



# Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

## Sottocommissione VIA

**Parere n. 87 del 20.11.2020**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Lavori inerenti la progettazione e la costruzione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri - I stralcio funzionale. OPCM 3721/08.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Decreto di compatibilità ambientale n. 402 del 18/07/2011</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Provvedimento di esclusione VIA n. DVA 32833 del 13/10/2014</b> <b>Prescrizioni n. A11, A17 e A18</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP: 5501</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p style="text-align: center;"><b>Città di Messina</b></p>

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS Sottocommissione VIA**

**RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:**

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 10 gennaio 2020 n. 7 di nomina del Presidente della Commissione VIA e VAS e dei Coordinatori delle Sottocommissioni e di individuazione dei Componenti delle Sottocommissioni VIA e VAS;

**PREMESSO** che:

- il progetto di ampliamento del porto di Tremestieri è finalizzato a migliorare la dotazione infrastrutturale marittima dell’Autorità Portuale di Messina, allo scopo di trasferire il traffico Ro-Ro e decongestionare il traffico portuale e indotto del porto di Messina spostando il traghettamento dei mezzi commerciali pesanti al di fuori del tessuto urbano della città;
- il progetto rientra negli “*Interventi urgenti di protezione civile diretti a fronteggiare l’emergenza ambientale determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nella città di Messina*”
- il primo modulo dell’approdo di Tremestieri è operativo dal 2006 ed è stato realizzato con percorso procedurale accelerato di cui all’O.P.C.M. n. 3169 del 21/12/ 2001;
- il Porto di Tremestieri è stato ammesso alla circoscrizione territoriale di pertinenza dell’Autorità Portuale di Messina, con D.M. del 12 ottobre 2006;
- il porto di Messina appartiene alla prima classe della seconda categoria dei Porti Nazionali e rappresenta uno dei più importanti porti del Mediterraneo, per volumi di traffico merci, passeggeri e croceristi;
- il Porto di Tremestieri è incluso nel PRP dell’Autorità Portuale di Messina e il PRP prevede il completamento del porto Ro-Ro di Tremestieri, con il trasferimento in tale ambito di tutto il traffico gommato interessante Messina, comprese le attività cantieristiche a esso connesse, e la susseguente liberazione della rada S. Francesco di Paola, da dedicare in futuro a funzioni diportistiche.

