



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Parere n. 780 del 3 luglio 2023

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Lavori d'ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina</p> <p>ID_VIP: 9571</p>
Proponente:	<p>Autorità di Sistema Portuale dello Stretto</p>

La Sottocommissione VIA

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

- il D. Lgs. n. 152 del 03/04/2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS), e ss.mm.ii. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006);

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” *m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida 2017 “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening. - (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*” e in generale le Linee guida della Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- Linee Guida della Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- La gestione dei siti della rete Natura 2000. Guida all’interpretazione dell’articolo 6 della direttiva «Habitat» 92/43/CEE;
- Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000. 2021 della direttiva Habitat 92/43/CEE (2021/C 437/01). Comunicazione della Commissione. Disponibile al sito <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021XC1028%2802%29>
- -Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- Linee-guida ISPRA 2016 sulla Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario (V.I.I.A.S.).

DATO ATTO che:

- l’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline (d’ora innanzi Proponente) con nota prot. 1622 del 22/02/2023 acquisita con prot. MITE 33953 del 08/03/2023 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006, relativamente al progetto “*Lavori d'ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina*”;
- la Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. 45449/MASE del 24/03/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/3498 in data 27/03/2023, ha comunicato la procedibilità dell’istanza del Proponente, l’avvio dell’istruttoria tecnica in capo alla Commissione e la pubblicazione dello Studio preliminare ambientale (d’ora innanzi SPA) comprensivo della documentazione a corredo dello stesso alla pagina <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9663/14202>;
- con la medesima nota la Divisione, quanto al valore dell’opera, ha fatto presente che esaminata la documentazione amministrativa fornita, nella fattispecie il mod. M2 allegato alla dichiarazione del valore dell’opera rilasciata dal Dott. Mega in data 30/01/2023, ha riscontrato che il totale dichiarato del valore dell’opera attestato è errato per difetto, rimanendo in attesa di ricevere una nuova dichiarazione del valore dell’opera debitamente corretta, unitamente all’attestazione del versamento dell’integrazione del contributo di legge quale differenza tra la somma ricalcolata come sopra e quella già versata;
- il Proponente, con nota prot. 5242 del 19/05/2023 acquisita dalla Commissione con prot. n. CTVA/5923 in data 19/05/2023, ha trasmesso alla Divisione e alla Commissione la Relazione Geologica firmata digitalmente dal geologo abilitato Dott.ssa Cucinotta Caterina;
- il Proponente, con nota prot. 6327 del 14/06/2023 acquisita dalla Commissione con prot. n. CTVA/6963 del 14/06/2023, ha trasmesso alla Divisione e alla Commissione la Relazione sismica

e sulle strutture, la relazione Prime indicazioni e misure per la stesura dei piani di sicurezza e la relazione Calcolo sommario della spesa;

RICHIAMATO che

- il progetto è stato sottoposto a procedura ID_VIP_ 8673 di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D. Lgs. 152/2006, in data 19/07/2022, conclusa con provvedimento n. 136303/MITE del 03/11/2022, il quale ha stabilito che il progetto “*debba essere più opportunamente valutato nell'ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*”.

DATO ATTO che

- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II bis, parte II del D. Lgs. n. 152/2006 al punto 2, h) “*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)*” relativamente alla tipologia di opera “*porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili*” di cui al punto 2, b), dell'Allegato II bis alla Parte II del D. Lgs. n. 152/2006;

CONSIDERATO che

ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

CONSIDERATO che

la documentazione, acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:

1. Elenco elaborati
2. Studio Preliminare Ambientale (SPA)
3. Relazione illustrativa
4. Relazione tecnica
5. Relazione archeologica
6. Relazione geologica
7. Relazione geotecnica
8. Relazione idraulica
9. Relazione sismica e delle strutture
10. Prime indicazioni e misure per la stesura dei piani di sicurezza
11. Quadro Economico
12. Calcolo Sommario della Spesa
13. Planimetria di inquadramento generale
14. Planimetria e sezioni dello stato attuale
15. Planimetria Generale Opere Finite - Quota +0,25
16. Planimetria Generale Opere Finite - Quota +1,00
17. Sezioni opere finite 1/2 - Banchina Peloro

18. Sezioni opere finite 2/2 - Banchina Marconi
19. Planimetria rete raccolta acque meteoriche
20. Planimetria arredi portuali

EVIDENZIATO inoltre che:

- 1) la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- 2) gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto e alle caratteristiche dell'impatto sono così sintetizzabili;

CONSIDERATO che

non sono pervenute osservazioni;

PREMESSO che:

L'Adeguamento Tecnico Funzionale proposto, dopo aver ottenuto la dichiarazione di non contrasto con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica del Comune di Messina, è stato adottato dal Comitato Portuale con Delibera del n. 32 del 05/07/2018 e presentato al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici per ottenere il parere di competenza.

Il CS LL PP con voto n. 20/2019 reso nel corso dell'adunanza del 26 luglio 2019 ha espresso parere favorevole. Con DDG N.76 del 13 luglio 2020 l'Assessorato Regionale TT.A. della Regione Sicilia ha approvato l'ATF completandone l'iter autorizzativo.

