



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per la realizzazione di un pontile da realizzarsi in Comune di Pace del Mela (ME), località Giammoro, presentata dalla Società FAST S.p.A. con sede in Piazza Nastasi n. 4, 98057 Milazzo, in data 2 agosto 2000;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società FAST S.p.A. in data 16 febbraio 2001;

VISTA la nota n. 16446 della Regione Sicilia del 23 marzo 2001, pervenuta il 4 aprile 2001, con cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni;

VISTA la nota n. ST/408/10711/2001 del Ministero per i beni e le attività culturali del 11 aprile 2001, pervenuta in data 12 aprile 2001, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 412 formulato in data 8 marzo 2001 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società FAST S.p.A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste nel progetto di un pontile da realizzarsi in Comune di Pace del Mela (ME), località Giammoro, oltre il pontile sono, altresì, previsti la realizzazione di una piattaforma e di una briccola di ormeggio; per uno sviluppo longitudinale di m 460,60 che sarà collegata a terra da un viadotto di raccordo, già parzialmente realizzato, ortogonale alla viabilità principale parallela alla linea di costa;

*MW**GB AR*

- la sezione tipo del pontile ha una larghezza complessiva di 12,03 m, costituita da una carreggiata stradale della larghezza di 6,00 m, con una corsia per senso di marcia, e da due marciapiedi di servizio ($L = 0.90$ m). Parallelamente alla carreggiata stradale, separato da idonee barriere di protezione, è prevista la realizzazione di un binario ferroviario;
- il pontile prosegue con una piattaforma operativa della larghezza di 32,00 m e della lunghezza di 182,50 m. La piattaforma sarà equipaggiata con due gru a braccio mobile di portata 30 ton al gancio che scorreranno su due binari di interasse 9,00 m. Tra le due gru, al centro della piattaforma, saranno realizzati due binari ferroviari per consentire le operazioni di carico e scarico. La piattaforma è opportunamente dimensionata per consentire l'accumulo di merci e quindi accelerare i processi di sbarco ed imbarco;
- nella parte terminale della piattaforma (lato Nord), è prevista la realizzazione di una briccola delle dimensioni di m 10,00 x m 14,00;
- l'intero pontile, a meno degli ultimi 28 metri circa, è retto da una quadrupla fila di pali battuti del diametro di mm 700, con punta chiusa. Alcuni di essi sono inclinati al fine di contrastare più efficacemente le forze orizzontali longitudinali, dovute al transito dei mezzi. Il tratto terminale del pontile poggia su una doppia fila di pali trivellati del diametro di mm 1800, eseguiti in opera, previa infissione di camicia a perdere;
- per ridurre lo sviluppo longitudinale dell'intera opera e disporre più a riva delle profondità sufficienti alle operazioni di banchina è stata prevista l'esecuzione di un dragaggio. La zona da dragare inizia alla progressiva di progetto 233,30 ed ha un'estensione lineare di circa m. 63,20 ed una larghezza di circa 90,00 m. La profondità di dragaggio è di circa m. 4,20 e parte dalla batimetria-7,80 per estendersi, con sviluppo orizzontale, sino alla batimetria-12,00. Il volume del materiale da dragare è pari a 15762,60 m³;
- l'opera, permetterà l'arrivo/partenza del materiale direttamente da Giammoro, via mare, sostituendo i circa 6000 camion/anno che effettuano il trasporto dei prodotti siderurgici da/per i porti di Messina e Milazzo.

La società FAST s.p.a., proponente l'opera, è concessionaria del servizio di trasporto dei materiali da/per le acciaierie;

- attualmente le acciaierie di Giammoro, di proprietà della Duferdofin, ricevono in ingresso blumi che trasformano in travi di acciaio. I blumi, che vengono scaricati dalle navi nei porti di Milazzo e di Messina, sono trasportati alle acciaierie su strada o su ferrovia. I prodotti delle acciaierie (prevalentemente travi in acciaio) sono trasportati ai suddetti porti, per la spedizione, con le stesse modalità;

considerato che:

- dall'analisi dei piani descritti nello studio di impatto ambientale risulta la sostanziale coerenza dell'intervento rispetto alle scelte di pianificazione territoriale dei vari enti locali;
- la regione Sicilia attribuisce una importante valenza al progetto in esame, tanto da prevedere nel Programma Operativo Regionale 2000-2006 un finanziamento di 25 miliardi per la realizzazione dell'infrastruttura;
- il Piano Regolatore Generale relativo all'Area di Sviluppo Industriale, sia nella sua stesura originaria, sia nella rielaborazione del marzo 1999, prevede la realizzazione dell'opera e ne conferma la localizzazione, le caratteristiche tipologiche e costruttive;
- la zona di Giammoro è classificata come area industriale all'interno del Piano Regolatore Generale del comune di Pace del Mela;

