



Città di Messina

Servizio Gabinetto del Sindaco
Segreteria Particolare

Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di
trasporto
Direzione generale per lo sviluppo del territorio
e i progetti internazionali
Via Nomentana n. 2
00161 Roma (RM)
alla c.a. Dott.ssa Maria Sgariglia
dg.prog.cdsdl35_2023@pec.mit.gov.it

E, p.c.:
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:
Spett.le
Segreteria Tecnica del Ministro
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it
segtecnica.ministro@mit.gov.it

Al Ministero per la
Transizione Ecologica
Direzione Generale
Valutazioni ambientali

Via Cristoforo Colombo 44
ROMA
va@pec.mase.gov.it

OGGETTO: “Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (C.U.P. C41C23002750005)”

- Riscontro alle integrazioni trasmesse al MASE ed osservazioni al progetto al MIT;
- Trasmissione elenco opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera - opere compensative richieste dal territorio

Facendo riferimento alla corrispondenza progressa ed in riscontro alla nota MIT Protocollo nr: 13928 - del 26/09/2024, si rappresenta quanto segue.

Le Città di Messina con nota prot. n. 233369, n. 60963, ha formulato richiesta di sospensione dei termini della Conferenza di servizi, in considerazione della istanza di sospensione presentata al MASE dalla Società Stretto di Messina. Fra le motivazioni sottese all'istanza di sospensione, si gli segnalava che “tutte le osservazioni, valutazioni e pareri, presuppongono la conoscenza degli studi e delle risultanze che saranno prodotte dalla SdM il prossimo 12 settembre 2024, atteso che avranno incidenza diretta sul

progetto e, conseguentemente, sulle valutazioni che le stesse Amministrazioni saranno deputate ad effettuare”.

Preso atto delle integrazioni progettuali richieste dal MASE, trasmesse dalla Stretto di Messina e pubblicate mediante avviso al pubblico del 13 settembre 2024, questo Comune rappresenta quanto segue:

- Si prende atto che le integrazioni trasmesse fanno riferimento riscontro alle osservazioni con soluzioni descrittive, e non ad elaborati progettuali che indicano, a livello definitivo, soluzioni progettuali dettagliate;
- Si confermano le osservazioni già espresse con nota prot. 138955 del 12/04/2024 nell'ambito del procedimento di VIA ed i relativi allegati, che ad ogni buon fine si ritrasmettono in allegato alla presente nota;
- Si trasmettono le osservazioni integrative del Dipartimento Servizi Urbanistici di questo ente allegate alla presente giusta nota prot.n. 233108 dell'08/07/2024 e prot. 323344 del 10/10/ 2024;

Nello specifico

si evidenzia come appaia contrastante la risoluzione delle problematiche evidenziate dal MASE, nell'ambito del procedimento di VIA, per alcuni aspetti attinenti alla fase di cantieristica (non escludendo la presenza dell'opera nella sua connotazione di esercizio) in particolare come, ad esempio

- Fornitura Idrica per le fasi di realizzazione delle opere
- Viabilità di cantiere ed opere connesse
- Impatti ambientali in genere, acustici, emissioni in atmosfera e sulle sfere idriche in genere
- Sviluppo complessivo delle opere anche in concomitanza dei cantieri del raddoppio della linea ferroviaria Giampileri Fiumefreddo nella zona sud della Città.
- Gestione delle terre
- Aspetti ambientali attinenti alla Riserva Naturale Orientata Laguna di Capo Peloro - Pantano Piccolo o Lago di Torre Faro;
- Aspetti ambientali attinenti alle aree Natura 2000

inoltre

Nonostante ogni incontro ed ogni volontà della Società Ponte sullo Stretto, che si ringrazia per la disponibilità, Messina deve essere partecipe allo sviluppo progettuale ed attuativo dell'opera per dividerne gli aspetti cantieristici e di esercizio, di impatto e di compatibilità con quanto Messina sta cercando di; la città non può una riprogettazione della vita sociale ed economica fatta in funzione dei un'opera che, per quanto utile, sarà così invasiva in fase di cantieristica specialmente, da mutarne totalmente gli equilibri.

Sulla realizzabilità del ponte si deve eseguire un esercizio di razionale analisi sulle competenze di chi lo progetterà; se il ponte sia fattibile o meno lo decideranno i tecnici che lo progetteranno e che esamineranno gli aspetti sismici e tecnici in generale.

Per quanto sopra, i temi sui quali è necessario coinvolgere il Comune di Messina, e la sua comunità, sono:

1) I tempi di progettazione e realizzazione: Messina è a dir poco scottata dal passato recente, e poco recente, della storia del Ponte. Attendere che il ponte si realizzi nella indeterminatezza della reale pianificazione di contorno non può bloccare Messina per altri 20 anni; questo non accadrà

perché Messina si farà sentire. Non deve verificarsi quindi si chiede che le obbligazioni nei confronti del consorzio Eurolink siano adeguati ad ogni possibile e probabile imprevisto con adeguate compensazioni ambientali e sociali. A tale prescrizione la stazione appaltante è obbligata ad adeguarsi.

2) Gli espropri: Già con la legge di bilancio si sono riapposti i vincoli preordinati agli espropri, ma senza specificare su quale progetto e su quali aree. Quindi il Comune di Messina ha dovuto da una parte riapporre dei vincoli sulle vecchie aree di progetto e dall'altra non poteva non autorizzare opere su aree che, alla data odierna e senza un nuovo progetto, non possono essere vincolate. Non è da escludere che si siano, nel frattempo, autorizzate opere e manufatti su aree che, tra qualche anno saranno espropriate dal nuovo progetto del ponte. Il Comune di Messina ha chiesto ufficialmente se le aree sulle quale riapporre i vincoli siano quelle del vecchio progetto ma non ha avuto risposta dal ministero. I tempi degli espropri non risultano essere certi ne a conoscenza delle persone che dovranno trovare altre abitazioni e che, ad oggi, non dispongono di risorse per l'acquisto (ci sarà una corsa alla casa) avendo in molti casi un mutuo da pagare. Chi verrà espropriato per primo, chi dopo e quando.

3) Le opere a terra: Da una prima disamina di atti tecnico-amministrativi e dalle risultanze del tavolo tecnico permanente costituito da tutti gli stakeholder operanti in città (ordini professionali, associazioni di categoria, sindacati, ecc.) si rilevano molte lacune soprattutto per quelle che sono le cosiddette "opere a terra". Non è assolutamente pensabile una "non pianificazione" generale di quanto sarà fatto a Messina. È evidente che l'opera stravolgerà completamente l'assetto generale e che pertanto necessità da un lato un'attenta valutazione pianificatoria e dall'altro un totale coinvolgimento della città. Messina deve necessariamente essere coinvolta nella scelta delle opere a terra perché la nostra pianificazione non può attendere che quella del ponte si rediga e si attui mentre Messina deve bloccare la propria scelta di futuro sulla quale sta scommettendo in tema di turismo, ambiente, sviluppo commerciale e viario. La propria scelta sulla mobilità, anche sostenibile e dolce, deve poter essere perfettamente compatibile con le scelte che il ponte farà per le proprie opere di raccordo con autostrade e ferrovie.

4) La linea di costa, Capo Peloro: come verrà modificata la linea di costa della spiaggia definita tra le più belle d'Italia? Ogni planimetria mostra una semplice sovrapposizione delle opere (ponte compreso) sull'attuale conformazione. Sappiamo tutti che non è possibile, sappiamo tutti che Capo Peloro è un cordone litoraneo e che i laghi sono un equilibrio molto precario, come si modificherà la linea di costa dopo 5 o 10 anni dalla realizzazione del pilone e delle opere a protezione della costa? Come muterà una costa che cambia ad ogni mareggiata? I fondali, lo stretto, come si modificherà? Il progetto non lo dice ancora.

5) L'impatto ambientale: Il progetto è sottoposto ad una nuova procedura di verifica sugli impatti; si chiede di sapere come verranno fatte le verifiche di ottemperanza alla prescrizioni se non ci sarà un unico progetto ma tanti progetti per ogni cantiere; chi li seguirà e con che strutture? Messina, non può avere alcun preconcetto ma vuole, e dovrà, essere attore principe nella scelta delle opere mitigatrici e di quelle compensatrici, delle fasi di cantieristica e di tutti quegli aspetti che riguardano il proprio territorio. Le opere più importanti sul lato siciliano del ponte riguardano un territorio troppo importante da un punto di vista ambientale per non avere preoccupazioni sugli impatti e sulle incidenze che, comunque, si avranno dalla realizzazione e dalla gestione del ponte sullo stretto. Messina chiede una cabina di regia per il monitoraggio costante, già da oggi, che possa registrare le esigenze sociali ed ambientali del territorio in relazione alla realizzazione del ponte. Certi che tutti gli aspetti verranno affrontati per avere impatti, comunque significativi, ma certamente compatibili con il territorio, si chiede che Messina possa dire la sua e possa comunicare con i messinesi su quanto accada nel proprio territorio. La riserva di Capo Peloro, le aree ZPS con tutto quello che comprendono dovranno convivere con impatti certamente rilevanti; si faccia in modo che il prezzo da pagare abbia ricadute ambientali ben pianificate e compatibili con lo

sviluppo delle aree e questo può accadere solo se Messina può avere la possibilità di far sentire la propria voce.

Si chiedo espressamente che sia valutato l'impatto non solo nelle aree di cantiere ma come impatto complessivo della città con effetto cumulo per ogni cantiere e nella somma dei cantieri e che si calcoli analiticamente fin dove arrivano gli impatti e le incidenze al di là delle singole aree di cantiere.

In definitiva, serve una valutazione ambientale strategica per Messina città.

6) La ricaduta occupazionale: Messina pagherà un prezzo per la realizzazione del ponte che deve essere compensato dalle certe ricadute occupazionali e per tali motivazioni deve essere attrice nella fase decisiva delle politiche occupazionali che deriveranno dalla realizzazione, e gestione, del ponte.

7) Lo sviluppo diretto ed indiretto: Il ponte muterà il concetto di trasporto marittimo, gommato e ferroviario del territorio messinese e per tale motivazione Messina non può non proporre le proprie necessità per compensare gli squilibri che il ponte genererà, sia in fase realizzativa che in fase gestionale; sia in termini occupazionali che di logistica.

8) Il cantiere: risulta necessario avere la massima chiarezza su come si svilupperà l'attività per evitare di paralizzare il sistema della mobilità già in sofferenza, e soprattutto sarà necessario garantire un "normale" funzionamento della città (scuole, uffici, ospedali, ecc.).

Volendo rappresentare un esempio, quale la fornitura idrica in fase di realizzazione delle opere, sono state proposte delle idee quali soluzioni (auspicabili), per la quale fattibilità nulla è progettualmente dimostrato, che comunque necessitano di mesi 18 dall'approvazione della progettazione esecutiva (escluso le autorizzazioni per le concessioni di derivazione) nettamente in contrasto con i tempi di cantieristica proposti e con un gap temporale per il quale non è stata rappresentata alcuna soluzione che non preveda l'allaccio alla rete idrica cittadina e che non verrà rilasciato.

Stesso dicasi per le fasi di rappresentazione della viabilità di cantiere per il trasporto delle terre via mare mediante approdi temporanei o per le opere di mitigazione delle emissioni sensu lato.

Fermo restando che si chiede che per le stesse terre e rocce da scavo possa essere istituito uno specifico tavolo tecnico utile al riutilizzo delle frazioni granulometriche compatibili fisicamente e chimicamente quale ripascimento delle aree costiere in erosione (anche in coordinamento dei progetti di difesa costiera in corso di progettazione e/o appalto), si prende atto che le stesse volumetrie oggi sono progettualmente collocate anche in cave non munite di apposita autorizzazione alla riqualificazione ambientale.

In merito alla viabilità, inoltre, si fa presente come alcune opere previste in progetto non risultano complete della previsione delle opportune opere di collegamento alle infrastrutture esistenti come, ad esempio:

- lo svincolo non risulta collegato con la viabilità esistente, ciò determinerebbe il non utilizzo della nuova viabilità ad una parte di territorio consistente. Verrebbe di fatto tagliata fuori tutta la zona Nord (circa 50.000 abitanti). Infatti il primo svincolo utile per poter percorrere il ponte diventerebbe quello dell'Annunziata e ciò risulta contraddittorio rispetto ai criteri di accessibilità previsti nella filosofia progettuale del ponte.
- non è prevista la seconda galleria in zona S. Jachiddu. Ciò di fatto non consentirebbe il collegamento con lo svincolo di Giostra creando un effetto imbuto. L'opera è prioritaria per completare il sistema della mobilità che comprende il nodo di Giostra, Annunziata, collegamento ponte. La viabilità del Comune di Messina non può subire un'ulteriore carico di veicoli nella zona nord senza che vi siano adeguate opere di svincolo da e per le infrastrutture viarie del ponte

Infine, anche alla luce dei recenti incontri con i delegati di SdM, si trasmette elenco aggiornato delle opere definite “**opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera - opere compensative richieste dal territorio**” per come concordate con i tecnici della SdM suddivise secondo opere in progetto, immediatamente cantierabili, ed opere da consegnare anticipatamente all'apertura dei lavori. Tanto si doveva

Cordiali saluti

Il Direttore Generale
Salvo Puccio

IL Sindaco
Federico Basile

Si allega:

- *relazione Dipartimento Ambiente del Comune di Messina*
- *relazione Dipartimento Servizi Tecnici del Comune di Messina*
- *relazione Dipartimento Urbanistica del Comune di Messina*
- *relazione Dipartimento Urbanistica del Comune di Messina - integrazioni*
- *relazione Direzione Ambiente della Città Metropolitana di Messina SERVIZIO “RR.NN.OO. e Aree Protette” integrazioni*

- *elenco opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera - opere compensative richieste dal territorio*



Città di Messina

Servizio Gabinetto del Sindaco
Segreteria Particolare

Al Ministero per la
Transizione Ecologica
Direzione Generale
Valutazioni ambientali

Via Crostoforo Colombo 44
ROMA
va@pec.mi.gov.it

OGGETTO: "Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (C.U.P. C41C23002750005)"

Osservazioni al progetto

In rappresentanza del Comune di Messina e della Città Metropolitana di Messina con la presente, per i temi afferenti all'oggetto, ed in merito all'istanza di Valutazione d'Impatto Ambientale, si rappresenta quanto segue.

Preliminarmente si evidenzia che l'avviso di che trattasi, riguardante grande opera di cui a legge obiettivo, fa riferimento ad articolo di norma non vigente, motivo per il quale si chiede la ripubblicazione dello stesso avviso ai sensi di legge quali l'articolo 14 di cui al D.Lgs 152/2006 e smi che prevede un tempo pari a 45 giorni per la presentazioni delle osservazioni, o un prolungamento di detta pubblicazione di ulteriori 15 giorni.

Purtuttavia, nell'attesa di un rapido riscontro, e nel rappresentare che tale richiesta viene effettuata anche per permettere una fase consuntiva congrua alla sintesi del progetto, si trasmette, con la presente, copia delle relazioni per settori di attinenza con le quali vengono evidenziati i settori di approfondimento:

- Aspetti ambientali attinenti alla Riserva Naturale Orientata Laguna di Capo Peloro - Pantano Piccolo o Lago di Torre Faro;
- Aspetti ambientali attinenti alle aree Natura 2000
- Aspetti ambientali generici come meglio ivi rappresentati
- Aspetti relativi agli impatti sulla mobilità, in fase di cantiere
- Aspetti Urbanistici
- Aspetti relativi alla Valutazione Ambientale Strategica da approfondire

Cordiali saluti

Il Direttore Generale
Salvo Puccio



IL Sindaco
Federico Basile

Si allega:

- *relazione Dipartimento Ambiente del Comune di Messina*
- *relazione Dipartimento Servizi Tecnici del Comune di Messina*
- *relazione Dipartimento Urbanistica del Comune di Messina*
- *relazione Direzione Ambiente della Città Metropolitana di Messina SERVIZIO "RR.NN.OO. e Aree Protette"*



Città Metropolitana di Messina

VI DIREZIONE – AMBIENTE

SERVIZIO “RR.NN.OO. e Aree Protette”

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture
e le Reti di Trasporto
Direzione Generale per lo Sviluppo
del Territorio e i Progetti Internazionali
00100 - ROMA

dg.prog.cdsdl35_2023@pec.mit.gov.it

dg.prog@pec.mit.gov.it

OGGETTO: Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP: C41C23002750005) - Indizione della conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 3, comma 4, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito dalla legge 26 maggio 2023, n. 58.

Si fa riferimento alla Vs. nota ministeriale n° 0005247 del 29/03/2024, di pari oggetto, acquisita al prot. gen.le di questa amministrazione in data 03/04/2024 al n° 0015315/24, con la quale, tra l'altro, viene indetta Conferenza dei Servizi istruttoria di cui all'art. 3, comma 4, del D.L. n° 35/2023;

PREMESSO CHE:

- la Città Metropolitana di Messina è l'Ente gestore della Riserva Naturale Orientata “*Laguna Capo Peloro*”, ricadente nel comune di Messina, giusto D.A. n. 437/44 del 21/06/2001, dell'Assessore Regionale al Territorio ed Ambiente;
- l'area protetta per le peculiarità naturalistiche ed ambientali che la caratterizzano viene tutelata dalla Convenzione di Bonn del 23/06/1979 “*Conservazione delle specie migratorie appartenenti alla fauna selvatica*” e successivamente dalla Convenzione di Berna del 19/09/1979 “*Conservazione della fauna e della flora selvatica europea e dei loro habitat naturali*”;
- la Riserva Naturale Orientata “*Laguna di Capo Peloro*” è stata individuata e designata quale Sito di Importanza Comunitaria (S.I.C.) ITA 030008 “*Capo Peloro - Laghi di Ganzirri*”, oggi Zona Speciale di Conservazione ZSC, e Zona a Protezione Speciale (Z.P.S.) - ITA 030042 “*Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area marina dello Stretto di Messina*”, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (conservazione degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatica) e Direttiva 2009/147/CE del 30/11/2009 (conservazione degli uccelli selvatici) con lo specifico compito, attraverso l'adozione di

misure necessarie, di preservare mantenere o ristabilire gli habitat per garantire la sopravvivenza e l'eventuale riproduzione delle specie di uccelli individuate nella loro area di distribuzione. In particolare, l'art. 4 della succitata direttiva 2009/147/CE prevede misure speciali di conservazione per quanto riguarda gli habitat per le specie migratrici, attribuendo una importanza particolare alle zone umide costituenti stazioni di sosta lungo le rotte migratorie;

PRESO ATTO del progetto definitivo emarginato in oggetto, di cui alla nota della Società Stretto di Messina S.p.A. prot. n° 00000418/2024 del 27/02/2024, acquisita al protocollo di questa Città Metropolitana in pari data al n° 0009482/24;

VISTE le leggi regionali della Sicilia 6 maggio 1981, n° 98 e 9 agosto 1988, n° 14 e ss.mm.ii;

VISTO il D.A. ARTA Sicilia n° 437/44 del 21/06/2001 di istituzione della Riserva Naturale Orientata “*Laguna di Capo Peloro*” e il relativo Regolamento recante le modalità d'uso ed i divieti vigenti nell'area protetta;

VISTO il DPR n° 357/97 e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il D.Lgs n° 152/2006 e ss.mm.ii;

VISTE le problematiche connesse alla procedura di infrazione *EU PILOT 6730/2014/ENVI* che interessa i siti della Rete Natura 2000 della Città di Messina;

VISTO il D.A. ARTA Sicilia n° 36/GAB del 14/02/2022 con il quale, nell'adeguare il quadro normativo regionale a quanto disposto dalle Linee Guida Nazionali sulla Valutazione di Incidenza (VincA), approvate in Conferenza Stato-Regioni in data 28/11/2019, sono stati approvati gli Allegati 1, 2 e 3;

VISTO il D.A. ARTA Sicilia n° 237/GAB del 29/06/2023 con il quale, nel sostituire i precedenti, sono stati approvati i nuovi Allegati 1, 2 e 3;