Il presente progetto di fattibilità tecnica ed economica recepisce quanto disposto nell'Adeguamento Tecnico Funzionale e riguarda l'infrastruttura marittima che realizza l'ampliamento delle banchine Marconi e Peloro che nel seguito è denominata banchina Nuova Peloro.

in ordine alla localizzazione del progetto e allo stato attuale

Il porto Messina è costituito da un'ampia insenatura che si apre sulla sponda occidentale dello Stretto di Messina. L'imboccatura del porto, orientata a NW, è larga circa 400 m e si estende tra il Forte San Salvatore e la sede operativa della capitaneria di Porto.

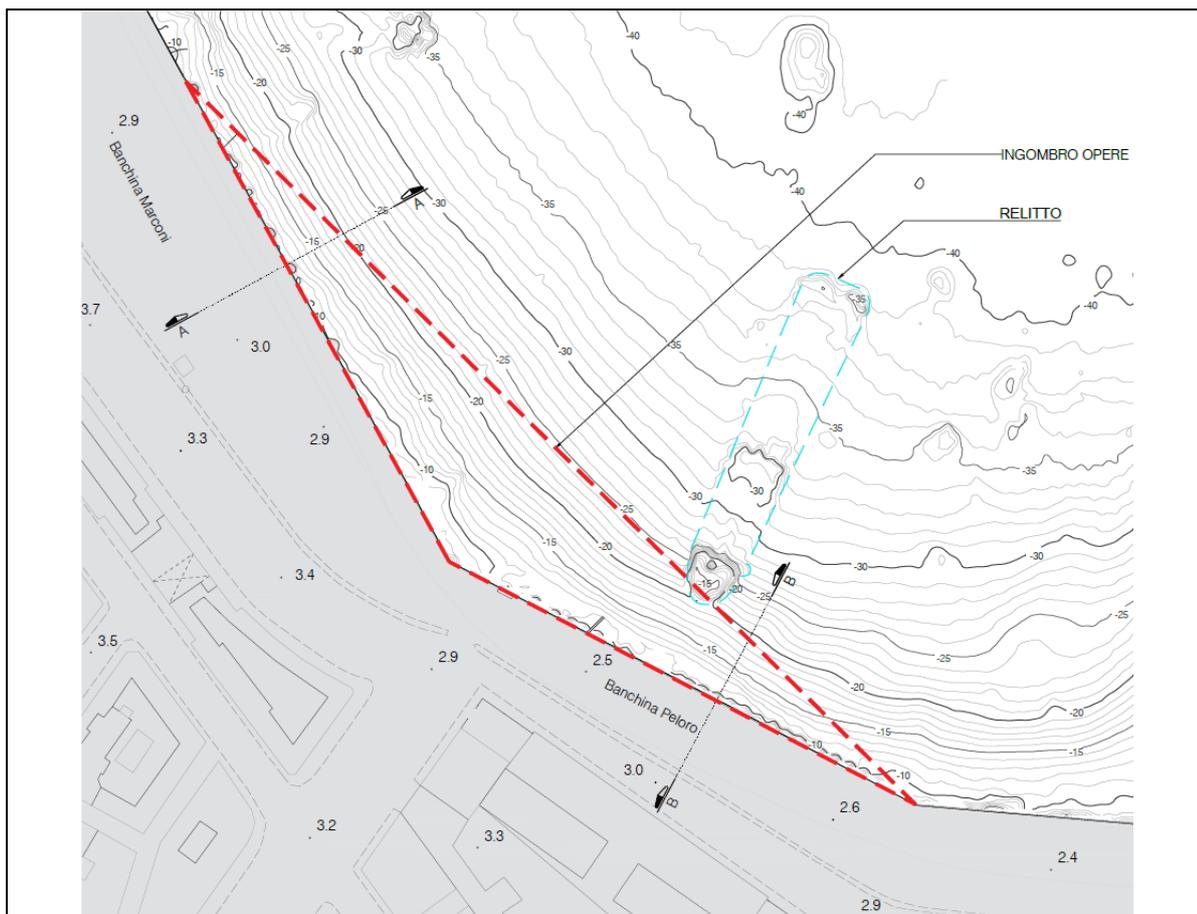
I fondali, essenzialmente sabbiosi, raggiungono, nella zona NE del porto, una profondità massima di 65 m. La profondità media, a circa 100 m dal filo delle banchine, è dell'ordine di 40 m, mentre i fondali in banchina sono compresi tra i 6,5 m e 13 m; questo consente l'accesso e l'attracco anche a navi di grosso tonnellaggio. L'andamento delle banchine (Rizzo, Peloro, Marconi, I settembre, Colapesce e Vespri) segue l'originario profilo di battigia, in considerazione delle difficoltà di avanzamento delle banchine verso mare dettate dai fondali particolarmente acclivi, che al centro del porto raggiungono anche la quota di 50 m sotto il l.m.m.

in ordine agli obiettivi del progetto

Al fine di migliorare la ricettività del porto di Messina nei confronti delle navi da crociera dell’ultima generazione ed eliminare alcune criticità in termini di sicurezza determinate dalle limitate dimensioni delle aree retrobanchina, ottimizzando l’utilizzo delle strutture esistenti e migliorando la qualità dei servizi offerti ai passeggeri, è stato redatto un Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP del porto di Messina avente per oggetto la modifica della configurazione dell’ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo previsto nel nuovo PRP.

