



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

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - 2006 - 0033626 del 28/12/2006

All' Autorità Portuale
di Messina
Corso Vittorio Emanuele II 27
98122 MESSINA

Al Ministero dei Trasporti
Direzione Generale Demanio e Porti
Piazzale Asia, 44
00144 Roma

Al Ministero per i Beni
e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

Alla Regione Siciliana
Assessorato Territorio e Ambiente
Via Ugo la Malfa, 169
90146 PALERMO

e p.c. Al Presidente della
Commissione VIA
SEDE

**OGGETTO: procedura di verifica di esclusione dalla procedura di VIA
delle opere del porto di Messina- banchine Colapesce e
Vespri**

Ufficio Mittente: Divisione III VIA - Sezione Opere Civili
Funzionario responsabile: Borzi
DSA-VIA-OCI-01_2006-0311.DOC

Con nota pervenuta in data 27 gennaio 2006, n. 2327, l'Autorità Portuale di Messina, ha presentato richiesta di verifica di esclusione dalla procedura di V.I.A. per gli interventi di rettifica delle banchine Vespri e Colapesce.

Quanto pervenuto è stato trasmesso alla Commissione VIA per le verifiche e valutazioni di competenza con nota n. 2937 del 3 febbraio 2006; la Commissione VIA a seguito della propria istruttoria, dei chiarimenti inviati spontaneamente dall'Autorità portuale ha concluso l'istruttoria nella seduta della Commissione plenaria del 21 novembre 2006, di seguito si riporta, nelle sue parti essenziali, il parere espresso.

Il porto di Messina è classificato come porto di II categoria 2^a classe, ai sensi del R.D. 12.02.1888, n°5263; l'area di intervento rientra nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Messina, che è costituita, in attuazione della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e ai sensi del Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 6 aprile 1994, dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi nel tratto di costa che va dalla foce del torrente Annunziata a quello prospiciente via Tommaso Cannizzaro; la richiesta la verifica di esclusione dalla procedura di VIA riguarda il progetto definitivo dei lavori di rettifica dell'attuale profilo delle banchine portuali Vespri e Colapesce, redatto dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime della Sicilia, per conto dell'Autorità Portuale di Messina.

L'intervento, per consistenza e tipologia, non può considerarsi strumentale ad alcun incremento di traffici marittimi e terrestri, questo è rivolto alla sola risoluzione delle situazioni critiche che esistono nell'ambito portuale e periportuale, per effetto dell'attuale configurazione delle banchine; infatti, dall'epoca della costruzione del porto, l'andamento delle banchine ha seguito l'originario profilo di battigia, in considerazione dell'acclività dei fondali che al centro del porto raggiungono anche la quota di - 50 m, e della difficoltà quindi di avanzamento delle banchine verso mare, pertanto, la configurazione delle aree portuali della zona nord - nord ovest, di cui alle banchine Vespri, Colapesce, Peloro, Marconi, I Settembre e Luigi Rizzo, presenta una "spezzata" continua, di lunghezza complessiva pari a circa 1800 ml; recentemente, tali banchine sono state oggetto di rilevanti lavori di consolidamento strutturale, ai fini del un loro recupero e del rilancio delle attività portuali.

Le due banchine, Vespri e Colapesce, interessate dal progetto, si trovano sul fronte nord-nord ovest del porto, presso l'imboccatura portuale, in posizione attigua alla città, e sono destinate ad uso prevalente crocieristico e, in subordine, ad uso commerciale. Il Comune di Messina, con nota n. 2/0877 del 22.08.2002, ha rilasciato il parere di conformità urbanistica ed edilizia sul progetto e la terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n.21 reso nell'adunanza del 07.05.2003, ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto considerandolo adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale vigente, i lavori sono stati valutati a corpo, per un importo complessivo che ammonta a € 15.500.000,00.

Il porto di Messina, è regolamentato dal vigente P.R.P. approvato con D.M. del 02.04.1953 n. 4411, e successivamente modificato con provvedimento 02.02.1959 n. 129; la configurazione portuale è stata successivamente modificata con una variante redatta dal Genio Civile OO.MM. in data 09.06.1984, giudicata meritevole di approvazione con voto n. 281 della terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si è espresso nell'adunanza del 12 e 19 luglio 1984. Tale variante è stata approvata con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici del 11.03.1985.

Nonostante le elevate potenzialità, in termini di funzionalità e di traffico marittimo, che offrirebbe la posizione geografica dello scalo messinese, la realtà portuale è oggi vincolata ad uno strumento di pianificazione poco attuale e, pertanto, fino all'aggiornamento generale del PRP, l'Autorità Portuale, in funzione delle esigenze trasportistiche ed infrastrutturali dello scalo, ha effettuato alcuni interventi di riordino delle attività portuali esistenti, di media e grossa entità, finalizzati alla riqualifica, alla messa in sicurezza ed al recupero della funzionalità dei piazzali e delle banchine portuali.

