, sono inoltre presenti il Forte S. Salvatore, a pianta poligonale, posizionato sulla punta estrema della Falcata, fa parte del sistema difensivo cinquecentesco, un bastione semicilindrico noto con il nome di "Forte Campana", La Torre della Lanterna voluta dal Senato di Messina nel 1555; l'Istituto Sperimentale Talassografico, fondato nel 1916 come Istituto Centrale di Biologia Marina, oggi afferente al CNR che arricchiscono l'area di presenze architettoniche rilevanti e uniche. La Falce rappresenta un elemento storico e simbolico della città.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

La metodologia per la valutazione di incidenza relative alle opere previste dal PRP è stata selezionata;

a) considerando documenti ed indicazioni in materia di valutazione di incidenza realizzati dalla Commissione Europea;

b) utilizzando e trasferendo le "buone pratiche" di valutazione sviluppate nell'ambito degli studi di impatto ambientale ai sensi della normativa sulla Valutazione di Impatto Ambientale.

a) Documenti ed indicazioni della Commissione europea

Il presente studio fa riferimento, fermo restando il contesto della Direttiva e della legislazione nazionale in materia di valutazione di incidenza, alla metodologia suggerita dal documento "Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000 - Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE".

Questa metodologia prevede che le valutazioni richieste dall'art. 6 siano realizzate per livelli:

Livello I: screening

Livello II: valutazione appropriata

Livello III: valutazione delle soluzioni alternative

Livello IV: valutazione in caso di assenza di soluzioni alternative in cui permane l'incidenza negativa

A conclusione di ciascun livello viene valutata la necessità di procedere o meno al livello successivo. Per ciascuno dei livelli che sarà necessario analizzare verrà, quindi, predisposto un sistema a formulari al fine di incrementare la trasparenza, l'obiettività e la versatilità d'impiego dei

91

dati raccolti, oltre a dimostrare così di applicare il principio precauzionale. Ciascuna fase sarà conclusa con un verbale o matrice che documenti le valutazioni effettuate. In riferimento al presente studio di incidenza, si è ritenuto opportuno non procedere oltre il I livello (Valutazione Appropriata), in quanto giudicato esaustivo della situazione analizzata. (Vedi schema successivo).

b) "Buone pratiche" di valutazione sviluppate nell'ambito degli studi di impatto ambientale

In assenza di normativa regionale specifica sulla valutazione di incidenza oltre al D.A. 30/03/07 e in ragione di metodologie di verifica e valutazione poco mature, si fa riferimento a indicazioni e tecniche sviluppate nell'ambito degli Studi di Impatto Ambientale realizzati ai sensi della Direttiva 85/337/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati così come modificata dalla Direttiva 11/97/CE e dal DPR 12/04/1996.

Questo approccio è giustificato dal fatto che le procedure illustrate nella guida metodologica della Commissione, che saranno utilizzate nell'ambito di questo studio, sono simili a quelle correntemente impiegate per la VIA e sono in linea con l'impostazione generale raccomandata dai documenti della Commissione europea in materia di screening, determinazione della significatività e revisione della VIA.

M

Elementi rilevanti per l'analisi dell'impatto

Livello I: lo screening

Il primo livello, quello relativo allo screening, è caratterizzato dal processo d'individuazione delle implicazioni potenziali del progetto sul sito Natura 2000, e dalla determinazione del possibile grado di significatività di tali incidenze. In altre parole, in questo livello si analizza la possibile incidenza che il progetto del PRP può avere sulla ZPS "Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello stretto di Messina", valutando se tali effetti possono oggettivamente essere considerati rilevanti o meno.

S

Tale valutazione consta, come si evince anche dallo schema precedente, di quattro fasi:

- A. Determinare se il progetto è direttamente connesso o necessario alla gestione del sito
 - B. Descrivere le caratteristiche del progetto
 - C. Descrivere le caratteristiche della ZPS
 - D. Valutare la significatività di eventuali effetti sul sito Natura 2000.
- a

La realizzazione del presente studio ha reso necessario l'esame di tutto il materiale già pubblicato, in relazione alla ZPS "Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello stretto di Messina", nonché la consultazione degli enti e delle agenzie coinvolte nella gestione del sito o competenti in materia di conservazione della natura. Tra questi si ricordano: il Servizio per la Conservazione della Natura del Ministero dell'Ambiente ed l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Regione Sicilia (A.R.P.A.). Allo scopo di attuare in maniera sistematica ed oggettiva l'esame della significatività del progetto nei confronti del ZPS, secondo quanto previsto dalla Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva "Habitat" 92/43/CEE, si è ritenuto, inoltre, opportuno utilizzare, per ogni fase dello screening, una serie di matrici e di checklist le cui indicazioni saranno riassunte nella Matrice dello Screening, conclusiva di questa prima parte del processo.

et

lo

S

Gestione del sito

Nel documento della Commissione "La gestione dei siti della rete natura 2000 - guida all'interpretazione dell'art. 6 della direttiva Habitat" è chiaramente indicato che, affinché un progetto possa essere considerato "direttamente connesso o necessario alla gestione del sito", la "gestione" si deve riferire alle misure gestionali a fini di conservazione, mentre il termine "direttamente" si riferisce a misure che sono state concepite unicamente per la gestione a fini conservativi di un sito e non in relazione a conseguenze dirette e indirette su altre attività.









Alla luce di tali considerazioni si può affermare che le opere previste dal PRP non si configurano come un progetto direttamente connesso alla gestione del sito in oggetto.





Descrizione del progetto

Rimandando al progetto e al quadro di riferimento progettuale per i necessari dettagli si ricorda che la parte del PRP che potrebbe interagire con la ZPS è l'unità funzionale WAT 1 - RADA SAN FRANCESCO ovvero la parte di costa che si estende dalle foce del torrente Annunziata a quella del Giostra attualmente occupata dal Terminale Traghetti (vedere estratto del PRP, paragrafo 8.3.1.11). Il PRP prevede il trasferimento integrale di tale attività a Tremestieri ed una radicale trasformazione dell'area 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 la realizzazione di un porticciolo turistico, una banchina per l'accoglienza di yacht più grandi in transito e un ampio spazio, attrezzato come porto a secco, in grado di accogliere fino a 350-400 imbarcazioni di modeste dimensioni. Dal punto di vista della qualità dell'aria ne conseguirà una notevole riduzione del carico emissivo per il trasferimento dell'attività di traghettamento al Porto di Tremestieri.