Nella nuova configurazione la banchina Nuova Peloro ha origine in corrispondenza dell’estremità occidentale della banchina Rizzo, che quindi non è interessata dall’intervento in oggetto, e si raccorda direttamente con la nuova rettificata della banchina 1° Settembre (oggetto di altro progetto). Il presente progetto prevede la realizzazione di una banchina a giorno “Nuova Peloro” antistante le banchine G. Marconi e Peloro, della lunghezza pari a circa 300 m e una larghezza massima di circa 45 m. La quota di estradosso dell’impalcato è pari a +2,5 m ovvero è la medesima delle banchine esistenti.





In ordine all'inquadramento urbanistico e territoriale

Inquadramento urbanistico e territoriale

Il porto di Messina con il suo bacino storico antistante la struttura urbana è tra i più grandi ed importanti scali di tutto il Mediterraneo. Posizionato su una delle rotte essenziali per il commercio, è anche tra i principali scali turistici, il primo in Italia nel settore con un traffico annuo crescente di croceristi. Lo specchio acqueo portuale è di circa 820.000 m² mentre le aree a terra, occupano circa 50 ettari. L'imboccatura del porto, orientata a NW, è larga circa 400 m e si estende tra il Forte San Salvatore e la sede operativa della capitaneria di Porto.

Le zone attualmente banchinate sono quelle dell'area nord-nord ovest del bacino portuale interna alla zona Falcata e i due sporgenti Norimberga e Libia, quest'ultimo occupato dai bacini di carenaggio e, in parte, da presidi militari (Arsenale e Marina Militare) che si estendono fino alla testata del forte S. Salvatore. Tra il molo Norimberga e il fronte dei banchinamenti anzidetto si interpongono gli invasi delle Ferrovie dello Stato. Le banchine di nord-ovest, attrezzate con gru, fisse e mobili, e dotate di binari per i collegamenti ferroviari, si estendono per un totale di circa 1.770 m. L'andamento delle banchine Rizzo, Peloro, Marconi, 1° Settembre, Colapesce e Vespri segue l'originario profilo di battigia. Solo in corrispondenza della banchina Marconi e di parte della 1° Settembre, i piazzali sono stati realizzati con un impalcato a giorno, poggiato su pile in c.a. semplicemente appoggiate al fondale, secondo una tecnica costruttiva oggi desueta, ma che nel primo dopoguerra costituiva l'avanguardia delle tipologie di banchinamento in presenza di fondali elevati. Nell'ambito portuale di Messina sono compresi anche gli approdi della rada San Francesco, utilizzati per l'imbarco degli autoveicoli sui traghetti verso Villa San Giovanni; gli approdi di Tremestieri, utilizzati per l'imbarco dei mezzi pesanti verso Villa San Giovanni e Reggio Calabria; il porto turistico "Marina del Nettuno", con una disponibilità di 160 posti barca. I servizi ferroviari di attraversamento dello Stretto sono assolti dalla Stazione di Messina Marittima, contigua alla Stazione di Messina Centrale. Il molo Norimberga,

il più esteso tra quelli del porto messinese, è invece destinato all'attracco delle navi dell'autostrada del mare per Salerno e si estende nella zona dei resti della Cittadella.

Tra le diverse destinazioni funzionali presenti nell'ambito portuale, quelle maggiormente significative sono quelle più strettamente “trasportistiche” e, in particolare, quelle riferibili:

- al traghettamento con il Continente: le aree situate a nord del bacino portuale, nella rada di S. Francesco, lungo la banchina Peloro e nelle invasature delle F.S.;
- il traffico RoRo (passeggeri + merci): le aree situate lungo la banchina est del molo Norimberga;
- al traffico LoLo: le aree situate lungo le banchine Marconi e Rizzo e, più di recente la banchina ovest del molo Norimberga;
- alle crociere: le banchine Vespri, Colapesce e I Settembre (ove è collocata anche la stazione marittima provvisoria per il traffico crocieristico).
- Il porto di Messina, classificato di 2^a Categoria – 1^a Classe con R.D. 12.02.1888 n.5263, è inoltre adibito al traffico commerciale internazionale.

In ordine al quadro programmatico

È fornita una ricognizione dei Piani e Programmi vigenti, nonché del regime vincolistico esistente, relativamente ai quali è effettuata l'analisi di coerenza esterna degli interventi proposti. Relativamente ai vincoli di natura ambientale, si specifica, che l'area in oggetto è esterna alle perimetrazioni dei siti Natura 2000 (SIC e ZPS).

Piano Regolatore Portuale di Messina

Il Piano Regolatore Portuale di Messina e Tremestieri è stato approvato con D.D.G. della Regione Siciliana n. 246/DRU del 23 agosto 2019. Le modifiche e le correzioni agli elaborati di Piano prescritte nello stesso DDG n. 246/2019 sono state, infine approvate, dall'AdSP. Il successivo Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del PRP di Messina, relativo ai “Lavori di ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina” – oggetto del presente studio – è stato approvato con Decreto Dirigenziale n. 66/DRU del 13/07/2020 e si configura come lo strumento finalizzato ad anticipare la realizzazione dell'ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo previsto nel nuovo PRP. Si tratta infatti di un intervento necessario a migliorare la ricettività del porto di Messina nei confronti delle navi da crociera dell'ultima generazione ed eliminare alcune criticità in termini di sicurezza determinate dalle limitate dimensioni delle aree di retrobanchina, ottimizzando l'utilizzo delle strutture esistenti e migliorando la qualità dei servizi offerti ai passeggeri. La configurazione approvata a seguito dell'adeguamento tecnico-funzionale delle opere di banchina del porto di Messina è divenuta, pertanto, parte integrante del Piano Regolatore Portuale, da cui deriva la piena coerenza con il vigente strumento di pianificazione portuale. L'intervento previsto, alla luce della citata approvazione dell'ATV, avvenuta con Decreto Dirigenziale n. 66/DRU del 13/07/2020 ai fini di adeguare il porto alle nuove necessità è, infatti, secondo il Proponente, compatibile con le previsioni di sviluppo del Porto e delle attività in esso attese.