Le aree portuali delle banchine Vespri e Colapesce sono attualmente fortemente limitate dall'esiguità degli spazi di banchina disponibili e dalla vicinanza del traffico stradale della città, e ciò ha spinto l'Ufficio Genio Civile OO.MM., a seguito di apposita convenzione stipulata con l'Autorità Portuale di Messina in data 08.06.2000, ad effettuare una proposta di modifica tecnico-funzionale di tali banchine, prevedendo un ampliamento dei piazzali verso mare, ottenuto mediante una rettifica delle stesse. Su tale proposta Il Consiglio Superiore dei LLPP, con voto N.183 del 18.07.2001, ha espresso parere favorevole.

A seguito di alcune considerazioni sull'uso turistico cui saranno destinate le banchine Vespri e Colapesce, nonché sulla posizione della "sede mare" della capitaneria di Porto, l'Ufficio Genio Civile OO.MM., d'intesa con la Segreteria Generale della Autorità Portuale di Messina, ha proposto un'ulteriore progetto di ridefinizione planimetrica delle due citate banchine, sul quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è espresso favorevolmente con il citato voto n. 21 del 07.05.2003. La proposta prevede un fronte di banchina unico della lunghezza di 455 m, con un retrostante piazzale della superficie di 16200 m², attraverso l'unificazione del vertice della banchina di servizio della Capitaneria di Porto con lo spigolo tra le banchine Colapesce e I Settembre.

L'eliminazione del fronte spezzato di banchina e la creazione di una banchina dal fronte unico, di 455 m, offre notevoli vantaggi per il traffico crocieristico in considerazione delle attuali dimensioni delle navi crociera, mentre il piazzale retrostante consente un supporto per la sosta di automezzi e per l'inserimento di servizi; inoltre, la specializzazione delle banchine di progetto per il traffico crocieristico permette il riordino delle funzioni portuali anche delle altre banchine del porto, che oggi si presentano per lo più casuali.



L'intervento è localizzato in un'area ben definita del porto, non invade aree destinate ad altre funzioni e non comporta la modifica degli attuali varchi portuali e dei collegamenti viari esterni ed interni. Il progetto definitivo è stato adeguato alle considerazioni e prescrizioni contenute nel voto n. 21/2003 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per le parti riguardanti la progettazione definitiva, anche in considerazione del fatto che l'Autorità Portuale di Messina intende procedere all'esecuzione dei lavori ricorrendo alle procedure di cui all'art. 19 comma 1 lett. b) della L.n.109/94 e successive modificazioni;

In particolare, è stata modificata la quota di berma della mantellata di protezione dei cassoni di banchina esistente, per l'intervento di tipo D, innalzandola da -11,00 m a -8,00 m e sono stati acquisiti approfonditi rilievi topografici e batimetrici nel tratto iniziale dell'intervento, aggiornando i relativi elaborati grafici di progetto; inoltre, sono stati approfonditi i "Particolari costruttivi" integrando gli elaborati progettuali con maggiori informazioni sulle carpenterie e sulle caratteristiche dei materiali; le prescrizioni riguardanti il progetto esecutivo verranno recepite in sede di progettazione esecutiva.

In merito all'inquadramento dell'intervento nel contesto generale naturalistico e paesaggistico, si nota che il centro urbano di Messina e l'area portuale insistono nell'estremità meridionale dell'Area di analisi n° 09 denominata "Area della catena settentrionale (monti peloritani)" del Piano Territoriale Paesistico della Regione Siciliana, approvato con Decreto n. 6080 del 21/05/1999 (G.U.R.S. n. 53 del 24/09/1999) dell'Assessorato Regionale del Territorio ed Ambiente, che fornisce la definizione generale degli aspetti naturali ed antropici identificativi del territorio, tuttavia, l'intervento di progetto è localizzato entro un ambito più ristretto, il porto, già modificato da antichi processi di urbanizzazione e dalla continua pressione insediativa, ancor più evidenziatasi negli ultimi decenni, ed è prossimo alle principali reti viarie ed autostradali di collegamento; dall'esame della carta dei vincoli paesaggistici, il centro urbano messinese e l'area portuale risultano ricomprese in un ambito di interesse archeologico ai sensi dell'art.1 lett. m) della L. 431/85, di cui si nota il vincolo della Soprintendenza BB.CC.AA. sulle aree della zona falcata del porto per la presenza dei resti della Real Cittadella di Messina, ma l'area d'intervento ne è esclusa; l'area di intervento è esclusa dal perimetro del S.I.C. "*Dorsale Curcuraci, Antennamare*", Codice ITA 030011, e della Z.P.S. "*Monti Peloritani Dorsale Curcuraci, Antennamaree area marina dello Stretto di Messina*", codice ITA 030042, che insistono sui Monti Peloritani, oltre il centro urbano di Messina, e nella parte a mare verso Nord;

L'intervento si rende necessario per far fronte alla mancanza di adeguati spazi a terra retro banchina che rende difficoltosa l'organizzazione del traffico crocieristico; risolve i problemi che si creano dalla vicinanza delle navi da crociera al tessuto viario urbano e non prevede incrementi dei traffici portuali; il concreto sviluppo dell'area portuale e la conseguente crescita dei traffici del porto sono pertanto rimandati al nuovo assetto, che sarà definito dal futuro PRP, oggi solo in fase di concezione da parte dell'Autorità Portuale.