Conclusioni della fase di screening

Matrice di screening	
Breve descrizione del progetto	Il progetto, oggetto del presente studio, riguarda la creazione di un'area funzionale ai margini della ZPS. Il piano prevede, oltre alla creazione di spazi verdi, un ampliamento delle strutture sportive già esistenti, nonché opere di riqualificazione a seguito anche di uno spostamento dei terminali delle navi traghetto nella zona di Tremestieri.
Breve descrizione del sito Natura 2000	Il sito si sviluppa sulla stretta dorsale montuosa che si protende nello Stretto di Messina di notevole valore paesaggistico e avifaunistico, comprendente i Laghi costieri di grande interesse naturalistico oltre che paesaggistico per essere posti in prossimità di Capo Paloro sullo Stretto di Messina.
Criteri di valutazione	
Descrivere i singoli elementi del progetto che possono produrre un impatto sul sito Natura 2000.	<p>Il progetto oggetto del presente studio prevede la realizzazione, nella parte che interessa la ZPS, di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in sponda destra del torrente Annunziata siano consolidati ed ampliati gli impianti sportivi, pubblici e privati, ed il verde pubblico attrezzato • nella parte centrale sarà realizzato un nuovo porto turistico destinato in modo particolare alle imbarcazioni in transito e ai charter; • L'impatto principale è quindi da considerarsi poco significativo considerando anche che la zona interessata, anche se considerata ZPS, versa in uno stato di degrado.
<ul style="list-style-type: none"> • Descrivere eventuali impatti diretti, indiretti e secondari del progetto sul sito Natura 2000 in relazione ai seguenti elementi: • dimensioni ed entità • superficie occupata • distanza dal sito Natura 2000 o caratteristiche salienti del sito • fabbisogno in termini di risorse (estrazione di acqua, ecc.) • emissioni (smaltimento in terra, acqua o aria) • dimensioni degli scavi • esigenze di trasporto • durata della fase di edificazione, operatività e smantellamento, ecc. • altro 	<p>Non si riscontrano particolari problematiche legate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alla dimensione degli scavi • allo smaltimento della terra di riporto proveniente dagli sciancamenti, che verrà riportata in sito per la sistemazione degli spazi pubblici. • al fabbisogno di risorse naturali (sia per la fase di cantiere che per quella di gestione), in particolare il fabbisogno d'acqua potabile sarà soddisfatto dall'acquedotto comunale e non si prevedono incrementi sostanziali dei consumi rispetto allo stato attuale. Quando non necessario (attività di cantiere) si ricorrerà all'utilizzo di acque non potabili. • alla perturbazione, dovuta al trasporto dei materiali in cantiere, del sito Natura 2000 considerato, in quanto l'area d'intervento è servita da strade adeguate a tale problematica.

<p>Descrivere i cambiamenti che potrebbero verificarsi nel sito in seguito a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • una riduzione dell'area dell'habitat; • la perturbazione di specie fondamentali; • la frammentazione del habitat o della specie; • la riduzione nella densità della specie; • variazioni negli indicatori chiave del valore di conservazione (qualità dell'acqua, ecc.); • cambiamenti climatici. 	<p>Dal punto di vista della riduzione dell'area dell'habitat dovuta al dimensionamento dell'intero progetto, il rapporto tra l'area dell'intervento e quella del ZPS è una percentuale irrilevante. Nell'area del progetto non sono segnalati, inoltre, esemplari che necessitano di appropriate misure di salvaguardia.</p> <p>Non esistono rischi di un'eventuale frammentazione dell'area protetta in quanto il sito ricade all'interno di un territorio già fortemente urbanizzato.</p> <p>Non esistono rischi di un'eventuale perturbazione dell'area protetta che potrebbe derivare all'insediamento massiccio di abitanti.</p> <p>Per quanto riguarda il rischio di inquinamento del sito rispetto alle componenti aria, acqua e suolo: relativamente a questo indicatore le probabilità di impatto del progetto sulla ZPS sono legate soprattutto alla fase di cantiere in riferimento al sollevamento di polveri dovuto al transito di automezzi di cantiere, ma si ritiene che l'ambito perturbato sia al massimo di un centinaio di metri. Mentre per l'allontanamento degli elementi inquinanti avverrà per mezzo di tutte le opere opportune previste nel progetto.</p> <p>Non si riscontrano particolari interferenze sulle componenti abiotiche. Dal punto di vista della stabilità e natura dei suoli. Dal punto di vista dell'inquinamento e/o depauperamento, anche temporaneo, delle falde idriche non si riscontrano particolari accorgimenti, in quanto non persiste sul sito la presenza di alcuna falda.</p>
<p>Descrivere ogni probabile impatto sul sito Natura 2000 complessivamente in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • interferenze con le relazioni principali che determinano la struttura del sito; • interferenze con le relazioni principali che determinano la funzione del sito. 	<p>Non esistono rischi di interferenze sulle componenti biotiche del sito NATURA 2000 dato che il progetto insiste in un'area non interessata dalla riproduzione di specie faunistica come indicata in precedenza ed inoltre non si evincono particolari specie floristiche destinate a salvaguardia (come dal formulario standard del sito NATURA 2000).</p>
<p>Fornire indicatori atti a valutare la significatività dell'incidenza sul sito, identificati in base agli effetti sopra individuati in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • perdita; • frammentazione; • distruzione; • perturbazione; • cambiamenti negli elementi principali del sito (ad esempio, qualità dell'acqua, ecc.). 	<p>Percentuale di perdita di habitat all'interno del sito Grado di frammentazione e di perturbazione Entità del calo stimato nelle popolazioni delle varie specie Rischio stimato di inquinamento del sito rispetto alle componenti aria, acqua e suolo</p>
<p>Conclusioni della fase di screening</p>	
<p>Descrivere, in base a quanto sopra riportato, gli elementi del progetto o la loro combinazione, per i quali gli impatti individuati possono essere significativi o per i quali l'entità degli impatti non è conosciuta o prevedibile.</p>	<p>Sulla base delle valutazioni espresse in precedenza è possibile escludere la probabilità che le realizzazioni previste dal PRP possano produrre effetti significativi sulla ZPS, quindi, si pensa non sia necessario un'ulteriore approfondimento.</p>

