

COMUNE DI MALFA
(Provincia di Messina)
4° SETTORE TECNICO

Tel. 090/9844440 – 007 – 008
e-mail : utemalfa@tiscali.it

PEC: comunemalfa@pec.it
PEC: ANTONELLO@comunemalfa.telecompost.it

C.A.P. 98050

C.F: 81001030832

Prot. Gen.le n. 3218

del 21.04.2020

OGGETTO: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs. 152/2006 relativo al progetto dei **“Lavori di riqualifica e di adeguamento delle opere foranee, delle banchine, dello scalo di alaggio e dei fondali dell'approdo di Scalo Galera” - Comune di Malfa – Isola di Salina (Messina).**

Progetto definitivo approvato in linea tecnica in Conferenza Speciale di Servizi dell'Ufficio del Genio Civile di Messina in data 21/07/2004.

Progetto esecutivo 1° stralcio funzionale approvato in linea tecnica in Conferenza Speciale di Servizi dell'Ufficio del Genio Civile di Messina in data 20/12/2006 dell'importo complessivo di € 4.800.000,00.

Progetto esecutivo 1° stralcio di completamento a seguito di rescissione contrattuale ed approvazione Perizia di riparazione danni di forza maggiore di variante in diminuzione approvato in Conferenza Speciale di Servizi dell'Ufficio del Genio Civile di Messina in data 07/03 e 26/03 2013 dell'importo complessivo di €1.612.247,45.

Progetto esecutivo stralcio di completamento approvato in linea tecnica in Conferenza Speciale di Servizi dell'Ufficio del Genio Civile di Messina in data 19/07/2017 dell'importo complessivo di €13.700.000,00.

Progetto esecutivo di Riunione del 1° stralcio e di quello di completamento dell'importo complessivo di € 19.200.000,00.

Attivazione procedura ai sensi dell'art.6 comma 9 del D.to Lgs. 152/2006 in ottemperanza alla prescrizione di cui al verbale della riunione del 17.12.2019 della Commissione Regionale dei Lavori Pubblici.

Riscontro richiesta documentazione integrativa con nota prot 0027110.17-04-2020

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità
dello Sviluppo
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale ex DVA
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
Fax 06/57225994
PEC: cress@pec.minambiente.it
EMAIL: cress-5minambiente.it

e p.c. All'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente
Dipartimento Ambiente
Servizio 1 – Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali
Via Ugo La Malfa, 169
90146 – PALERMO
(PA)
PEC: dipartimento.ambiente@certmail.regione.sicilia.it

e p.c. Al Presidente della Commissione Regionale dei Lavori Pubblici
c/o Assessorato Reg.le Lavori
Pubblici
via Munter, 5
90100 -P A L E R M
O (PA)
PEC: dipartimento.tecnico@certmail.regione.sicilia.it

e p.c. Al Segretario della
Commissione Regionali dei Lavori Pubblici
Arch. Daniela Avila
c/o Assessorato Reg.le Lavori
Pubblici
via Munter, 5
90145 -P A L E R M
O (PA)
davila@regione.sicilia.it

In riscontro alla nota del prot. numero 0027110.17-04-2020, di Codesta Divisione II – Sistemi di valutazione ambientale ex DVA, lo scrivente Geom. Arturo Ciampi, in qualità di Responsabile Unico del Procedimento coadiuvato dal progettista Ing. Francesco Giordano specifica quanto richiesto:

- Si è integrata la lista di controllo con esplicite brevi descrizioni nel campo “perché” anche in caso in cui la risposta sia negativa. Si allega quindi la lista di controllo aggiornata (**Allegato A**).
- Le modalità costruttive del progetto esecutivo aggiornato, che prevede la trasformazione dello scalo di alaggio (**Allegato B**) previsto nel progetto esecutivo del 2017 escluso dalla V.I.A. con prescrizioni, con la Delibera Regionale D.A. 357/GAB del 09/10/2017, in una banchina antiriflettente realizzata con la formazione di massi in calcestruzzo delle dimensioni di 3.00 x 3.00 m di altezza pari a 2,60 m imbasati a quota -2.00 m s.l.m, su

uno scanno di imbasamento regolarizzato della larghezza almeno pari a 3,50 m; Massi realizzati con la preliminare posa in opera di casseri prefabbricati in cemento armato, aventi dimensioni 3.00 x 2.60 m, in modo da costituire delle scatole, che saranno successivamente riempiti di calcestruzzo gettato all'interno delle stesse (**Allegato C**). Con tale procedimento costruttivo i getti di calcestruzzo per formare i massi saranno confinati, senza possibilità di dispersione dello stesso in acqua. Ogni masso sarà realizzato in opera con interspazi di 2.60 m, in modo da formare dei vuoti che saranno successivamente intasati con scogli lapidei che avranno la funzione di formare una banchina antiriflettente. Tale scelta progettuale realizzata con le citate modalità costruttive, messa a punto sia per risolvere le problematiche avanzate dalla Capitaneria di Porto nei riguardi della sicurezza alla navigazione sia per migliorare lo stato di agitazione all'interno dello specchio acqueo in relazione all'impossibilità di realizzare la diga foranea con banchine antiriflettenti a causa dei danneggiamenti subiti dalle opere incompiute del primo stralcio (figure 1 – 4), ha consentito di minimizzare le quantità di calcestruzzo e delle strutture in c.a. da utilizzare in cantiere, con notevoli vantaggi sia economici ma soprattutto ambientali nel contesto del sito dei lavori, dove tutti i materiali di costruzione devono essere importati dalla terraferma in quanto non sono reperibili nell'isola di Salina. Per la realizzazione dello scalo di alaggio, secondo le previsioni del progetto esecutivo del 2017, occorre:

- i) **1315 mc di salpamenti, demolizioni ed escavi** di scogli, da eseguire su fondali e sulla battigia interessati dalle strutture dello scalo di alaggio;
- ii) fornitura e collocazione in opera di **1035 tonnellate di materiali lapidei** (scogli e pietrame) per la formazione dello scanno di imbasamento dello scalo;
- iii) **895 mc di calcestruzzo** per la realizzazione della struttura dello scalo in c.a. di cui gran parte gettati sotto il livello del mare, con quindi rischio di dispersione del calcestruzzo in acqua e conseguente intorbidimento dell'acqua marina, per formare il piano inclinato dello scalo fino alla batimetrica di -2 m.s.l.m.;
- iv) fornitura e collocazione in opera di **80 mc di legno esotico** (Azobè o equivalente) per la formazione dei parati per alare i natanti.

Per la realizzazione delle banchine antiriflettenti previste in sostituzione nel progetto esecutivo del 2019, invece, sono previste le seguenti lavorazioni:

- i) circa **150 mc di salpamenti**, di scogli, derivante dalla rimozione di qualche trovante nel realizzare il piano di posa dei massi di banchina;
- ii) fornitura e collocazione in opera di **670 tonnellate di materiali lapidei** (scogli e pietrame) per la formazione della scogliera antiriflettente della banchina;
- iii) **608 mc di calcestruzzo** per il riempimento, tramite getto conterminato senza possibilità di dispersione in mare, dei massi prefabbricati della banchina in progetto. Il confronto tra le quantità dei materiali occorrenti per la

realizzazione della banchina antiriflettente consente dunque di ottenere una notevole economia di risorse:

- 1165 mc in meno di salpamenti e demolizioni
- 365 tonnellate in meno di scogli e materiali lapidei
- 287 mc in meno di calcestruzzo
- 80 mc in meno di legno (non è più necessario)



Figura 1 - Situazione delle opere realizzate incompiute a 11/2012 prima della rescissione contrattuale

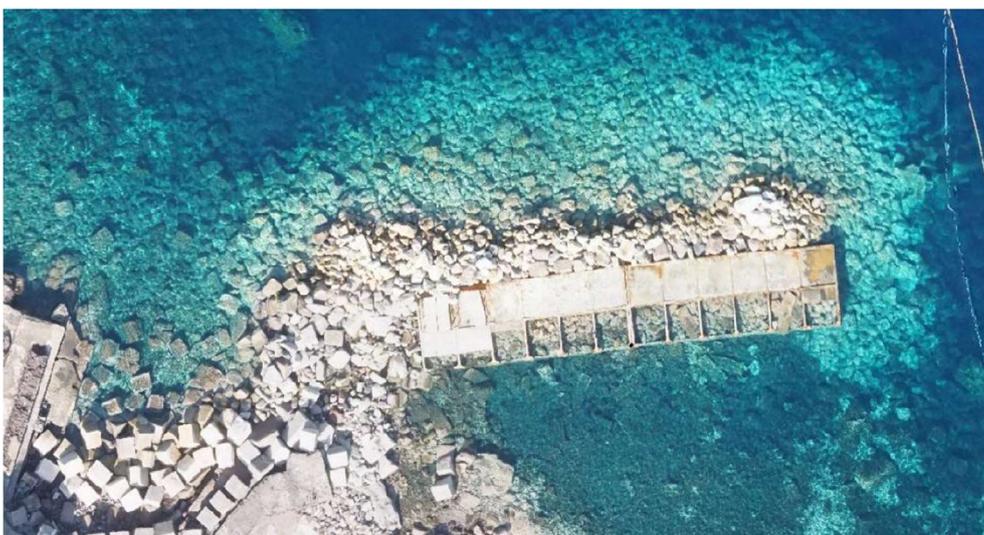


Figura 2 – Ortofoto del 20/10/17 delle opere incompiute realizzate nel 2012 con i lavori del primo stralcio



Figura 3 – Ortofoto del 10/04/19 delle opera incomplete realizzate con i lavori del 2012 - si noti il maggiore stato di danneggiamento



Figura 4 - Particolare delle celle dei cassoni cellulari antiriflettenti seriamente danneggiati dalle mareggiate

- Per quanto riguarda le aree di cantiere previste si specifica che nel progetto esecutivo del 2019 queste sono identiche a quelle previste nel progetto approvato del 2017, come si evince in (**Allegato D**). In particolare, la principale area di cantiere, utilizzata come base per la fabbricazione degli Accropodi e per la fornitura degli scogli, è nel Porto di Sant'Agata di Militello.