Piano Territoriale Paesaggistico

Piano Territoriale Paesaggistico di Messina - Ambito 9 “Area della catena settentrionale – Monti Peloritani” (Adottato con DECRETO n. 8470 del 4 dicembre 2009) è redatto in adempimento alle disposizioni del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, così come modificate dal D. Lgs. 24 marzo 2006, n.157 e, in particolare, all'art. 143, al fine di assicurare specifica considerazione ai valori paesaggistici e ambientali del territorio. Il Piano Territoriale paesaggistico dell'Ambito 9, articolato secondo gli Ambiti Territoriali individuati dalle Linee Guida, persegue i seguenti obiettivi generali:

- i. stabilizzazione ecologica del contesto ambientale, difesa del suolo e della biodiversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità;
- ii. valorizzazione dell'identità e della peculiarità del paesaggio dell'Ambito/i, sia nel suo insieme unitario sia nelle sue diverse specifiche configurazioni;
- iii. miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale, sia per le attuali sia per le future generazioni.

Inoltre, in attuazione dell'art. 135 del Codice, il Piano Territoriale Paesaggistico definisce, per ciascun ambito locale (Paesaggio Locale), nelle norme tecniche di piano specifiche prescrizioni e previsioni finalizzate: al mantenimento delle caratteristiche dei beni sottoposti a tutela; all'individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio tali da non diminuire il pregio paesaggistico di ciascun ambito; al recupero e alla riqualificazione degli immobili e delle aree compromesse o degradate, al fine di reintegrare i valori preesistenti, nonché alla realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti e integrati; all'individuazione di interventi di valorizzazione del paesaggio, anche in relazione ai principi dello sviluppo sostenibile.

Nella fattispecie, le aree di intervento sono comprese nell'ambito del Paesaggio Locale 1 Stretto di Messina, contesto 1a) Paesaggio del centro urbano di Messina e sono individuate quali Beni Paesaggistici (art. 134 lett. b) e art. 142 lett. a) ed m) del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii).

L'area di intervento è, infatti, compresa nella fascia di 300 m dalla linea di battigia (art. 142, lett. a) e individuata quale area di interesse archeologico (art. 142, lett. m).

Per le aree 1a. Paesaggio del centro urbano di Messina, il P.T.P. prevede un Livello di Tutela 1 di cui a seguire se ne riportano le prescrizioni di cui all'art. 21, c. 2 delle Norme tecniche del PTP:

1a. Paesaggio del centro urbano di Messina Livello di Tutela 1

Obiettivi specifici. Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico attraverso misure orientate a:

- ricerca, tutela e conservazione dei beni e dei siti archeologici secondo quanto previsto dalle Norme relative alla componente Archeologia e dalle prescrizioni e limitazioni contenute nei relativi decreti di vincolo, se più restrittive;
- tutela e conservazione degli affioramenti rocciosi di interesse paleontologico ancora presenti nell'area centrale a testimonianza del sito originario di fondazione della città antica (calcarei a polipai, etc.);
- recupero e restauro delle architetture testimoniali pre-terremoto e delle emergenze urbanistiche della storica città fortificata che ancora si conservano;
- recupero e riqualificazione del fronte mare, da effettuarsi tramite la demolizione o lo spostamento dei detrattori ambientali puntuali o areali (aree ferroviarie, aree industriali, ruderi e capannoni dismessi, etc...) che impediscono la fruizione visiva del paesaggio costiero e l'accesso al litorale marittimo;
- recupero, restauro conservativo o riuso dell'edilizia pubblica e privata di pregio;
- recupero e restauro conservativo dell'edilizia pubblica e privata sottoposta a vincolo ai sensi degli artt. 10, 12 e 13 del D. Lgs. n. 42/2004;
- redazione di un Piano del Colore, da allegare al R.E.C., e di un piano di risanamento di terrazze e coperture in genere, da effettuarsi tramite l'individuazione di interventi di riordino compatibili con il contesto;
- riqualificazione degli spazi pubblici (piazze, strade, arredo urbano, etc...), mantenendone l'identità storica, nonché di quelle non più funzionali all'uso originario;
- tutela dei giardini ornamentali e della relativa vegetazione alloctona nonché degli esemplari botanici con carattere di monumentalità; ampliamento delle aree verdi di uso pubblico;
- contenimento della crescita urbana e riduzione del consumo di nuovo suolo al fine di recuperare e riqualificare le aree urbane; le nuove costruzioni dovranno sorgere in prevalenza su aree già edificate, degradate e/o abbandonate;
- inserimento di tutti gli interventi antropici senza alterazione del paesaggio tutelato, nel rispetto della morfologia e della storicità dei luoghi, che assicurino il mantenimento delle vedute e del panorama verso l'area dello Stretto.