WV
 GB
 AD



Il Ministro dell' Ambiente

- per il pontile e per la piattaforma non sono state previste le necessarie opere di raccolta delle acque piovane o di sversamenti accidentali provenienti dai vari mezzi d'opera. Le acque meteoriche, cariche di sostanze inquinanti, sarebbero così direttamente sversate in mare, determinando un sicuro peggioramento della qualità delle acque marine e delle caratteristiche ambientali dell'area. Una ulteriore causa di inquinamento potrebbe essere determinata da perdite di combustibili dalle macchine operatrici o da rottura di carichi contenenti materiali o liquidi di generi diversi;
- è stato previsto che i materiali provenienti dai dragaggi, opportunamente lavati e selezionati potranno essere utilizzati per la realizzazione dei rilevati necessari per il collegamento alle infrastrutture viarie esistenti. Tale ipotesi, prevedendo il recupero dei materiali provenienti dagli scavi, esclude l'eventualità di smaltimento a mare;

osservato che:

- attualmente le acciaierie effettuano il carico dei prodotti derivanti dalle lavorazioni e lo scarico dei "blumi" in ingresso allo stabilimento utilizzando i porti di Milazzo e Messina;
- dal porto di Milazzo viene effettuato l'export di circa il 70% dei prodotti finiti (travi) e tutto il traffico avviene su gomma. Il tratto Giammoro - Milazzo è lungo circa 10 km, ed il percorso dei camion avviene per circa 7 km su strada extraurbana e per almeno 3 km in centro abitato;
- dal porto di Messina a Giammoro generalmente l'inoltro del materiale avviene via ferrovia, con treni blocco della lunghezza di 200 m, ma spesso sono anche utilizzati camion, e ciò determina un peggioramento delle condizioni di traffico sia in ambito portuale che sulle strade statali;
- il litorale, nel suo complesso, è contraddistinto da un forte impatto antropico, costituito da insediamenti industriali (tra i più importanti due impianti termoelettrici ed una raffineria con un pontile industriale dove attraccano le petroliere);
- il processo di urbanizzazione spinto in prossimità della spiaggia e la presenza di strade litoranee, spesso protette da barriere frangiflutto, hanno determinato la perdita di qualunque tipo di vegetazione di rilievo;
- le analisi eseguite sui sedimenti marini hanno mostrato che nonostante la presenza di insediamenti industriali il livello di metalli pesanti e di altre sostanze inquinanti è abbastanza contenuto;
- gli habitat marini sono riferibili ai tipi della classificazione bionomica delle sabbie fini ben classate a partire dalla battigia fino all'isobata -20.00 m; oltre tale isobata sono state rilevate biocenosi tipiche dei fanghi terrigeni costieri. Non sono presenti cenosi di particolare sensibilità ecologica e/o specie rare o vulnerabili;
- le simulazioni effettuate della diffusione delle sostanze inquinanti in atmosfera, emesse dalle navi all'ormeggio e dai mezzi pesanti che opereranno in prossimità del pontile, hanno mostrato che le concentrazioni si manterranno sempre al di sotto degli attuali limiti imposti dalla normativa. In ragione della metodologia utilizzata tali simulazioni sono tuttavia affette da un margine di incertezza difficilmente quantificabile;
- nello studio di impatto ambientale sono elencate alcune misure di mitigazione degli impatti che comprendono modalità operative di gestione, sistemi di monitoraggio (qualità dell'area, evoluzione del litorale, andamento dei fondali) e realizzazione di aree a verde;

valutato che:

- da un punto di vista funzionale la realizzazione di un pontile marittimo a scopo industriale ottimizzerà le modalità di trasporto dei materiali da/per le acciaierie consentendo una sostanziale riduzione del traffico su gomma sulle strade che congiungono Giammoro con Messina e Milazzo.

stando ai dati forniti, si eviterebbero all'incirca 6000 viaggi/anno, a tutto vantaggio della percorribilità delle strade litoranee e degli ambiti portuali;