VISTO il decreto-legge 31 marzo 2023, n° 35, convertito dalla legge 26 maggio 2023, n° 58;

CONSIDERATO CHE:

- parte dell'opera ricade in parte nella zona “B” della Riserva Naturale Orientata “*Laguna di Capo Peloro*”, nonché all'interno del sito Natura 2000- ZPS ITA 030042 “*Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello Stretto di Messina*”;
- il sistema di fondazione delle gambe della Torre, unitamente ai pontili previsti nella fase di cantiere, interessa un lungo tratto costiero dell'area ZPS cod. ITA 030042, in un unicum biotico con la costa marina zona “B” della Riserva Naturale Orientata “*Laguna di Capo Peloro*”, dove è presente la duna embrionale costiera ed un'importante formazione geologica “*beach rock*”, fondamentali motivazioni di istituzione dell'area protetta (art. 3 del D.A. n° 437/44), che verrebbero inevitabilmente distrutte;
- l'attività di cantiere prevista nell'areale, in continuità tra il canale “Margi” e la sponda dello stretto, accentuerà l'effetto di isolamento tra i due bacini lacustri “Ganzirri” e “Faro” (zona “A” di Riserva) producendo un reale isolamento ecologico;
- il sistema di fondazione delle pile del viadotto “Pantano” che sovrasta il canale “Margi” potrebbe creare un “diaframma” sotterraneo trasversale tra i laghi “Ganzirri” e “Faro”, riducendo enormemente la sezione utile, vitale per lo scambio delle acque di falda tra i due sistemi lacustri. Il ricambio delle acque in superficie è, in atto, garantito dal canale “Margi”, il cui battente d'acqua sottile, di circa 20 cm, permette un interscambio modesto e indispensabile tra i due laghi. La

realizzazione delle pile del viadotto “Pantano” determinerebbe, quindi, inevitabile assestamento del terreno circostante le fondazioni con locali sollevamenti e/o abbassamenti del piano campagna per la rifluizione dei terreni (depositi incoerenti) che interagiscono con il sistema fondale del viadotto. Ciò provocherebbe una conseguente interruzione della funzione idraulica del canale e una netta rottura dell’equilibrio idrodinamico dell’intero ecosistema lacustre;

- la tipologia dei terreni, depositi ghiaioso-sabbiosi, tipicamente incoerenti, che caratterizza l’area della torre nord e del viadotto “Pantano” pone, in occasione di particolari eventi sismici, la problematica della “liquefazione”, che è stata superata in progetto attraverso il consolidamento del terreno di fondazione con colonne di *jet-grouting*. Tale soluzione prospettata, oltre a determinare la formazione di una barriera sotterranea, che riduce l’interscambio di acqua nel sistema di falda che tiene in equilibrio i due bacini lacustri, non escluderebbe tuttavia il rischio della “liquefazione” dei terreni ricadenti nel sito Natura 2000 ITA 030042, lungo il canale “Margi” (zona “B” di Riserva) e di tutta l’area interposta tra i due bacini lacustri, nonché della più ampia fascia costiera notoriamente intensamente urbanizzata (abitati di “Faro” e “Ganzirri”);
- lo Stretto di Messina è una delle tre rotte migratorie più importanti d’Europa per milioni di uccelli appartenenti a centinaia di specie in spostamento da e per l’Africa, molte delle quali tutelate dalla già citata direttiva Direttiva 2009/147/CE. La laguna di Capo Peloro, luogo di sosta e di ristoro vitale per migliaia di esemplari, verrebbe compromessa dalla realizzazione delle imponenti infrastrutture di progetto, in particolare dal viadotto “Pantano” che costituirebbe inoltre una barriera per gli spostamenti quotidiani degli uccelli tra un bacino e l’altro, con rischio di collisione soprattutto in caso di condizioni meteo avverse. Di conseguenza il sistema lagunare non fornirebbe più sufficiente risorsa trofica indispensabile per l’avifauna sia migratoria che svernante. L’ombra delle infrastrutture previste in progetto provocherebbe inoltre alterazioni del microclima del bacino idrico, canali inclusi, con ulteriore impoverimento trofico.
- Particolare attenzione va riservata alle considerazioni sui cambiamenti climatici a scala globale, che già oggi si stanno registrando in modo evidente e che entro il 2050 si intravede saranno segnati da una crescita della temperatura media del pianeta superiore a 3 gradi centigradi e che localmente (area mediterranea) potranno manifestarsi con variazioni della temperatura ancora maggiori e con notevoli ripercussioni sulla flora e sulla fauna locali.
Un’altra importante manifestazione di questa crisi climatica sarà la fusione dei ghiacci polari con un innalzamento del livello medio marino a scala globale che nella piana costiera di Capo Peloro, dove sarà fondata una delle Torri del Ponte, comporterà una trasgressione del mare con cambiamenti radicali del paesaggio costiero. A questo processo di cambiamento si va a sommare l’effetto di subsidenza potenziale del piano campagna lungo la piana costiera a causa del peso della torre del ponte, con un’amplificazione dei cambiamenti ambientali dell’areale di Capo Peloro e degli insediamenti abitativi di “Ganzirri” e “Torre Faro”.
I due laghi “Ganzirri” e “Faro” saranno soggetti ad esondazione lungo le sponde basse a causa dell’innalzamento del livello del mare e della subsidenza indotta dal peso della torre, con conseguente cambiamento fisiografico del delicato ecosistema lagunare.

RITENUTO QUANTO SEGUE:

- Un’alterazione del delicato equilibrio dell’ecosistema lagunare, determinata da un minor apporto di acque continentali tramite il canale “Margi”, si ripercuoterebbe già a breve termine direttamente sulle caratteristiche chimico-fisiche e biologiche dell’ecosistema. In particolare verrebbero danneggiate in maniera irreversibile le comunità biotiche del lago “Faro”, che è notoriamente caratterizzato da specie endemiche o rare e comunità peculiari. Il lago “Faro”, raro esempio di ambiente meromittico (motivazione di istituzione della Riserva – art. 3 del D.A. n° 437/44) rappresenta, infatti, un ecosistema unico al mondo. Il suo delicato equilibrio idrologico consente infatti il trasferimento di biomassa chemio-autotrofa dalla zona anossica profonda a quella ossigenata superficiale, il cui vitale

contributo trofico determina l'elevata biodiversità del bacino. La vulnerabilità del sistema idrico viene attestata anche dalla ristretta banda temporale in cui avviene l'apertura dei canali di collegamento con il mare aperto (canale degli Inglesi e canale Catuso) per il necessario ricambio delle acque e il mantenimento delle proprietà chimico-fisiche delle stesse. Un intervento destinato a isolare reciprocamente i due bacini, con la rottura dell'equilibrio idrologico e con l'interruzione dello scambio delle acque di falda, avrebbe quindi come effetto permanente l'alterazione e la fine dell'attuale ecosistema e della relativa fauna acquatica che lo caratterizza.

- La scomparsa dell'attuale ecosistema determinerebbe un'interruzione dell'importante attività della molluschicoltura, praticata dalla gente del luogo sin dai tempi dei Borboni, con conseguenti danni socio-economici sulla comunità locale.

- Le scogliere artificiali che verranno realizzate a protezione del piede della torre nord del Ponte (come in progetto) ed i due pontili previsti nella stessa zona nella fase di cantiere determineranno la distruzione della duna embrionale costiera e di un lungo tratto del "beach rock", formazione geologica-conglomeratica di importante valore ecologico, entrambe fondamentali motivazioni di istituzione della Riserva "Laguna di Capo Peloro".

Tutto quanto sopra premesso, preso atto, visto, considerato e ritenuto, per quanto di competenza, nella qualità di Ente Gestore dell'area protetta, si esprime parere non favorevole al progetto definitivo dell'opera "Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP: C41C23002750005)"

Il Responsabile dell'Ufficio Piani di Gestione
e Tutela Aree Protette
Geom. Salvatore GALLETTA

Il Direttore della Riserva
Dott.ssa Geol. Maria Letizia MOLINO

IL DIRIGENTE
Ing. Giovanni LENTINI
(*Dott. Ing. Giovanni Lentini*)



CITTÀ DI MESSINA

Dipartimento Servizi Ambientali

Pec: protocollo@pec.comune.messina.it

COMUNE DI MESSINA

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0138985/2024 del 10/04/2024

Oggetto: Ponte sullo Stretto – Osservazioni e proposte legate alla Conferenza dei servizi istruttoria indetta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -

Sig. Sindaco
Sig. Vice Sindaco
Sig. Direttore Generale

In riferimento alla nota prot. n. 0128554 del 03/04/2024 con la quale veniva convocato un apposito incontro giorno 5 aprile e come richiesto nell'incontro, si rappresenta quanto segue per quanto di competenza di questo Dipartimento.

Riferimenti normativi

Con D.L. del 31 marzo 2023 , n. 35 (convertito in legge n. 58/2023) venivano emanate "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria". L'art. 3 della citata norma "Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera" - per quanto rilevante ai fini della presente relazione - prevede quanto segue:

omissis

2. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera. Nella relazione sono altresì indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo:

omissis

b) alla normativa vigente in materia di sicurezza;

omissis

d) alla compatibilità ambientale;

e) agli eventuali ulteriori adeguamenti progettuali ritenuti indispensabili anche in relazione all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali di costruzione;

omissis

3. La relazione di cui al comma 2, ((corredata degli)) eventuali elaborati grafici necessari per il perfezionamento del procedimento di approvazione del progetto in relazione alle prescrizioni contenute nella medesima, è trasmessa per l'approvazione al Consiglio di amministrazione della società concessionaria che, previo parere del Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni.

4. All'esito del procedimento di cui al comma 3, la società concessionaria trasmette tempestivamente il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indice e presiede una conferenza di servizi alla quale partecipano le amministrazioni statali e gli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera. La predetta documentazione è contestualmente trasmessa, unitamente alla documentazione di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ad eccezione di quella prevista dalla lettera g) ((del medesimo comma)), all'autorità competente, ai fini della valutazione di impatto ambientale, che si svolge nei tempi e con le modalità di cui al comma 6 ((del presente articolo)).

5. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, ha finalità istruttorie e a essa non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241. Con la convocazione sono altresì trasmessi gli atti e i documenti già acquisiti dalla conferenza indetta ai sensi degli articoli 4 e seguenti del decreto legislativo 20 agosto 2002,

n. 190. La conferenza di cui al comma 4, primo periodo, acquisisce le osservazioni dei soggetti interessati, nonché motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare e di progetto definitivo. Le valutazioni istruttorie di cui al terzo periodo sono limitate ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. Sui contenuti progettuali non interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo, sono fatte salve le osservazioni, le proposte ((di adeguamento e le)) richieste di prescrizioni o varianti migliorative acquisite nella conferenza indetta ai sensi del citato decreto legislativo n. 190 del 2002, ferma restando la possibilità per le amministrazioni o enti partecipanti, che non si siano ((già espressi)), di sottoporre alla conferenza di cui al comma 4, primo periodo, le proprie valutazioni o pareri su tali contenuti. Per la tutela dei beni archeologici, sono acquisiti nella conferenza solo gli elementi relativi alla valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 48, comma 5-ter, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. La conferenza si conclude nel termine di cui al comma 6, quinto periodo, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture ((e dei trasporti)) è in ogni caso autorizzato a procedere ai sensi del comma 7.

6. Ai fini della valutazione di impatto ambientale l'autorità competente provvede con le modalità previste per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006.

La valutazione è limitata ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni di cui al comma 2, secondo periodo. La valutazione sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi.

Nel corso del procedimento, l'autorità competente può richiedere una sola volta integrazioni documentali o istruttorie entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione. Il procedimento ha rilevanza prioritaria rispetto ad ogni altro procedimento di competenza dell'autorità di cui al primo periodo ed è in ogni caso concluso nel termine di novanta giorni dalla ricezione della documentazione. Gli esiti della valutazione sono trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifica la compatibilità delle valutazioni istruttorie acquisite dalla conferenza di servizi ((ai sensi del)) comma 5 anche alla luce delle risultanze della valutazione di impatto ambientale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al ((Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS))) per l'approvazione i seguenti atti e documenti:

- a) le osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella conferenza di servizi e ((ritenute)) assentibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale;
- c) il progetto definitivo e la relazione di cui al comma 2;
- d) il ((piano economico-finanziario)) di cui all'articolo 2, comma 8;
- e) la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento.

8. L'approvazione richiesta ai sensi del comma 7, adottata con il voto favorevole della maggioranza dei componenti il CIPESS, sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

9. Alla determinazione conclusiva del CIPESS di cui ai commi 7 e 8 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48, comma 5-quater, quinto, sesto e settimo periodo, del citato decreto-legge n. 77 del 2021. Alle procedure di espropriazione si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14, commi 6 e 7, del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13 ((, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41)).

omissis

11. All'approvazione del progetto esecutivo ((e delle relative varianti)) si provvede ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge n. 1158 del 1971.

L'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006 così dispone:

Per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, individuati nell'allegato I-bis al presente decreto, e di quelli comunque connessi alla gestione della risorsa idrica ricompresi nell'allegato II alla parte seconda del presente decreto

è istituita la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, posta alle dipendenze funzionali del Ministero della transizione ecologica...

Il documento progettuale GER0002_F1 riguarda il PIANO DEI PERMESSI E DELLE AUTORIZZAZIONI. In esso vengono riportati, nella Prima Parte, i vincoli gravanti sul progetto e gli Enti di riferimento, per consentire l'avvio dell'iter autorizzatorio.

Nella Seconda Parte sono invece individuate, in linea di massima, le autorizzazioni ed i permessi che bisognerà ottenere per avviare la cantierizzazione della fase operativa ed in generale l'esecuzione dei lavori conseguentemente all'elaborazione del progetto esecutivo.

In tale documento risulta che la Città Metropolitana di Messina si dovrà esprimere sui seguenti aspetti, per consentire l'avvio dell'iter autorizzatorio.

4.2.1 CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA

COMPETENZE:	<ul style="list-style-type: none"> - Pianificazione territoriale provinciale - Cave - Viabilità provinciale - Aree protette (Riserva Capo Peloro)
ORGANI COMPETENTI:	<ul style="list-style-type: none"> - Presidente Giunta Provinciale - VI Direzione Ambiente - Servizio RR.NN.OO. E Aree Protette
NORMATIVE NAZIONALI DI RIFERIMENTO:	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 50, D. Lgs. n. 267/2000; - D.P.R. n. 357/1997; - D. Lgs. N. 152/2006; - Artt. 21, 24, 146 e 147 n. 24/2004; - D.Lgs. 36/2003 e D.Lgs. 121/2020
NORMATIVE REGIONALI DI RIFERIMENTO:	<ul style="list-style-type: none"> - L.R. n. 14/2006 - L.R. n. 98/1981 e L.R. 14/1998
AUTORIZZAZIONE DA ACQUISIRE:	<ul style="list-style-type: none"> - Parere sulla localizzazione - Parere in materia paesistica - Autorizzazione in tema di Cave - Autorizzazione in tema di aree protette e riserve naturali - Autorizzazione scarichi acque reflue - Nulla osta per chiusure e deviazioni sede stradale - Autorizzazione apertura nuovi siti di discarica

Mentre il Comune di Messina si dovrà esprimere sui seguenti aspetti.

COMUNE DI MESSINA

COMPETENZE:	<ul style="list-style-type: none"> - Urbanistica/edilizia - Acustica - Viabilità comunale - Vincolo cimiteriale
ORGANI COMPETENTI:	<ul style="list-style-type: none"> - Sindaco/Consiglio Comunale - Dirigenti/Responsabili Servizio
NORMATIVE NAZIONALI DI RIFERIMENTO:	<ul style="list-style-type: none"> - Art. 50, D. Lgs. n. 267/2000; - art. 338 R.D. 1265/1934 - D.Lgs. n. 285/1992 e s.m.i. - Art. 6, L. n. 447/1995; - D.P.R. n. 357/1997 - D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i. - D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.; - D.Lgs. 36/2003 e D.Lgs. 121/2020
NORMATIVE REGIONALI DI RIFERIMENTO:	-
AUTORIZZAZIONE DA ACQUISIRE:	<ul style="list-style-type: none"> - Parere sulla localizzazione e sull'impatto acustico (in presenza di zonizzazione) - Autorizzazione ad intervenire nella fascia di rispetto cimiteriale (previo parere Azienda Sanitaria Provinciale) - Parere in materia paesistica - Nulla osta per chiusure e deviazioni sede stradale - Autorizzazione in deroga ai limiti acustici previsti dal D.P.C.M. 14 novembre 1997 e, in regime transitorio, dal D.M. 1 marzo 1991, e in deroga agli orari e/o ai giorni limite indicati dal Regolamento Comunale - Nulla osta apertura nuovi siti di discarica

Relazione del progettista (doc. GER0326 Rev-E)

La “Relazione del Progettista”, ha la finalità di fornire una guida alla consultazione ordinata e agevole dell’intera documentazione, relazionale e grafica, afferente a questo specifico compendio, consentendo l’assunzione preliminare, nei confronti delle amministrazioni statali e degli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell’opera in esame, di un quadro di informazioni utili alla valutazione dei relativi contenuti e alla formazione dei giudizi di merito che dovranno essere perfezionati nell’ambito delle procedure istruttorie propedeutiche all’approvazione dell’opera stessa.

In particolare, per quanto concerne l’aspetto ambientale, lo scopo e oggetto della Relazione del Progettista è fornire e circostanziare, nell’ambito delle sedi istruttorie attinenti rispettivamente alla conferenza di servizi e alla procedura di riattivazione della VIA delle opere oggetto di Varianti Sostanziali di cui al Parere “sospeso” della CT-VA n. 1185 del 21.03.2013, uno specifico compendio contenente:

➤ l’attestazione di rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare approvato e alle prescrizioni impartite sul medesimo dalla Delibera CIPE n. 66/2003, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell’opera;

➤ un quadro organico di informazioni di natura tecnico-ambientale in grado di integrare i contenuti del progetto definitivo rispetto a specifici temi aventi carattere multidisciplinare, al fine di adeguare tale livello di progettazione, mediante l’assunzione di prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione esecutiva, rispetto a obiettivi prestazionali, di sicurezza ed ambientali conseguenti all’implementazione dei quadri normativi di riferimento, all’evoluzione tecnologica e all’innovazione rispetto ai materiali di costruzione, nonché alle prove sperimentali richieste dal Comitato Scientifico con specifico parere rispetto alla configurazione strutturale dell’opera di attraversamento assunta in sede di progetto definitivo.

La natura e l’entità di tali approfondimenti, come già evidenziato, sono puntualmente esplicitate nell’ambito delle indicazioni prescrittive di cui alle lettere da a) a f) del secondo periodo, del comma 2, dell’art. 3 del D.L. n.35/2023, così come modificato dalla L. n.58/20233.

Trattasi più precisamente delle seguenti opere (per il versante Sicilia):

– **Collegamento stradale dal Viadotto Pantano fino allo Svincolo Annunziata** (comprendente anche lo svincolo Curcuraci);

– **Variante richiesta dal Comune di Messina, con lo spostamento della stazione ferroviaria di Messina e l'utilizzo della linea ferroviaria come sistema metropolitano, con la realizzazione di tre fermate intermedie a Papardo, Annunziata ed Europa e prolungamento della linea ferroviaria fino alla nuova stazione di Messina (Località Gazzi);**

-Nuovi Collegamenti Autostradali:

– Zona della Cittadella Universitaria e dell’impianto di trattamento Rifiuti sul versante siciliano;

– Varianti disposte dal Committente in corrispondenza della galleria autostradale Faro in Sicilia.

– Varianti progettuali rese obbligatorie dalla normativa sulla progettazione delle infrastrutture stradali, sia riguardo la geometria che gli standard di sicurezza richiesti per le gallerie ferroviarie e autostradali, con particolare riferimento al D.M. 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”, al D.M. 28 ottobre 2005 e D.Lgs. 264/06 del 9 ottobre 2006 riguardo la sicurezza nelle gallerie ferroviarie e stradali, D.M. 14/01/2008 “Norme Tecniche per le Costruzioni”.