In queste aree non è consentito:

- realizzare discariche di rifiuti solidi urbani, di inerti e di materiale di qualsiasi genere;
- esercitare qualsiasi attività industriale;
- realizzare tralicci, impianti per la produzione di energia eolica, impianti fotovoltaici con esclusione di quelli integrati sugli edifici destinati all'autoconsumo;
- realizzare cave.

Il Piano disciplina le modalità di intervento sul paesaggio, finalizzate al mantenimento delle caratteristiche costitutive del paesaggio in considerazione delle sue componenti strutturanti e qualificanti che derivano dalla presenza e dalla rilevanza dei beni culturali e ambientali.

In riferimento alle opere proposte, l'intervento, finalizzato a migliorare la ricettività del porto di Messina e a eliminare alcune criticità in termini di sicurezza, è, secondo il Proponente, assolutamente pertinente con l'obiettivo della migliore fruibilità sociale del patrimonio ambientale, nella più ampia accezione di fruizione del paesaggio costiero e implementazione del sistema turistico ricettivo legato allo sviluppo e alla valorizzazione delle risorse paesaggistiche e ambientali.

In ottemperanza alle prescrizioni previste per le aree con Livello di Tutela 1, gli interventi in tali aree presuppongono il rilascio del Nulla Osta degli Enti preposti alla tutela dei vincoli paesaggistici di cui sopra. A tal proposito si evidenzia che, a corredo del Progetto di Fattibilità Tecnico dell'intervento in oggetto, è stata redatta apposita Relazione Archeologica Preventiva a cura della consulente specialistica Dott.ssa Tiziana Fisichella (Archeologia Subacquea e dei Paesaggi Costieri) ed è stata successivamente acquisita Autorizzazione paesaggistica della Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina 20220054532/n.060.100 del 07/07/2022. Inoltre, con nota prot. AdSP prot. n. 4320 del 13/05/2022 è stata indetta apposita Conferenza di servizi ex art. 14-bis della L. n. 241 del 07/08/1990 come integrata dall'art. 13, comma 1 della L. n. 120 del 11/09/2020 indirizzata ai diversi enti competenti, fra cui anche la Soprintendenza del Mare il cui parere è tacitamente acquisito positivamente senza apposizione di condizioni per decorsi termini (entro i quali le Amministrazioni coinvolte avrebbero dovuto rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto di Conferenza). Pertanto, una volta acquisiti i pareri delle Amministrazioni coinvolte, è stata emessa determinazione di conclusione positiva della Conferenza di Servizi che sostituisce a ogni effetto tutti gli atti di assenso, comunque denominati, di competenza delle amministrazioni interessate.

In funzione di quanto esposto e in considerazione della tipologia di opere da porre in essere, si desume, secondo il Proponente, la compatibilità dell'intervento con le previsioni generali di indirizzo del P.T.P. soprattutto in relazione all'obiettivo di miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale, sia per le attuali che per le future generazioni.

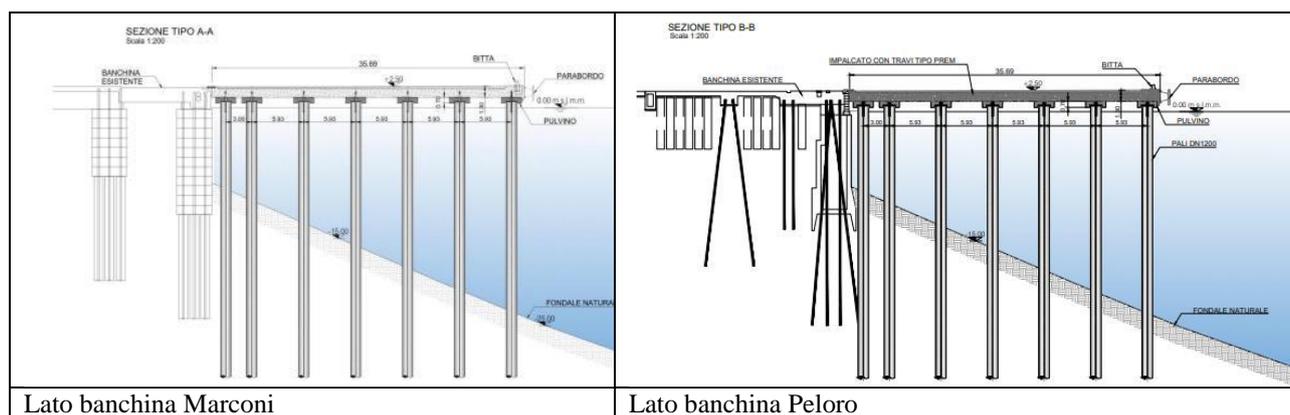
in ordine al quadro progettuale

La progettazione dell'ampliamento della banchina Nuova Peloro è stata affrontata tenendo conto dell'ambito portuale preesistente in modo da assicurare un inserimento efficiente e armonioso all'interno dello stesso, senza alterare e anzi migliorando l'operatività portuale esistente; la realizzazione dell'opera non comporta, infatti, alcuna modifica alle condizioni di accessibilità dell'area né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare.