Le dotazioni esistenti dei porti di Messina e Milazzo (quest'ultimo recentemente entrato a far parte dell'ambito di giurisdizione dell'Autorità Portuale), registrano il seguente riepilogo di attività turistico-commerciali:sulla base di dati dell'anno 2004;

Merci movimentate		Traffico mezzi e passeggeri	
rinfuse liquide	15.895.880ton	numero navi	3.701
rinfuse solide	421.521ton	numero passeggeri in transito	11.033.265
altre rinfuse	77.800ton	numero soste navi crociera	204
merci varie	9.205ton		

il numero di soste delle navi crociera, pari a 204 navi/anno, riguarda esclusivamente il porto di Messina ed in particolare la zona nord – nord ovest del porto; il traffico registrato da e per il porto di Messina investe i seguenti aspetti:

- navi da crociera che da diversi anni ha assunto una posizione dominante nel globale traffico nel porto e che soprattutto durante i mesi primaverili ed estivi impegna ampi tratti delle banchine con navi anche di grosso tonnellaggio;
 - traffico commerciale finalizzato soprattutto alla movimentazione del ferro;
 - traffico con il porto di Villa San Giovanni effettuato dalla società Ferrovie dello Stato, sia con navi bidirezionali adibite al solo traffico gommato, sia con traghetti che trasportano anche vagoni ferroviari con merci e passeggeri;
 - traffico con il porto di Reggio Calabria, effettuato da vettori privati con navi bidirezionali adibite al traffico gommato e con mezzi veloci della società Ferrovie dello Stato, solo per traffico passeggeri;
 - traffico da e per le Isole Eolie con vettore privato, mediante mezzi veloci adibiti al trasporto dei passeggeri, il cui ormeggio è situato nella parte iniziale dell'intervento di progetto;
- dalle statistiche relative agli ultimi anni, si rileva che il volume di traffico merci del Porto di Messina, con esclusione di quello gommato e ferroviario, è attestato tra i 150.000-250.000 tonnellate annue, con un picco nell'anno 1999 di circa un milione di tonnellate, dovuto al contributo di materiale di rinfusa liquido.

Relativamente alle caratteristiche tecniche dell'opera:

- in merito alle soluzioni tecnico-funzionali adottate, si rileva l'impiego di materiali di agevole reperibilità e di prodotti di prefabbricazione, nonché l'utilizzo di due diverse tipologie strutturali: sul tratto a fondali maggiori (profondità superiore ai - 15,00 m) verrà realizzato un impalcato a giorno su pali trivellati in c.a. e, per le zone a fondali meno profondi (sino a -15,00 m), un diaframma di palancole in acciaio, con trave di coronamento in c.a. tirantato in testa;
- tali soluzioni differenziate si adeguano allo stato dei luoghi e all'acclività di parte dei fondali che, specialmente nel primo tratto della banchina Colapesce, raggiungono anche la profondità di - 23 m e rendono pregiudizievole l'adozione

- di soluzioni continue a diaframma, anche in considerazione dell'elevata sismicità della zona che rientra nella categoria 1;
- la scelta delle tipologie di intervento è basata su studi preesistenti e su indagini condotte sul sito; è stata redatta una perizia di studi e indagini per verificare la stabilità della banchina Vespri, indagare sulla natura del terreno interessato ed effettuare un rilievo batimetrico. Sono stati eseguiti otto sondaggi meccanici a rotazione, spinti fino alla profondità di circa 30 m, e prove penetrometriche statiche per la caratterizzazione dei terreni. I terreni presenti nell'area risultano costituiti, per i primi 5-6 metri, da sabbie limose con ciottoli e, al di sotto, da sabbie e ghiaie con addensamento medio-alto;
- l'intervento è stato anche differenziato in rapporto alle condizioni statiche e costruttive in cui versano attualmente i muri di sponda delle banchine interessate dai lavori, che si presentano di diverse dimensioni altimetriche e planimetriche e sono realizzate con diversi metodi costruttivi (massi sovrapposti, muri di sponda con cassoni cellulari, protezioni al piede costituite da geotessuto appesantito con blocchi in calcestruzzo);
- a completamento dell'intervento, sui piazzali sarà realizzata una pavimentazione superficiale del tipo corazzato dello spessore medio di 15 cm. La banchina sarà inoltre dotata di un sistema di cavidotti in cui potranno essere alloggiati le tubazioni idriche, antincendio ed elettriche; è prevista la collocazione di bitte in ghisa sferoidale, relative ad un tiro di 100 t., e di parabordi per consentire l'ormeggio delle navi;

Relativamente ai materiali impiegati e alla realizzazione dell'opera:

- i principali materiali necessari per la costruzione dell'opera sono cemento, per il confezionamento dei conglomerati cementiti, acciaio per le armature e i palancole, inerti per i rin fianchi e materiale lapideo proveniente da cave per le opere di protezione;
- si prevede. Inoltre, l'impiego di 43.451,00 m³ di materiale arido per rin fianchi e 4.733,80 ton di pietrame scapolo di natura calcarea o lavica, del peso singolo da Kg. 5 a Kg. 50, peso specifico di norma non inferiore a 2,5 t/m³; i processi di lavorazione per la fornitura del materiale lapideo, quali frantumazione, pulitura e vagliatura saranno eseguiti in cava;
- per la realizzazione dell'opera non si prevede l'apertura di nuove cave a carico dell'impresa appaltatrice ma l'utilizzo di cave esistenti ed autorizzate della provincia di Messina;
- lo sviluppo dell'impianto del cantiere è previsto nell'area portuale immediatamente limitrofa alle superfici interessate dai lavori, con trasferimento parziale dell'area del cantiere e dei suoi accessi durante la transizione delle fasi di costruzione dell'opera, in quanto le dimensioni dell'area sono sufficienti ad ospitare i macchinari, le attrezzature occorrenti e i prefabbricati da cantiere adibiti ad uffici, magazzini, ricovero mezzi meccanici e servizi, fatto in ogni caso salvo il posizionamento di piattaforme di supporto via mare;
- tra le lavorazioni più significative il progetto prevede:
 - l'infissione dei palancole, il posizionamento delle tirantature, i riempimenti a tergo del diaframma di palancole ed i getti di completamento;

- la costruzione dell'impalcato a giorno, mediante trivellazione per formazione di pali, movimentazione di elementi prefabbricati realizzati in altro sito e getti strutturali in opera;
- per il varo, la movimentazione e l'infissione delle palancole e delle camicie dei pali dovrà essere utilizzato uno o più Linkbelt dotati di martello vibratore e macchina trivellatrice con bucket per l'estrazione del materiale trivellato. Tali macchine saranno montate su pontone, e pertanto agiranno via mare. Per il trasporto e la collocazione in opera degli elementi prefabbricati, e per la realizzazione dei pali dell'impalcato a giorno saranno utilizzati uno o più motopontoni aventi portata superiore a 250 tonn, ed una o più chiatte capaci di 400 tonn con relativo rimorchiatore. Le chiatte dovranno essere utilizzate, altresì, per l'eventuale stoccaggio di materiali e come aree di supporto alle attività del cantiere;
- per la movimentazione degli elementi e dei materiali, i principali mezzi d'opera meccanici saranno due o più gru semoventi gommate, da 30 ton e 80 ton, e carrelli elevatori. N°1 o più trivelle per pali di piccolo diametro, dotate di impianto di pompaggio ad alta pressione e martello demolitore per la rimozione dei calcestruzzi semplici e/o armati. Non si prevede la posizione di un bilico per la pesa, trattandosi di esigue quantità di materiale lapideo;
- il progetto stima che l'approvvigionamento di inerti per il riempimento delle casse di colmata potrà determinare un numero medio di viaggi di camion pari a 2600 per l'intero cantiere, che ripartiti nel periodo in cui saranno eseguiti i rinfianchi, pari a circa la metà dei tre anni di durata complessiva dei lavori, comporterebbe un numero massimo di 5 viaggi al giorno, che risultano assolutamente trascurabili rispetto al numero di camion che transitano abitualmente lungo le strade della città e lungo il porto in particolare, che sono dell'ordine di centinaia al giorno;
- per quanto concerne il trasporto dei materiali da demolizione, il numero di viaggi si ritiene irrilevante, trattandosi di valori pari a circa 3 mila tonnellate di prodotti;
- per lo smaltimento di materiali provenienti dalle demolizioni si prevede l'utilizzo della discarica per inerti situata in località Salice (Me), Contrada Urni, a circa 14 km di distanza dal porto, che è stata usualmente utilizzata anche per precedenti lavori del porto;
- la programmazione dei lavori, prevista per un tempo complessivo di tre anni, ha tenuto conto dei programmi stagionali delle compagnie di navigazione e della necessità di non creare pregiudizi sulla la capacità del Porto di Messina di offrire accoglienza per le date comunicate dalle stesse compagnie. Ciò, al fine di garantire allo scalo la permanenza nel circuito internazionale delle crociere, nonostante i lavori interessino in modo sostanziale la banchina Colapesce che, assieme a quella I settembre, è tradizionalmente interessata in modo intenso, e per buona parte dell'anno solare, dall'accosto delle grandi navi da crociera;
- per permettere questo approccio articolato alla esecuzione dei lavori, il progetto definitivo è stato concepito per essere eseguito in quattro fasi cronologicamente distinte tra loro, che l'Autorità Portuale ha indicato anche attraverso appositi schemi planimetrici, fate salve le eventuali modifiche da parte dell'appaltatore in sede di progettazione esecutiva. L'obiettivo è quello di salvaguardare il regolare andamento del traffico crocieristico del porto di Messina, realizzando le opere

con una progressione tale da non interessare mai tutto il fronte delle banchine e dei piazzali, eseguendo i lavori che richiedono l'interdizione al traffico della banchina Colapesce solo nei periodi dell'anno ove sia previsto un solo arrivo giornaliero che potrebbe comunque essere garantito utilizzando l'attigua banchina I settembre;