➤ Cantierizzazione Calabria e Sicilia:

Dati i nuovi assetti infrastrutturali, che implicano una diversa ubicazione delle aree preposte alla realizzazione delle opere strategiche (imbocchi, stazioni, svincoli, ecc.), ne consegue che anche la Cantierizzazione è da considerarsi mutata in modo sostanziale.

Nella relazione del progettista viene riportato che “il Parere n. 1185 del 15 marzo 2013 della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS (CT-VA) – Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale, dell’allora Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), afferisce al Progetto Definitivo dell’”Attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei collegamenti Stradali e Ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia” a cui si aggiunge il “Parere n. 6933 del 05/03/2013 emesso dalla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l’Architettura e l’Arte Contemporanee – Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio, dell’allora Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC), oggi Ministero della Cultura (MiC)”.

Come si evince dalla normativa di riferimento, sopra richiamata, con la convocazione della CdS, sono altresì trasmessi gli atti e documenti già acquisiti dalla conferenza indetta ai sensi degli articoli 4 eseguenti del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190. Nell'ambito dello svolgimento della conferenza sono acquisite le osservazioni dei soggetti interessati, nonché motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare e di progetto definitivo. Le valutazioni istruttorie sono espressamente limitate ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo e puntualmente illustrati nell'ambito della Relazione del Progettista.

Sui contenuti progettuali non interessati dalle prescrizioni della Relazione del Progettista, sono fatte salve le osservazioni, le proposte di adeguamento e le richieste di prescrizioni o varianti migliorative acquisite nella conferenza indetta ai sensi del citato decreto legislativo n. 190 del 2002, ferma restando la possibilità per le amministrazioni o enti partecipanti, che non si siano già espressi, di sottoporre alla conferenza di cui al comma 4, primo periodo, le proprie valutazioni o pareri su tali contenuti. Per la tutela dei beni archeologici, sono acquisiti nella conferenza solo gli elementi relativi alla valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico.

L'attivazione della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale trova contestuale avvio con la Conferenza di Servizi istruttoria. A tale fine, la società concessionaria Stretto di Messina SpA procede trasmettendo, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la seguente documentazione:

- il Progetto Definitivo, approvato dal Consiglio di Amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011 (unitamente alle integrazioni prodotte in sede sia di Valutazione d'Impatto Ambientale delle opere oggetto di Varianti Sostanziali sia di Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 66/2003 - trattasi in sintesi del PD2011 integrato con il PD2012);
- la Relazione del Progettista (contraddistinta dall'attestazione e contenente le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo);
- la documentazione di cui all'art. 23 comma 1 del D. Lgs 152/2006 e s.m.i. ad eccezione di quella prevista alla lettera g).

Ancorché non espressamente specificato nell'ambito delle disposizioni di cui alla legge 58/2023, la società (come riportato nella relazione del progettista) ha ritenuto necessario, ai fini di un'adeguata istruttoria documentale da espletarsi in sede di VIA, anche in ragione di quadri normativi correlati alla medesima procedura, implementare quanto previsto dall'art. 3, comma 4, integrando i precedenti elaborati con i seguenti ulteriori compendi di natura tecnica ambientale:

- "Studi per la Valutazione d'Incidenza" (SInCA); questo in ragione dell'esito delle relative istruttorie operate sia in sede di Valutazione d'Incidenza nell'ambito della procedura di VIA delle opere oggetto di Varianti Sostanziali e i cui esiti sono riportati nell'ambito delle sezioni 5.2.6, 5.3.2 e 6 del Parere CT-VA n. 1185 del 21/03/2013 sia della Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni/raccomandazioni impartite dalla Delibera CIPE n. 66/2003 sul progetto preliminare approvato e da attuarsi in sede progettazione definitiva, di cui alle correlate sezioni 7.3.1 e 8 del medesimo Parere;
- "Indirizzi per l'implementazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale" (PMA). Tale approfondimento risulta necessario al fine di conseguire un quadro organico ed integrato di azioni monitorie finalizzate a compensare le condizioni di "parziale esaustività" e "non esaustività" rilevate, in merito a questa specifica problematica, in sede di procedura VIA delle opere oggetto di Varianti Sostanziali (sezioni istruttorie 5.2.6 e 5.3.2 del Parere CT-VA n. 1185 del 21.03.2013), e delle prescrizioni/raccomandazioni risultate "parzialmente ottemperate" e "non ottemperate" in sede di Verifica di Ottemperanza (sezioni istruttorie 7.3.1 e 8 del Parere CT-VA n. 1185 del 21.03.2013). Si precisa che tale implementazione trova riscontro nell'ambito del "Capitolo n. 5 - Indirizzi per l'implementazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale" del presente Studio di Impatto Ambientale;
- "Piano d'Indirizzo per l'Utilizzo delle Terre e Rocce di Scavo" (PIUT); tale compendio ha lo scopo, in ragione delle informazioni ad oggi disponibili, di fornire un approfondimento, in termini di linee guida, per definire le attività che dovranno essere approntate, in sede di progettazione esecutiva, per contestualizzare, rispetto all'evoluzione del quadro normativo di riferimento, la gestione delle terre e rocce da scavo a suo tempo specificata nell'ambito della documentazione ambientale istruita in sede di VIA sul progetto definitivo

(PD2011 e PD2012) e riconducibile sostanzialmente al rispetto delle disposizioni di cui all'art. 186 del decreto legislativo 152/2006 e ss. mm. e ii..

Di particolare rilevanza è la parte della documentazione tecnica (Relazione del Progettista e Relazione illustrativa) che riguarda "LA PROCEDURA DI VERIFICA DI OTTEMPERANZA RISPETTO ALLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA CIPE N. 66 DEL 01.08.2003 RISULTATE "PARZIALMENTE OTTEMPERATE" O "NON OTTEMPERATE" NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA ATTIVATA SUL PROGETTO DEFINITIVO E DI CUI AL PARERE DELLA CT-VA N. 1185 DEL 21.03.2013 (SEZIONI ISTRUTTORIE 7.3.1 E 8)".

Nella terza e conclusiva sezione vengono descritti i contenuti e il correlato livello di approfondimento dei documenti specialistici predisposti ai fini della Verifica di Ottemperanza, ai sensi dell'ex art. 185 del decreto legislativo 163/2006 e ss. mm. e ii, nei confronti sia delle prescrizioni espressamente richiamate nella sezione conclusiva del Parere CT-VA, n. 1185 del 21/03/2013 sia delle ulteriori raccomandazioni afferenti all'"Opera di attraversamento e suoi collegamenti" e delle prescrizioni e raccomandazioni pertinenti alle "Opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale.

Tra queste si segnalano le prescrizioni e raccomandazioni attinenti alle "Opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale", parzialmente ottemperate, la prescrizione e raccomandazione n.10 non ottemperata attinente alle "Opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale".

Nel parere del **29.01.2024**, il Comitato Scientifico ha espresso parere favorevole per quanto attiene agli aspetti ambientali, specificando che *"Sulla base di quanta sopra, ai fini del riavvio delle procedure ambientali già richiamate, il CS prende atto che:*

- *la documentazione presentata dal CG costituisce l'estensione e l'integrazione dell'omologo SIA istruito nel 2011-12.*
- *l'aggiornamento dello SInCA costituisce una integrazione sostanziale degli omologhi compendi istruiti nel corso del procedimento precedentemente istruito e ad oggi privo di un'esplicita espressione di compatibilità ambientale;*
- *la Relazione di ottemperanza costituisce l'estensione ed integrazione dell'omologa Relazione istruita nel 2011-12.*

Il CS raccomanda quindi al CG di:

- *tenere conto di tale evoluzione anche eventualmente ispirandosi ai principi della "Relazione di sostenibilità" richiesta per i Progetti di Fattibilità Tecnico Economica dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. n. 36/2023), alle "Linee guida sulla valutazione degli investimenti pubblici" (MIT 07/07/2022), nonché al principio del DNSH "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio DNSH europeo" (C/2033/111, Gazzetta Unione Europea 11/10/2023: effetto diretto, uso dei materiali per la costruzione dell'opera; indiretto, emissioni di gas a effetto serra);*
- *relativamente al PMA, di prestare particolare attenzione alla trasformazione dell'ambiente in fase di realizzazione delle opere, predisponendo le adeguate azioni di salvaguardia e contenimento;*
- *relativamente ai traffici marittimi, di tenere conto degli usi attuali dello spazio marittimo (rotte delle navi ed altri usi del mare);*
- *sviluppare le opere di inserimento territoriale ed urbanistico valorizzando contestualmente le misure di mitigazione e compensazione, tenendo conto sia di quelle previste nel progetto definitivo che delle ulteriori che potranno eventualmente emergere nel corso del PE nonché dalle risultanze dell'iter autorizzativo cui sarà sottoposto il progetto.*

Tale valutazione positiva del CS scaturisce anche dal fatto che il GC:

- *ritiene sufficiente ed adeguata la conoscenza acquisita del contesto culturale e ambientale interessato dal progetto, ai fini del prosieguo della progettazione;*
- *ha tenuto conto della procedura di infrazione 2015/2163 e della lettera di costituzione in mora aperta dalla Commissione Europea contra lo Stato italiano a causa dell'inadempimento degli obblighi previsti dalla Direttiva 92/43/CEE e, in particolare, della mancata individuazione di obiettivi dettagliati di conservazione specifici per il sito e delle necessarie misure di conservazione;*
- *esplicita la necessita di tenere conto di tali obiettivi e misure di conservazione per tutti i Siti Rete Natura 2000 interessati dall'Opera di Attraversamento e dalle Opere a terra, puntualmente richiamati dal Progettista ai fini del riavvio delle procedure amministrative di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) finalizzate all'ottenimento del giudizio di compatibilità ambientale;*

- ha tenuto conto che tra gli aspetti che incidono profondamente sulla progettazione e valutazione ambientale dell'Opera di Attraversamento e delle Opere a terra, in particolare dello Studio di impatto ambientale (SIA) e dello Studio di incidenza ambientale (SInCA), sono compresi: l'individuazione e lo studio di tutte le componenti ed elementi ambientali con i necessari livelli di approfondimento, i criteri di individuazione e stima degli impatti potenziali e la progettazione degli interventi di inserimento ambientale e urbanistico-territoriale dell'Opera di Attraversamento e delle Opere a terra, nonché le misure di mitigazione puntuali e di gestione ambientale integrata.

Il CS infine per l'Adeguamento alla compatibilità ambientale, ha formulato le seguenti raccomandazioni:

30. *tenere conto dell'evoluzione del quadro tecnico e legislativo in materia ambientale, orientato al perseguimento degli obiettivi di "sostenibilità ambientale" e non più solo a quelli di "compatibilità ambientale", in riferimento ai quali era stato informato il progetto nelle fasi precedenti;*

31. *tenere conto dell'evoluzione di cui al punto precedente eventualmente ispirandosi ai principi della "Relazione di sostenibilità" richiesta per i Progetti di Fattibilità Tecnico Economica dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. n. 36/2023), alle "Linee guida sulla valutazione degli investimenti pubblici" (MIT 07/07/2022), nonché al principio del DNSH "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio DNSH europeo" (C/2033/111, Gazzetta Unione Europea 11/10/2023: effetto diretto, uso dei materiali per la costruzione dell'opera; indiretto, emissioni di gas a effetto serra);*

32. *relativamente al PMA, prestare particolare attenzione alla trasformazione dell'ambiente in fase di realizzazione delle opere, predisponendo le adeguate azioni di salvaguardia e contenimento;*

33. *relativamente ai traffici marittimi, tenere conto degli usi attuali dello spazio marittimo (rotte delle navi e altri usi del mare);*

34. *sviluppare le opere di inserimento territoriale ed urbanistico valorizzando contestualmente le misure di mitigazione e compensazione, tenendo conto sia di quelle previste nel progetto definitivo che delle ulteriori che potranno eventualmente emergere nel corso del PE nonché dalle risultanze dell'iter autorizzativo cui sarà sottoposto il progetto.*

In particolare, si evidenzia che il PD (cfr. par. 3.4 della Relazione del Progettista) contiene anche le prescrizioni da sviluppare nel Progetto Esecutivo ai fini dell'adeguamento alla compatibilità ambientale che afferiscono alle seguenti macro-tematiche:

- Fattori critici (comprendenti gli **agenti fisici** definiti quali "rumore, vibrazioni e campi elettromagnetici" nell'ambito delle Linee Guida SNPA 28- 2020 "Valutazione d'impatto Ambientale Norme Tecniche per la Redazione degli Studi di Impatto Ambientale e il fattore ambientale **"atmosfera"** anch'essa con riferimento alle medesime Linee Guida);
- Componenti abiotiche (comprendenti le matrici suolo e sottosuolo, ambiente idrico superficiale e sotterraneo e ambiente marino);
- Componenti biotiche (flora, fauna, vegetazione, ecosistemi e biodiversità);
- Componenti antropiche (paesaggio, salute pubblica declinata in ambiente terrestre e ambiente sociale).

Per ognuna di esse negli elaborati progettuali sono state predisposte schede sinottiche che sintetizzano le principali prescrizioni da sviluppare in fase progetto esecutivo, ai fini dell'adeguamento alla Compatibilità Ambientale.

Si segnala in particolare che in relazione ai consumi previsti sono state individuate le misure di mitigazione (per le zone di consumo temporaneo) e di compensazione (per le zone di occupazione definitiva) descritte nelle schede progettuali di seguito richiamate:

- P.CA.BI-005 relativamente all'Habitat 2110 "Dune embrionali" (Richieste di integrazione VIAS042 e VIAS045 Parere CT-VA n. 1185 del 15.03.2013);
- P.CA.BI-006 relativamente all'Habitat 3280 – Fiumi mediterranei a flusso permanente con il Paspalo-Agrostidion e con filari ripari di Salix e Populus alba (Richiesta di integrazione VIAS042 Parere CT-VA n. 1185 del 15.03.2013);
- P.CA.BI-007 relativamente all'Habitat 3290 – Fiumi mediterranei a flusso intermittente con il Paspalo-Agrostidion (Richiesta di integrazione VIAS042 Parere CT-VA n. 1185 del 15.03.2013);
- P.CA.BI-008 relativamente all'Habitat 6220* - Percorsi substepnici di graminacee e piante annue dei Thero- Brachypodieta (Richieste di integrazione VIAS042, VIAS051 e VIAS053 Parere CT-VA n. 1185 del 15.03.2013);

- P.CA.BI-009 relativamente all'Habitat 9330 – Foreste di Quercus suber (Richieste di integrazione VIAS042 e VIAS046 Parere CT-VA n. 1185 del 15.03.2013);
- P.CA.BI-010 relativamente all'Habitat 9540 – Pinete mediterranee di pini mesogeni endemici (Richiesta di integrazione VIAS042 Parere CT-VA n. 1185 del 15.03.2013).

Le informazioni riportate in tali schede hanno permesso di sviluppare i progetti definitivi delle compensazioni per la perdita di Habitat:

- HAB01 Interventi di compensazione ambientale per perdita di Habitat 2110 (Elaborati AMR1007, AMR1008, AMR1009, AMR1010, AMR1011);
- HAB02 Interventi di compensazione ambientale per perdita di Habitat 3280 (Elaborati AMR1012, AMR1013, AMR1014, AMR1015, AMR1016);
- HAB03 Interventi di compensazione ambientale per perdita di Habitat 3290 (Elaborati AMR1017, AMR1018, AMR1019, AMR1020, AMR1021);
- HAB04 Interventi di compensazione ambientale per perdita di Habitat 6220* (Elaborati AMR1022, AMR1023, AMR1024, AMR1025, AMR1026);
- HAB05 Interventi di compensazione ambientale per perdita di Habitat 9330 (Elaborati AMR1027, AMR1028, AMR1029, AMR1030, AMR1031);
- HAB06 Interventi di compensazione ambientale per perdita di Habitat 9540 (Elaborati AMR1032, AMR1033, AMR1034, AMR1035, AMR1036).

Si sottolinea che tutti i consumi di habitat definitivi, derivanti dalla realizzazione dell'opera, verranno compensati con superfici significativamente superiori a quelle minime previste dalle Linee Guida Nazionali Vinca 2019.

Al riguardo si suggerisce di acquisire il parere del Servizio Valutazioni Ambientali del Dipartimento Servizi Territoriali ed Urbanistici, previa consultazione dell'apposita Commissione Comunale Vinca.

L'Amministrazione Comunale con delibera di Consiglio Comunale n. 68 del 03.04.2024 ha approvato l'aggiornamento ed adeguamento del Piano Comunale di Protezione Civile – Piano di Emergenza, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs n. 1/2018. Gli elaborati del Piano sono consultabili al seguente link istituzionale:

<https://cloud.comune.messina.it/nextcloud/s/afs3e6Axq4rtjNw?path=%2F>

Nell'ambito dell'aggiornamento del Piano di Protezione Civile si è proceduto in particolare a:

- ridefinire le componenti ed aggiornare le funzioni del Sistema Comunale di PC;
- aggiornare e integrare le aree di emergenza (area di attesa, ricovero e ammassamento);
- aggiornare e approfondire la pianificazione con gli studi commissionati dal Comune all'Università di Messina sui vari rischi territoriali;
- aggiornare gli scenari di evento (pericolosità) e di rischio geomorfologico, idraulico e maremoto.

Tenuto conto della entità e durata delle opere previste nel progetto del Ponte e dell'estensione e numero dei cantieri, sarà necessario prevedere, quale prescrizione del Progetto Esecutivo, l'aggiornamento Piano Comunale (e Provinciale) di Protezione Civile – Piano di Emergenza, con particolare riguardo alle Aree di Emergenza con riferimento ai diversi scenari di rischio (in particolare per il rischio sismico e maremoto) nonché dei punti critici del territorio comunale a rischio idraulico, frana e maremoto (torrenti, aree a rischio frana, zone costiere) nonché delle vie di comunicazione (vie di fuga), anche al fine di informare la popolazione per l'attuazione delle misure di comportamento e di autoprotezione.

CONCLUSIONI E PROPOSTE

(ai sensi dell'art. 3 comma 4 del D.L. del 31 marzo 2023 n. 35, convertito in legge n. 58/2023)

- 1) **Si propone di inserire nelle prescrizioni, da sviluppare nel Progetto Esecutivo, ai fini dell'adeguamento alla compatibilità ambientale, stante anche la vicinanza con le opere del Ponte e con i cantieri (insiste nello stesso torrente Pace dove è prevista la realizzazione del viadotto autostradale), l'esecuzione degli interventi di Messa in Sicurezza Permanente della ex discarica di Portella Arena, il cui progetto definitivo denominato "Progetto definitivo degli interventi di Bonifica o di Messa in Sicurezza, operativa o permanente, ove necessario, le ulteriori misure di riparazione e di ripristino ambientale, al fine**

di minimizzare e ricondurre ad accettabilità il rischio derivante dallo stato di contaminazione presente nel sito della discarica sita in c.da Portella Arena“ dell’importo complessivo di euro 20 milioni (da finanziare ed appaltare a cura della Società Stretto di Messina) è stato approvato con Verbale di Conferenza di Servizi del 01 febbraio 2023, giusta comunicazione prot. n. 11951 del 07/03/2024 del Dipartimento Regionale dell’Acqua e dei Rifiuti.