In questa fase progettuale è stato verificato che la rettifica dell'attuale banchinamento prevista in progetto:

- non altera le caratteristiche funzionali dell'area portuale interessata dall'intervento (destinata al traffico passeggeri);
- non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti;
- non muta gli attuali carichi ambientali in quanto non produce un incremento del numero degli accosti e, quindi, dei traffici portuali, ma consente un uso più razionale delle infrastrutture esistenti migliorando le condizioni di sicurezza nelle quali si svolge il transito dei passeggeri (maggiori spazi a terra);
- non modifica sostanzialmente l'aspetto planimetrico delle opere interne;
- non interviene sulle batimetrie di piano;
- non modifica gli aspetti navigazionali;
- non apporta alcuna modifica né alle condizioni d'accessibilità dell'area né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare.

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina a giorno su pali di grosso diametro (1.200 mm) che interesserà lo specchio acqua antistante le attuali banchine Peloro e Marconi.



La banchina in progetto ha origine in corrispondenza della estremità occidentale della banchina Rizzo, che quindi non è interessata dall'intervento in oggetto, e si raccorda direttamente con la nuova rettifica della banchina 1° Settembre (oggetto di altro progetto).

Il nuovo filo banchina si estenderà per circa 295 m permettendo l'ormeggio a navi da crociera di grandi dimensioni ed estendendo allo stesso tempo gli spazi a terra utilizzati per il transito dei passeggeri. L'intervento è completato dalla pavimentazione di tutta la superficie della nuova opera, dalla realizzazione della rete di raccolta delle acque meteoriche e dei cunicoli necessari per il passaggio dei servizi. I dispositivi di accosto ed ormeggio della nuova banchina sono stati posizionati con una disposizione alternata in modo da assicurare sia per le bitte che per i parabordi un interasse sempre minore di 20 m; in particolare i dispositivi antistanti la banchina Marconi hanno un interasse di 19,10 m mentre quelli antistanti la banchina Peloro ha un interasse di 19,00 m.

Ottimizzando la soluzione scelta durante l'analisi comparativa delle alternative, la struttura di fondazione è costituita da una serie di pali di calcestruzzo con camicia metallica di diametro pari a 1.200 mm disposti secondo una maglia rettangolare nella quale la dimensione massima, parallela al fronte di accosto, è pari a circa 9 m, mentre quella minima, perpendicolare al fronte di accosto, è pari a circa 5.65 m. Sulla sommità dei pali è prevista la realizzazione di pulvini a pianta quadrata di dimensioni 2.30 x 2.30 x 0.45 h sui quali poggeranno le travi prefabbricate tipo PREM, di dimensioni 1.00 x 1.00 m, il cui grigliato costituisce la struttura portante dell'impalcato di c.a.

Superiormente le travi saranno collegate da una soletta di c.a. gettata in opera che costituirà il piano di calpestio della nuova opera. La nuova Banchina Peloro si estenderà, in corrispondenza del raccordo delle attuali banchine Marconi e Peloro, per circa 45 m all'interno del bacino portuale andando a formare un nuovo fronte di banchina di circa 295 m.

La struttura portante dell'impalcato è divisa trasversalmente in due parti strutturalmente indipendenti collegate da un giunto, ortogonale al filo di banchina, che si estende fino alle banchine esistenti posizionato in prossimità del raccordo tra le stesse.

In ordine al quadro ambientale e ai potenziali impatti

Popolazione

L'area in esame è interna all'area portuale di Messina che si sviluppa in adiacenza alla struttura urbana. Nella fattispecie, la popolazione, direttamente interessata dalla realizzazione delle opere, è rappresentata dai fruitori dell'area portuale quale nodo infrastrutturale, ovvero dalla popolazione dei turisti e dei pendolari. Gli impatti sulla popolazione urbana, invece, possono considerarsi poco significativi in quanto l'ambito portuale è interdetto alla fruizione per usi diversi da quello infrastrutturale/trasportistico. La realizzazione dell'intervento rappresenta occasione per il miglioramento della ricettività del porto e per la relativa sicurezza, in linea con la destinazione logistico-funzionale di tali aree e con il più ampio obiettivo di implementazione del sistema turistico-ricettivo con ripercussioni positive sul contesto socio-economico di riferimento.

Flora e fauna

L'area di intervento è interna all'area portuale di Messina e si sviluppa in adiacenza alle esistenti banchine G. Marconi e Peloro. Pertanto, in merito alle aree strettamente connesse alla realizzazione dell'intervento, le stesse sono già pavimentate e del tutto prive di vegetazione. Relativamente alle aree sottomarine interessate dalla superficie di infissione dei pali in cls per la realizzazione dell'ampliamento della banchina “nuova Peloro” (da realizzarsi con la tipologia “a giorno”), si specifica che, dall'esame delle specifiche cartografie tematiche e degli strumenti di gestione ambientale il Proponente non rileva la presenza di specie tutelate. Peraltro, l'area risulta esterna ai siti Natura 2000. La consultazione del geoportale cartografico della regione Siciliana ha evidenziato l'assenza di habitat tutelati e non. Come anticipato l'area di intervento è interna alle aree portuali, anche identificati nella carta degli habitat quali siti industriali attivi.

Suolo

Le sole aree interessate dalla realizzazione dall'intervento consistono nella superficie di infissione dei pali in cls per la realizzazione dell'ampliamento della banchina “nuova Peloro”, da realizzarsi con la tipologia “a giorno”. Il previsto avanzamento della banchina di riva, su una struttura a giorno su pali, favorisce un conseguente impatto ridotto in termini di occupazione del suolo in funzione del carattere puntiforme dei pali e delle relative fondazioni.