Considerato e valutato infine che le due diverse tipologie strutturali scelte per l'intervento, si adattano allo stato dei luoghi, caratterizzati da una forte acclività dei fondali in corrispondenza della zona a cavallo tra le attuali banchine Vespi e Colapesce. Nel primo tratto di banchina Colapesce il fondale raggiunge infatti valori massimi di circa -23 m s.l.m.m. Pertanto, su tali fondali più profondi si prevede la realizzazione di un impalcato a giorno su pali trivellati in c.a. mentre, per le zone a fondali meno profondi, si prevede un diaframma di palancole in acciaio tirantate. Inoltre, l'intervento è stato anche differenziato in rapporto alle condizioni in cui versano attualmente i muri di sponda delle banchine interessate dai lavori.

I lavori sono ripartiti nei periodi con minor traffico crocieristico; dalla documentazione prodotta emerge l'interesse dell'Autorità portuale ad adottare soluzioni tecnico-esecutive che permettano una rapida esecuzione, in grado di incidere il meno possibile sulla normale attività del porto. Si prevede l'utilizzo di materiali ed elementi di agevole reperibilità e messa in opera e l'impiego di prodotti di prefabbricazione. L'appaltatore dei lavori deve tenere in debito conto le esigenze effettive dell'attività portuale e renderle conciliabili con quelle dell'impresa, evitando l'interruzione degli accosti crocieristici, consentendo l'uso delle banchine e delle calate per la maggior parte del tempo contrattuale complessivo e minimizzando il disagio alle attività portuali ordinarie; dal parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, di cui al voto n. 21 del 7 maggio 2003, emerge che *"la definitiva scelta dei parametri geotecnici dei terreni risulta correttamente correlata alle indagini e alle prove eseguite, nonché a quelli già utilizzati nei calcoli di verifica delle banchine esistenti eseguiti recentemente in precedenti progetti interessanti le banchine attigue"*;

Gran parte dei materiali prefabbricati verrà fornito via mare, anche per le dimensioni previste per le palancole (anche di 29 m) che rendono impossibile il trasporto via terra. Le fasi di esecuzione proposte complessivamente permettono il rispetto della tempistica complessiva del progetto, che è legata ai programmi stagionali delle compagnie di navigazione e agli scali programmati;

Le opere non interferiscono con i litorali adiacenti e le relative dinamiche costiere in quanto si sviluppano completamente all'interno dell'ambito portuale esistente e non modificano in alcun modo gli attuali flussi di traffico via mare e via terra;

Si tratta, quindi, di un intervento strutturale di limitata entità realizzato in ambito di opere portuali preesistenti, che non comprende modifiche sostanziali dei luoghi interessati dai lavori, non comporta incrementi del traffico portuale e del traffico indotto, da e per il porto, e non incide sulle condizioni ambientali urbane in fase di esercizio. La documentazione prodotta analizza i fattori che potrebbero comportare impatti sulle componenti ambientali in fase di costruzione delle opere;

Relativamente alla fase di realizzazione dell'opera

- i fattori di impatto sulla componente atmosfera consistono sostanzialmente nelle emissioni di polveri e di gas inquinanti per effetto prevalente della movimentazione dei mezzi di trasporto e di lavoro, della movimentazione di materiali lapidei, della presenza dell'eventuale impianto di betonaggio e dei mezzi pesanti di transito per il cantiere. Il progetto prevede la delimitazione delle aree di cantiere con pannelli alti che frenino il movimento delle polveri per effetto del vento, limitando la dispersione delle stesse in ambienti esterni al cantiere stesso, e propone alcuni accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale, nonché la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade, nei tratti percorsi dagli automezzi.
- l'inquinamento acustico in fase di costruzione è imputabile alle attività aggiuntive generate dalla presenza del cantiere e dal funzionamento delle macchine operative, dei mezzi e apparecchiature degli impianti a terra e di quelli utilizzati a mare; tuttavia occorre tenere conto che, nel caso in esame, il cantiere è ubicato all'interno di una realtà portuale esistente, con attività già legate al trasporto e movimentazione di persone e merci ed è limitrofo ad un ambito urbano prettamente destinato ad uffici; inoltre, le lavorazioni sono previste alle sole ore lavorative feriali e diurne, mentre recenti esperienze di lavori portuali effettuati in area limitrofa a quella oggetto del intervento, secondo l'Autorità Portuale, non hanno fatto registrare disagi degni di nota;
- le aree di cantiere presentano una buona accessibilità e comunque sono in parte defilati rispetto al centro cittadino principale, per cui si ritiene che il flusso di traffico veicolare addizionale determinato dalle attività di cantiere potrà incidere solo in situazioni localizzate e potrà essere contenuto entro limiti di accettabilità, attraverso una regolamentazione del traffico effettuato in collaborazione con gli uffici comunali;
- il progetto non comprende operazioni di dragaggio e pertanto non si prevede produzione e dispersione di sedimenti fini e conseguente riduzione della trasparenza dell'acqua che potrebbe avere effetti negativi sulla fotosintesi e in generale sull'ecosistema marino. Per quanto riguarda le operazioni di posa in opera dei materiali lapidei, l'infissione dei palancolati e i getti di calcestruzzo, che potrebbero provocare limitati effetti di risospensione dei sedimenti, si ritiene che la consistenza delle opere e la limitata durata dei lavori non sono in grado di produrre modificazioni sostanziali ed irreversibili al contesto biologico-marino esistente, peraltro incluso nell'ambito di un ambiente portuale già antropizzato e non rilevante in termini di specialità della flora e della fauna marina;
- in relazione al generale contesto portuale, il sito delle opere si inserisce in un ambito visivo già definito, migliorando piuttosto la percezione, poiché fornisce una nuova linearità del profilo delle banchine ed una più regolare interazione tra l'area portuale e la viabilità limitrofa;
- in merito alla componente paesaggio, la fase di cantiere, l'installazione di manufatti e impianti a servizio del cantiere, l'occupazione di spazi per materiali ed attrezzature e i lavori di sbancamento e di riempimento possono generare