- inoltre, non essendo più necessario, in futuro, far arrivare le navi che effettuano il trasporto delle travi d'acciaio e dei blumi nei porti di Milazzo e di Messina, potranno essere destinate ad altro uso le aree dove si effettuano attualmente le operazioni di carico e scarico. In particolare, nel porto di Milazzo, potrà essere liberata una superficie di circa 22.000 m². La pianificazione portuale del porto di Messina, con la riduzione (o eliminazione) degli spazi destinati alle operazioni di imbarco e di sbarco dei prodotti siderurgici, potrà essere opportunamente rivisitata, prevedendo attività di tipo diverso;
- la realizzazione del pontile, oltre che consentire il carico e lo scarico delle merci da e per lo stabilimento delle esistenti acciaierie, permetterà di dotare le aree industriali dell'interland di una infrastruttura idonea a movimentare altri generi di materiali; ciò costituirà un volano per lo sviluppo industriale della zona e potrà indirizzare i rifornimenti e le spedizioni di merci dei vari stabilimenti verso un sistema orientato ad uno sviluppo sostenibile;
- dalla documentazione presentata risulta che il progetto ha adeguati margini di sicurezza rispetto alle esistenti aree di traffico marittimo, che la zona è ben protetta sotto il profilo meteomarinario e che la possibilità di arenamento è praticamente esclusa;
- nello studio di impatto ambientale e nelle integrazioni presentate successivamente non si forniscono informazioni relativamente alle attività di cantiere; considerate però le caratteristiche dell'area e la ampia disponibilità di spazi all'interno delle acciaierie, il prevalente utilizzo di strutture prefabbricate per la realizzazione dell'opera, il riutilizzo del materiale proveniente dai dragaggi, la sostituzione dei pali battuti con pali trivellati ed incamiciati che limiterebbe la movimentazione dei sedimenti ed il limitato ricorso a cave di prestito per la formazione dei rilevati, non sono prevedibili impatti significativi derivanti dalle attività di cantiere;
- sotto il profilo paesaggistico l'opera determina un rilevante impatto visivo per la sua intrusione in un'area marina; la nuova opera peraltro si introduce in un contesto che ha perso da tempo ogni naturalità ed è ormai fortemente antropizzato e compromesso dalla presenza di stabilimenti e di infrastrutture che insistono sulla costa nel tratto compreso tra Milazzo e Pace del Mela;
- l'opera, per le sue caratteristiche di "trasparenza" dovute alla tipologia costruttiva (utilizzo di pali come struttura di fondazione), non modificherà le caratteristiche di trasporto dei sedimenti e non determinerà quindi alterazioni della attuale linea di costa;
- relativamente alla qualità dell'aria si osserva che le concentrazioni di ossidi di zolfo sono molto vicini ai limiti normativi, e che anche dopo la realizzazione dell'opera risulteranno elevate; in generale, però, il cambiamento delle modalità di trasporto delle merci, dalla strada su nave, consentirà presumibilmente un miglioramento della qualità dell'aria, proprio con riferimento all'ossido di zolfo, nella aree più interessate dal traffico stradale;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota n.16446 della Regione Sicilia del 23 marzo 2001, pervenuta il 4 aprile 2001, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:



Il Ministro dell' Ambiente

- si dovrà prevedere, a cura del gestore del pontile, l'attività programmata di manutenzione delle aree circostanti;
- si dovrà procedere alla pulitura periodica della spiaggia, fino al torrente Muto;
- monitorare il litorale al fine di identificare eventuali erosioni costiere, ed in caso affermativo procedere ad attività di ripascimento, previo parere degli Enti preposti alla tutela delle coste;
- realizzare aree a verde attrezzato;
- prevedere piantumazione di assenze vegetali per ripristinare la vegetazione dunale nelle zone vicine al pontile;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/408/10711/2001 del 11 aprile 2001, pervenuto in data 12 aprile 2001, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Con apposita istanza, del 08/07/00, acquisita agli Atti al n. ST/408/20106, la FAST S.p.a. ha chiesto la pronuncia sulla compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, secondo la procedura di cui al D.P.C.M. 27/12/1988, in merito alle opere di cui all'oggetto.

Il richiedente ha poi, ad evasione di quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente con nota n.15766/VIA/A.O.13.L del 22/12/2000, integrato la documentazione prodotta con nota del 15/02/2001, pervenuta e acquisita agli Atti in data 02/03/2001 al n. ST/408/5879.