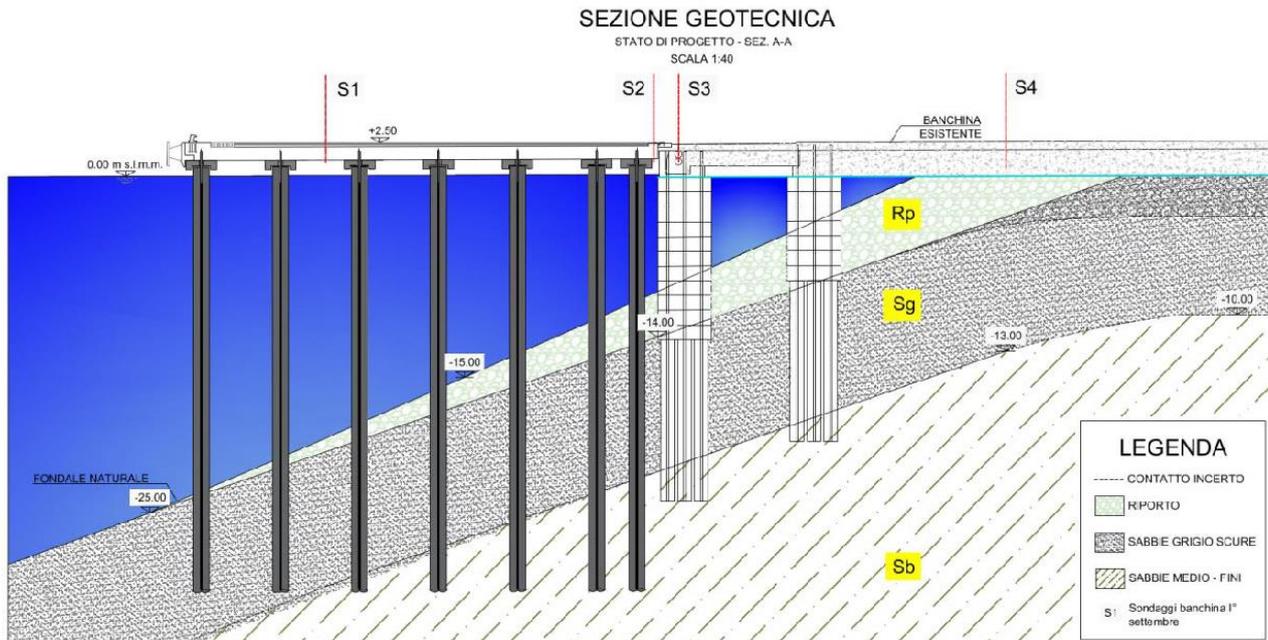
Al fine di supportare il predimensionamento degli interventi di progetto, preliminarmente alla progettazione, è stato ricostruito il modello geologico-geotecnico dell'area interessata dalla realizzazione della nuova banchina. A partire dai dati disponibili dalle campagne di indagine, eseguite in corrispondenza della banchina I° settembre e Molo Norimberga, sono stati ricostruiti i contatti stratigrafici delle formazioni individuate nel sottosuolo e, successivamente, sono stati ricavati i parametri fisico-meccanici delle unità litologiche direttamente interessate dalla costruzione dei pali trivellati.

Dal punto di vista geologico, i terreni in oggetto appartengono ai depositi di piana litorale costituiti in prevalenza da sabbie ben classate, sabbie limose e limi molto sabbiosi. Al di sopra dei suddetti terreni, che rappresentano il substrato di base, sono sovrapposti dal basso verso l'alto le sabbie grigio-scure con alternanza di ciottoli di dimensioni da centimetriche a decimetriche, riporti e materiali di origine antropica con elevata eterogeneità granulometrica e strutturale. Nell'area si rinvengono, altresì, blocchi in laterizio e calcestruzzo appartenenti all'impalcato delle esistenti banchine.

Per ciò che concerne il dimensionamento delle banchine del tipo a giorno, si rappresenta che la capacità portante (sia laterale sia alla punta) dei pali e i cedimenti della struttura in esercizio sono funzione delle caratteristiche di resistenza e di rigidità degli strati più profondi. A tal riguardo, lo strato intermedio di sabbie grigio-scure è caratterizzato da sottili livelli cementati e conglomeratici cui è possibile associare una discreta coesione.

La caratterizzazione stratigrafica e geotecnica dell'area portuale interessata dall'intervento ha restituito un modello stratigrafico del terreno costituito da:

- Strato di banchina. Si tratta delle opere in c.a. delle strutture di impalcato e pavimentazione delle banchine portuali.
- Riporti eterogenei ed eterometrici [Rp]. Si tratta di materiali di origine antropica, estremamente eterogenei in termini granulometrici e strutturali.
- Sabbie di colore grigio scuro [Sg]. Si tratta di sabbie ghiaiose da poco a mediamente limose, frequentemente alternate da ciottoli di dimensioni anche decimetriche.
- Sabbie medio – fini di colore grigio – scuro [Sb]. Si tratta dello strato in posto appartenente ai depositi della piana litorale; la formazione di base è rappresentata principalmente da sabbie limose e sabbie ghiaiose.



Sulla base delle valutazioni eseguite è possibile affermare che le caratteristiche meccaniche dei terreni interessati dall'opera in progetto sono adeguati alla soluzione tipologica adottata. In fase esecutiva, saranno eseguiti gli idonei approfondimenti finalizzati alla realizzazione delle opere.