91

M

P

*

a

et

SP

18

[Handwritten signatures and initials]

MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Tipologia di scarico	Misure di mitigazione
Scarichi abusivi e rilasci accidentali da parte delle navi anche durante il processo di carico e scarico.	- Vigilanza e adeguate misure di sicurezza durante le fasi di carico e scarico.
Scarichi abusivi di liquami civili e industriali.	- Individuazione dei punti di scarico. - Collettamento e trattamento dei reflui.
Scarico di acque miste provenienti dagli scaricatori di piena a servizio di fognature unitarie. Scarico di acque meteoriche contaminate.	- Adozione di tecniche tendenti alla riduzione delle portate (BMP). - Realizzazione di reti di drenaggio a sistema separato e/o di vasche di prima pioggia. - Riduzione degli apporti di inquinanti sulle superfici impermeabili durante il tempo secco. - Attività di spazzamento meccanizzate a umido delle superfici su cui si movimentano materiali potenzialmente inquinanti (idrocarburi, oli, rifiuti). - Realizzazione di vasche di prima pioggia e/o di pozzetti disoleatori.

Misure di mitigazione degli impatti sulla salute pubblica

Per quanto concerne il destino degli inquinanti e l'esposizione della comunità, le analisi condotte hanno permesso di scongiurare l'esistenza di elementi di particolare criticità.

Con riferimento agli aspetti legati all'atmosfera, le indicazioni fornite dalle simulazioni effettuate nell'ambito del presente studio, consentono di rilevare come le concentrazioni previste degli inquinanti simulati (CO, NO₂ e PM) possono considerarsi non elevate (o addirittura trascurabili), giacché i valori ottenuti dalle succitate simulazioni modellistiche risultano, nella maggior parte dei casi, apprezzabilmente inferiori ai valori indicati dalla normativa assunta a riferimento.

Ovviamente, le conclusioni ricavabili dal presente studio, atteso il livello esclusivamente di «screening» preliminare delle simulazioni modellistiche condotte, assume un significato d'orientamento preliminare nei confronti della gravità degli impatti associabili al piano proposto.

La mancanza di stazioni di rilevamento della qualità dell'aria, in precisa corrispondenza delle aree studiate non permette l'istituzione di confronti più dettagliati.

Il dirottamento del traffico marittimo dall'attuale porto di Messina a Tremestieri, seppur non trascurabile, non comporta, in prima analisi, ad accrescere le criticità generate sulla componente atmosferica.

Considerato lo stato qualitativo dell'aria in parte compromesso nell'area cittadina di Messina, come ampiamente riportato nel "Piano Regionale di Coordinamento per la Tutela della Qualità dell'Aria Ambiente", il previsto intervento, comportando un alleggerimento delle emissioni in aria degli inquinanti prodotti dai mezzi veicolari, rappresenta una misura mitigatrice nei confronti della salute della popolazione.

Relativamente alla componente rumore, dall'analisi dei risultati delle simulazioni eseguite emerge che gli interventi previsti dal piano non determineranno particolari aggravii della situazione attuali.

A seguito di un opportuno monitoraggio acustico in fase di esercizio, nelle situazioni maggiormente critiche, si potranno eventualmente prevedere degli interventi di mitigazione (barriere acustiche e pavimentazioni fonoassorbenti) atti ad abbattere i livelli di rumorosità aggiuntivi prodotti in particolare dall'esercizio della nuova infrastruttura portuale (Tremestieri). A tal proposito, si rileva che il collegamento tra l'area portuale e la principale arteria stradale presente (la A18) avverrebbe direttamente mediante un breve percorso su rampe e svincoli senza attraversare centri abitati di rilievo, differentemente da quanto attualmente avviene per la zona portuale di Messina.

In particolare dovrebbe essere previsto l'inserimento di barriere acustiche fonoassorbenti: 1) lungo il confine sud dell'area portuale, all'altezza del casello dello scalo o ortogonalmente a questo a protezione dei ricettori adiacenti il porto; 2) sullo svincolo di accesso alla carreggiata est dell'autostrada ME-CT; 3) sulla rampa di collegamento tra l'area portuale e la SS11418.

Eventuali provvedimenti sulle pavimentazioni stradali potranno sicuramente migliorare il clima acustico dell'area intervenendo direttamente sulla sorgente di rumore più vicina ai ricettori. A seconda del tipo di pavimentazione è possibile ottenere una riduzione di rumore compresa tra 2-4 dBA a pari velocità di percorrenza che si traduce, considerando una riduzione media di 3 dBA, nell'effetto ottenibile da un dimezzamento del traffico e, quindi, una conseguente compensazione degli stimati incrementi di rumorosità. Le pavimentazioni stradali utilizzabili sono di due tipi:

- pavimentazioni drenanti fonoassorbenti a doppio strato;
- pavimentazioni fonoassorbenti in strato sottile.

Entrambe le pavimentazioni rappresentano soluzioni destinate all'applicazione in area urbana e in tutti i casi in cui il drenante fonoassorbente tradizionale non può essere utilizzato.

Inoltre, nelle zone particolarmente interessate da elevati livelli di inquinamento acustico si dovranno inserire opportune barriere acustiche fonoassorbenti. Il dimensionamento acustico delle barriere si potrà ottenere attraverso simulazioni modellistiche dello scenario di esercizio, variando le dimensioni delle strutture fino ad ottenere un'ottimizzazione dell'efficacia di schermatura nei confronti dei ricettori da proteggere

Contemporaneamente il completo spostamento del traffico gommato comporterà una diminuzione dei livelli di rumorosità sulle vie attualmente attraversate per accedere agli imbarchi delle compagnie private e di Bluvia. Inoltre la realizzazione del nuovo asse viario di collegamento diretto tra la città e l'area Falcata che dovrebbe comportare un miglioramento generale del comfort acustico dell'intera zona urbana interessata.