In merito si prende atto di quanto relazionato dalla competente Regione Sicilia – Assessorato Territorio ed Ambiente, con nota n. 16446 del 23/03/2001, qui pervenuta per il tramite del Ministero dell'Ambiente di cui al n. di prot.4220/VIA/A.O.13.H del 04/04/2001 e acquisita agli atti della scrivente in data 06/04/2001 al n. prot. n. ST/408/10189, dall'esame della quale si evince che il citato Assessorato, pur con delle riserve, è del parere che la realizzazione dell'opera possa essere considerata positivamente. In particolare l'Assessorato Territorio ed Ambiente così si è espresso: "...Lo studio di impatto ambientale, così come integrato dalla Fast S.p.a., approfondisce sicuramente le lacune evidenziate dal Ministero dell'Ambiente con nota n.15766 del 22/12/00.

L'opera in progetto ha lo scopo di dotare l'agglomerato industriale di Giammoro, con particolare riferimento alle acciaierie, di una infrastruttura portuale per l'approvvigionamento delle materie prime e dei semilavorati, nonché al trasferimento dei prodotti finiti, su nave, cosa che in atto avviene mediante l'utilizzo del porto di Messina, ed in minima parte di Milazzo, dal quale e verso il quale le merci raggiungono l'agglomerato su treno o gomma.

L'opera in progetto si inserisce in un contesto ricadente all'interno dell'Unità fisiografica compresa tra Capo Rasocolmo e Milazzo, dove il suddetto litorale è soggetto ad un forte impatto antropico, con prevalenza di aree destinate ad insediamenti produttivi in larga parte già utilizzate che ospitano impianti industriali e chimici ad elevato impatto ambientale quali la raffineria di Milazzo, la centrale termoelettrica Enel, la centrale turbogas Sondel ed infine le acciaierie.

Il processo di degrado ambientale viene aggravato da un processo di urbanizzazione spinto fin sulle dune che ha irrigidito tutta la fascia costiera con un susseguirsi di lungomare e strade litoranee, spesso protette da barriere frangiflutti.

In definitiva, l'opera progettata si inserisce in un contesto urbanizzato ed infrastrutturato per fini produttivi ed industriali e servizi ammessi.

La zona risulta priva di vegetazione di rilievo, e tale realizzazione non avrà sicuramente una forte incidenza sulle attuali condizioni di un ecosistema costiero che si presenta di per sé parzialmente

M

G.B. AR.

compromesso.

Anzi la decongestione del traffico sul porto di Milazzo potrebbe permettere una trasformazione maggiore di questo, verso una valenza turistica, visto il continuo aumento del flusso turistico da e per le isole Eolie.

Non è da trascurare, inoltre, l'impatto positivo che si avrà nella città di Milazzo a causa del decongestionamento del traffico gommato da e per il porto di Milazzo, quando verrà annullato completamente il trasporto con camion carichi dei prodotti finiti pronti per la spedizione, evitando nell'area urbana una notevole quantità di emissioni in atmosfera di quanto proviene dagli scarichi dei mezzi che provocano notevole nocimento della qualità dell'aria. Tali argomentazioni trovano applicazione anche per la città di Messina, anche se in forma minore in quanto il traffico viene convogliato direttamente verso il porto evitando l'attraversamento del centro abitato.

Dagli elaborati progettuali si evidenzia come sia ben distribuito il traffico gommato e su rotaie, con la creazione di un raccordo viario e ferroviario tra il pontile proposto e le infrastrutture viarie e ferroviarie esistenti. Il progetto prevede un accesso veicolare autonomo e contro lato al raccordo viario e ferroviario della viabilità di servizio consortile, mentre raccorda il binario ferroviario in progetto con il tracciato dei binari esistenti nella parte sud- ovest dell'impianto Duferdofin, consentendo così un efficace accesso a tutto l'hinterland produttivo della zona, oltre che alle acciaierie, evitando interferenze con la viabilità principale di scorrimento.

Inoltre il progetto prevede la sistemazione ulteriore delle aree residuali comprese tra il raccordo stradale e ferroviario e l'esistente, con la previsione di un piazzale di servizio da adibire a parcheggio autocarri. Non è da sottovalutare la creazione di nuovi posti di lavoro che l'indotto inevitabilmente creerebbe, soprattutto con il cantiere di lavoro che, secondo le previsioni progettuali durerà 700 giorni lavorativi con un impiego di un numero notevole di unità lavorative.

Questo Assessorato non si ritiene d'accordo con i progettisti quando lo SIA valuta le opzioni progettuali che permettono di prevenire (pervenire) alla soluzione scelta come quella più idonea.