**PRESO ATTO** che per il progetto in questione:

- Con decreto VIA n. 402 del 18/07/2011, è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto “*Piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale - 1° stralcio funzionale*”, subordinato al rispetto di specifiche prescrizioni.
- Con Provvedimento Direttoriale n. DVA-2014-32833 del 13/10/2014, è stato escluso, da procedura di VIA, con prescrizioni, un intervento di modifica al progetto originale di cui al citato Decreto VIA n. 402 del 18/07/2011.
- Con nota n. 369690 del 17/12/2018, acquisita al prot. n. 28473/DVA del 17/12/2018, la Città di Messina ha comunicato l’avvio dei lavori di realizzazione dell’opera in oggetto.
- In riscontro a ciò, con nota n. 420/DVA del 9/01/2019, la Divisione V ha comunicato che “*i lavori non potranno essere iniziati prima dell’avvenuta ottemperanza delle prescrizioni, relative alla fase ante operam, dei citati provvedimenti. Si chiede pertanto a codesto Comune ed alle società in indirizzo di voler fornire chiarimenti in merito allo stato di attuazione delle verifiche di ottemperanza*”.
- I lavori sono stati avviati a novembre 2018 e sono giunti a un avanzamento esiguo pari al 7% del complessivo fino alla sospensione COVID19 intervenuta nel marzo 2020. Dal novembre 2018 a marzo 2019 sono state eseguite lavorazioni preparatorie previste a progetto (demolizioni, impianto di cantiere, predisposizione viabilità interna, decespugliamento, bonifica bellica marina e terrestre) e altre, di bonifica dell’arenile e del sottosuolo, sopraggiunte per i trovanti emersi fin dalle prime operazioni di scavo (salpamento dal sottosuolo dell’arenile di massi naturali e in calcestruzzo, bonifica estesa a tutta l’area da rifiuti e sfabbricidi sepolti, nuove indagini geognostiche) e circa il 5% di quantità di sedimenti trattati per i lavori di dragaggio e ripascimento libero. Dall’11 marzo 2020 i lavori sono rimasti sospesi e ancora oggi non risultano riavviati. Nei primi due anni di cantiere le operazioni di monitoraggio in corso d’opera sono state regolarmente eseguite in accordo con ARPA Sicilia.
- Con nota n. 83454 del 2/03/2019, acquisita al prot. 6771/DVA del 18/03/2019, la Città di Messina ha inviato documentazione descrittiva dello stato di avanzamento delle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni dei suddetti provvedimenti.
- A seguito della predetta istanza la Divisione V della Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione V), con nota n. 8749 del 05.04.2019, ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione VIA e VAS delle prescrizioni nn. 11, 17 e 18 del Decreto VIA n. 402 del 18/07/2011, relative alla fase "ante operam", la cui verifica di ottemperanza rientra, ai sensi del D.M. stesso, tra le competenze di questo Ministero.
- Con Decreto Direttoriale n. 225 del 23/07/2020 è stata determinata la mancata ottemperanza alle prescrizioni nn. 11, 17 e 18 del decreto VIA n. 402 del 18/07/2011 a seguito del Parere CTVA n. 3417 del 15 maggio 2020 considerato e valutato che “*la documentazione relativa alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni A 11, A 17 e A 18, non risulta agli atti, mentre agli atti è presente documentazione relativa ad altri argomenti, non pertinenti rispetto al presente parere, pertanto si segnala che la verifica della ottemperanza delle suddette prescrizioni potrà essere effettuata una volta acquisita la documentazione pertinente*”;
- Con nota prot. 190313 del 24/08/2020, acquisita al prot. n. 66906/MATTM del 28/08/2020, la Città di Messina (d’ora innanzi Proponente) ha presentato una nuova istanza di verifica di ottemperanza alle medesime prescrizioni del decreto di compatibilità ambientale n. 402/2011 e al provvedimento di esclusione VIA n. 32833/2014, trasmettendo nuova documentazione.
- la Divisione V con nota prot. MATTM U 76633 del 01/10/2020 acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. CTVA n. 3005 del 01/10/2020, ha comunicato la procedibilità dell’istanza disponendo l’avvio dell’istruttoria tecnica ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;
- la Commissione nominata con D.M. del 20 agosto 2019, n. 241 si è insediata il giorno 25.05.2020;

**VISTA** la documentazione presentata dal Proponente, come di seguito elencati:

- ✓ Relazione di ottemperanza ex ante
- ✓ Allegato 1: Autorizzazione di Regione Sicilia – Dipartimento Ambiente per l'utilizzo dei sedimenti prot. n.60081 del 01\_10\_2018
- ✓ Allegato 2: Progetto di utilizzo dei sedimenti, risultati analitici campagne 2014 e 2017 e approvazioni ARPA
- ✓ Allegato 3: Progetto esecutivo approvato comprendente il progetto paesistico e di sistemazione a verde;
- ✓ Allegato 4: Cronoprogramma ultimo approvato;
- ✓ Allegato 5: Parere idraulico e sismico GC Opere torrenti;
- ✓ Allegato 6: Parere del Dipartimento foreste regionale sul vincolo idrogeologico;
- ✓ Allegato 7: Piano di manutenzione del progetto esecutivo;
- ✓ Allegato 8: Piani di monitoraggio ex ante, approvazioni PMA e approvazione esiti monitoraggi ex ante;
- ✓ Allegato 9: Autorizzazione Capitaneria di Porto trasporto materiale via mare\_ Ordinanza n. 105-2018;
- ✓ Allegato 10: Parere sismico Genio Civile su Opere di ripascimento a scogliera;
- ✓ Allegato 11\_1: Approvazione Genio Civile regionale lavori di ripascimento;
- ✓ Allegato 11\_2: Parere sul progetto definitivo Commissione Regionale LLPP n.115\_2016;
- ✓ Allegato 12: Relazione di Sintesi delle modifiche apportate al progetto definitivo e suoi allegati;
- ✓ Allegato 13: Approvazione progetto definitivo Sovrintendenza regionale di Messina.