- 2) Si propone di inserire nelle prescrizioni, da sviluppare nel Progetto Esecutivo, l’aggiornamento Piano Comunale (e Provinciale) di Protezione Civile – Piano di Emergenza, con particolare riguardo alle Aree di Emergenza con riferimento ai diversi scenari di rischio (in particolare per il rischio sismico e maremoto) nonché dei punti critici del territorio comunale a rischio idraulico, frana e maremoto (torrenti, aree a rischio frana, zone costiere) nonché delle vie di comunicazione (vie di fuga), anche al fine di informare la popolazione per l’attuazione delle misure di comportamento e di autoprotezione.
- 3) Rilevato che tutti gli elaborati relativi allo studio del rumore, elencati nell’elaborato progettuale GE0000_FO denominato “Elenco elaborati” risalgono al 2011, **si propone di inserire nelle prescrizioni, da sviluppare nel Progetto Esecutivo, l’aggiornamento di tali elaborati ai fini del rilascio dei pareri sulla valutazione dell’impatto acustico dell’opera (eventualmente anche in deroga), anche tenuto conto del Piano di Zonizzazione Acustica del Territorio Comunale del Comune di Messina, approvato con delibera di C.C. n. 12-2001.**



IL DIRIGENTE

(ing. Antonio Gardia)



Al Sig. Vice Sindaco
Al Sig. Direttore Generale
LORO SEDE

Oggetto: Ponte sullo Stretto – Attività legate alla Conferenza dei Servizi dal M.I.T.

Relazione sulle interferenze, approfondimenti necessari sull'uso delle risorse idriche, rinaturalizzazione e pascimento delle coste, difesa del suolo ed interferenze ed armonizzazione con progetti intrapresi dall'Amministrazione Comunale.

Con riferimento alla nota prot. n. 128554 del 03.04.2024 e al successivo incontro del 5 aprile 2024, si relazione in merito alle interferenze rilevate nel P.D. ed a riguarda gli aspetti di difesa del suolo.

IMPATTI SUL SISTEMA IDROLOGICO ED IDRAULICO DEL TERRITORIO COMUNALE DI MESSINA

La **costruzione della viabilità sotterranea** (autostradale e ferroviaria) interferirà con la produzione di acqua nei pozzi AMAM, poiché nel loro percorso intercettano numerose falde/piezometriche di subalveo. Un esempio tra tanti quello in corrispondenza del Torrente Annunziata (fermata Ferroviaria) nel tratto a valle contraddistinto nel Vostro censimento Pozzi con la sigla per CG21(c/o Scuola Beata Eustochia), che interferirà con l'alimentazione della falda o eventualmente sulla sua potabilità.

Si rimanda alla **revisione ed aggiornamento P.E. delle risorse idriche** (pozzi e sorgenti) (indicata nella relazione del progettista Ponte del 2024) **ed impatto degli scavi ed opere sulla circolazione idrica sotterranea**. In tale elaborato si auspica una dettagliata analisi sulle modifiche subite dalle falde idriche e variazione piezometrica per l'utilizzo idrico ed eventuale influenza sulla stabilità delle opere in superficie. Di accertare l'influenza che il sistema di fondazione (profondità massima di circa 40 m e lungo 210m) che modificherà il livello base della piezometrica con probabile innalzamento ed interferenza con il sistema di fondazione o base di calpestio delle abitazioni presenti intorno al sito (base fondazione pila e consolidamento area circostante con Jet grouting).

Risulta necessario un **approfondimento sulle risorse idriche dei cantieri e delle aree di servizio e relativo approvvigionamento**, nel progetto del 2011 è indicato una probabile richiesta idrica all'AMAM che superava i 43 l/s (CZV0002) e la costruzione di nuovi pozzi in corrispondenza delle fiumare ed altri siti (aree che allo stato attuale sono già interessate da opere di captazione dell'acqua, che potrebbero generare una diminuzione della produttività di AMAM), e si prevedeva l'utilizzo delle condotte AMAM per lo smaltimento dell'acqua da cantiere (verificare l'immissione delle nuove portate), oltre a verificare l'eventuale sistema di drenaggio nel sottosuolo come scarico, delle acque provenienti dal sistema di depurazione e dalle piattaforme stradali ecc. (nell'ambito del P.E. è previsto l'aggiornamento ed integrazioni anche nel rispetto del principio di invarianza idrologica).

L'assottigliamento delle risorse idriche presenti e la variazione della circolazione idrica sotterranea potrebbe generare un **ingresso o modifica del cuneo salino nell'entroterra messinese** (novo piano di ricerca di acque sotterranee, relativo sfruttamento e rete di distribuzione), **problemi di subsidenza**, risulta auspicabile approfondimento nel P.E..

PROGETTI INSERITI NEL TRIENNALE OO.PP. CHE INTERFERISCONO CON P.E. PONTE

Riadeguamento e funzionalizzazione della rete fognaria della zona di Ganzirri-Capo Peloro, anche al sistema con progetto di dispersione e nuove rete "Progettazione esecutiva per interventi a tutela e salvaguardia dell'habitat prioritario 1150 "Lagune costiere" e della biodiversità della biodiversità della riserva naturale orientata "Laguna Capo Peloro", mediante la realizzazione di opere atte al convogliamento, trattamento e recapito in pozzi drenanti delle acque meteoriche (RUP Geom. Currò - Anno 2022) – Triennale OOPP 2024-2026 - AA008



Progetto per la sistemazione idraulica del Torrente Annunziata e ricostruzione Alveo dissestato (RUP Ing. Messina) – Triennale OOPP 2024-2026 – AA009 (interferenza area ingresso ferrovia e varco “in progetto” accesso torrente)

Lavori di riqualificazione urbana, miglioramento della viabilità, messa in sicurezza e rinaturalizzazione dell'alveo del tratto urbano del Torrente Annunziata (RUP Ing. D'Acquino) – Triennale OOPP 2025-2026 – AA091

Mitigazione del rischio idrogeologico e di erosione costiera nei tratti di costa a maggior rischio compresi fra gli abitati di Acqualadrone Mezzana Tono Mulinello e Casabianca e a Rodia Marmora e Rodia Puccino al fine di salvaguardare l'incolumità delle persone e di mettere in sicurezza gli immobili dal pericolo mareggiate. 1° Stralcio funzionale - Sito: Casabianca (RUP Ing. Cortese) – Triennale OOPP 2024-2026 (adeguare o armonizzare con interventi di ripascimento spiagge effettuato da materiale proveniente da scavi opere ponte)

Mitigazione del rischio idrogeologico e di erosione costiera nei tratti di costa a maggior rischio compresi fra gli abitati di Acqualadrone Mezzana Tono Mulinello e Casabianca e a Rodia Marmora e Rodia Puccino al fine di salvaguardare l'incolumità delle persone e di mettere in sicurezza gli immobili dal pericolo mareggiate.” - 2° Lotto - Sito di Caporasocolmo e Sito intermedio di Mezzana– Tono (RUP ing. Cortese) – Triennale OOPP 2025 - 2026 – AA089 (adeguare o armonizzare con interventi di ripascimento spiagge effettuato da materiale proveniente da scavi opere ponte)

Mitigazione del rischio idrogeologico e di erosione costiera nei tratti di costa a maggior rischio compresi fra gli abitati di Acqualadrone Mezzana Tono Mulinello e Casabianca e a Rodia Marmora e Rodia Puccino al fine di salvaguardare l'incolumità delle persone e di mettere in sicurezza gli immobili dal pericolo mareggiate. 3° Stralcio di completamento - Sito: Rodia Marmora- Rodia Puccino - Capo Rasocolmo – Acqualadrone (RUP ing. Cortese) – Triennale OOPP 2026 – AA243 (adeguare o armonizzare con interventi di ripascimento spiagge effettuato da materiale proveniente da scavi opere ponte)

Progetto per la “Mitigazione del rischio idrogeologico e di erosione costiera nei tratti di costa a maggior rischio lungo il litorale tirrenico, al fine di salvaguardare l'incolumità delle persone e di mettere in sicurezza gli immobili dal pericolo delle mareggiate: Stralcio di completamento zona Ponte Gallo. (RUP ing. Cortese) – Triennale OOPP 2026 – AA245 (adeguare o armonizzare con interventi di ripascimento spiagge effettuato da materiale proveniente da scavi opere ponte)

Nell'allegato CZR1158 aggiornamento P.D. del 20.01.2024 vengono riportati solo i seguenti interventi progettuali in corso di attuazione e precisamente:

3.2 Programmazione progettuale in corso di attuazione

In sede di progettazione definitiva e in ordine alla possibilità di reimpiego dei materiali di scavo provenienti dalle opere di collegamento al Ponte per il ripascimento di tratti di costa, sono state definite delle località, già ampiamente discusse nei paragrafi precedenti, ovvero: Valdina; Spadafora; Rometta; Villafranca Tirrena; Ortoliuzzo; Rodia – Giudeo; Calamona – Giudeo; Calamona – Rosocolmo; Sparta; Mezzana – Tono, Tono – Casabianca; Sant'Alessio Siculo.

Di seguito si illustrano gli interventi progettuali previsti e già in attuazione per alcuni siti

MEZZANA – TONO

Il Progetto Definitivo a base di gara “Lavori di mitigazione del rischio idrogeologico e di erosione costiera nei tratti di costa a maggior rischio compresi fra gli abitati di Acqualadrone, Mezzana, Tono, Mulinello e Casabianca e a Rodia Marmora e Rodia Puccino al fine di salvaguardare l'incolumità delle persone e di mettere in sicurezza gli immobili dal pericolo mareggiate. Sito intermedio di Mezzana- Mulinello- Tono”, prospetta la risoluzione dei problemi idrogeologici e di erosione costiera che compromettono irreparabilmente la fascia costiera tirrenica del Comune di Messina, in particolar modo i siti che saranno sottoposti a difesa costiera sono: Mezzana, Mulinello e Tono.

TONO – CASABIANCA

Nella località di Casabianca è validato il Progetto Definitivo “Progetto dei lavori di Mitigazione del rischio idrogeologico e di erosione costiera nei tratti di costa a maggior rischio compresi fra gli abitati



di Acqualadrone, Mezzana, Tono, Mulinello e Casabianca e a Rodia Marmora e Rodia Puccino al fine di salvaguardare l'incolumità delle persone e di mettere in sicurezza gli immobili dal pericolo mareggiate - 1° Stralcio funzionale Sito: Casabianca".



Figura 3.2 Configurazione Shape files acquisita dal Progetto definitivo - "Progetto dei lavori di Mitigazione del rischio idrogeologico e di erosione costiera nei tratti di costa a maggior rischio compresi fra gli abitati di Acqualadrone, Mezzana, Tono, Mulinello e Casabianca e a Rodia Marmora e Rodia Puccino al fine di salvaguardare l'incolumità delle persone e di mettere in sicurezza gli immobili dal pericolo mareggiate - 1° Stralcio funzionale Sito: Casabianca".

Tale proposta concerne dei seguenti interventi: Realizzazione di barriere soffolte, realizzazione di pennelli semisoffolti e ripascimento in sabbia naturale.

Atri progetti programmati dall'Amministrazione Comunale

Progetto definitivo (PON METRO 2014-2020 – Sistema integrato di Mobilità dolce Ganzirri-Torre Faro (Servizio Mobilità Urbana – Anno 2021).

La cava a Faro Nord (da Progetto 2011, individuata come area di deposito dei materiali provenienti da scavo) è diventata sito del nuovo **impianto di depurazione di Tono** e la relativa **rete di condotte dell'impianto** può interferire nel tratto "Lago Ganzirri – Lago Piccolo" (Progetto ed esecuzione Commissario Amb.)

DIFESA DEL SUOLO ED AMBIENTE

Risulta necessaria una rigorosa attenzione sui numerosi interventi ricadono nei **siti d'attenzione P.A.I. geomorfologico per colata rapida** (D.S.G. n. 393 del 23.12.2021 – GURS n.2 del 14.01.2022 del e D.S.G. n.311 del 2022e s.m.i.) , che dovranno essere verificati dall'Autorità di Bacino secondo le indicazioni e le procedure indicate nel I Capitolo 11 delle nuove Norme di Attuazione approvare con D.P. n. 9/Adb (Autorità di Bacino) del 06/05/2021, pubblicate nella GURS n. 22 del 21/05/2021, per il rilascio della compatibilità geomorfologica.

In merito alla **costruzione dei Pontili di Ganzirri**, pur se eseguiti del tipo a banchina a giorno su pali (tipo trivellato di grande diametro, che interferirà con l'eventuale Beach-Rock presente) è necessario che nel P.E. siano valutati gli effetti sulla costa e la riduzione dell'effetto di trasporto solido da Sud verso Capo Peloro, che potrà contribuire a modificare il profilo della costa, accentuandone l'arretramento e compromettendo il deposito costiero del tratto Ganzirri-Capo Peloro (Area Pilone), area del pilone di alto pregio che risente e si modifica velocemente alle minime azioni esterne delle correnti e di trasporto costiero dei materiali a granulometria sabbiosa/ghiaiosa (attività già preventivata nella scheda P.PRO-12).

Che le informazioni del **monitoraggio strumentale siano condivise**(inclinometrico, piezometrico, topografico, ecc) eseguite con gli strumenti posti nel 2011 e quelli nuovi da inserire nel P.E. integrandolo con l'interferometria satellitare (AD-InSAR) con la costellazione COSMO-SkyMed (o eventualmente aggiungendo



i dati in banda L della Missione SAOCOM e i dati in banda C di Sentinel-1), ed aggiornati in continuo), per l'individuazione di problematiche di subsidenza, di modifica del territorio, ambientali, stabilità di versanti, ecc..

Il lago di Ganzirri è una formazione idrologica che rappresenta un raro esempio di bacino meromittico, ovvero un bacino in cui le acque superficiali non si mescolano con quelle del fondo, creando due zone sovrapposte con condizioni fisiche e chimiche differenti, per tale motivo si dovrà **monitorare l'eventuale modifica, della circolazione idrica sotterranea per ridurre al minimo la variazione apportata dalle falde freatiche nel lago, condizione quasi trascurabile** (eventualmente generata dal sistema fondazionale del ponte e di drenaggio delle acque nel sottosuolo e dalla presenza di pozzi) **e dall'immissione di acque superficiali diretta o indiretta** (dai canali), situazioni che potrebbero modificare il grado di salinità e lo stato di ossigenazione (condizione che allo stato attuale è legato alla variazione della temperatura ed all'ossigenazione delle acque attraverso l'apertura periodica e studiata dei canali).

OPERE DI URBANIZZAZIONE

Per le opere esistenti riguardanti la pubblica illuminazione, fognatura, acqua, gas (in generale tutti i sottoservizi) che saranno interrotti e che dovranno essere ricostruiti a fine opera, si **dovrà già prevedere nel P.E. nuovi percorsi sostitutivi degli impianti temporanei per la corretta fornitura dei servizi**, senza soluzione di continuità .

FRUIZIONE AREA CIMITERIALE GRANATARI

Gli interventi posti in essere nell'area di ingresso del Cimitero in oggetto, non possono essere interrotte nell'ingresso centrale per la fruizione regolare del deposito salme in attesa di sepoltura, mentre si potrà disporre un ingresso di servizio nell'ingresso posto a Nord-Ovest pedonale e carrabile aperto al pubblico, mentre il cancello do Nord-Est per il solo transito dei mezzi autorizzati alle sepolture e di manutenzione/pulizia (per ragioni igienico-sanitarie).

OPERE COMPENSATIVE

Negli atti progettuali del definitivo del 2011-2012, compaiono negli allegati OC0001 e successivi, le opere proposte per i processi compensativi sul territorio, di seguito riportati con i relativi costi prodotti a quella data:

Codice	Opera	giu-2011
1 ME_S1	Area integrata dello Stretto	5.000.000
2 ME_S2	Interventi attuativi Piano Particolareggiato Porto-Tremestieri	32.500.000
3 ME_S3_1	Piano Particolareggiato di Capo Peloro	54.276.500
4 ME_S3_2	Sistema fognario Tono-Capo Peloro	30.000.000
5 ME_S3_3	Trattamento acque meteoriche verso lago Ganzirri	4.327.936
6 ME_S4	Rinaturalizzazione e ripascimento dei litorali	11.800.000
7 ME_S5	Adeguamento e riqualificazione Panoramica dello Stretto	8.500.000
8 ME_S6	Variante Faro Superiore direzione Tono (By-pass dell'abitato di Faro Superiore)	11.700.000
9 ME_S7	Aree attrezzate di Protezione Civile	2.500.000
10 ME_S8	Completamento copertura torrente Papardo (lato monte e lato valle)	15.000.000
11 ME_S9	Via del Mare	60.000.000



In particolare alcune opere hanno riscontro sul territorio come:

OPERE COMPENSATIVE: Piano Particolareggiato Capo Peloro , la strada di piano presenta una interferenza con il "PROGETTO DI RECUPERO DELLE TORRI MORANDI" di cui al P.D. allegato OC0006



Allegato: OC0006

OPERE COMPENSATIVE: Rinaturalizzazione e ripascimento dei litorali – Riguarda: A) il 3° lotto S. Margherita (completamento) e B) Tra torrente Briga e Ponte Schiavo

OPERE COMPENSATIVE: ADEGUAMENTO E RIQUALIFICAZIONE PANORAMICA DELLO STRETTO:
Adeguamento e riqualificazione della pubblica illuminazione

Stato dei Lavori e della progettazione

Allo stato attuale alcuni delle **opere compensative sono state parzialmente intraprese** attraverso altri canali di finanziamento:

OPERE COMPENSATIVE: Sistema fognario Tono-Capo Peloro (parzialmente finanziato dal Commissario), ha superato la VIA, rimangono escluse nel finanziamento in atto il tratto secondario da Capo Peloro a S. Agata, Curcuraci e Sperone

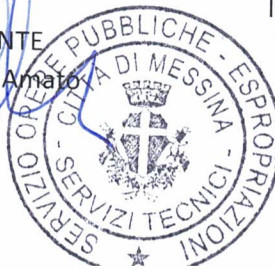
LA CESSIONE DELLE AREE A FINE INTERVENTO OPERA PONTE E RELATIVI COLLEGAMENTI

Poiché al termine delle lavorazioni e cantierizzazione le aree di pertinenza, costituirà un parco urbano di cospicue dimensioni, la cui gestione e proprietà sarà trasferita al Comune di Messina, (dichiarazione inserita pag.257 del Parere n.1185 del 15 marzo 2013 – VIA e VAS) si richiede che le aree siano anche riviste con le procedure CAM, per la corretta fruizione delle aree ed attrezzata da un sistema di illuminazione e videosorveglianza. L'estensione delle aree asservite, da studiare in fase di P.E., mediante l'acquisizione di aree contigue da destinare a scopi di pubblica utilità, nell'ambito delle opere mitigatrici e compensative.

Il Funzionario
Geol. Carmelo Gioè

IL DIRIGENTE
Ing. Antonio Amato

Il Resp. Servizio OO.PP.
Ing. Vito Leotta





CITTA' DI MESSINA

DIPARTIMENTO SERVIZI TERRITORIALI ED URBANISTICI

SERVIZIO PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Piazza Vittoria n. 6 "ex Real Corvito Dante Alighieri – 98121 MESSINA

pec. attedabu@pec.comune.messina.it

Direttore Generale

Dott. Salvo Puccio

Vice Sindaco

Dott. ing. Salvatore Mondello

E p.c.

Sig. Sindaco

Dott. Federico Basile

Oggetto: : Progetto per il "Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP: C41C23002750005). Avvio Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art 3, comma 4 del D.L. 35/2023. – Trasmissione Progetto Definitivo e relative integrazioni – Invito Conferenza di Servizi Istruttoria - Relazione di riscontro nota n° 128554 del 03.04.2024.

Con riferimento alla nota di cui in oggetto ed alla trasmissione del link con la relativa documentazione progettuale afferente al progetto per il "**Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP: C41C23002750005). Avvio Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art 3, comma 4 del D.L. 35/2023. – Trasmissione Progetto Definitivo e relative integrazioni**", con cui il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti procede alla Indizione della Conferenza dei Servizi si rappresenta quanto appresso.