Si ritiene, da parte dei progettisti, che lo studio progettuale non può diffondersi in ipotesi localizzative alternative alla previsione della pianificazione vigente, che ne allontanerebbe la fattibilità e la cantierabilità, ove le stesse non fossero state supportate da studi particolareggiati del sito, analizzando da parte dei progettisti solo l'opzione zero, mentre le ipotesi alternative vanno analizzate al fine di pervenire alla soluzione più indolore per l'ambiente circostante, e che permetta di garantire quegli standard di qualità che vengono richiesti da uno studio SIA.

Occorre far presente che, in caso di realizzazione dell'opera occorrerà dettare alcune prescrizioni, già analizzate in fase progettuale, e in particolare:

- si dovrà prevedere, a cura del gestore del pontile, l'attività programmata di manutenzione delle aree circostanti;*
- si dovrà procedere alla pulizia periodica della spiaggia, fino al torrente Muto;*
- monitorare il litorale al fine di identificare eventuali erosioni costiere, e in caso affermativo procedere ad attività di ripascimento, previo parere degli Enti preposti alla tutela delle coste.*

Alla luce di quanto sopra esposto, in definitiva la realizzazione del molo suddetto, sicuramente apporterebbe benefici economico - ambientali alla popolazione locale, sia con l'indotto produttivo che con la mitigazione degli impatti oggi verificatisi, considerando che gli impatti negativi vengono attenuati e superati sicuramente dagli impatti positivi.

Inoltre si attribuirà alla zona un incremento di coerenza e compiutezza di cui il paesaggio viene a



Il Ministro dell'Ambiente

beneficiare, perdendo i caratteri di mancato sviluppo ed isolamento, che in atto testimonia. Tenendo conto comunque che l'opera insiste su un ambiente già gravemente pregiudicato da infrastrutture limitrofe, in uno specchio d'acqua che già ora non è interessato alle attività di pesca, l'impatto negativo dell'opera potrebbe essere compensato dai servizi che lo stesso potrebbe rendere, qualora si volesse utilizzare il pontile per l'attività di commercializzazione di prodotti nell'ambito delle vocazioni agro - alimentari che il sistema industriale della provincia di Messina è orientata a valorizzare.

Questo Assessorato è del parere che la realizzazione dell'opera può essere considerata positivamente.

Sarebbe comunque opportuno prevedere quale risarcimento ambientale per gli inevitabili aspetti negativi derivanti dall'uso del territorio e dall'aumento locale del traffico prevedere risarcimenti ambientali localizzati nella frazione di Giammoro quali:

- realizzare aree a verde attrezzato;
- prevedere piantumazione di essenze vegetali per ripristinare la vegetazione dunale nelle zone viciniori al pontile.

... ”.

Si rileva inoltre che a tutt'oggi non sia pervenuta alcuna valutazione da parte della Regione Sicilia - Assessorato Beni Culturali e Ambientali e della Pubblica Istruzione, benchè richiesto da questo Ufficio con nota n.ST/408/25110 del 15/11/2000 inoltrata anche alla Soprintendenza per Beni Culturali e Ambientali di Messina e sollecitato poi, dopo la ricezione delle citate integrazioni progettuali, direttamente al menzionato Assessorato con nota dello scrivente n.ST/408/5903 del 02/03/2001. Nel frattempo è pervenuto a questo Ufficio, ma solo per il tramite del richiedente, giusta nota del 01/03/01 (acquisita agli atti al n.ST/408/5906 del 02/03/2001), una nota della citata Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Messina Gruppo Sez.I n.di prot. 3140 del 01/03/2001 dal cui esame si rileva infatti che questo Ufficio non risulta tra i destinatari della stessa. Nel merito la nota Soprintendentizia esprimeva comunque l'opinione che: "...esaminati gli elaborati grafici predetti, ai sensi del comma 2 lett.b dell'art.146 del D.L.vo n.490 del 29/10/'99 non esprime parere di competenza in quanto l'intervento proposto ricade in area normata da piano ASI regolarmente approvato, assimilabile ai piani pluriennali di attuazione... ”.

A parere invece di questo Ufficio Centrale il parere poteva egualmente essere reso poiché la procedura in essere è normata dall'art.6 della Legge 349/86 e, in generale, da tutta la legislazione di cui alle procedure di V.I.A. Nazionale e tanto ha comunicato all'Assessorato Beni Culturali e Ambientali e della Pubblica Istruzione, facendo naturalmente riferimento alla citata nota Soprintendentizia, tramite propria nota n.ST/408/5931 del 05/03/2001.