**RILEVATO** che:

- Il progetto prevede le seguenti tipologie di interventi:
  - Molo di Sopraflutto;
  - Banchine di riva;
  - Dragaggi e interventi di ripascimenti del litorale;
  - Opere a scogliera;
  - Sistemazioni torrenti Farota e Canneto;
  - Viabilità e Piazzali
  
- L'approvazione del progetto definitivo ha percorso le seguenti fasi procedurali:
  1. Verifica e accettazione da parte della Commissione di gara, formata da un gruppo di esperti inter istituzionale, del progetto offerta presentato dalla Nuova CO.ED.MAR S.r.l.-C.C.C., con prima posizione nella graduatoria di merito tecnico;
  2. Provvedimento n.DVA-2014-0032833 del Ministero dell'Ambiente per l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale e conseguente conferma del decreto di compatibilità VIA rilasciato con DVA DEC 2011 del 18/07/2011;
  3. Pareri favorevoli resi nel corso della conferenza dei servizi del 18 dicembre 2015 sul progetto definitivo, dotato delle modifiche e delle integrazioni apportate per adeguarlo alle indicazioni del Giudizio di compatibilità ambientale e alle prescrizioni istruttorie raccolte in seno alla stessa conferenza dei servizi;
  4. Parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. dell'11 luglio 2016;
  5. Parere favorevole in linea tecnica, reso ai sensi dell'art 5 l.r. 12/2011, dalla Commissione Regionale dei LL.PP., n.115 del 23 novembre 2016 (data ultima adunanza), sul progetto definitivo rielaborato e integrato nel corso dell'esame istruttorio;
  6. Validazione del 25 gennaio 2017 emessa dal RuP sul progetto definitivo, ex Art.14 comma 8 del Disciplinare di gara e ai sensi dell'Art. 47 del D.P.R. 554/99;
  7. Approvazione del progetto definitivo con delibera di Giunta n. 82 del 31/01/2017.

- Il progetto esecutivo è stato redatto conformemente al progetto definitivo approvato e corredato dal “Progetto Paesaggistico, di minimizzazione dell’impatto provocato dalle realizzazioni delle opere previste e definizione degli spazi a verde dell’area di progetto” (trasmesso prima dell’inizio dei lavori alla Sovrintendenza ai BB.CC. di Messina) e dalla documentazione progettuale e analitica prodotta per l’autorizzazione per l’utilizzo dei sedimenti ex art. 21 della Legge 179/2002 oggi art.109 del D.Lgs 152/2006 come attuato dal D.M. 173/2016 (ottenuta da parte della Regione Siciliana con provvedimento n.60081 del 01.10.2018). La verifica e la successiva validazione del progetto esecutivo hanno riguardato l’analisi di coerenza col progetto definitivo del 2014. Le uniche modifiche di dettaglio apportate con il progetto esecutivo hanno riguardato soluzioni strutturali migliorative di ingegnerizzazione rivolte ai setti trasversali del molo foraneo, alla geometria del muro paraonde, ai sistemi di giunto tra i settori del molo, ai parabordi di accosto, ai pali di fondazione della struttura di banchina, all’ancoraggio dei pali della struttura di sperone, al sistema di protezione al piede dello sperone. L’opera nelle sue caratteristiche dimensionali e geometriche non ha subito alcuna variazione.