Da un primo esame degli elaborati pervenuti a questo Dipartimento, finalizzato alla verifica della sussistenza di interferenze delle opere previste con gli strumenti urbanistici, giusto art. 3, comma 4° del D.Lgs. n. 35/2023, convertito dalla Legge del 26.05.2023 n.° 58, si evince:

1. Lungo la Viabilità Lungomare - Via Circuito Torre Faro, è prevista un'area di cantiere più ampia cui va apposto il vincolo di esproprio perchè non vincolata dalla precedente approvazione del ponte con delibera CIPE n° 66/2003, oggi ricadente in zona di destinazione Urbanistica PPE della Laguna di Capo Peloro.
Inoltre non viene garantita la viabilità che consenta il collegamento ad anello durante l'esecuzione dei lavori, in alternativa all'odierna via Circuito, che diviene area di cantiere - Vedi allegato (All. 1);
2. La realizzazione del tracciato del Ponte e del relativo cantiere, interrompe il collegamento tra la Strada Panoramica e la via Consolare Pompea (rettilineo Granatari).
Il problema viene risolto con la previsione di una nuova viabilità tra la Panoramica dello Stretto e la Via Frantinaro alternativa per raggiungere il cimitero di Granatari e la Via C.

- Pompea, come da previsione progettuale. Tale realizzazione è necessaria ancora prima dell'allestimento del cantiere per garantire i necessari collegamenti - Vedi allegato (All 2);
3. La previsione del Parcheggio della Stazione Ferroviaria Papardo - Sperone interferisce con il PdL n. 186/1 già approvato con permesso di costruire n° 117 del 24/09/2020 ed in corso di esecuzione per la riunificazione delle Case di Cura "Cappellani" ed "Istituto Ortopedico (IOMI)", in Località Sperone Contrada Serro e Tacciaro - Messina - casa di cura sub. lotto A. - Vedi allegato (All. 3);
 4. Lo Svincolo Autostradale Guardia – Curcuraci interferisce con viabilità esistente che conduce alle Frazioni di Marotta e Curcuraci, interrompendo il proseguimento fino alla Panoramica dello Stretto ed il raggiungimento delle suddette frazioni densamente abitate - Vedi allegato (All 4);
 5. Per la realizzazione del Viadotto Torrente Pace e relativo fabbricato di servizio, si rappresenta che nell'Area dove dovrebbe sorgere tale opera è previsto un intervento collegato alla piattaforma di trattamento rifiuti comprensoriale d'ambito gestito attualmente dalla Messina Servizi per conto della SRR Messina Area Metropolitana.
 6. La previsione del Parcheggio della Stazione Ferroviaria Annunziata prevede un'area di cantiere più ampia in cui va apposto il vincolo di esproprio in quanto non vincolata dalla precedente approvazione del ponte con delibera CIPE n.° 66/2003. Inoltre è prevista una diversa destinazione da Discenderia di Cantiere a Stazione Ferroviaria - Vedi allegato (All 5);
 7. La realizzazione della Stazione ferroviaria di Viale Europa, nella fase di esecuzione dei lavori, interferisce con il Viale Italia, interrompendo di fatto tale importante viabilità senza previsione di collegamento alternativo - Vedi allegato (All 6);
 8. Il tracciato Ferroviario all'uscita della galleria in zona Contesse (previsto dalla precedente approvazione del ponte con Delibera CIPE n° 66/2003 sulla Via S. Cecilia) interessa la via Adolfo Celi e Consolare Valeria principali ed unici percorsi viabili della zona Sud, interrompendo, di fatto, durante l'esecuzione dei lavori, i collegamenti.
Inoltre, nella suddetta area va apposto il vincolo di esproprio perché non vincolata dalla precedente approvazione del ponte con delibera CIPE n° 66/2003 - Vedi allegato (All 7)
 9. Inoltre non è possibile effettuare verifiche sulla nuova Stazione Ferroviaria di Contesse in quanto non sono presenti, in allegato al link trasmesso, gli elaborati di progetto.
Viene riferito verbalmente dai progettisti che la progettazione della Stazione Ferroviaria è di competenza esclusiva delle Ferrovie dello Stato, pertanto non allegata in progetto;
Inoltre si evidenzia che il tratto di collegamento Autostradale tra l'Annunziata e lo svincolo di Giostra, negli elaborati progettuali viene indicato "di competenza Anas" pertanto non allegato in progetto;

Per quanto riguarda gli aspetti Ambientali di cui all'ex art. 5 D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii, in relazione all'intervento previsto, è necessario premettere che il territorio del Comune di Messina dall'entrata in vigore della L.R. 8 maggio 2007 n. 13, che assegnava ai comuni competenze in merito al rilascio dei provvedimenti di verifica della Valutazione di incidenza ambientale ex art. 5 D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii., ha costituito presso l'ex Dipartimento Attività Edilizie e Repressione dell'Abusivismo, oggi Dipartimento Servizi Territoriali ed Urbanistici, un apposito Ufficio per l'espletamento delle attività inerenti la verifica degli studi allo stesso prodotti, finalizzate al rilascio dei relativi provvedimenti di Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA).

Che nell'anno 2014 l'ARTA Sicilia con l'invio della nota prot. n. 37576 del 08.08.2014 avente ad oggetto "*Caso EU PILOT 6730/14/ENVI Attuazione in Italia della Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche*", per la prima volta, ha sollevato al Comune di Messina le

problematiche ambientali inerenti detta procedura avviata dalla Commissione Europea nei confronti dello Stato Italiano a seguito di circostanziate denunce, tra le quali una che riguardava interventi realizzati sul territorio dello stesso Comune di Messina.

Che in relazione alla segnalata compromissione dell'integrità dei siti Natura 2000 ricadenti nel territorio comunale (*Caso EU PILOT 6730/14/ENVI*), gli Uffici di questo Comune hanno realizzato, nel tempo, uno strato informativo sugli interventi ricadenti all'interno della Rete Natura 2000 consultabile all'interno del Sistema Informativo Territoriale Comunale e disponibile al fine di dare un quadro conoscitivo completo degli interventi e permettere pure alla società Stretto di Messina di valutare possibili impatti cumulativi anche trans-comunali.

Che nell'ambito di tale attività l'Ufficio VInCA del Comune di Messina ha realizzato una serie di Studi di approfondimento sugli impatti cumulativi sui siti della Rete Natura 2000 che interessano il territorio comunale, sulla frammentazione degli habitat e sugli effetti che si avrebbero sulle specie di cui alle direttive habitat e Uccelli e ciò anche ai fini del rilascio dei singoli provvedimenti di VInCA e non solo per le procedure di VAS dei piani esecutivi, e precisamente:

- Z.P.S. (Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina) [cod. sito: ITA030042];
- Z.S.C. (Laghi di Ganzirri) [cod. sito: ITA030008];
- Z.S.C. (Monti Peloritani) [cod. sito: ITA030011];

tutte ricomprese nel Piano di Gestione "Monti Peloritani" approvato definitivamente con D.D.G. n. 286 del 27.05.2010.

Che la Commissione Tecnico Specialistica regionale per le autorizzazioni ambientali ha ritenuto che le soluzioni prospettate nella documentazione prodotta dal Comune di Messina confluite da ultimo nello "*Studio ambientale per l'analisi e la risoluzione delle problematiche inerenti la non conformità 'EU PILOT 6730/2014/ENVI' per la Città di Messina*" - prodotto dagli Uffici comunali, con le relative misure di mitigazione e di compensazione proposte, risponde ai requisiti di uno studio di approfondimento che tenga conto degli effetti cumulativi sia degli interventi in itinere che di quelli già realizzati così come richiesto dal Ministero dell'Ambiente Direzione Generale della Natura e del Mare con prot. 16311 del 10.07.2019, e risponde anche alla richiesta formulata dal medesimo Ministero in ordine "*alla necessità di porre in essere una esaustiva valutazione dell'effetto cumulo e degli impatti sinergici tra le urbanizzazioni esistenti e quelle previste (già pianificate, in progetto o in fase di realizzazione), quale strumento per scongiurare il verificarsi di fenomeni di degrado all'interno della ZPS ITA030042 'Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina.*"

Che gli esiti dello Studio ambientale per l'analisi e la risoluzione delle problematiche inerenti alla non conformità "EU PILOT 6730/2014/ENVI" per la Città di Messina sono confluiti ed hanno trovato adeguata sistematicità nel relativo Rapporto sintetico esplicativo (*reperibile al seguente link <https://cloud.comune.messina.it/nextcloud/s/tjEjDY3jxYWTsBP>*), già trasmesso alla Società Stretto di Messina con precedente nota prot. 267032 del 10/10/2023, i cui contenuti sono stati in parte già attuati.

Ciò premesso si ritiene opportuno che nella progettazione degli interventi riguardanti l'areale di studio in questione, come desumibile dagli elaborati cartografici allegati, sia necessario tenere ben presente gli indirizzi di mitigazione e compensazione riportati nel Rapporto Sintetico

Esplicativo e nelle relative "Schede Norma", con particolare riferimento all'allegato 1) *Criteri per la riduzione degli impatti sulle componenti suolo/habitat e indicazioni circa le modalità e la valutazione di congruità delle compensazioni ambientali.*

Inoltre nella considerazione che resta ancora da costituire l'Osservatorio Ornitologico Permanente per il quale è stata proposta la sottoscrizione di un Accordo di Collaborazione Scientifica con l'Università degli Studi di Messina e la Città Metropolitana di Messina potrebbe essere di fondamentale importanza coinvolgere anche la Società Stretto di Messina in tale accordo, per l'apporto di ulteriori conoscenze e professionalità adeguate allo scopo che ci si prefigge.

Analogamente sarebbe conveniente integrare e dare attuazione all'apposito Piano di Monitoraggio Ambientale per verificare l'efficacia delle misure individuate e proposte per porre soluzione al caso EUPILOT 6370/14/ENVI - in particolare dell'habitat prioritario 6220*- "percorsi sub-steppici di graminacee e piante annue dei thero-brachiopodietea", con il Piano di Monitoraggio previsto nell'ambito della nuova grande opera in argomento.

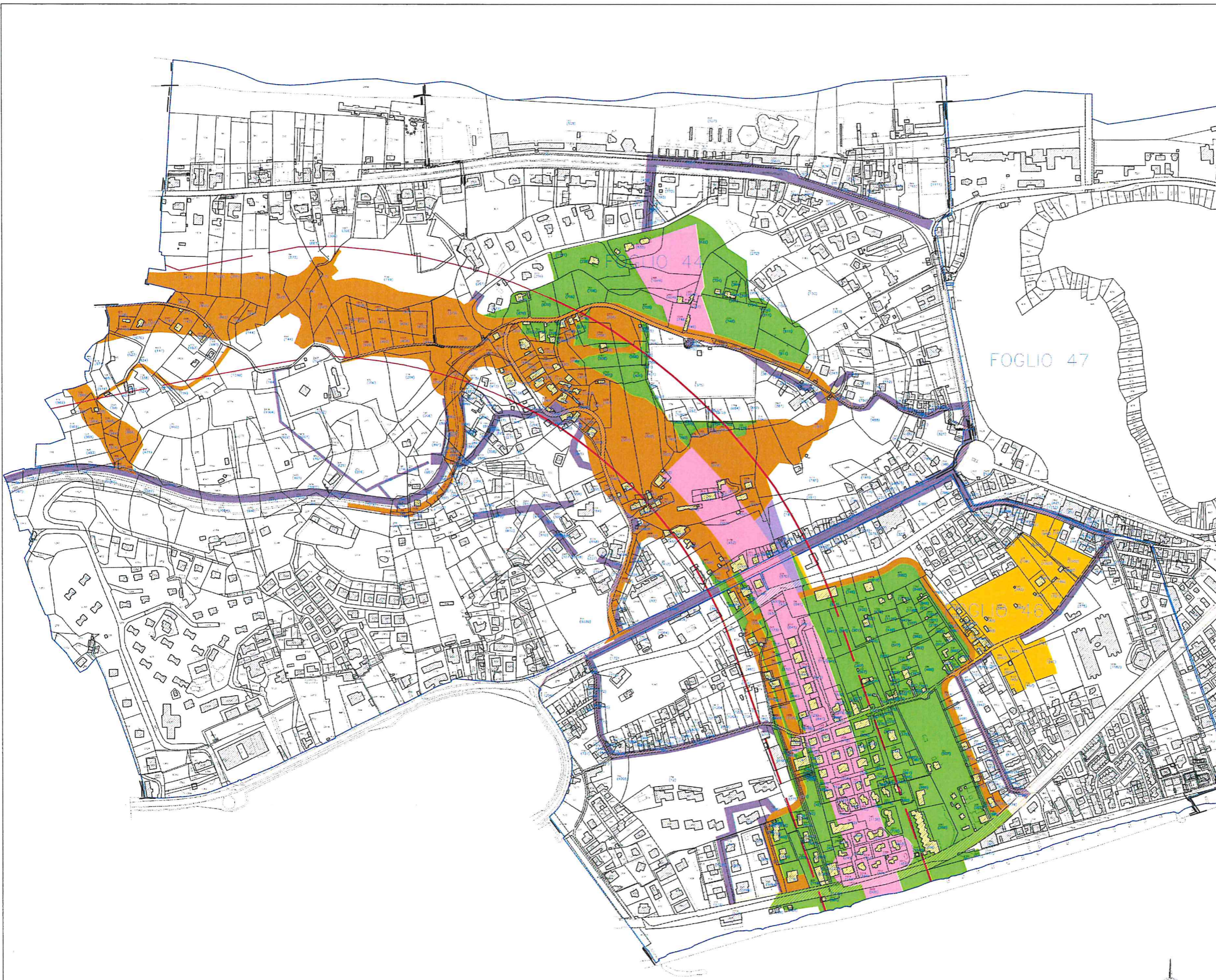
**Il Responsabile del Servizio
Pianificazione Urbanistica**
arch. Antonino Martella

**Il Responsabile del Servizio
Valutazione Ambientale**
ing. Alessandro Visalli

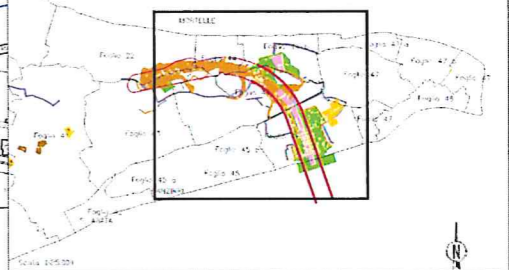
Il Funzionario Direttivo
Geom. Umberto Costa

**Il Dirigente del Dipartimento
Servizi Territoriali ed Urbanistici**
Arch. Antonella Cutroneo





QUADRO D'UNIONE COMUNALE
 Comune: Messina | Provincia: Messina

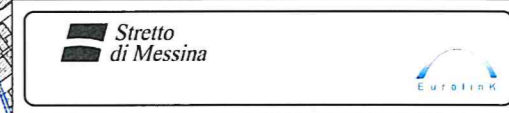


SIMBOLOGIA CATASTALE
 Particella catastale | Confine di foglio catastale

SIMBOLOGIA DEL PIANO PARTICELLARE

GRUPPO	DESCRIZIONE
ESISTENTE	Attese sede ferroviaria
ESISTENTE	Strade pubbliche
ESISTENTE	Corsi d'acqua
ESPROPRI	ROSA CARMINO per la sede del ponte
ESPROPRI	SEPIA CHIARO per le superfici che si espropriano per ferrovia
ESPROPRI	SEPIA SCURO per le superfici che si espropriano deviazioni di strade e corsi d'acqua
ESPROPRI	VERDE per le superfici soggette ad interventi di riqualificazione ambientale
ESPROPRI	TINTA NEUTRA CHIARA per le superfici che si espropriano
ESPROPRI	TINTA NEUTRA SCURA per le superfici che si espropriano a servizi per pubblici servizi
ALTRI TITOLI	Aree da occuparsi per piste o cantieri
ALTRI TITOLI	GRILLO per i fattucati in demolizione
ALTRI TITOLI	Fascia di rispetto

IL SISTEMA DI COORDINATE UTILIZZATO E' DI TIPO RETTILINEO



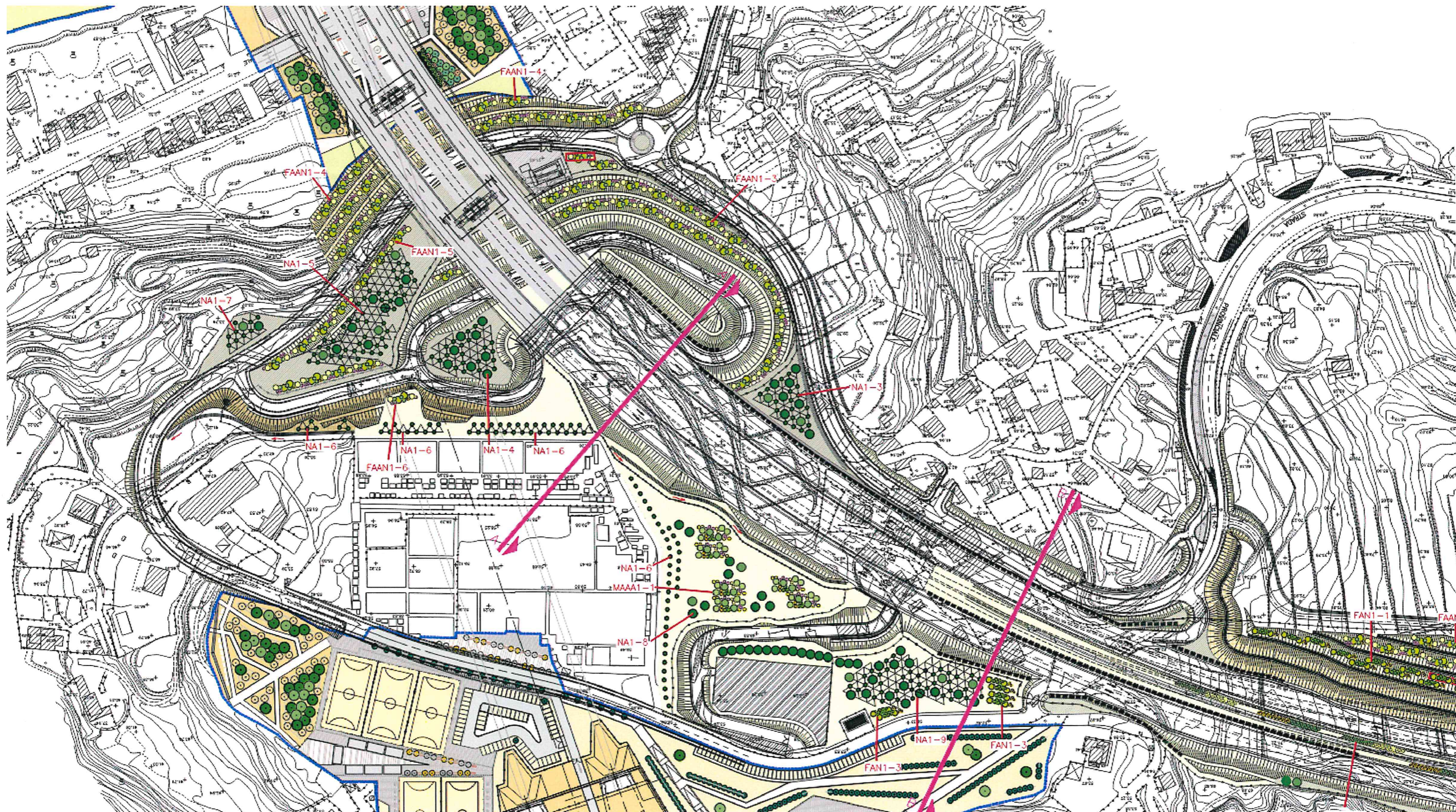
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA
 PROGETTO DEFINITIVO
 Documentazione Integrativa ai sensi della Legge n. 58 del 20.05.2023

EUROLINK S.p.A.
 SOCIETA' ITALIANA PER COGITTE PACCARA S.p.A. (Mandato)
 COOPERATIVA VALRATONDI E CEMENTISTI - C.M.C. di Ravenna Soc. Coop. a r.l. (Mandato)
 CEMRATA/IMA - MARCONI-HEAVY INDUSTRIE/COI Ltd (Mandato)
 A.C.I. S.p.A. - CONSORZIO STABILE (Mandato)