Gli interventi di mitigazione previsti permetteranno in linea generale, previa una verifica della loro effettiva necessità o della loro efficienza acustica da effettuare in sede di monitoraggio ambientale, di abbattere i livelli di emissione in prossimità dei ricettori abitativi ubicati nelle posizioni maggiormente critiche, in modo tale che il contributo sonoro aggiuntivo delle nuove sorgenti non incrementi i livelli di rumore preesistenti già di per sé elevati.

Misure di mitigazione degli impatti sull'ambiente idrico

Nei confronti dell'ambiente idrico superficiale, ed in particolare delle fiumare interessate dagli interventi previsti nell'ambito del PRP, in particolare, l'ampliamento dell'approdo di Tremestieri (Canneto/Farota, Guidari e Palummarà), si prevedono, visto anche l'attuale stato fatiscente della manutenzione degli argini, effetti positivi legati al ripristino delle opere di regimazione idraulica. Durante le fase di realizzazione degli interventi previsti si potranno avere impatti negativi, per quanto temporanei, a carico delle acque. Le lavorazioni dovranno essere dunque programmate nella stagione secca durante la quale non si ha alcun scorrimento superficiale.

Per quanto riguarda l'inquinamento prodotto dalle imbarcazioni si potrà contrastare ricorrendo ad un apposito regolamento d'uso del porto che dovrebbe prevedere precise norme per:

- la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi,
- lo svuotamento delle "casse nere" delle imbarcazioni;
- impedire tassativamente lo scarico dei reflui e delle acque contenenti detergenti o sostanze inquinanti in genere da parte dei natanti nello specchio d'acqua del porto.

Gli effetti di eventuali perdite accidentali di idrocarburi (olii, combustibili, etc.) potrebbero essere così contenuti predisponendo panne galleggianti di tipo assorbente per idrocarburi.

Inoltre si deve prevedere il trattamento e l'immissione in rete fognaria dei liquami provenienti dai servizi igienici degli edifici e dai servizi igienici dislocati nei piazzali del porto ed infine un impianto di prima

In caso di inquinamento si dovrà procedere a circoscrivere l'area in modo da evitare la dispersione della sostanza con barriere galleggianti. Quindi l'idrocarburo sarà intercettato con l'utilizzo dei materiali assorbenti sopradetti in grado di trattenere il combustibile e rilasciare l'acqua.

Inoltre, (in particolare per quanto riguarda l'ampliamento del porto di Tremestieri) si dovrà prevedere il trattamento e l'immissione in rete fognaria dei liquami provenienti dai servizi igienici degli edifici e dai servizi igienici dislocati nei piazzali del porto ed infine un impianto di prima pioggia e di trattamento delle acque superficiali.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti questa costituisce attività di pubblico interesse ed è disciplinata dal D.Lgs. n. 152 del 2006.

La disposizione normativa 182/03 obbliga quindi ogni nave all'affidamento, all'arrivo in porto e prima che intraprenda una nuova navigazione, al concessionario del servizio di tutti i rifiuti prodotti dalla nave stessa e dei residui del carico. Sono soggette a tale obbligo e agli altri stabiliti dal Decreto 183/03 include tutte le navi, intese come unità di qualsiasi tipo e a prescindere dalla loro nazionalità, operanti nell'ambiente marino, inclusi i pescherecci e le imbarcazioni da diporto, che fanno scalo o che operano in un porto dello Stato, ad esclusione delle navi militari da guerra, ausiliarie e delle unità del corpo della Polizia dello Stato per le quali, il Ministero della Difesa ed il Ministero dell'Interno dovranno legiferare per quanto di loro competenza.

La normativa generale sui rifiuti rimanda il controllo e l'autorizzazione delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e maneggio di rifiuti in aree portuali, alle specifiche disposizioni della citata legge 28 dicembre 1994 n. 84.

L'art. 16 della citata legge, definisce quali siano le operazioni portuali: il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti in ambito portuale. L'esercizio delle sopraccitate attività ai sensi del comma 3 del citato art. 16 è soggetto ad autorizzazione dell'Autorità Marittima.

Gli impianti portuali di gestione dei rifiuti sono soggetti a iter autorizzativo (autorizzazione regionale) a meno che essi non rientrino nei limiti fissati per il deposito temporaneo sul luogo di produzione.

Prima del conferimento i comandanti delle navi in arrivo devono provvedere agli obblighi di notifica attraverso la compilazione di uno specifico modulo (all. III art. 6 DL.vo 182) e con la trasmissione delle informazioni in esso riportate all'Autorità marittima.

La tempistica della trasmissione del modulo è quella fissata dalla direttiva, è invece importante che il comandante della nave, benché produttore dei rifiuti, adempie agli obblighi del decreto legislativo 22/97 quali MUD, il registro di carico e scarico e formulario di identificazione rifiuto (FIR) con la sola compilazione del detto modulo.

Il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico riguarda tutte le categorie di rifiuti provenienti dalle navi che approdano nel porto, ed è elaborato tenendo conto delle dimensioni dello scalo, della quantità storica dei rifiuti ritirati, della tipologia dei rifiuti ritirati e delle unità che vi approdano.

Il Piano contiene la valutazione del fabbisogno di impianti portuali di raccolta in relazione alle esigenze del porto, la descrizione dettagliata delle procedure di raccolta rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico e delle altre tipologie di rifiuti prodotti nell'area portuale, la descrizione del sistema per la determinazione delle tariffe, le iniziative dirette a promuovere l'informazione agli utenti del porto al fine di ridurre i rischi di inquinamento dovuto allo scarico in mare dei rifiuti ed a favorire forme corrette di raccolta e trasporto, la descrizione delle modalità di riutilizzo, recupero e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.

Qualora i rifiuti costituiti da prodotti alimentari per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri siano ritirati dalle navi con provenienza da Paesi extra U.E., essi devono essere smaltiti in discarica, previa sterilizzazione ai sensi del D.L. 22 maggio 2001, ovvero smaltiti in impianto di termodistruzione.

Da quanto sopra emerge la necessità di una raccolta differenziata a bordo delle unità e l'esigenza di una incentivazione dell'utilizzo dei servizi portuali, al fine di contenere, per quanto possibile, lo scarico in mare anche laddove esso sia consentito dalla normativa internazionale.