Questo Ufficio, non ricevendo risposta, ha ulteriormente sollecitato quanto sopra con nota n.ST/408/8321 del 21/03/2001.

Anche detta richiesta è però risultata al momento inevasa.

Questo Ufficio, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, valutate le integrazioni allo studio di impatto ambientale presentate dal richiedente con nota del

MMV

CB AR

15/02/2001, tenuto conto di quanto argomentato in particolare dall'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Siciliana il quale, nonostante abbia manifestato di non concordare con i progettisti sulla impossibilità concreta di valutare diverse opzioni localizzative, ha ritenuto egualmente di esprimere un parere positivo alla S.I.A. così come presentata a condizione dell'accoglimento delle succitate prescrizioni, esprime parere favorevole in ordine alla predetta richiesta della Fast S.p.a. di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto, con l'assoluto rispetto delle condizioni sopra richiamate ed espresse dall'Assessorato Territorio ed Ambiente, integrate dalle seguenti ulteriori prescrizioni:

- 1) si ritiene che sarà doveroso tenere conto di quanto eventualmente osservato dall'Assessorato Beni Culturali e Ambientali e della Pubblica Istruzione e non ancora pervenuto allo scrivente;
- 2) tutte le mitigazioni di impatto ambientale richieste dall'Assessorato territorio e Ambiente per le vicinanze del pontile, dovranno essere estese all'intera area di influenza, tenendo anche conto della necessità di salvaguardare, anche con mirate mascherature, privilegiati punti di vista che, come tali, possono anche non ricadere nelle immediate vicinanze dell'opera prevista;
- 3) tutte le opere di finitura intrinseche nel pontile e, comunque, di arredo architettonico ed urbanistico comprese nell'area di influenza dell'opera, dovranno essere realizzate secondo lo spirito e il rispetto della tradizione paesaggistica e dei materiali locali. Ad esempio il ripristino ad una fase anche ben antecedente a quella attuale del paesaggio dunale e della relativa vegetazione potrebbe essere valutato come di alto valore diretto e, anche indiretto, per il possibile utilizzo di detto paesaggio da ripristinare anche come strumento di "mascheratura". In tal senso dovrà essere redatto apposita progettazione da valutare da parte degli Organi competenti in sede dei successivi e diversi livelli progettuali previsti dalle norme.

CONSIDERATO il parere prot. n. ST/408/5931/2001 dell'Assessorato dei Beni Culturali, Ambientali e della Soprintendenza per i Beni culturali ed Ambientali di Messina, Sez. per i Beni Paesistici, Naturali, Naturalistiche ed Urbanistiche del 12 aprile 2001, pervenuto il 13 aprile 2001, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alla seguente prescrizione:

- 1) al fine di un miglior inserimento delle opere nel contesto marino si consiglia che le strutture del pontile siano con coloritura finale aventi tonalità cromatiche blu oltremare, in analogia ai pontili già in opera nella zona;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione di un pontile da realizzarsi in Comune di Pace del Mela (ME) località Giammoro presentato dalla Società FAST S.p.A. a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

MIL

GS



Il Ministro dell'Ambiente

- a) dovranno essere attuate le misure di mitigazione elencate nello studio di impatto ambientale definendo, nel dettaglio, i piani di monitoraggio della qualità dell'area, dell'evoluzione dei litorali e dell'andamento dei fondali; la localizzazione delle opere a verde previste, dovrà essere concordata con la Regione Sicilia, considerando anche la possibilità di intervenire in aree esterne allo stabilimento;
- b) dovrà essere progettato e realizzato un sistema per la raccolta e lo smaltimento delle acque piovane e per il contenimento di sversamenti in mare di sostanze inquinanti provenienti dai vari mezzi d'opera;
- c) dovrà essere definito il piano delle attività di cantiere, contenente la descrizione delle modalità di realizzazione delle singole opere;
- d) tutte le prescrizioni di cui ai punti precedenti dovranno essere sottoposti a verifica di ottemperanza da parte della Regione Sicilia;
- e) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Sicilia e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

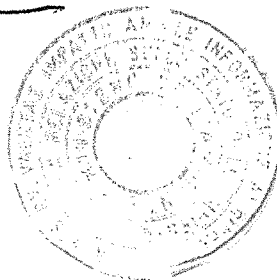
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società FAST S.p.A., al Ministero dei lavori pubblici Direzione Generale Opere Marittime, al Ministero dei trasporti Direzione Generale Demanio e Porti ed alla Regione Sicilia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 7 MAG. 2001

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n°...5... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 8.05.2001