#### **CONSIDERATO** che

- Le prescrizioni oggetto della presente Verifica di Ottemperanza sono le prescrizioni n. A11, A17, A18 del D.M. n. 402 del 18/07/2011, che adeguate e rese coerenti alle modifiche progettuali approvate con Provvedimento Direttoriale n. DVA-2014-32833 del 13/10/2014 prevedono:
  - *A 11: il progetto esecutivo delle opere di regimazione idraulica dei torrenti deve prevedere una migliore ambientazione per le aste dei fossi oltre la ferrovia, attraverso interventi di ingegneria naturalistica, come casse di espansione, rallentamenti della velocità dell’acqua e aumento della capacità di assorbimento sia dell’alveo che delle sponde. Il particolare della foce del torrente Farota e gli interventi di ambientazione paesaggistica ivi previsti devono comprendere il coordinamento con i particolari progettuali dell’adiacente pennello di intercettazione dei sedimenti a sud dell’area portuale e della scogliera a protezione dei piazzali, anche ai fini della garanzia del libero deflusso a mare delle acque, evitando fenomeni di insabbiamento;*
  - *A 17: il sistema di illuminazione dell’area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l’altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l’alto che verso le aree limitrofe e l’intorno territoriale;*
  - *A 18: la definizione degli spazi a verde e la scelta delle essenze a livello di progetto esecutivo devono essere concordate con la Regione Siciliana; in particolare occorre potenziare le fasce a verde lungo il confine con la ferrovia e lungo la viabilità di progetto; gli alberi e arbusti devono appartenere alla vegetazione autoctona e/o storicizzata;*

#### **CONSIDERATO** altresì che

- In merito alla prescrizione A11 nella documentazione trasmessa il proponente individua i criteri legati alla sicurezza per il dimensionamento delle opere che sono:
  - Salvaguardia idraulica del territorio al fine di scongiurare esondazioni e allagamenti delle infrastrutture di fronte a piene aventi tempo di ritorno di 300 anni. Tutte le opere idrauliche avranno un funzionamento a pelo libero nelle condizioni di massima piena duecentennale di progetto.
  - Limitazione dell’apporto di materiale solido in modo da scongiurare intasamenti dei tratti Tombinati
  - Progettazione di opere tenendo in debita considerazione la facilità di intervenire per manutenzioni straordinarie di espurghi e pulizie.

Il progetto di sistemazione dei torrenti è sostanzialmente riconducibile alla realizzazione, mediante anche tecniche d’ingegneria naturalistica, di interventi atti alla mitigazione del rischio idrogeologico e fa sì che sia

interamente salvaguardata la compatibilità paesaggistica. Anche la realizzazione del nuovo approdo risulta compatibile in quanto verranno realizzate opere di mitigazione e compensazione.

Per i torrenti Canneto e Farota si prevedono le seguenti opere:

- Adeguamento del manufatto di sfioro esistente modificato inserendo una vasca di decantazione ed accumulo del materiale detritico.
- Realizzazione del collegamento tra Canneto e Farota con un canale rettangolare a cielo aperto, in calcestruzzo armato, di dimensioni 2.50x2.30 m, posato nel tratto più a monte a mezza costa nella scarpata, mentre nel tratto più a valle incassato tra la sede autostradale e la strada bianca esistente a margine. Nel tratto di valle verso il Farota il nuovo canale sostituirà la canalina di raccolta delle acque della piattaforma stradale.
- Realizzazione alla confluenza tra il collegamento con il Canneto, subito a monte dell'attraversamento autostradale, di una vasca di decantazione con sponde in scogliera e fondo in gabbioni. Anche il canale a cielo aperto di collegamento Canneto-Farota, potrà essere sfruttato quale bacino di decantazione prevedendo al termine del manufatto un dente sfiorante.
- Pulizia dell'attraversamento del torrente Farota al di sotto della sede autostradale
- Realizzazione di un canale artificiale per il convogliamento delle acque del Farota tra l'autostrada e la strada statale, di larghezza 2.0 m e profondità 2.0 m. Il canale sarà realizzato in calcestruzzo armato. L'attraversamento della SS 114 e del rilevato ferroviario è stato dimensionato in modo da massimizzare le sezioni utili rispettando comunque tutti i vincoli presenti nella zona dalla analisi della documentazione acquisita, dell'aggiornata situazione dei luoghi e delle indicazioni ricevute da RFI.
- A valle dell'attraversamento ferroviario sarà realizzato un pozzettone in calcestruzzo armato di collegamento allo scatolare prefabbricato di dimensioni interne di 320x270 cm che sarà posato al di sotto dei piazzali e della viabilità
- Si prevede che lo sbocco a mare del torrente Farota avvenga ricongiungendosi con la foce del torrente Canneto, opportunamente risistemata e protetta mediante scogliera. In tal modo si eviterà di esporre lo sbocco artificiale direttamente al moto ondoso da un lato migliorando le possibilità di deflusso delle portate di piena e dall'altro ottimizzando le prestazioni della scogliera di difesa portuale in termini di riflessione delle onde.

Per limitare il trasporto solido del torrente Farota verso lo scalo portuale di progetto, si prevede la realizzazione di uno sbarramento circa 30 m a monte dell'attraversamento autostradale. Tale manufatto, realizzato in gabbioni metallici riempiti in ciottoli, avrà una altezza di 5 m, e garantirà la realizzazione di un bacino di accumulo a monte di volume pari a circa 1500 m<sup>3</sup>. Il drenaggio delle acque avverrà attraverso due tubazioni DN 1000 posate sul fondo dello sbarramento e presidiate a monte da due griglie in acciaio zincato ferma detriti. In occasione di piene eccezionali con grossi quantitativi di materiale solido trasportato dal corso d'acqua, lo sbarramento consentirà un rallentamento della corrente a monte e di conseguenza la sedimentazione del materiale. A lungo andare il bacino di monte tenderà a riempirsi di sedimenti che dovranno pertanto essere periodicamente rimossi, accedendo con i mezzi dalla strada bianca parallela all'autostrada lato Ovest. Per l'accesso al bacino di accumulo si prevede la formazione di una rampa in terra.

Per il torrente Guidari si prevedono pertanto le seguenti opere:

- Sistemazioni del bacino imbrifero a monte della autostrada mediante:
- Realizzazione di una briglia in gabbioni che consentirà la realizzazione di un bacino di accumulo del materiale solido per un volume complessivo di circa 1000 m<sup>3</sup>.
- Apertura di una pista di accesso alla briglia, ricavata adeguando il tracciato della vecchia pista preesistente, allo scopo di poter realizzare e mantenere le opere, rimuovendo periodicamente il materiale depositatosi a tergo.
- Interventi localizzati di sistemazione dei muri di riva dissestati
- Rimozione del materiale depositato in alveo.

- Nel tratto compreso tra l'autostrada e la ferrovia, sarà realizzata una vasca di accumulo dei sedimenti, di lunghezza 44 m, larghezza media 8 m e profondità media di 3.0 m, per un volume complessivo (al netto delle rampe di accesso) di circa 750 m<sup>3</sup> che consentirà di sedimentare il materiale trasportato dal torrente nel tratto a valle delle briglie di regimazione previste, prima dell'ingresso nella piattaforma portuale di progetto. Tale vasca sarà realizzata mediante sostegno delle sponde in micropali, protezione di fondo in gabbionate spessore 50 cm e briglia iniziale e terminale in gabbioni da 2x1x1 m sovrapposti.
- Si prevede l'adeguamento del sottopasso della strada statale, mediante approfondimento dello stesso, per garantire la sicurezza idraulica delle infrastrutture. L'opera consisterà nella realizzazione di un nuovo impalcato, in sostituzione dell'esistente, fondato su pali.
- A valle della S.S. si prevede l'abbassamento dell'alveo con opere di difesa spondale e la pulizia del sottopasso ferroviario che risulta di dimensioni adeguate per lo smaltimento della portata di piena.
- A valle della ferrovia e prima dell'ingresso nella piattaforma portuale, sarà realizzato un salto di fondo protetto da pali di diametro 1000 mm
- Il tratto di canale all'interno della piattaforma logistica, interrato, verrà realizzato mediante la costruzione di diaframmi laterali e impalcato superiore in travi prefabbricate.