La gestione dei rifiuti deve quindi permettere di raggiungere gli obiettivi sintetizzati sotto:

fornitura di un servizio completo alle navi;

attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti;

organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, economia, efficacia ed efficienza, attraverso l'affidamento, previa procedura ad evidenza pubblica, ad un unico soggetto concessionario di comprovata esperienza e dotato delle necessarie risorse umane, materiali e finanziarie;

approntamento di adeguati strumenti di monitoraggio e controllo nel rispetto degli standard qualitativi e quantitativi del servizio;

informazioni dettagliate alle imbarcazioni sulla modalità di gestione e di tariffazione prevista.

In ogni caso il concessionario del servizio deve possedere le autorizzazioni a gestire tutti i rifiuti che possano essere prodotti dalle navi in transito.

Il Piano individua le modalità di gestione più adatta per i rifiuti sbarcati dalle navi in transito, per quelli prodotti dalle navi in rada, per quelli del naviglio passeggeri, per i pescherecci in funzione

dello stato fisico (solido, liquido) e della modalità di vettoriamento (rifiuti in contenitori o alla rinfusa).

I soggetti di cui agli artt. 16,18 e 21 della legge 84/94 e successive modifiche e integrazioni che effettuano operazioni/servizi portuali sono tenuti, al termine delle operazioni/servizi portuali su ogni nave, a provvedere alla pulizia delle aree portuali utilizzate per la movimentazione e il deposito delle merci, o per quant'altro, direttamente ovvero a mezzo ditta autorizzata.

I rifiuti prodotti nelle aree su indicate (rifiuti speciali non pericolosi) dovranno essere conferiti secondo le modalità di cui all'art. 10 del D.Lgs 22/97 a ditte autorizzate, che dovranno provvedere allo smaltimento e/o al recupero, nel rispetto della normativa vigente in materia.

Il servizio di pulizia delle aree portuali non in concessione, adibite agli usi pubblici marittimi, è predisposto in accordo con il Comune di Messina.

Ai fini dell'art. 10 del D.Lgs 22/97, la ditta appaltatrice del servizio di pulizia si configura quale detentore dei rifiuti raccolti.

Misure di mitigazione degli impatti sul suolo e sottosuolo

Gli impatti significativi legati alla attuazione del PRP nei confronti della componente in esame sono legati ai seguenti fattori principali:

il fabbisogno di materiali per la realizzazione delle opere previste, in particolare con riferimento all'ampliamento dell'approdo di Tremestieri;

la necessità di effettuare i dragaggi all'interno del porto di Tremestieri e conseguente smaltimento dei materiali;

interventi di regimazione delle acque superficiali sui fossi Canneto-Farota, Guidari e Palummara.

Per l'approvvigionamento dei quantitativi di materiali necessari alla realizzazione dei manufatti si dovrà ricorrere a siti di cava esistenti ed autorizzati e, per quanto possibile, si riutilizzeranno i materiali provenienti dalle demolizioni previste.

Le operazioni di dragaggio si dovranno realizzare con modalità che minimizzino l'impatto sull'ambiente.

Uno degli aspetti principali riguardanti le attività previste si riferisce ai quantitativi di materiale proveniente dai fondali dragati: l'impiego di tale materiale all'interno delle aree di cantiere e soprattutto per il ripascimento di alcuni tratti di costa in forte erosione rappresenta senz'altro un intervento mitigativo (riqualificazione ambientale) a questa interferenza.

Misure di mitigazione degli impatti sul Paesaggio e patrimonio culturale

Come emerso nell'ambito dell'Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina (art. 2 Patto per la Falce), le quantità edificatorie attualmente previste per la zona FAL 3 dal PRP risultano eccessive essendo a ridosso di grandi edifici di interesse storico-architettonico e di una fascia di arenile di poche decine di metri; allo stesso tempo, lo spettro di destinazioni d'uso

attualmente ammesse dal PRP, comprende anche funzioni attrattive ad alto carico urbanistico che più congruamente potrebbero collocarsi entro gli edifici specialistici da recuperare nella stessa area e in altre aree di trasformazione urbana, a partire dal contiguo PIAU.

L'area presenta una condizione di elevata sensibilità ambientale e paesaggistica ed è compresa nella fascia dei 150 m. dalla linea di battigia ed è dunque oggetto di vincolo di inedificabilità. Viste le peculiarità dell'area e la necessità di lasciare ampi spazi attorno ai monumenti esistenti, le quantità edificatorie consentite dovranno essere ulteriormente diminuite rispetto a quanto previsto dal PIAU (IUT pari a 0,2 mq/mq) e utilizzate con i seguenti accorgimenti (Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina ai sensi dell'articolo 2 del Patto per la Falce - Messina 5 febbraio 2016):

- la fascia di concentrazione edilizia deve essere adiacente alla strada e non superare una profondità di 25 m. dal suo margine;
- l'edificazione della cortina stradale deve essere discontinua e prevedere adeguati varchi liberi che garantiscano la piena permeabilità visiva e l'accessibilità al mare;
- gli edifici devono essere costruiti in modo da garantire condizioni di sicurezza in caso di mareggiate;
- la cubatura massima consentita non dovrà superare i 25.000 mc;
- l'altezza degli edifici non dovrà superare i 15 m.

Inoltre, per le aree ricomprese nell'ambito FAL 3 ed in riferimento all'art. 4.1 "DISCIPLINA DELLE FUNZIONI AMMESSE E DEGLI INTERVENTI PREVISTI" delle NTA, le funzioni dovranno essere rigorosamente comprese tra:

E- attività terziarie E1 - commercio e ristorazione vendita di beni e prodotti al dettaglio, agenzie varie (servizi bancari, di intermediazione, viaggi, ecc.); preparazione e somministrazione di cibi e bevande.

E2 - culturali ed espositive attività museali e biblioteche, centri per congressi, esposizioni, sale per spettacoli, mostre, e similari.

E3 - scientifiche e di ricerca pubblica istruzione, attività didattiche, di ricerca scientifica e tecnologica, divulgative e similari.

E4 - ricreative e ludiche spettacoli e giochi al chiuso ed all'aperto, giochi per ragazzi e bambini.