IL RESPONSABILE	PROGETTO/PROGETTISTI/COORDINATORE	IL CONTRAVENTIGLIANTE	STRETTO DI MESSINA	STRETTO DI MESSINA
EUROLINK	PROGER COWI ROCK	Associazione Stretto di Messina	Stretto di Messina	Associazione Stretto di Messina

COLLEGAMENTI VERSANTE SICILIA
 ATTIVITA' DI CARATTERE GENERALE
 PROGETTO ESPROPRI GENERALE
 COMUNE DI MESSINA (ME) - PIANO PARTICELLARE D'ESPROPRIO - TAV. 1

REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	SERVIZIO	APPROVATO
01	12/04/2024	REVISIONE PER ALIQUOTAZIONE	MARILE	STRETTO	EUROLINK





QUADRO D'UNIONE COMUNALE

Comune Messina Provincia di Messina

SIMBOLOGIA CATASTALE

Particella catastale (linea tratteggiata) Confine di Foglio catastale (linea continua)

SIMBOLOGIA DEL PIANO PARTICELLARE

GRUPPO	DESCRIZIONE
ESISTENTE	Attese sede ferroviaria
	Strade pubbliche
	Corsi d'acqua
ESPROPRI	ROSA CARMINO per la sede del ponte
	SEPPA CHIARO per le superfici che si espropriano per ferrovie
	SEPPA SCURO per le superfici che si espropriano deviazioni di strade e corsi d'acqua
	VERDE per le superfici soggette ad interventi di qualificazione ambientale
ALTRI TITOLI	TINTA NEUTRA CHIARA per le superfici che si assessoro
	TINTA NEUTRA SCURA per le superfici che si assoggettano a servizi per pubblici servizi
	Aree da occuparsi per piste e canali
	GRALLO per i fabbricati in demolizione
Fascia di rispetto	

IL SISTEMA DI COORDINATE UTILIZZATO E' DI TIPO RETTILINEO

Stretto di Messina

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

PROGETTO DEFINITIVO
 Documentazione Legislativa ai sensi della Legge n. 55 del 26.05.2023

EUROLINK S.p.A.
 (SERBIL ITALIA S.p.A. (Messina))
 SOCIETA' ITALIANA PER COSEGGITE DI AGRIARIA S.p.A. (Mandorli)
 COOPERATIVA ULTRATOP E CEMENTISTI - C.M.C. di Ravenna Soc. Coop. s.r.l. (Mandorli)
 SACRE S.A.U. (Mandorli)
 (SHKATARIYA - HARDIA HEAVY INDUSTRIES CO Ltd (Mandorli)
 A.C.I. S.p.A. - CONSORZIO STABILE (Mandorli)

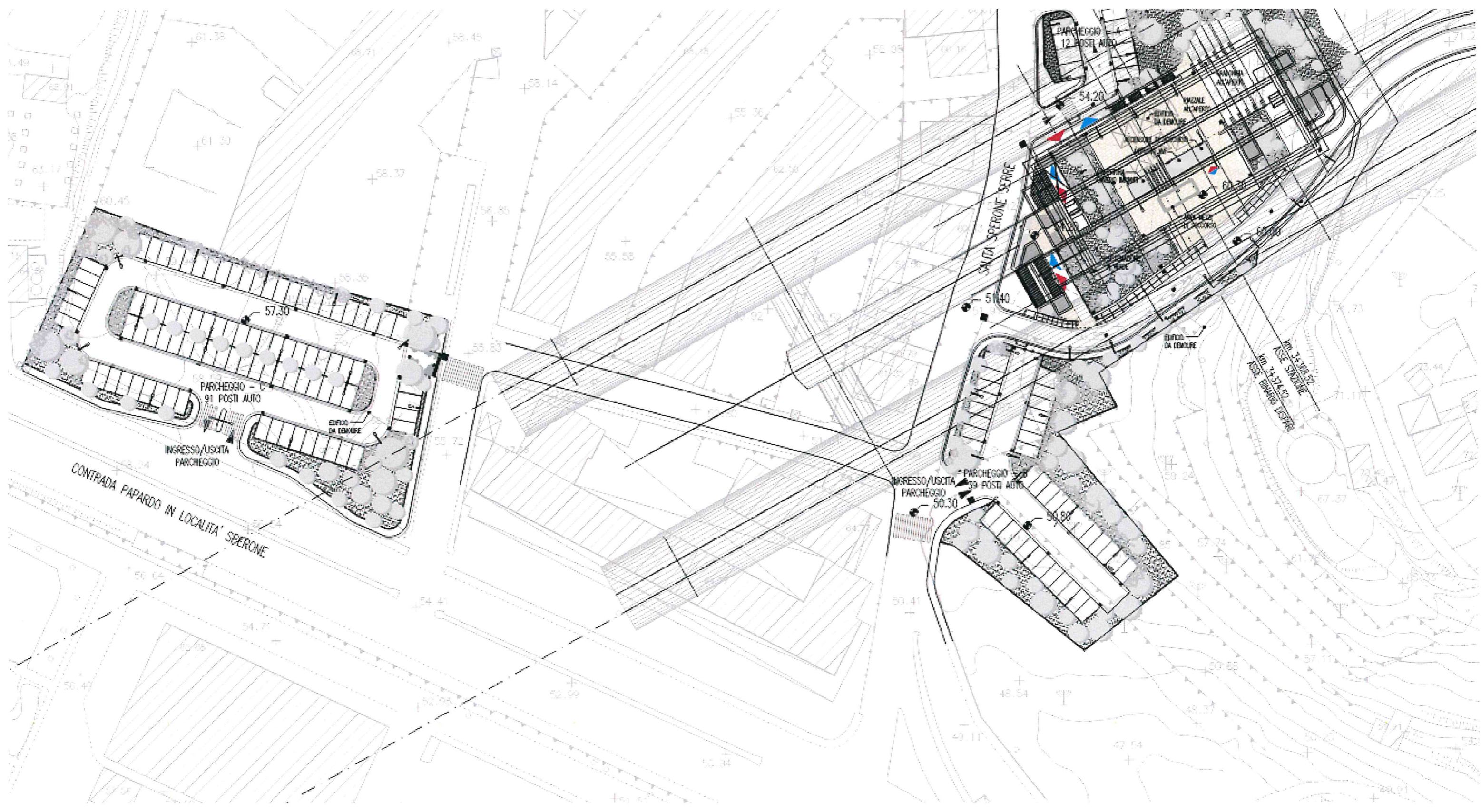
ELABORAZIONE	PROGETTAZIONE GENERALE	PROGETTO DEFINITIVO	PROGETTO DEFINITIVO
EUROLINK S.p.A.	EUROLINK S.p.A.	EUROLINK S.p.A.	EUROLINK S.p.A.
PROG. S.p.A.	PROG. S.p.A.	PROG. S.p.A.	PROG. S.p.A.
PROG. S.p.A.	PROG. S.p.A.	PROG. S.p.A.	PROG. S.p.A.

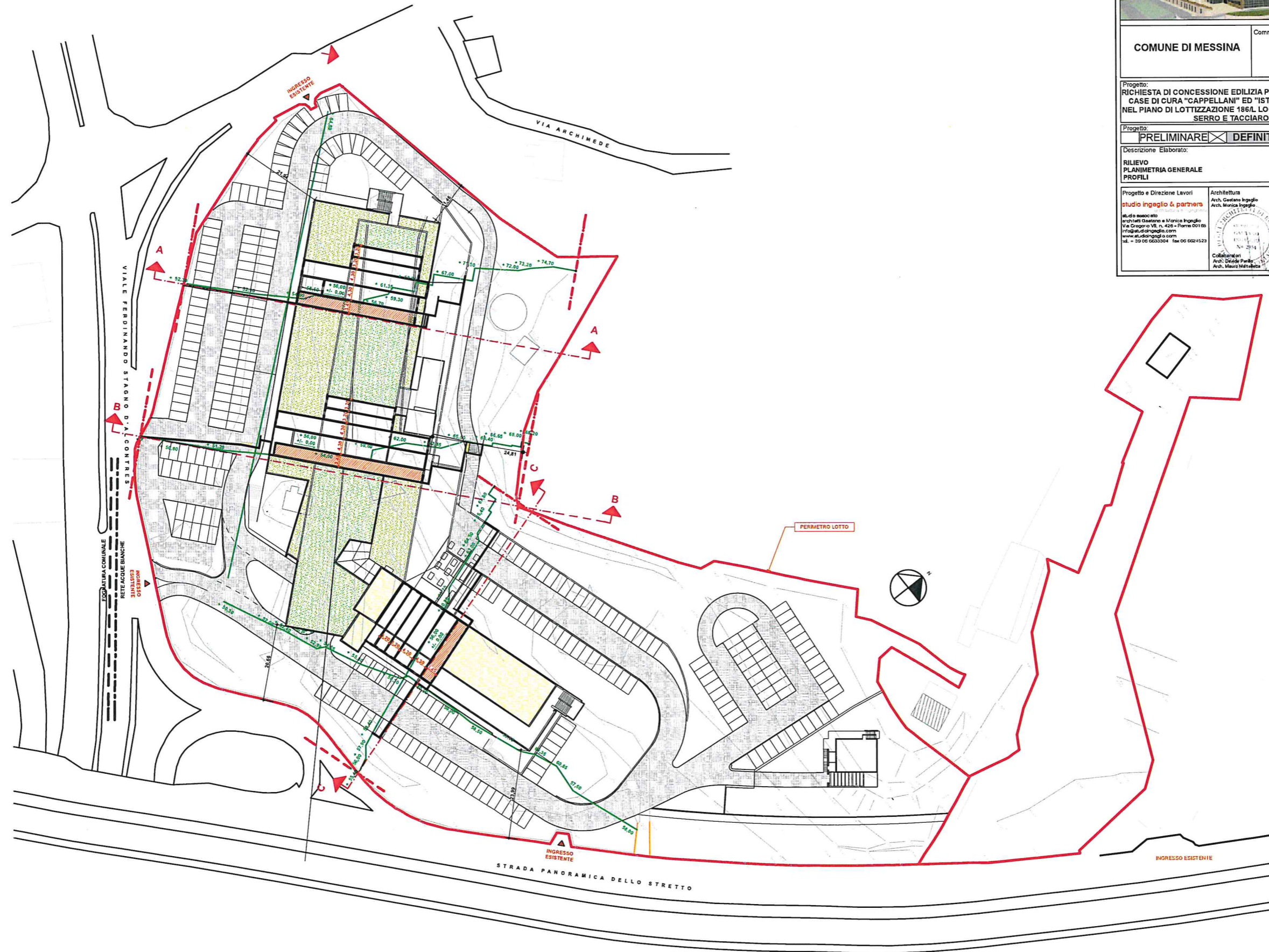
COLLEGAMENTI VERSANTE SICILIA
ATTIVITA' DI CARATTERE GENERALE
PROGETTO ESPROPRI
GENERALE

COMUNE DI MESSINA (ME) - PIANO PARTICELLARE D'ESPROPRIO - TAV. 8

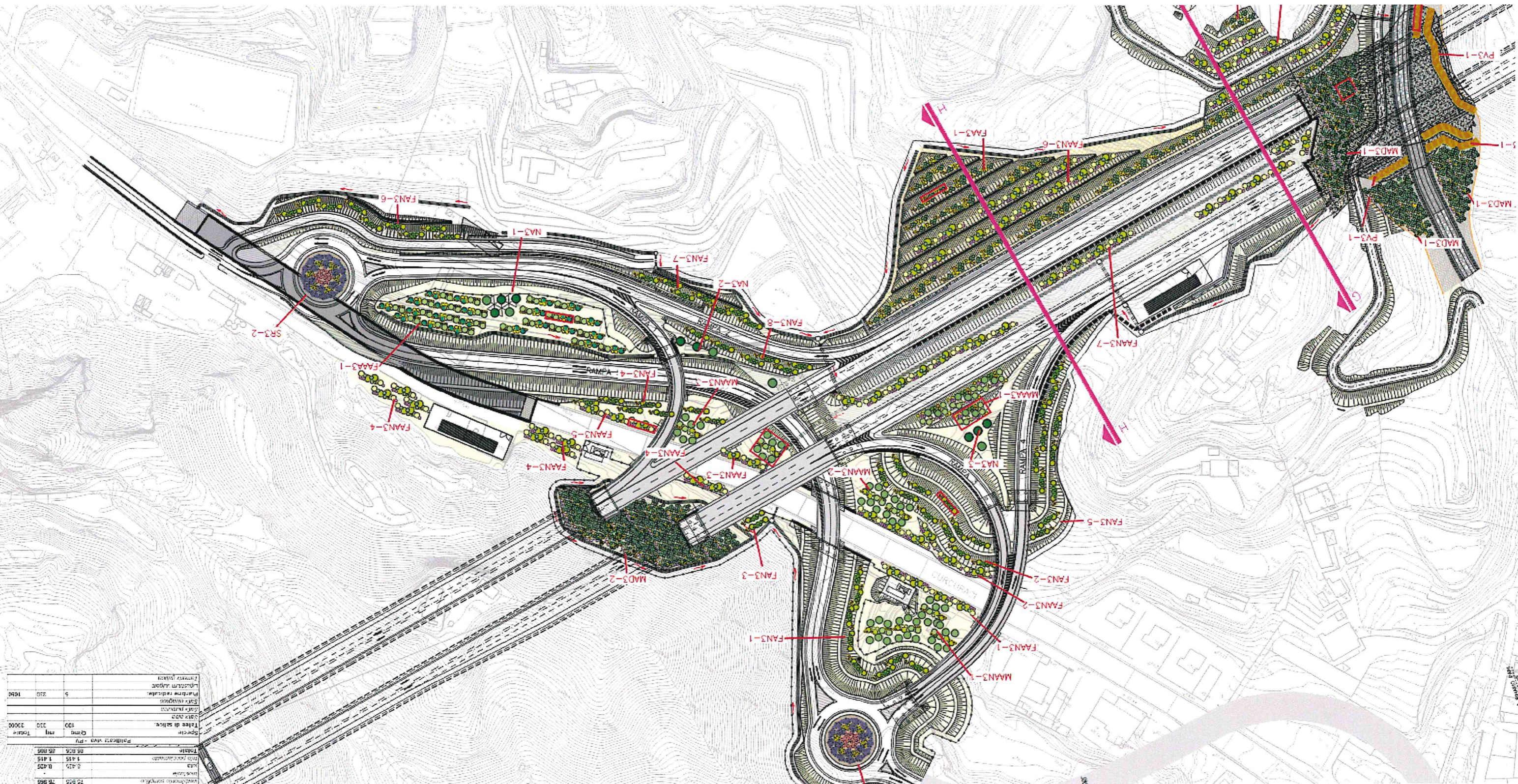
SCALA: 1:2500

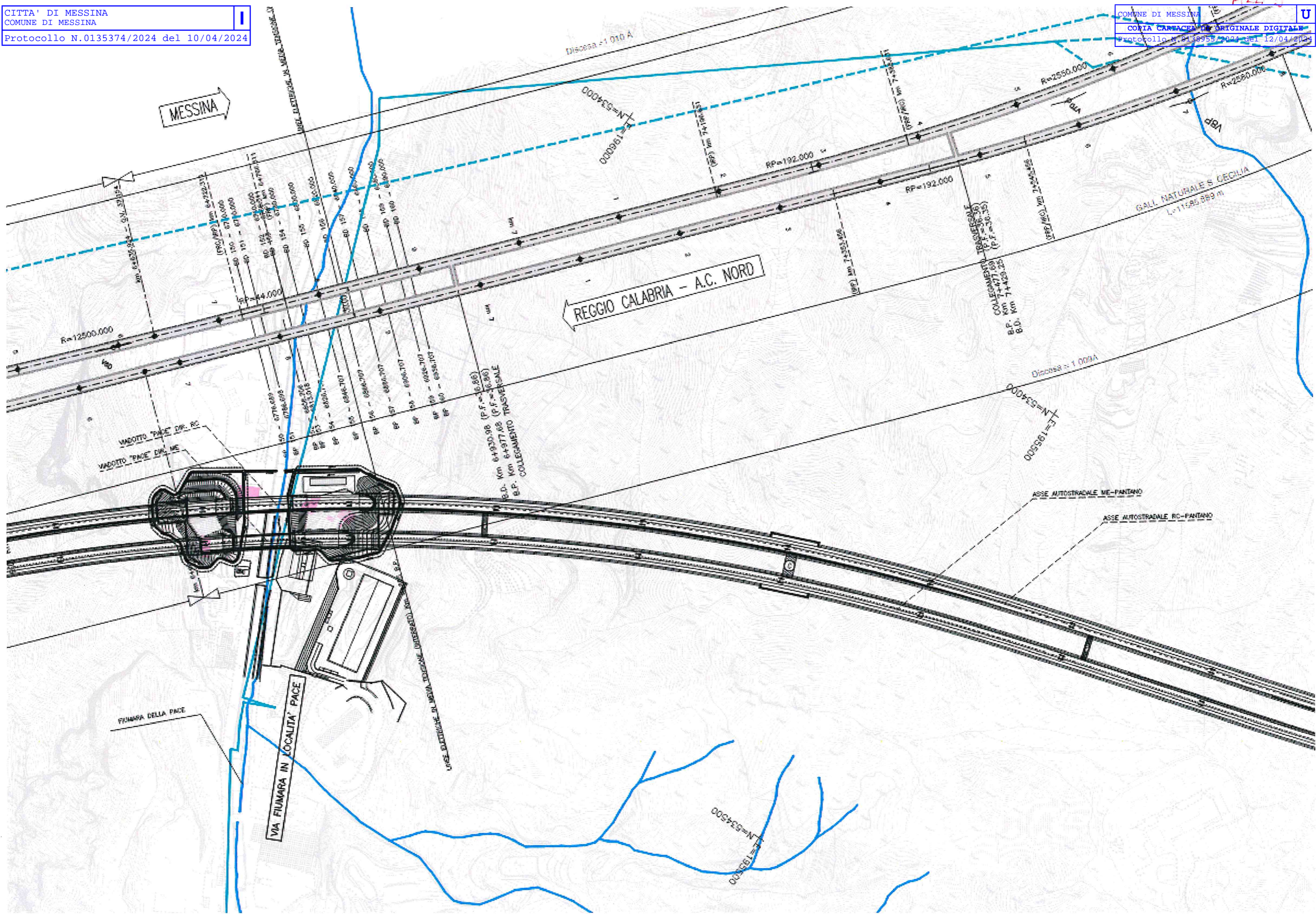
REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE
1	10/04/2024	PRODOTTO IN DATA 10/04/2024	EUROLINK S.p.A.	EUROLINK S.p.A.	EUROLINK S.p.A.
2	12/04/2024	MODIFICAZIONE PER LA PRESENTAZIONE	EUROLINK S.p.A.	EUROLINK S.p.A.	EUROLINK S.p.A.