- impatti negativi in merito agli aspetti legati all'integrità fisica del luogo, che però possono definirsi temporanei poiché legati alla durata del cantiere; il progetto prevede accorgimenti logistico-operativi, come il posizionamento delle infrastrutture cantieristiche e lo stoccaggio dei materiali in aree di minore accessibilità visiva o schermate e la regolamentazione localizzata della viabilità;
- il progetto prevede la canalizzazione e la raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti e l'adozione di regolamenti di gestione del cantiere, come accorgimenti e dispositivi antinquinamento per i mezzi di cantiere, sistemi insonorizzanti e regolamenti di sicurezza per prevenire i rischi di incidenti;

Relativamente alla fase di gestione

- dal punto di vista geometrico, il progetto comporterà variazioni planimetriche con aumento degli spazi di banchina e rettifica della linea di accosto, senza tuttavia incrementare in modo significativo il fronte complessivo di banchine disponibili. La realizzazione del progetto riduce notevolmente i "punti di conflitto" causati dalla ridotta larghezza trasversale della banchina che attualmente non permette una regolare disposizione dei flussi pedonali e/o carrabili in accesso e sbarco dalle navi, con conseguenze peraltro non trascurabili sulla *security* delle banchine. La nuova configurazione delle banchine, anche se non comporterà la modifica del piano di *security*, offre maggiori garanzie sulla applicazione del piano di *security* adottato dall'Ente, e riduce potenzialmente le occasioni di rischio che l'evento terroristico implica;
- l'intervento tende infatti a creare una "fascia" di dimensioni maggiori (minimo 40 mt) tra le attività portuali in genere e l'arteria pubblica carrabile esistente e ciò servirà a qualificare le attività portuali connesse sia in termini di sicurezza, sia in termini interni di gestione, sia nei confronti delle interconnessioni con l'esterno;
- l'intervento non risulta strumentale ad accogliere eventuali incrementi del traffico crocieristico, essendo quest'ultimo legato a fattori commerciali che spesso non sono correlabili alle effettive disponibilità di spazi offerti da un porto. Peraltro, nel caso in esame, la lunghezza complessiva degli accosti non varierà in modo significativo rispetto allo stato attuale; il concreto vantaggio consiste nell'unicità del fronte lineare di circa 450 metri, rispetto ai due fronti contigui esistenti, che permette di ottimizzare la disposizione delle navi, con miglioramenti nelle manovre di attracco e riduzione degli interventi dei piloti e rimorchiatori; un fronte unico potrà essere utilizzato per due navi medie, piuttosto che una grande ed una piccola, piuttosto che tre piccole;
- la fase di esercizio non presenta impatti connessi all'introduzione di nuove infrastrutture nell'area di intervento, né determinerà alcun incremento del traffico ormai stabilizzato del porto di Messina. L'intervento, al contrario, implicherà una "riqualificazione" del sito e consentirà una migliore agibilità dell'area, aumentando la sicurezza complessiva del Porto;
- data l'invarianza del traffico navale, non si prevedono aumenti di produzione dei rifiuti sulle navi e, pertanto, il piano di smaltimento dei rifiuti di bordo, operativo al porto, come approvato con Decreto del Commissario Straordinario per l'Emergenza Rifiuti per la Sicilia n. 1669 del 23/12/2004, potrà continuare ad essere utilizzato senza necessità di alcun adeguamento;

- sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, non sono previsti impatti sul patrimonio naturale e storico, in quanto, in prossimità dell'area oggetto di intervento non vi sono elementi naturali suscettibili di danneggiamento; inoltre, in questa area non sono presenti manufatti storici passibili di una qualche forma di deterioramento;
- le planimetrie dei vincoli ex L. 364/1909 e la delimitazione del vincolo Declaratoria 2444/1990 della L. 1089/39 sono riferite all'ambito portuale di Messina, ma relativi all'area "falcata", frontistante e separata fisicamente da quella ove è ubicato il progetto in esame;
- nell'area si rilevano il S.I.C. "*Dorsale Curcuraci – Antennamare*", Cod. ITA 030011, il S.I.C. "*Capo Peloro Laghi di Ganzizi*" Cod. ITA 030008, la Z.P.S. "*Monti Peloritani Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina*", Codice ITA 030042, la Z.P.S. "*Mediterranea*", Cod. IT 9350300, e il SIC "*Spiaggia di Catona*", Cod. IT 9350172, che tuttavia insistono in posizione distante dal luogo del progetto, ed in ogni caso non potrebbero ritenersi disturbati dall'intervento che è circoscritto nell'ambito portuale;
- inoltre, l'area d'intervento è esclusa dal vincolo di interesse archeologico della Soprintendenza BB.CC.AA. sulle aree della zona falcata del porto, istituito ai sensi dell'art.1 lett. m) della L. 431/85.

In conclusione la Commissione VIA ha valutato che;

- le opere indicate nel progetto non hanno caratteristiche dimensionali tali da indurre variazioni negli ambienti naturali circostanti e nei litorali limitrofi. Le stesse considerazioni valgono anche per ciò che riguarda gli elementi urbanistici vincolati dalla Legge 431/85, in quanto l'area di intervento è situata all'interno dell'area portuale ed è assai circoscritta come estensione;
- la consistenza dell'intervento rende evidente che lo scopo primario dell'Autorità portuale è quello di permettere una migliore organizzazione dell'imbarco e sbarco dei passeggeri, garantendo spazi adeguati di banchina. Si ritiene di poter escludere che gli impatti permanenti possano accrescere rispetto ai valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti dalla realizzazione dei lavori. Anzi l'eliminazione dell'angolo tra le banchine Vespri e Colapesce permette l'allontanamento delle navi dalle facciate degli edifici e ciò non può che migliorare le condizioni di sicurezza e l'aspetto estetico della banchina;
- non si rilevano significative ripercussioni negative sul contesto locale, sia per la fase di esercizio sia per la fase di esecuzione dei lavori, essendo nell'interesse dell'Autorità portuale garantire condizioni ottimali alle attività crocieristiche adiacenti anche durante il periodo del cantiere;
- la natura delle opere e soprattutto il mantenimento dell'attuale flusso di traffico marittimo nella fase della gestione post-operam, esclude la possibilità di variazione della qualità dell'aria e del clima acustico dei luoghi a causa della realizzazione del progetto;
- gli accorgimenti previsti per il contenimento delle polveri rendono facilmente mitigabili i relativi impatti durante le attività di cantiere, tenuto conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area portuale. Peraltro precedenti attività di

manutenzione delle banchine non sembra di aver evidenziato criticità sul contesto urbano limitrofo;

- la prevista cessazione delle attività portuali nelle aree interessate dal cantiere, durante i periodi di esecuzione dei lavori, consente di evitare un'eccessiva elevazione delle emissioni complessive di rumore e vibrazioni e la generazione di incontrollabili impatti acustici aggiuntivi rispetto a quelli abituali di un porto commerciale;
- le aree di cantiere presentano una buona accessibilità e comunque sono in parte defilati rispetto al centro cittadino principale, per cui si ritiene che il flusso di traffico veicolare addizionale determinato dalle attività di cantiere provocherà effetti localizzati di traffico e potrà essere contenuto entro limiti di accettabilità;
- in ogni caso i possibili impatti determinati dalle attività di cantiere sono comunque temporanei e potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune, e peraltro attivabili;
- si ritengono opportune le misure di mitigazione proposte dall'Autorità Portuale per la fase di cantiere, che consistono in:
 - periodica aspersione ed umidificazione delle superfici di transito e dei piazzali al fine di contenere la dispersione in atmosfera delle polveri nelle fasi di trasporto, trasbordo ed eventuale stoccaggio dei materiali e comunque di tutte le attività del cantiere;
 - delimitazione fisica del cantiere con pannelli alti che riducano il trasporto delle polveri per effetto del vento verso aree esterne al cantiere;
 - buona manutenzione delle strade, nei tratti percorsi dagli automezzi;
 - adozione di misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (sversamenti, rotture di tubazioni, ed altro). attraverso l'organizzazione delle misure di emergenza e messa in sicurezza, secondo il Piano di sicurezza che sarà redatto in fase di progettazione esecutiva e dovrà riguardare anche l'applicazione della Direttiva Macchine e della Direttiva Cantieri;
 - osservanza di misure generali di tutela per l'abbattimento del rumore e vibrazioni come:
 - uso di apparecchiature omologate ed in perfetta efficienza;
 - rispetto degli orari di lavoro diurni e convenzionali;
 - rinuncia alla sovrapposizione di più lavorazioni rumorose in fase contemporanea;
 - contenimento delle emissioni di rumore dei mezzi d'opera entro le soglie ammesse dal R.I.N.A. e dalla Motorizzazione Civile, rispettivamente per i mezzi marittimi e per quelli terrestri e rispetto dei limiti imposti dalle norme vigenti;
 - alleggerimento delle aree portuali interessate dal cantiere dal rumore convenzionale prodotto dalle ordinarie attività portuali, per tutto il periodo dei lavori, anche sulla base di esperienze pregresse dell'Autorità Portuale, per limitare in circostanze eccezionali la percezione dell'aumento del rumore;
 - canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti;



- controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi provenienti dalle attività e dalla presenza del personale di cantiere attraverso la rete pubblica, ovvero, ove ciò non sia temporaneamente possibile, attraverso il trattamento con piccoli impianti autonomi in ossequio alla normativa vigente in materia. Stoccaggio temporaneo in un area predisposta all'uso dei rifiuti solidi di tipo civile, per essere successivamente allontanati attraverso il sistema urbano di smaltimento;
- osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale attraverso gli specifici organi istituiti;
- collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico per l'adozione di idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, in funzione delle diverse fasi di avanzamento dei lavori, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano dovuti alle attività del cantiere;

Infine preso atto che con DPCM del 15/11/01, è stato dichiarato lo stato di emergenza nella città di Messina in relazione all'attraversamento del centro abitato da parte dei mezzi pesanti, e della conseguente ordinanza del Sindaco n. 132 del 23.03.2006, in merito alla regolamentazione del traffico nel territorio comunale, la Commissione ha espresso **parere favorevole** all'esclusione dalla procedura di V.I.A del progetto riguardante gli "interventi di rettifica delle banchine vespri e Colapesce del porto di Messina" a condizione che resti invariato il numero dei passeggeri del traffico crocieristico annuo che afferisce alle medesime banchine e che siano osservate le seguenti prescrizioni:

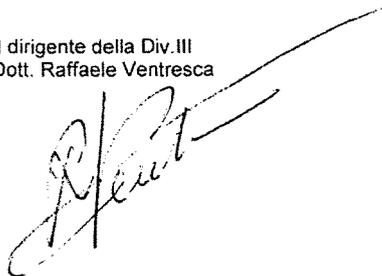
- ai fini dell'attività di controllo, l'Autorità Portuale di Messina dovrà comunicare all'ARPA Sicilia la data dell'inizio dei lavori;
- durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite dall'Autorità Portuale e esposte nelle premesse, stabilendo, in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi con l'ARPA Sicilia, prima dell'avvio dei lavori, le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali dirette al contenimento degli impatti in termini di rumore e vibrazioni, qualità dell'aria, sicurezza stradale, ambiente idrico e suolo;
- prima dell'inizio dei lavori dovrà essere redatto un piano di monitoraggio relativo alla fase di costruzione delle opere per ciascuna delle componenti ambientali atmosfera e rumore e vibrazioni; tali piani di monitoraggio dovranno essere attuati a cura e spese dell'Autorità Portuale, concordando con l'ARPA Sicilia le modalità operative, la frequenza, i parametri, i metodi di analisi e i tempi di esecuzione, e dovranno prevedere anche una idonea banca dati per la consultazione e l'informazione. In particolare, con riferimento alla componente ambientale rumore e vibrazioni, qualora sulla base dei monitoraggi si verificano superamenti dei limiti massimi di esposizione previsti dalla zonizzazione acustica comunale, a causa delle attività di cantiere, dovranno essere adottate, in accordo con l'ARPA Sicilia, misure di mitigazione idonee, come la delimitazione del cantiere con barriere antirumore, dovrà essere chiesta al Comune di Messina il rilascio dell'autorizzazione in deroga, ai sensi dell'articolo 1,

comma 4, del D.P.C.M. 1 marzo 1991, e dovranno essere previste modalità di lavorazione meno disturbanti, secondo gli orari di lavoro consentiti dagli appositi regolamenti comunali;

- l'approvvigionamento dei materiali di cantiere deve avvenire via mare, fatta salva la possibilità di un'apposita autorizzazione del Sindaco in deroga alla sopraccitata ordinanza n. 132 del 23.03.2006 per l'eventuale approvvigionamento dei materiali di cantiere via terra;
- prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti appositi impianti di trattamento delle acque di prima pioggia per le banchine di progetto;
- i risultati dei suddetti piani di monitoraggio devono essere tenuti a disposizione delle Autorità competenti al controllo.

Quanto sopra riportato costituisce il parere della scrivente Direzione che si comunica alle altre Amministrazioni per i relativi seguiti di competenza. L'Autorità Portuale invierà la documentazione attestante l'avvio e la definizione delle azioni previste dalla prescrizioni sopra riportate.

Il dirigente della Div.III
Dott. Raffaele Ventresca



IL DIRETTORE GENERALE
(ing. Bruno Agricola)