E7 - uffici pubbliche amministrazioni sedi amministrative ed operative dell'Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Pubblica Sicurezza, Carabinieri, Guardia di Finanza, Dogane, Vigili del Fuoco, A.S.L., Enti Locali, eccetera.

I - aree di rispetto I1 - verde attrezzato giardini pubblici con piantumazioni, aiuole e trattamenti a prato, con attrezzature per la sosta, il ristoro, i giochi, percorsi pedonali e arredi (fontane, gazebo, panchine, ecc.);

I2 - verde di rispetto aree verdi non attrezzate di rispetto alle strade e ai corsi d'acqua;

I3 - spazi e percorsi pedonali spazi aperti destinati al libero transito pedonale e pubblico con attrezzature e arredi per la sosta e il ristoro;

I4 - assi verdi prospettive di grande impatto visivo, realizzate con più filari di alberi, aiuole e trattamenti a prato.

H - attività sportive H5 - sport nautici attività di formazione, addestramento, agonistiche, sociali nel campo degli sport nautici (vela, canottaggio, diving, surf, waterpolo, pesca amatoriale e simili); alaggio e varo di imbarcazioni sportive;

H6 - impianti sportivi esercizio di attività sportive prevalentemente non nautiche.

G - mobilità G3 - parcheggi sosta di automezzi ed automobili in aree pubbliche e/o soggette a restrizioni d'uso; a raso se non indicato diversamente.

In esecuzione all'accordo Patto per la Falce, in relazione al FAL 3 - ambito di sensibilità ambientale e paesaggistica - in sede di approvazione di PRP, oltre al parere reso a suo tempo dalla Sovrintendenza, oggi in procedura di VAS lo stesso Ente preposto alla tutela paesaggistica propone "una diminuzione della cubatura massima e delle altezze per le nuove costruzioni previste nella suddetta zona FAL 3".

I beni culturali soggetti a tutela e ricadenti nel FAL 3 saranno oggetto delle norme del PRP e delle indicazioni puntuali anche attraverso prescrizioni individuate dall'Unità sezione BBPP e Demoetnoantropologici, in sede di approvazione del PRP. Tutte le attività di conservazione e trasformazione dovranno essere coerenti con le funzioni del PRP (tutelate dall'interesse statale delle Autorità Portuali, oggi Autorità di Sistema, in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e compatibili con gli indirizzi del Piano Paesaggistico d'ambito 9 - paesaggio locale 1.21.

Infatti, le aree funzionali del PRP rientrano nelle direttive e prescrizioni ricadenti nell'art. 44 Paesaggio Locale 1 Stretto di Messina e relative norme. Più in dettaglio si rileva che direttive specifiche sono esplicitate al punto "IB Centro Storico di Messina e aree d'espansione". In particolare, di interesse per l'area sono le direttive che indicano "recupero della penisola di San Raineri mediante la demolizione dei detrattori ambientali, il trasferimento graduale delle attività produttive non connesse alla fruizione del mare, il restauro filologico delle emergenze architettoniche, la definizione di una fascia di rispetto delle testimonianze superstiti della Real Cittadella. La destinazione d'uso della penisola consentirà la fruizione pubblica attrezzata e le opere a diretta fruizione del mare, la cantieristica navale connessa anche alla nautica da diporto. Va in ogni caso preservato lo sky-line esistente.

Le direttive (non prescrittive) devono essere compatibili con le funzioni del Porto e gli interventi previsti.

Nel Complesso la Commissione condivide le superiori misure di mitigazione facendole proprie.

Anche se alla luce del caso EU-PILOT 6730/14/ENVI e della nota n. prot. 25979 del 23.01.2019 del Comune di Messina trasmessa dall'A.P. con nota n. prot. 822 del 23.01.2019, inoltrata alla CTS con nota n. prot. DRU 1852 del 28.01.2019 dallo STAFF 2 DRU, con la quale il Comune di Messina certifica che la parte del PRP ricadente nella ZPS ITA0300042 è interessata alla procedura EU-PILOT 6730/14/ENVI, si prescrive che la zona ricadente nella ZPS e la fascia dei 200 metri contigui ad essa, non possano essere oggetto di alcun tipo di intervento o modifica fatta eccezione per gli interventi di messa in sicurezza e manutenzione ordinaria.

Si riscontra una incongruenza nel FAL 3 - POLO TURISTICO-ALBERGHIERO nelle ipotesi progettuali si riporta "Alla formazione di questo polo viene in conclusione attribuita l'edificabilità

complessiva di circa 120.000 m³ (pari all'indice fondiario di circa 1m³/m²) da destinarsi ad una complessa pluralità di funzioni pubbliche e private, meglio indicate nelle NTA, allo scopo di assicurare sull'area un consistente presidio in tutte le ore del giorno e in tutti i giorni dell'anno", in netto contrasto con quanto contenuto nelle **Misure di mitigazione degli impatti sul Paesaggio e patrimonio culturale** nonché nell'Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina ai sensi dell'articolo 2 del Patto per la Falce - Messina 5 febbraio 2016 :

- *la fascia di concentrazione edilizia deve essere adiacente alla strada e non superare una profondità di 25 m. dal suo margine;*
- *l'edificazione della cortina stradale deve essere discontinua e prevedere adeguati varchi liberi che garantiscano la piena permeabilità visiva e l'accessibilità al mare;*
- *gli edifici devono essere costruiti in modo da garantire condizioni di sicurezza in caso di mareggiate;*
- *la cubatura massima consentita non dovrà superare i 25.000 mc;*
- *l'altezza degli edifici non dovrà superare i 15 m.*

VALUTATO, che sono state identificate ed approfondite le componenti ed i fattori ambientali che saranno oggetto di impatto, sia in fase di cantiere sia di esercizio, in seguito alla realizzazione delle opere. Con particolare riferimento all'impatto sulla componente Rumore post-operam, avendo analizzato gli scenari di picco è necessario confrontare i risultati ottenuti con i livelli di attenzione. Si è riscontrato, pertanto, che i valori ottenuti sono sempre inferiore ai livelli di attenzione.