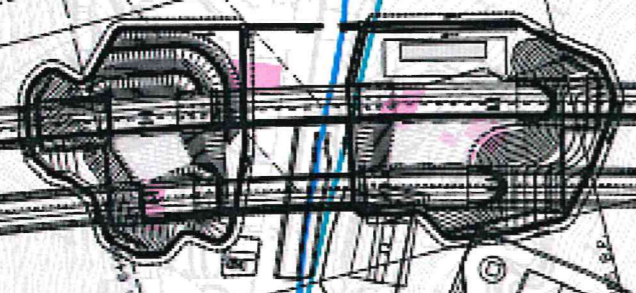
COMUNE DI MESSINA	Committente: G.I.O.M.I. S.p.A. Il PRESIDENTE <i>Leonardo Marzulli</i>	Elaborato: 03
Progetto: RICHIESTA DI CONCESSIONE EDILIZIA PER LA RIUNIFICAZIONE DELLE CASE DI CURA "CAPPELLANI" ED "ISTITUTO ORTOPEDICO (IOMI)", NEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE 186/L LOCALITA' SPERONE CONTRADA SERRO E TACCIARO - MESSINA		Scala: 1 : 500
Progetto: <input type="checkbox"/> PRELIMINARE <input checked="" type="checkbox"/> DEFINITIVO <input type="checkbox"/> ESECUTIVO		Data: 22/07/2014
Descrizione Elaborato: RILIEVO PLANIMETRIA GENERALE PROFILI		Agg.li
Progetto e Direzione Lavori studio ingegio & partners studio associato architetto Gaetano e Monica Ingoglio Via Gregorio VII, n. 428 - Roma 00166 info@studioingegio.com www.studioingegio.com tel. +39 06 6230204 fax 06 6224523	Architettura Arch. Gaetano Ingoglio Arch. Monica Ingoglio	Sicurezza in progettazione Arch. Monica Ingoglio
		File \\Server-ingoglio\studioingegio\ME - IOMI - CAPPPELLANI\Progetto Comune\ProgettoComune.pln





MESSINA

REGGIO CALABRIA - A.C. NORD



VIA FIUMARA IN LOCALITA' PACE

FIUMARA DELLA PACE

LINEE ELETTRICHE DI LINEA TENSIONE ULTRAELEVATA KM

COLLEGAMENTO TRASVERSALE
S.D. Km 6+930.98 (P.F. = 16.86)
S.P. Km 6+977.68 (P.F. = 16.96)
S.P. COLLEGAMENTO TRASVERSALE

ASSE AUTOSTRADALE ME-PANTANO

ASSE AUTOSTRADALE RC-PANTANO

GALL. NATURALE S. GECILIA
L=11585.889 m

Discesa -1 010 A

Discesa -1 009 A

0004300=N
L=19350

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

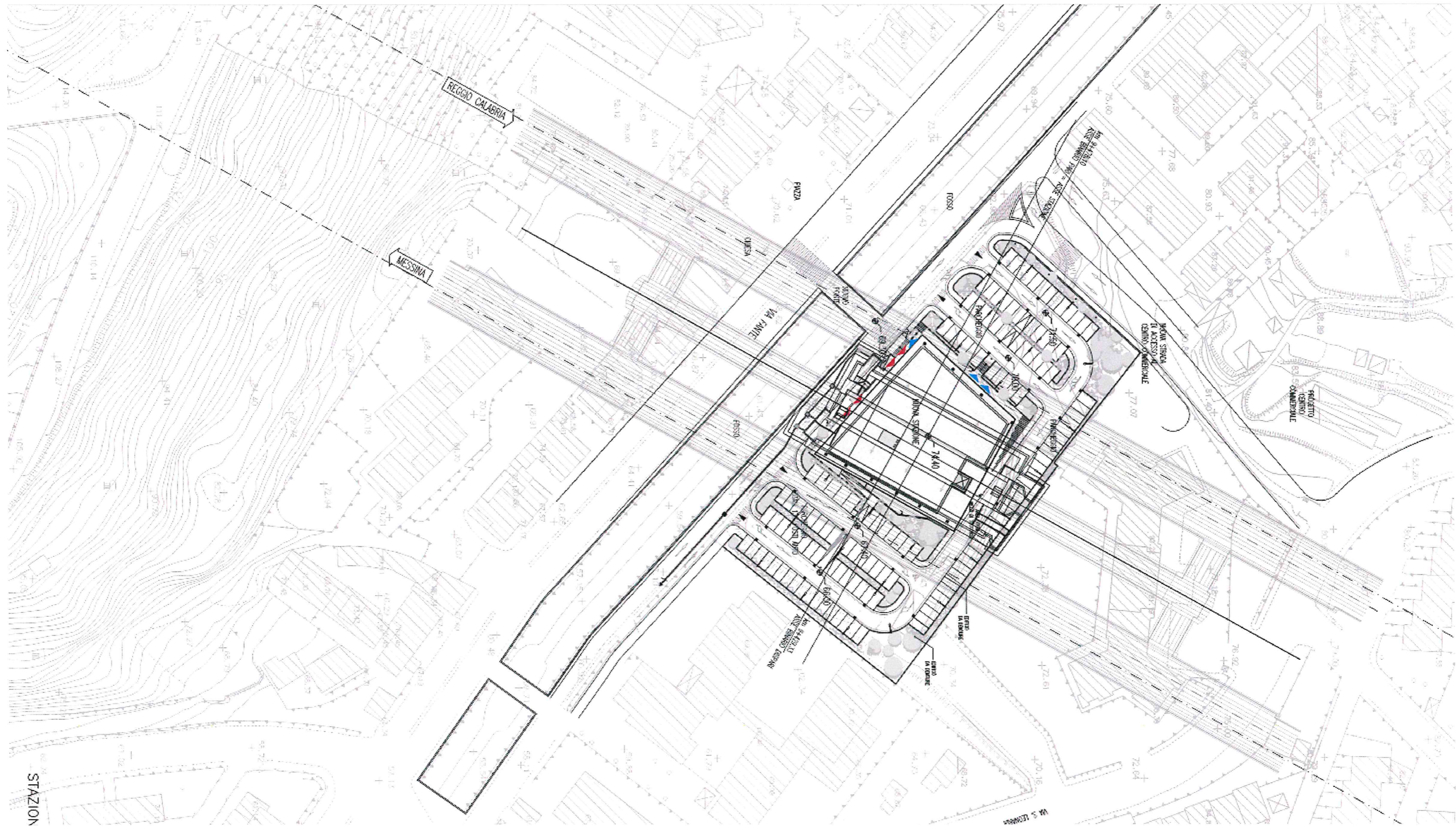
0004300=N
L=53400

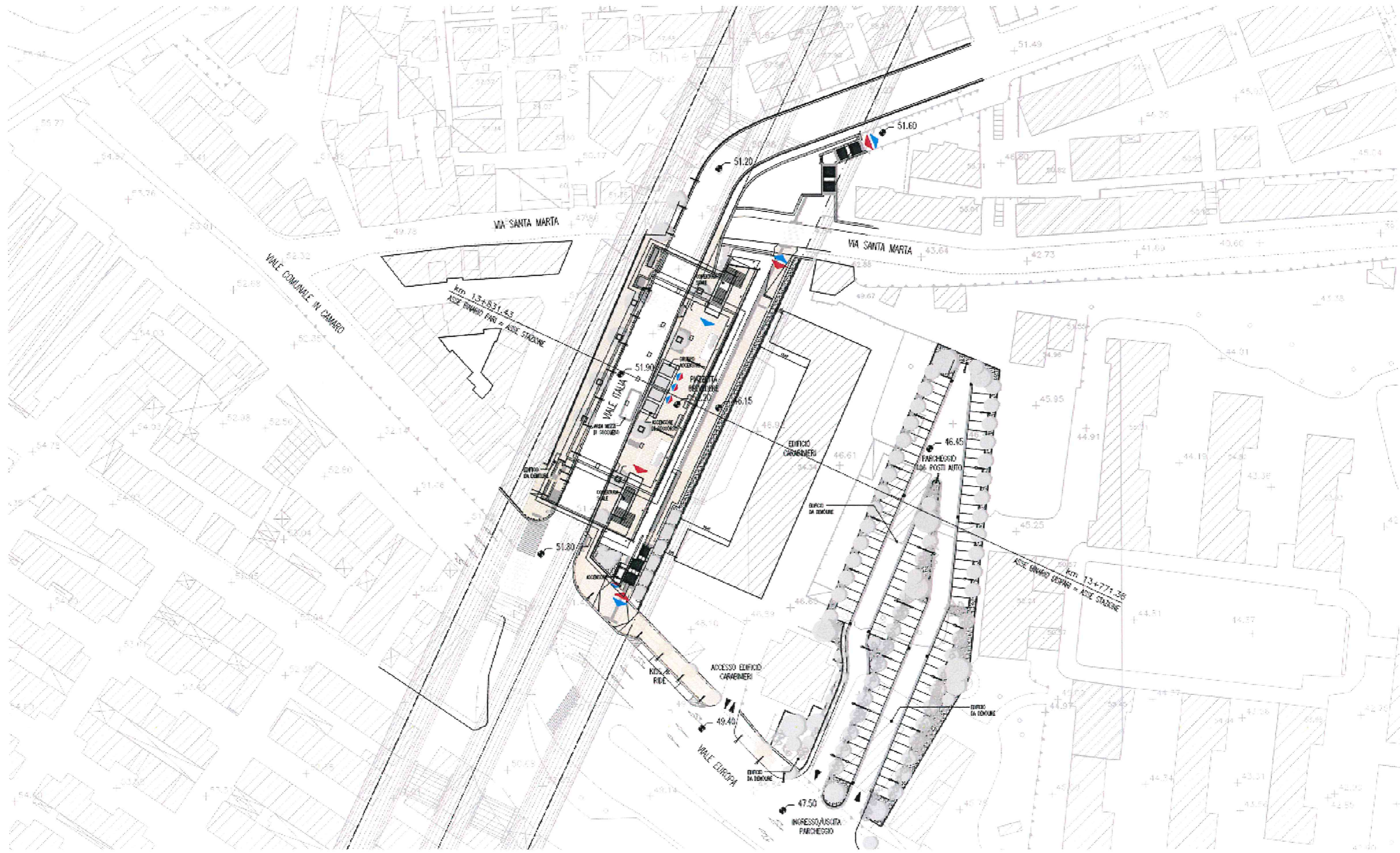
0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400

0004300=N
L=53400





Vertice 13 Pari			
Est	76688.952	Nord	524981.305
a	272.1210g	a	7.4351g
R	405.718	tg	24.254 m
Sp	48.452 m	V	40 km/h

Vertice 12 Pari			
Est	19916.651	Nord	525478.798
a	158.697g	a	113.433g
R	776.080 m	tg	352.481 m
Sp	66.673 m	m	0.240 m
Dv	1525.214 m	D	100 mm
V	100 km/h		

Vertice 11 Dispari			
Est	191821.141	Nord	525975.680
a	158.697g	a	105.230g
R	740.200 m	tg	311.074 m
Sp	66.673 m	m	0.256 m
Dv	1163.852 m	D	100 mm
V	100 km/h		

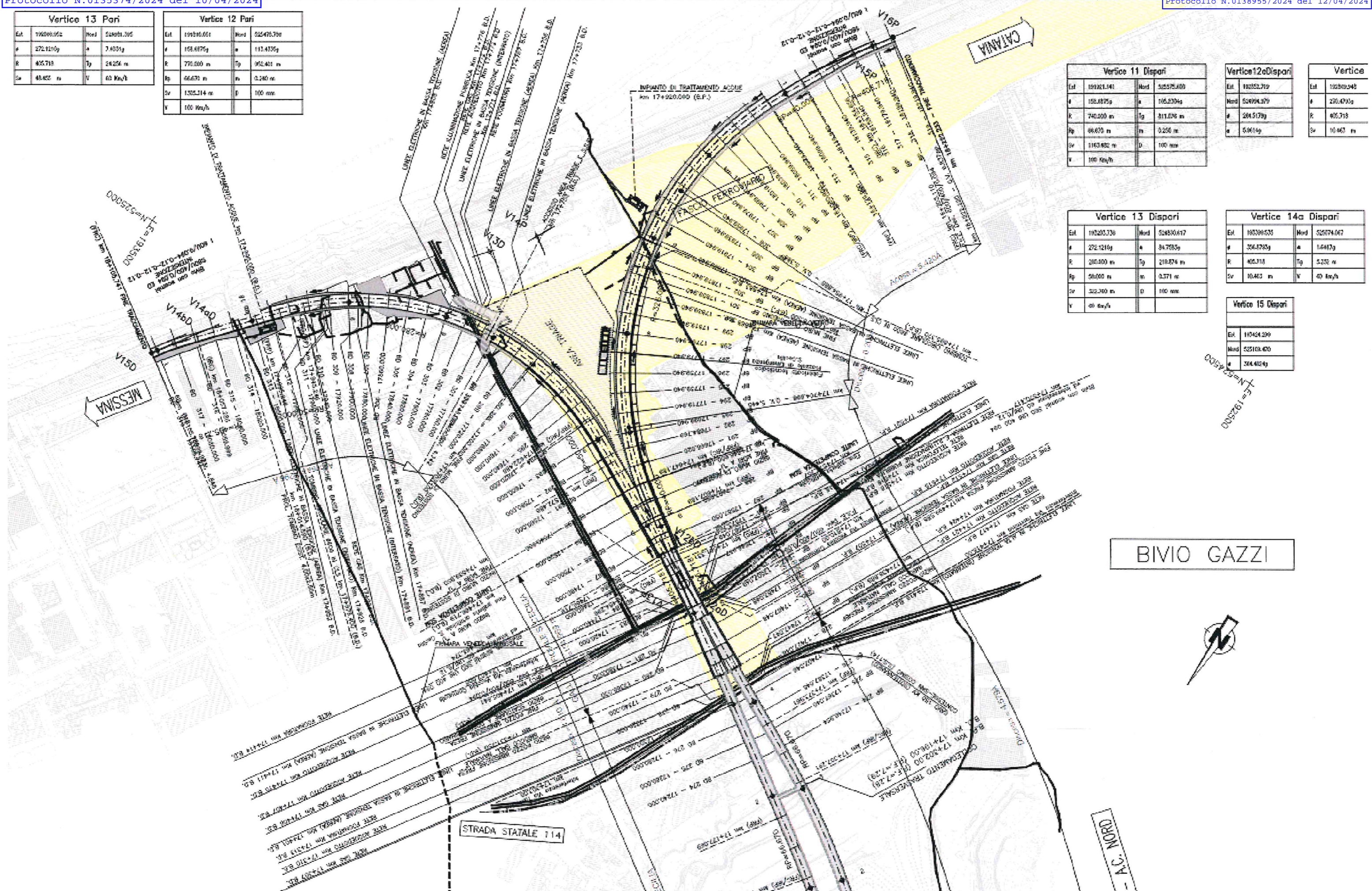
Vertice 12a Dispari			
Est	18252.719	Nord	524994.379
a	264.513g	a	5.9614g

Vertice			
Est	192800.945	Nord	525074.067
a	270.470g	a	405.718
R	405.718	tg	24.254 m
Sp	10.463 m	V	40 km/h

Vertice 13 Dispari			
Est	192203.736	Nord	524930.617
a	272.1210g	a	34.783g
R	280.000 m	tg	218.874 m
Sp	50.000 m	m	0.371 m
Dv	322.700 m	D	100 mm
V	40 km/h		

Vertice 14a Dispari			
Est	182391.535	Nord	525074.067
a	356.370g	a	1.6417g
R	405.718	tg	5.252 m
Dv	10.463 m	V	40 km/h

Vertice 15 Dispari			
Est	187464.299	Nord	525103.470
a	354.402g		



BIVIO GAZZI





CITTA' DI MESSINA

DIPARTIMENTO SERVIZI TERRITORIALI ED URBANISTICI

SERVIZIO PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Piazza Vittoria n. 6 "ex Real Convitto Dante Alighieri – 98121 MESSINA

pec. attedabu@pec.comune.messina.it

Al Sig. Sindaco

Dott. Federico Basile

Vice Sindaco

Dott. ing. Salvatore Mondello

Direttore Generale

Dott. Salvo Puccio

Oggetto: : **Progetto per il "Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP: C41C23002750005). Avvio Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art 3, comma 4 del D.L. 35/2023. – Trasmissione Progetto Definitivo e relative integrazioni – Invito Conferenza di Servizi Istruttoria - Relazione di riscontro nota n.° 128554 del 03.04.2024 e rilievi integrativi.**

Con riferimento alla nota di cui in oggetto ed alla trasmissione del link con la relativa documentazione progettuale afferente al progetto per il **"Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP: C41C23002750005). Avvio Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art 3, comma 4 del D.L. 35/2023. – Trasmissione Progetto Definitivo e relative integrazioni"**, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti procede alla Indizione della Conferenza dei Servizi esaminati gli elaborati pervenuti a questo Dipartimento ai fini della verifica della sussistenza di interferenze delle opere previste con gli strumenti urbanistici, giusto art. 3, comma 4° del D.Lgs. n. 35/2023, convertito dalla Legge del 26.05.2023 n.° 58, già evidenziati con nota di questo Dipartimento prot. n. 135374 del 10.04.2024 trasmessa al Sindaco che con nota prot. n. 138955 è stata trasmessa al Ministero della Transizione Ecologica (che si allega), si specifica quanto segue:

1. Per quanto riguarda la via Circuito **"non viene garantita la viabilità che consenta il collegamento ad anello durante l'esecuzione dei lavori, in alternativa all'odierna via Circuito, che diviene area di cantiere"**, quanto affermato scaturisce dalla visione degli elaborati grafici trasmessi dalla Società Stretto di Messina in data 27 febbraio 2024 e successivamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'indizione della suddetta Conferenza dei Servizi e precisamente dall'esame delle tavole identificate con il codice SER0004 e PG0180 (vedi all. 1 e 2).

Nella tavola riguardante gli espropri viene indicato a nord a sud ed a ovest del cantiere denominato SCV3 (cantiere riguardante la Torre in via Circuito) un tracciato evidenziato con colore seppia chiaro, specificato, in legenda, come "superfici che si espropriano per ferrovie".

Pertanto non si tratta di viabilità alternativa anche perché da una semplice visione dello stato dei luoghi, detto tracciato percorre brevi tratti di stradelle private, strettoie tra

fabbricati e terreni e non potrebbe, in alcun modo, essere utilizzato come viabilità alternativa.

- La realizzazione del tracciato del Ponte e del relativo cantiere interrompe il collegamento tra la Strada Panoramica e la via Consolare Pompea (Rettilinio Granatari. Il problema viene risolto con la previsione di una nuova Viabilità tra la Panoramica dello Stretto - Via Frantinaro alternativa per raggiungere il cimitero di Granatari e Via C. Pompea, come da previsione progettuale, si ribadisce che tale realizzazione appare necessaria prima dell'allestimento del cantiere per garantire i necessari collegamenti
- In merito alla viabilità alternativa al Viale Italia, si prende atto dell'elaborato "Cz404F0" presente nella cartella 01_PD CdA 29 Luglio 2011 (all. 3), tuttavia si rappresentano grandi perplessità della soluzione proposta.

Infatti la deviazione temporanea del Viale Italia in una carreggiata a senso unico alternato, controllata da semaforo, con una larghezza di 3,20 metri, appare (quanto meno) azzardata, nella considerazione che l'odierno Viale Italia, della dimensione di circa 15 metri serve un'ampia zona collinare fortemente abitata, ed è unico accesso all'asse autostradale e soprattutto all'ospedale "Piemonte", unico pronto soccorso del centro città.

Inoltre, la deviazione proposta, non tiene conto della differenza di quota tra il piano di calpestio del Viale Italia e l'area sottostante all'interno delle aree militari, che è di circa quattro metri e comporterebbe una pendenza difficilmente superabile dagli eventuali mezzi di soccorso.

Ancora appare complicata la gestione dell'interferenza dei mezzi pesanti diretti all'area di cantiere, con il viale Europa.

- Inoltre non viene indicata nel progetto, alcuna soluzione in merito alla viabilità alternativa alle vie Adolfo Celi e Consolare Valeria, che certamente verranno coinvolte durante la realizzazione della parte finale della galleria ferroviaria in località Contesse, prima di raggiungere la nuova stazione ferroviaria (la cui progettazione negli elaborati grafici trasmessi dalla Società Stretto di Messina risulta di competenza RFI).

Inoltre dall'esame degli elaborati nei quali sono evidenziate le differenza tra il progetto preliminare e quello definitivo si comunica quanto segue:

In merito alle nuove aree di lavorazione denominate AL1, AL2 e AL3 si rappresenta la ricadenza delle stesse nel P.R.G. vigente e i relativi vincoli

Area di Lavorazione	Ricadenza	Regimi Normativi	P.A.I.	Z.P.S.	D.P.R. 705/67
AL 1	E1 agricola	Area di recupero	Sito attenzione	X	
AL 2	E1 agricola	Area di recupero	Sito attenzione	X	
AL 3	E1 agricola	Tutela 3	Sito attenzione	X	X

In relazione ai cantieri operativi non previsti nel progetto preliminare ed individuati con le sigle S12, S13, S14, S16 si rappresenta la ricadenza delle stesse nel P.R.G. vigente e i relativi vincoli

5.