Per il torrente Palumara, che interseca nella parte più settentrionale la nuova piattaforma logistica e che risulta attualmente parzialmente tombinato nei pressi dell'ingresso del porto esistente, si prevede l'adeguamento dell'opera con la realizzazione di un nuovo tombinamento con prefabbricati 2x2 m, e la realizzazione di un salto di fondo per il collegamento con l'attraversamento ferroviario esistente. Per lo sfocio a mare si prevede la realizzazione di un pozzetto in opera 4.50x3.0 m dal quale si dipartono 3 condotte DN 1200 in PP rinfiacate in calcestruzzo con scarico a mare attraverso la mantellata in massi. La quota di scorrimento di -2.00 m slm garantirà il funzionamento a pressione anche durante le mareggiate e sarà sufficientemente elevata in modo da scongiurare fenomeni di intasamento per eventuali sedimenti trasportati dalle correnti marine.

- In merito alla prescrizione A17 relativa al sistema di illuminazione dell'area portuale sono descritte le seguenti tipologie di sorgenti:
  - Strada di accesso al porto: si prevede di illuminare le corsie con corpi illuminanti di tipo stradale Philips BGP214 T25 con lampade a LED da 83 W – 8400 lm fissati su testapalo a doppio sbraccio ad un'altezza di 8 m;
  - Strade di distribuzione ai parcheggi: si prevede di illuminare le strade interne all'area logistica con corpi illuminanti di tipo stradale Philips BGP214 T25 con lampade a LED da 66 W – 6900 lm fissati su testa palo ad un'altezza di 8 m;
  - Zona accesso da e per la strada di collegamento: si prevede la posa in opera di torri-faro a corona mobile h=16 m., ciascuna attrezzata con n. 3 proiettori a LED modello Philips BVP651 – 31K da 252 W – 31000 lm;
  - Piazzali parcheggi: si prevede la posa in opera di torri-faro a corona mobile h=30 m, attrezzate con n. 10 o 12 proiettori a LED modello Siteco Floodlight 20 Maxi da 900 W – 91000 lm;
  - Banchine: le banchine che non sono interessate da traffico motorizzato saranno illuminate con corpi illuminanti stagni da incasso su muratura per lampade a LED tipo Bega 33286K4 da 13 W – 500 lm.

Tutta l'illuminazione esterna sarà programmata con relè crepuscolare e orologio che ne determina l'accensione e lo spegnimento dei circuiti, inoltre per l'illuminazione della strada si prevede di inserire un gruppo di comando e controllo del flusso luminoso allo scopo di variare l'emissione luminosa in corrispondenza delle varie ore. Tutte le aree sono state alimentate con 2 circuiti, in tal modo si avrà la sicurezza che almeno metà dell'illuminazione sarà sempre accesa.

- In merito alla prescrizione A18, relativa agli arredi degli spazi a verde, la relazione paesaggistica descrive che gli spazi dell'area portuale destinati alla vegetazione sono limitati e in taluni casi le aiuole sono parzialmente occupate dalle torri con i fari per l'illuminazione. Le scelte hanno riguardato specie

di valenza ornamentale, adatte alle condizioni ecologiche del sito. Si tratta di specie arbustive quali Oleandro (*Nerium oleander*), Mirto (*Myrtus communis*), Ginestra odorosa (*Spartium junceum*), Agnocasto (*Vitex agnus-castus*) e Ginestra delle Eolie (*Genista tyrrhena*), di specie cespugliose quali il Camedrio femmina (*Teucrium fruticans*), di specie rupicole quali la vedovina delle scogliere (*Lomelosia cretica*), particolarmente adatta agli ambienti urbani e il garofano delle rupi (*Dianthus rupicola*), (quest'ultima nell'elenco dell'Allegato II della Direttiva Habitat 1992/43/CEE).