VALUTATO infine che il PRP presenta un livello soddisfacente di compatibilità con l'ambiente, e non provoca interferenze apprezzabili con l'ambiente circostante

Per quanto sopra rilevato e considerato, questa Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale

ESPRIME

Parere Motivato ex art. 15 del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i per la Procedura di Valutazione Ambientale Strategica comprensiva di procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale ex art. 5 del D.P.R. n. 357 del 1997, relativa al "Piano Regolatore del Porto di Messina e Tremestieri" condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni ed osservazioni oltre quelle espresse dagli enti che si fanno proprie e quelle inserite nel presente parere:

1. Al fine di prevenire eventuali impatti negativi delle opere esterne dei moli, l'Autorità Portuale di Messina e Tremestieri dovrà predisporre, nell'ambito della progettazione esecutiva, ed attuare, un Piano di monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica, che dovrà porre l'attenzione sia al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell'opera sia al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare prima dell'inizio dei lavori, e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e

fino ad almeno 5 anni dal completamento dell'opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con Arpa Sicilia. Lo stesso Piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sull'evoluzione della linea di costa e sugli ecosistemi marini costieri ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera e in fase di esercizio, oltre a valutare l'impatto sul possibile mutamento delle correnti marine che potrebbero scaturire dall'esecuzione dei lavori riguardanti la matrice acqua. Il monitoraggio dovrà essere inviato con cadenza almeno semestrale, salvo diverse disposizioni concordate con Arpa Sicilia, sia all'Assessorato regionale del Territorio ed Ambiente che al MATTM.

2. Al fine di verificare lo stato di conservazione di eventuale posidonieto presente, si dovrà procedere, a decorrere dalla fase *ante operam*, a misurare i descrittori più importanti per lo stato di salute delle posidonie site nelle immediate vicinanze dell'area portuale anche se al di fuori della stessa. Si dovrà provvedere ad effettuare le analisi lepidocronologiche, e le eventuali indagini strumentali, in accordo con Arpa Sicilia. I risultati dovranno essere presentati al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare e ad ARTA ai fini della valutazione per i prossimi 5 anni.
3. Che venga rispettato quanto prescritto nell'Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina ai sensi dell'articolo 2 del Patto per la Falce - Messina 5 febbraio 2016:
 - A. *la fascia di concentrazione edilizia deve essere adiacente alla strada e non superare una profondità di 25 m. dal suo margine;*
 - B. *l'edificazione della cortina stradale deve essere discontinua e prevedere adeguati varchi liberi che garantiscano la piena permeabilità visiva e l'accessibilità al mare;*
 - C. *gli edifici devono essere costruiti in modo da garantire condizioni di sicurezza in caso di mareggiate;*
 - D. *la cubatura massima consentita non dovrà superare i 25.000 mc;*
 - E. *l'altezza degli edifici non dovrà superare i 15 m.*
4. Occorrerà controllare l'andamento delle correnti e il trasporto di sedimenti sottili in sospensione dovuto al sistema idrodinamico caratterizzante il paraggio, con un monitoraggio da attuare per un periodo congruo prima dell'inizio dei lavori da concordare con l'ARPA Sicilia e da proseguire nella fase dei lavori e in quella della gestione del porto.
5. La zona ricadente nella ZPS e la fascia dei 200 metri contigui ad essa, non possono essere oggetto di alcun tipo di intervento o modifica fatta eccezione per gli interventi di messa in sicurezza e manutenzione ordinaria dell'esistente.
6. Il proponente dovrà comunicare, con preavviso di almeno trenta giorni, alla Provincia di Messina, all'ARPA, alla Sovrintendenza per i beni archeologici e alla Capitaneria di Porto di Messina, la data di inizio dei lavori previsti dal progetto, ai fini delle attività di controllo;

7. Tutti gli edifici dovranno essere costruiti garantendo il massimo risparmio energetico, sia in tema di materiali usati sia in tecnologie costruttive e procedure manutentive previste.
8. Al termine dei lavori di nuovi allacci fognari alla rete del Comune di Messina, l'AP è onerata dal farsi rilasciare apposito collaudo dall'Ente Comunale o equipollente certificazione che dovrà essere inviata ad ARTA.
9. Durante tutto il periodo dei lavori, devono essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere utilizzate per la movimentazione dei sedimenti nell'area del porto.
10. Durante le attività di dragaggio e di costruzione delle opere marittime deve essere previsto l'utilizzo di panne galleggianti in modo da confinare la zona interessata dai lavori.
11. Per tutte le opere che necessitano di VIA, l'Autorità Portuale dovrà ottenere le necessarie valutazioni attivando anche le procedure di VINCA.
12. Dovrà essere attuato, con modalità da definire da parte dell'ARPA, il monitoraggio dell'andamento del processo di inertizzazione dei materiali di dragaggio, se presenti, con la verifica periodica dei livelli di abbattimento del carico inquinante, ai fini della valutazione e autorizzazione da parte della Provincia e dell'ARPA, della idoneità dei sedimenti ad essere riutilizzati secondo il piano di riutilizzo che dovrà essere eventualmente presentato ed approvato.
13. Prima dell'inizio dei lavori l'Autorità Portuale dovrà elaborare e attuare secondo modalità da concordare con l'ARPA un programma di Monitoraggio finalizzato alla verifica dello stato ambientale del porto, nella fase di cantiere e di quella di esercizio, con prelievi periodici delle acque del bacino e dei fanghi del fondale, sia nella zona della bocca del porto, sia nei pressi dei lavori in corso, prevedendo analisi chimiche, fisiche e microbiologiche, tese soprattutto a conoscere le concentrazioni dei principali inquinanti e i loro effetti; sulla base dei risultati del monitoraggio, che dovranno essere controllati da parte dell'ARPA, il proponente dovrà implementare gli strumenti di previsione/programmazione e gestione del porto
14. Prima dell'avvio dei lavori, si dovrà concordare con l'ARPA e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nel perimetro periportuale interessato dal traffico del cantiere e dal traffico del porto, mediante almeno 2 campagne periodiche annuali, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; il monitoraggio

dovrà essere orientato a rilevare per tutto il periodo di cantiere e per i due primi anni di gestione del porto i principali inquinanti da traffico veicolare e navale, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili, ossidi di zolfo e benzene. In caso di rilievi di inquinanti che possono dare indicazione di un significativo peggioramento della qualità dell'aria, l'Autorità Portuale di Messina dovrà concordare con il Comune di Messina un piano gestionale alternativo.