Cantieri Operativi	Ricadenza	Regimi Normativi	P.A.I.	Z.P.S.	D.P.R. 705/67
S 12	F.R. ponte	Tutela 1	Sito attenzione	X	-----
S 13	E1 agricola	Tutela 1	Sito attenzione	X	-----
S 14	E1 agricola	Tutela 3	Sito attenzione	X	X
S 16	H2 + S.P. + B4c	Tutela 1	-----		-----

In relazione alle Stazioni Metropolitane non previsti nel progetto preliminare ed individuati con le sigle SS1, SS2, SS3 si rappresenta la ricadenza delle stesse nel P.R.G. vigente e i relativi vincoli

Area di Lavorazione	Ricadenza	Regimi Normativi	P.A.I.	Z.P.S.	D.P.R. 705/67
SS 1	F1d + S.P.	Tutela 1	Sito attenzione	X	X
SS 2	discenderia	Tutela 1	Sito attenzione	X	-----
SS 3	F.R. ponte	Tutela 1	Sito attenzione	X	-----

In merito ai Nuovi Elementi modificati denominati SI1, SRAS, SC1, SC2, SC3 si rappresenta la ricadenza delle stesse nel P.R.G. vigente e i relativi vincoli

Nuovi Elementi	Ricadenza	Regimi Normativi	P.A.I.	Z.P.S.	D.P.R. 705/67
SI 1	P.P.E. + B4e	Tutela 1	Sito attenzione	X	X
SRAS	E1 agricola	Recupero	Sito attenzione	X	-----
SC1	E1 agricola	Recupero	Sito attenzione	X	-----
SC2	E1 agricola	Tutela 2	Sito attenzione	X	-----
SC3	E1 agricola	-----	Sito attenzione	X	-----

In relazione agli svincoli di Curcuraci, Annunziata e al viadotto Pace si rappresenta che graficamente gli stessi ricadono all'interno della fascia di rispetto per collegamenti stradali e ferroviari prevista nel progetto preliminare.

In fine si precisa che la nuova viabilità in sostituzione della via Frantinaro ricade nel P.R.G. vigente in zona P.P.E. di Capo Peloro.

Il tracciato ricade all'interno della Z.P.S. del D.P.R. 705 ed ha una tutela 1.

**Il Responsabile del Servizio
Pianificazione Urbanistica**
arch. Antonino Martella

Il Funzionario Direttivo
Geom. Umberto Costa

**Il Dirigente del Dipartimento
Servizi Territoriali ed Urbanistici**
Arch. Antonella Cutroneo





CITTA' DI MESSINA
DIPARTIMENTO SERVIZI TERRITORIALI ED URBANISTICI
SERVIZIO PIANIFICAZIONE URBANISTICA
Piazza Vittoria n. 6 "ex Real Convitto Dante Alighieri – 98121 MESSINA
pec. attedabu@pec.comune.messina.it

Al Direttore Generale

Dott. Salvo Puccio

Al Vice Sindaco

Arch. Dott. Ing. Salvatore Mondello

e p/c

Al Sig. Sindaco

Dott. Federico Basile

Oggetto: : Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP: C41C23002750005). Conferenza di servizi istruttoria ai sensi dell'art. 3, comma 4 del D.L. 35/2023, convertito dalla Legge 26 maggio 2023, n. 58 – Termine acquisizione pareri – Relazione di riscontro nota n.° 309029 del 27/09/2024 e rilievi integrativi.

Con riferimento alla nota di cui in oggetto ed alla trasmissione del link con la relativa documentazione progettuale afferente al progetto per il "**Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP: C41C23002750005). Conferenza di servizi istruttoria ai sensi dell'art. 3, comma 4 del D.L. 35/2023, convertito dalla Legge 26 maggio 2023, n. 58 – Termine acquisizione pareri**", con la quale il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti comunica "agli Enti in indirizzo la possibilità di trasmettere eventuali osservazioni, valutazioni e pareri, anche alla luce delle richiamate integrazioni e al fine di garantire il miglior raccordo possibile tra le procedure in atto, entro il termine del 12 ottobre 2024".

Esaminate le integrazioni richieste dal MASE e pubblicate mediante avviso pubblico in data 13/09/2024, si relaziona quanto segue:

1. La realizzazione del tracciato del Ponte e del relativo cantiere interrompe il collegamento tra la Strada Panoramica e la via Consolare Pompea (Rettilineo Granatari)
Il problema viene risolto con la previsione di una nuova Viabilità tra la Panoramica dello Stretto e Via Frantinaro alternativa per raggiungere il cimitero di Granatari e Via C. Pompea, come da previsione progettuale, si ribadisce che tale realizzazione appare necessaria prima dell'allestimento del cantiere per garantire i necessari collegamenti;
2. Lo Svincolo Autostradale Guardia – Curcuraci interferisce con viabilità esistente che conduce alle Frazioni di Marotta e Curcuraci, interrompendo il proseguimento fino alla Panoramica dello Stretto ed il raggiungimento delle suddette frazioni densamente abitate – elaborato AM0139_F0;
3. In merito alla viabilità alternativa al Viale Italia, si prende atto dell'elaborato "Cz404F0" presente nella cartella 01_PD CdA 29 Luglio 2011 (all. 3), tuttavia si rappresentano grandi perplessità della soluzione proposta.

Infatti la deviazione temporanea del Viale Italia in una carreggiata a senso unico alternato, controllata da semaforo, con una larghezza di 3,20 metri, appare (quanto meno) azzardata, nella considerazione che l'odierno Viale Italia, della dimensione di circa 15 metri serve un'ampia zona collinare fortemente abitata, ed è unico accesso all'asse autostradale e soprattutto all'ospedale "Piemonte", unico pronto soccorso del centro città.

Inoltre, la deviazione proposta, non tiene conto della differenza di quota tra il piano di calpestio del Viale Italia e l'area sottostante all'interno delle aree militari, che è di circa quattro metri e comporterebbe una pendenza difficilmente superabile dagli eventuali mezzi di soccorso.

Ancora appare complicata la gestione dell'interferenza dei mezzi pesanti diretti all'area di cantiere, con il viale Europa.

4. Il tracciato Ferroviario all'uscita della galleria in zona Contesse (previsto dalla precedente approvazione del ponte con Delibera CIPE n° 66/2003 sulla Via S. Cecilia) interessa la via Adolfo Celi e la via Marco Polo principali ed unici percorsi viabili della zona Sud, interrompendo, di fatto, durante l'esecuzione dei lavori e a lavori conclusi – solo per la via Marco Polo -, i collegamenti.
5. Non è possibile effettuare verifiche sulla nuova Stazione Ferroviaria di Contesse in quanto non sono presenti gli elaborati di progetto.
6. Inoltre si evidenzia che il tratto di collegamento Autostradale tra l'Annunziata e lo svincolo di Giostra, negli elaborati progettuali SS0020_F0 e SS0021_F0 viene indicato il "limite dell'intervento" prima della Galleria Annunziata-Giostra e pertanto la realizzazione non è prevista tra gli elaborati del "Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria".

Si fa presente inoltre dei relativi errori riportati nelle seguenti tavole:

TITOLO	CODICE ELABORATO	OSSERVAZIONI
Collegamenti versante Sicilia attività di carattere generale progetto espropri generale	SER0004	Colore seppia chiaro per le superfici che si espropriano per ferrovia (colore errato) > piste e cantieri
Tracciato ferroviario – Sicilia – Sovrapposizione progetto preliminare/definitivo fg 1/3	AM0100_F0	Plinto di ancoraggio posizionato presso Lido Mortelle e posizione torri traslate
Planimetria generale di individuazione interventi	OCW0079	Nome file errato – riporta Calabria Tav 1/4

**Il Responsabile del Servizio
Pianificazione Urbanistica**
Arch. Antonino Martella



Il Funzionario Direttivo
Geom. Umberto Costa

**Il Dirigente del Dipartimento
Servizi Territoriali ed Urbanistici**
Arch. Antonella Cutroneo

ELENCO OPERE ART. 165 COMMA 3 DEL DLGS 163/2006									
OPERE E MISURE COMPENSATIVE DELL'IMPATTO TERRITORIALE E SOCIALE STRETTAMENTE CORRELATE ALLA FUNZIONALITA' DELL'OPERA									
Opere compensative richieste dal territorio									
Richieste 2024								Richieste 2011 Opere OC	
n.	Denominazione	Descrizione	Importo (M€)	Progetto disponibile	Prestazioni anticipate	Priorità	NOTE	cod.	Rapporto con proposta 2024
SICILIA									
MESSINA									
1	LAVORI DI COPERTURA DELLE VASCHE DELL'IMPIANTO DI DEPURAZIONE DI SAN SABA PER L'ADEGUAMENTO ALLE NORMATIVE VIGENTI	Revamping dell'impianto e mitigazione delle emissioni odorigene sgradevoli	1,19 €	PE	SI	1	Progetto già approvato e validato	S3_2	NUOVO
2	LAVORI DI REVAMPING DEL DEPURATORE DI MILI MARINA NEL COMUNE DI MESSINA	Completamento delle opere di sifonizzazione e riutilizzo reflui; controllo e mitigazione delle emissioni odorigene.	2,50 €	PFTE	SI	1	Progetto in corso di aggiornamento prezzi e da riapprovare	S3_2	NUOVO
3	COMPLETAMENTO S. P. PANORAMICA DELLO STRETTO TRATTO GRANATARI-MORTELLE NEL COMUNE DI MESSINA	L'attuale Nuova Panoramica dello Stretto rappresenta ad oggi l'alternativa "veloce" alla S.S. 113 dir. - Via Consolare Pompea, ma nell'ultimo tratto si ricongiunge a quest'ultima all'altezza di Granatari tramite la salita Frantinaro, insufficiente e inadeguata. Il progetto prevede di dare un nuovo tracciato idoneo e compatibile con l'esistente al tratto finale della via panoramica, ricongiungendola con la S.S. 113 dir. In prolungamento a Mortelle.	25,00 €	PFTE	NO	1	Il progetto agli atti prevede il collegamento indicato in oggetto ma va riadeguato al progetto del ponte sullo stretto essendo stato redatto precedentemente al 2022.	S_5	RIFORMULTATO
4	VARIANTE ALLA S.P. 45 IN CORRISPONDENZA DELL'ABITATO DI FARO SUPERIORE IN DIREZIONE TONO NEL COMUNE DI MESSINA	La SP45 si sviluppa, in direzione sud/nord, tra l'innesto in rotatoria con la Strada Nuova Panoramica all'altezza di Sant'Agata/ contrada Papardo, a sud, e la SS 113 all'altezza del bivio in località Tono, a nord. Il progetto prevede di creare un bypass in corrispondenza dell'abitato di Faro Superiore, in quanto il tracciato esistente dentro l'abitato risulta insufficiente e non in grado di soddisfare appieno in ordine a fattori di sicurezza, gestione dei flussi di traffico e di protezione civile. L'opera rientra nel quadro di ridefinizione della mobilità stradale nella zona nord.	14,00 €	PFTE	NO	2	Progetto in corso di approvazione	S_6	RIFORMULTATO
5	Area di protezione Civile	Adeguamento elipiste: n.2 Sistemi di monitoraggio ed allertamento tsunami e Sistemazione del Torrente e realizzazione di una pista di emergenza (a scopo di manutenzione)	5,00 €	Si, per i sistemi di monitoraggio ed allertamento	SI	2	Progetto agli atti per i sistemi di monitoraggio ed allertamento. da La pista in progetto è di manutenzione. la viabilità parallela al	S_7	RIFORMULTATO
6	Sistemazione Torrente Papardo e Pista di manutenzione	Realizzazione della Via del Mare nel tratto da San Filippo a Tremestieri	3,80 €	PE in corso di completamento	no	2	Nuova viabilità Importo? Competenza dell'Autorità di Sistema	-	NUOVO
7	Via del Mare	Potenziamento rete idrica potabile a servizio dei villaggi nel tratto Annunziata verso nord e da Gazzi verso sud: i due interventi prevedono il rifacimento di circa 150 km di rete terziarie, rifacimento degli allacci utenza e implementazione dei contatori per smart metering con parziale sostituzione degli stessi;	16,00 €	PE in fase di completamento	no	2	Sarebbe funzionale a coprire il periodo tra l'VIII mese (corrispondente all'avvio dei lavori del 1 stralcio) e il XV mese (corrispondente al completamento del campo pozzi e della condotta per Torre Faro)	-	NUOVO
8	COMPLETAMENTO DISTRETTUALIZZAZIONE RETI SMART METERING, RIFACIMENTO TRATTI VETUSTI DISTRIBUZIONE VILLAGGI	Sdoppiamento rete fognaria: acque nere	19,86 €	PFTE - PE	SI	1	L'importo è a completamento di quanto già inserito nel PNRR (120 M€). Intervento originario per 120 MLN finanziato nei fondi MIT Pinqua; l'intervento richiesto in compensazione è oggetto di variante in diminuzione sul Qte generale per i limiti temporali imposti dal PNRR ma dotato di progetto esecutivo da cantiere.	-	NUOVO
9a	Potenziamento rete fognaria	Sdoppiamento rete fognaria: acque bianche	30,00 €	PFTE - PE	SI	1	Sistema di potenziamento della viabilità tra autostrada, panoramica e	-	NUOVO
9b	Potenziamento rete fognaria	Recupero di ex officine di manutenzione di RFI (in corso stipula protocollo di intesa con RFI)	10,00 €	PFTE - PE	SI	1	viabilità tra autostrada, panoramica e	-	NUOVO
10	Riqualificazione area di Gazzi	Recupero immobile comunale nell'area di Gazzi	15,00 €	no	no	2		-	NUOVO
11	Realizzazione di nuova caserma Vigili Urbani mediante recupero patrimonio edilizio del comune	Acquisizione di immobile di proprietà ecclesiastica (ex istituto Marconi)	8,00 €	no	no	2	All'importo va aggiunto il costo per l'acquisizione dell'immobile	-	NUOVO
12	Realizzazione di nuova caserma Vigili del Fuoco mediante acquisizione e conversione di immobile ecclesiastico	Progetto Pilota Bando Qualità dell'Abitare - fondi MIT - per lo sbaraccamento e riqualificazione aree di risanamento con realizzazione alloggi ERP di valore complessivo di 119,7 milioni in fase di rimodulazione finanziaria a 96,2 milioni per le motivazioni in nota.	10,00 €	no	no	2		-	NUOVO
13	RIFUNZIONALIZZAZIONE DEGLI AMBITI DI RISANAMENTO DELLA ZONA SUD DELLA CITTÀ DI MESSINA DESTINATA ALL'EDILIZIA RESIDENZIALE URBANA E ALLA DOTAZIONE DEI SERVIZI. LOTTI FUNZIONALI: 1- BISCONTE; 2- FONDO FUCILE; 3- RIONE TAORMINA - PINQUA 578	Allargamento viabilità esistente lungo il Torrente Annunziata, mediante sezione a sbalzo	23,40 €	PE	SI	1		-	NUOVO
14	Viabilità Annunziata	Collegamento marittimo Tremestieri - Torrefaro	3,50 €	no	no	2		-	NUOVO
15	Metro Mare	Chiusura, messa in sicurezza e ripristino ambientale della discarica per RSU dismessa SITA in località Vallone Guidari Comune di Messina	18,00 €	PFTE	no	2		-	NUOVO
16	CHIUSURA, MESSA IN SICUREZZA E RIPRISTINO AMBIENTALE DELLA DISCARICA PER RSU DISMESSA SITA IN LOCALITÀ VALLONE GUIDARI COMUNE DI MESSINA	Opere di viabilità, impianti a rete, parcheggi/verde in attuazione del Piano particolareggiato insediamento produttivo di Larderìa dotato di VAS e in corso di approvazione presso l'ente regionale IRSAP	2,25 €	PE	si	2	In sostituzione della discarica di Portella Arena (20 M€) il cui finanziamento è stato richiesto alla Regione	-	NUOVO
17	REALIZZAZIONE DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA ED ACQUISIZIONE DELLE AREE PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI PIP LARDERIA	Opere di viabilità, impianti a rete, parcheggi/verde in attuazione del Piano particolareggiato insediamento produttivo di Tremestieri connesso alla logistica del Porto in fase di ampliamento	14,70 €	DEFINITIVO/PFTE	no	2	Sito destinato a insediamenti produttivi in area sud del Comune, ultimo rimasto quale area produttiva disponibile per la delocalizzazione delle attività del water front.	-	NUOVO
18	REALIZZAZIONE DI UNA PIASTRA LOGISTICO-DISTRIBUTIVA NELL'AREA S. FILIPPO/TREMESTIERI DI MESSINA - ACQUISIZIONE AREE E OPERE DI URBANIZZAZIONE	Lotto di edificazione capannoni e servizi di logistica e distribuzione intermodale tra porto e trasporto ferroviario/autostradale	62,63 €	PRELIMINARE/PFTE	no	2	Opere connesse alla gestione della logistica del Porto di Tremestieri (intervento in corso di completamento in partnership con AdSP Stretto e MIT)	-	NUOVO
19	REALIZZAZIONE DI UNA PIASTRA LOGISTICO-DISTRIBUTIVA NELL'AREA S. FILIPPO/TREMESTIERI - REALIZZAZIONE CAPANNONI E CORPI SERVIZI	Realizzazione opere di urbanizzazione primaria aree edificabili Sperone est	56,87 €	DEFINITIVO/PFTE	no	2	Opere connesse alla gestione della logistica del Porto di Tremestieri (intervento in corso di completamento in partnership con AdSP Stretto e MIT)	-	NUOVO
20	OPERE DI URBANIZZAZIONE SPERONE EST (56B-5-98)	Il progetto prevede la demolizione e ricostruzione del ponte, rivedendo l'altezza dal greto del torrente e ripristinando la sicurezza dell'asse viario che, oltre a essere l'unica alternativa alla Statale 114, è anche essenziale per gli spostamenti interni della popolazione di Mili Marina.	8,58 €	PE	si	1	Opera di messa in sicurezza della viabilità dorsale comunale	-	NUOVO
21	LAVORI DI DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE DEL PONTE AD ARCO SULLA VIA VECCHIA NAZIONALE, VILLAGGIO MILI MARINA	Il progetto prevede la riqualificazione complessiva della strada litoranea con allargamento della passeggiata, delle piste ciclabili, spazi di aggregazione e verde pubblico, illuminazione e area a parcheggi anche mediante eliminazione di un senso di marcia da declinare alla realizzazione della via di comunicazione a monte della panoramica.	5,89 €	PE	si	1	Opera di messa in sicurezza della viabilità dorsale comunale	-	NUOVO
22	BOLEVARD DEL MARE - RIGENERAZIONE E RIQUALIFICAZIONE COMPLESSIVA DELLA LITORANEA NORD ANNUNZIATA - GANZIRRI	Il progetto prevede la manutenzione straordinaria della sede stradale degli assi stradali comunali, principali e secondari	25,00 €	DIP - Documento Iniziale alla Progettazione	no	2	Opera di messa in sicurezza della viabilità	-	NUOVO
23	PROGETTO DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE SEDI STRADALI COMUNALI	Il progetto prevede la manutenzione straordinaria degli assi stradali provinciali ricadenti nel Comune di Messina	25,00 €	DIP - Documento Iniziale alla Progettazione - progetto esecutivo pronto in mesi 3	no	1	Opera di messa in sicurezza della viabilità	-	NUOVO
24	PROGETTO DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE SEDI STRADALI PROVINCIALI		12,00 €	DIP - Documento Iniziale alla Progettazione - progetto esecutivo pronto in mesi 3	no	1	Opera di messa in sicurezza della viabilità	-	NUOVO

TOT richieste 406,16 €
TOT prestazioni anticipate - Priorità 1 163,42 €