Accanto a queste, sono state selezionate alcune essenze che sono da tempo utilizzate nei giardini e nel verde urbano del messinese e quindi sono elementi caratterizzanti dei paesaggi dello Stretto: *Jacaranda mimosifolia* e *Brachychiton acerifolius* tra le specie arboree, *Plumbago auriculata* e *Jasminum grandiflorum* tra i cespugli e *Agapanthus africanus* come specie erbacea.

Per l'aiuola che si sviluppa parallelamente alla viabilità e alla ferrovia si prevede un filare di Oleandro, per circa 138 metri, che darà continuità all'intervento previsto sul litorale. Parallelamente sarà realizzato un filare di *Jacaranda*, specie caducifolia dalle generose fioriture all'inizio dell'estate.

## **CONSIDERATO e VALUTATO che**

In merito alla prescrizione A11 il progetto di sistemazione dei torrenti è sostanzialmente riconducibile alla realizzazione, in parte mediante anche tecniche d'ingegneria naturalistica, di interventi atti alla mitigazione del rischio idrogeologico e idraulico e fa sì che sia salvaguardata la compatibilità paesaggistica. Tuttavia, la documentazione fornita non evidenzia il richiesto coordinamento progettuale fra le opere idrauliche per la regimazione dei torrenti e quelle di difesa costiera, in termini di effetti ambientali fra cui i possibili effetti di insabbiamento presso la foce del torrente Farota, di ostacolo al libero deflusso delle acque torrentizie a mare con conseguente peggioramento delle condizioni idrauliche di progetto.

In merito alla prescrizione A17 nella documentazione trasmessa il proponente ha trasmesso i contenuti del progetto del definitivo adeguato e del progetto esecutivo dove sono descritte le caratteristiche dei corpi illuminanti e delle lampade ad alta efficienza e sistema cut-off.

In merito alla prescrizione A18 relativa agli arredi degli spazi a verde il proponente non ha trasmesso documentazione attestante la partecipazione della Regione Siciliana nella definizione degli spazi a verde e nella scelta delle essenze a livello di progetto esecutivo. Il parere favorevole paesaggistico della Sovrintendenza ai BB.CC e Ambientali della Regione Siciliana trasmesso a dicembre 2015 si riferisce infatti al progetto preliminare e non al progetto esecutivo. La scelta delle specie lungo il confine con la ferrovia e lungo la viabilità di progetto non è stata eseguita con l'utilizzo di specie autoctone ma accoglibile visto che trattasi di specie considerabili storicizzate, con special riguardo all'utilizzo del filare di *Jacaranda*. Il progetto esecutivo degli arredi e spazi a verde non riporta informazioni rispetto alla manutenzione degli arredi a verde, delle cure colturali post piantagione e del monitoraggio del successo dell'intervento.

## **la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,**

### **Sottocommissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

### **MOTIVATO PARERE**

In ordine alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni nn. A11, A17 e A18 del decreto di compatibilità ambientale n. 402 del 18/07/2011 relativo al progetto "Piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale - 1° stralcio funzionale", da realizzarsi nella Città di Messina (ME), così come



disposto dalla Divisione V con nota di procedibilità con nota prot. MATTM U n. 76633 del 01/10/2020, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 3005 del 01/10/2020, per

- la prescrizione 11 non è ottemperata;
- la prescrizione 17 è ottemperata;
- la prescrizione 18 non è ottemperata.