Da quanto sopra riportato si evince che la modifica apportata in progetto del 2019, che riguarda la trasformazione dello scalo di alaggio in banchina antiriflettente, in ottemperanza alle richieste della Capitaneria di Porto di Milazzo al fine di migliorare la sicurezza delle evoluzioni dei natanti all'interno dello specchio acqueo protetto, comporta dal punto di vista ambientale:

- un minore impatto ambientale, conseguente ad un'impronta minore della banchina antiriflettente rispetto allo scalo di alaggio previsto nel progetto del 2017 (**Allegato E**), con un ricoprimento che passa da 1450 m² a soli 610 m²;
- minore volume di scavi e salpamenti necessari per realizzare la banchina antiriflettente rispetto allo scalo di alaggio, con minore danneggiamento di fondale marino e riduzione delle attività di cantiere, e quindi minore inquinamento acustico ed atmosferico nell'area di cantiere;
- una significativa riduzione dei quantitativi di materiale da impiegare in cantiere (scogli, calcestruzzo e legno), con la conseguente diminuzione degli impatti dovuti alla fornitura e trasporto in cantiere degli stessi dalla terraferma;
- eliminazione del rischio di dispersione di calcestruzzo in acqua, in quanto i getti di calcestruzzo saranno completamente conterminati all'interno dei casseri prefabbricati a differenza del getto necessario per la realizzazione dello scalo di alaggio che in caso di mareggiate si sarebbe potuto disperdere in acqua, causando intorbidimento;
- riduzione dei tempi necessari per la realizzazione di questa parte dell'opera, conseguente alla riduzione dei materiali necessari e alla nuova metodologia costruttiva della banchina rispetto a quella dello scalo;
- nessuna differenza per quanto riguarda le aree di cantiere e delle lavorazioni per tutte le altre opere previste per la realizzazione progetto di che trattasi tra la versione approvata del 2017 e quella nuova;

Il progetto esecutivo del 2019 è stato approvato in linea tecnica dalla Commissione Regionale LL.PP. nelle due sedute del 04.12.2019 e del 17.12.2019 con prescrizione rivolta al RUP di provvedere *“all'adempimento di cui all'art.6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii”*

Precisamente, come si evince dagli allegati verbali delle due sedute della Conferenza di Servizi (**Allegato F**), si nota che:

- il Rappresentante dell'Urbanistica del Dipartimento Regionale Urbanistica – Servizio 3 – UOB S.3.1 in sede di Conferenza di Servizi indetta dalla Commissione Regionale LL.PP. nella seduta del 17/12/2019 ha ritenuto le suddette variazioni (costruzione del banchinamento in luogo dello scalo d'alaggio previsto nel progetto 2017) *“non significative dal punto di vista urbanistico”*;

- il Rappresentante del Dipartimento Regionale Ambiente – Servizio 1 – VIA VAS in sede di Conferenza di Servizi indetta dalla Commissione Regionale LL.PP. nella seduta del 04/12/2019 ha dichiarato in merito alle suddette variazioni che **“il progetto in esame risulta escluso dalla VIA, in ordine alle variazioni di cui sopra, reputando le stesse non sostanziali e migliorative dal punto di vista ambientale, invoca la procedura prevista dal comma 9 del decreto legislativo Lgs 104/2017, art 6 (testo coordinato-varianti non sostanziali), per l’ottenimento del parere ambientale di competenza”**.

Si rappresenta l’urgenza di riscontro da parte di Codesto Ministero, considerato il rischio concreto di ulteriori danneggiamenti (rispetto a quelli verificatesi dall’interruzione dei lavori ad oggi, come evidenziato nelle figure sopra riportate) alle opere realizzate con i lavori del primo stralcio che, ove si dovessero avverare, rischierebbero di compromettere il progetto esecutivo e comporterebbero, altresì, la necessità di trovare risorse aggiuntive rispetto a quelle oggi disponibili come da progetto approvato da parte della Commissione Lavori Pubblici nelle sedute del 04/12/2019 e 17/12/2019.

Infine il mancato completamento dell’opera in tempi brevi, quando si verificherà una mareggiata intensa, potrebbe causare, oltre al completo danneggiamento dell’esistente sopracitato, anche fenomeni di inquinamento ambientale, causati sia dalla perdita di idrocarburi dai natanti danneggiati, che dal danneggiamento dell’ecosistema bentonico nel paraggio di Scalo Galera causato dalla dispersione dei materiali che oggi costituiscono l’opera esistente, incompiuta.



IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Geom. Arturo Ciampi

IL PROGETTISTA

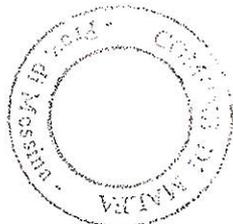
Ing. Francesco Giordano

Handwritten signature of Francesco Giordano



IL SINDACO

Dott.ssa Clara Rametta



Handwritten signature of Clara Rametta