15. Prima dell'avvio dei lavori, il proponente dovrà concordare con l'ARPA e attuare un programma di monitoraggio dei livelli acustici in area portuale e peri portuale, per la fase di cantiere e per i primi due anni della fase di esercizio del porto, con oneri a suo carico, e secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere stabilite eventuali misure di mitigazione degli impatti, come la limitazione delle lavorazioni di cantiere in prestabilite fasce orarie e la predisposizione di schermature mobili, nonché la riorganizzazione della mobilità urbana e di accesso al porto.

16. In fase di cantiere si dovrà;

- A. Mantenere unide le piste sterrate e i cumuli di materie edili polverose all'interno del cantiere per evitare nubi di polvere, che potrebbero arrecare fastidio all'ambiente, alle persone residenti e alle persone in transito nelle vie prossime all'aria di cantiere.
- B. Realizzare arce, dotate di copertura impermeabile, per la sosta e la manutenzione delle macchine, ciò allo scopo di limitare l'inquinamento del suolo dovuto ad eventuali perdite di carburanti e lubrificanti.
- C. Usare teloni contenitivi, da applicare sugli automezzi e sui ponteggi, al fine di limitare l'emissione di polveri dannose per l'ambiente circostante e per la popolazione residente, a causa del deposito di polveri e prodotti per l'edilizia nelle colture e negli edifici limitrofi all'area di cantiere.
- D. Conferire, nella più vicina discarica autorizzata per lo smaltimento, i rifiuti prodotti in fase di cantiere per la realizzazione dei lavori (quali ad esempio: inerti derivanti dalle demolizioni per l'esecuzione delle tracce per gli impianti elettrici, idrici, sanitari, e materiali di risulta derivanti da sfridi per la messa in opera di pavimenti, rivestimenti e rifiniture varie).
- E. Predisporre un Piano di Utilizzo delle terre, laddove necessario, che preveda, previa caratterizzazione dei terreni che dovranno essere scavati, il riutilizzo degli stessi, possibilmente all'interno delle opere interessate o allo scopo di completare i progetti di riqualificazione ambientale di cave abbandonate e/o esaurite, evitando per quanto possibile il conferimento in discarica.

- F. Predisporre un'analisi dei terreni per valutare le eventuali bonifiche se necessarie, concordandola con ARPA
17. Tutti i risultati dei monitoraggi dovranno essere controllati dall'ARPA e resi pubblici nei siti web della Regione e dell'ARPA stessa.
18. In ogni caso, al fine di minimizzare gli impatti sul traffico cittadino, il proponente dovrà concordare con il comune di Messina un piano di coordinamento del traffico legato all'attività di cantiere, che può prevedere la limitazione delle lavorazioni in prestabilite fasce orarie.
19. L'Autorità Portuale di Messina è onerata ad aggiornare il proprio piano dei rifiuti, tenendo conto di tutte le prescrizioni e le modifiche che scaturiranno dal seguente.
20. Il sistema di illuminazione dell'area del porto dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe con particolare riguardo per le zone di civile abitazione. Per le zone sottoposte a tutela dovrà concordare con la Soprintendenza, i lavori e le soluzioni illuminotecniche più adeguate alla valorizzazione dei monumenti.
21. La definizione degli spazi a verde e la scelta delle essenze a livello di progetto esecutivo dovranno essere concordate con la Soprintendenza; gli alberi e arbusti devono appartenere alla vegetazione autoctona e/o storicizzata.
22. Nelle fasi di manutenzione delle opere si dovranno adoperare tutti gli accorgimenti tecnici per evitare i possibili rischi antropogenici connessi alle singole operazioni necessarie. Con particolare attenzione alle zone cantieristiche.
23. Se durante il Monitoraggio dovesse rilevarsi il rischio antropogenico, soprattutto nelle aree a maggior rischio (Cantieristica e movimentazione sostanze pericolose e/o inquinanti), dovranno attivarsi immediatamente le procedure necessarie.
24. Prima della realizzazione delle opere previste, dovranno essere acquisiti tutti i pareri e/o nulla osta o autorizzazioni necessari.

Il presente giudizio è rilasciato esclusivamente per gli aspetti di natura ambientale di cui al D. Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii. e al D.P.R. n. 357/1997 e ss.mm.ii e solo per quanto indicato negli elaborati progettuali trasmessi a questa Commissione.

Sono fatti salvi i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra disposizione di Legge e senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi, inoltre il Procedente è onerato a richiedere tutte le dovute autorizzazioni, nulla osta e pareri necessari a quanto previsto nel progetto.

I Commissari:

1. FONTE ALBERTO - Presidente
2. BONACCORSO ANGELO
3. CANNAVO' FRANCESCO
4. CASCONE SANTI MARIA
5. CILUFFO PIETRO QUIRINO
6. DI SALVO BARTOLOMEO
7. DOLCE FERDINANDO
8. FAMA' FABIO
9. LA BARBERA CARMEN
10. LANZA CHIARA
11. LEONE VALERIA
12. LIPARI PIETRO
13. LO BIONDO MASSIMILIANO
14. MARTORANA M.ASSUNTA
15. MONTALBANO FRANCESCO
16. MONTALBANO LUIGI
17. MONTI DANIELE

[Handwritten signatures and initials corresponding to the list of commissioners, including a large signature on the right side of the page.]

18. PAMPALONE SALVATORE

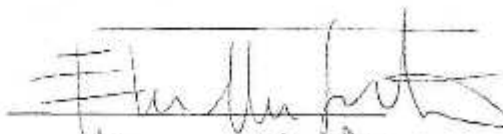


19. RICCO DAVIDE

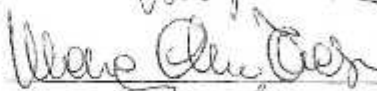
20. RIZZO CLAUDIO

21. SCIMONE ALESSIA

22. SCIORTINO ELEONORA



23. TOMASINO MARIA CHIARA



24. VELLA PIETRO



25. VERSACI BENEDETTO