Si specifica, infine, che l'area in esame non risulta individuata quale aree a rischio dalla cartografia del P.A.I. Infine, in riferimento alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006 che identifica l'area di intervento quale Zona Sismica 1 (Sismicità alta), si specifica che, nell'ambito del PFTE, le opere sono state opportunamente predimensionate tenendo conto della vigente normativa di riferimento (DM 17/01/2018 – Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni; Circolare N. 7 del C.S.LL.PP. del 21/01/2019 – Istruzioni per l'applicazione delle “Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni”). Pertanto, a partire dal modello geotecnico (vedi elaborato 17 006 PR 005 -0 GEO Relazione Geotecnica) e dei dati disponibili dalle campagne di indagine geognostica e geofisica, è stata definita l'azione sismica di progetto in accordo alla Normativa vigente (NTC 2018). Inoltre, mediante i risultati delle prove SPT si è proceduto al calcolo del potenziale di liquefazione dei terreni individuati nel sottosuolo mediante indagini dirette e indirette. Per l'analisi del rischio di liquefazione dei terreni, coerentemente alle conoscenze acquisite mediante la letteratura tecnica, sono stati considerati gli strati sabbiosi rinvenuti entro una profondità di 15 m ca. dal p.c. Nella Relazione Sismica e delle strutture si afferma che i risultati delle verifiche alla liquefazione, allo stato eseguite con metodo semplificato, mostrano che per le profondità indagate (10-15 m) non sussiste il rischio di liquefazione dei terreni, ma che sarà necessario eseguire ulteriori verifiche nelle successive fasi di progettazione.

Acqua

La realizzazione dell'intervento comporterà l'ampliamento dell'esistente banchina portuale per fronte mare di circa 300 m. La superficie di specchio interessata dall'intervento risulta pari a circa 6.620 m² e si sviluppa in adiacenza alle esistenti banchine, configurandosi quale prolungamento delle stesse, verso il bacino portuale. A opere ultimate, non si valutano effetti negativi sulla componente acqua derivanti dalla realizzazione dell'intervento che, peraltro, è realizzato della medesima tipologia “a giorno” delle esistenti banchine. Durante la realizzazione degli interventi sarà, invece, possibile adottare appositi sistemi per la limitazione della torbidità delle acque durante la realizzazione delle opere.

Inoltre, si specifica che la realizzazione dell'opera concorre al migliorando l'operatività portuale esistente senza comportare modifiche delle condizioni di accessibilità dell'area o incremento dei traffici veicolari e portuali. In particolare, in questa fase progettuale è stato verificato che la rettifica dell'esistente banchinamento prevista in progetto, oltre a non contrastare con i vigenti strumenti urbanistici, non muta gli attuali carichi

ambientali in quanto non produce un incremento del numero degli accosti e quindi dei traffici portuali, ma consente un uso più razionale delle infrastrutture esistenti migliorando le condizioni di sicurezza nelle quali si svolge il transito dei passeggeri (maggiori spazi a terra).

Aria

Come anche esplicitato al paragrafo precedente, nel caso in esame, la realizzazione dell'opera concorre al migliorando l'operatività portuale esistente senza comportare modifiche delle condizioni di accessibilità dell'area o incremento dei traffici veicolari e portuali. In particolare, non si verificherà un incremento degli attuali carichi ambientali in quanto non si prevede l'aumento del numero degli accosti e quindi dei traffici portuali, ma solo un uso più razionale delle infrastrutture esistenti migliorando le condizioni di sicurezza nelle quali si svolge il transito dei passeggeri (maggiori spazi a terra). Non è prevista, altresì, alcuna modifica né alle condizioni di accessibilità dell'area, né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare.

Rumore

Relativamente alla zona in esame una valutazione di massima delle emissioni rumorose è stata eseguita in modo speditivo, utilizzando il metodo proposto da CELLAI (1998) - Piano di zonizzazione del rumore. Edificio Tecnologico, I Parte, 5, 22-39; II Parte, 6, 23-39, basato sulla valutazione qualitativa di quattro parametri (Densità di popolazione, Densità di esercizi commerciali, Densità di attività artigianali e Volume di traffico), in modo tale da definire la zonazione acustica in funzione del punteggio raggiunto.

Il sito in progetto si localizza in prossimità di una zona urbana di Classe II – aree, prevalentemente, residenziali, per la quale le Tabelle B C e D del DPCM 14/11/97 riportano rispettivamente i valori limite di emissione di 50 dB diurno e 40 dB notturno, di immissione di 55 dB diurno e 45 dB notturno e valori di qualità di 52 dB diurno e 42 dB notturno.

Per quanto riguarda l'inquinamento da vibrazioni, l'esecuzione dei lavori in progetto, in base alla tipologia, allo sviluppo degli interventi e alle attrezzature di cantiere necessarie, non indurrà uno stato vibratorio tale da raggiungere la soglia della sensazione molesta o incrementi tali del livello di rumorosità da cominciare a provocare danni, dati da valori maggiori a 66-85 dB(A).

In queste condizioni, posto che le macchine di cantiere devono in qualunque caso rispettare i limiti imposti dalle normative vigenti in materia, secondo il Proponente, si possono escludere livelli vibratori tali da provocare danni alle costruzioni e ai manufatti più vicini alle aree di cantiere, che resta comunque a margine dello svolgimento di tutte le consuete attività.

In merito ai potenziali impatti del rumore sottomarino di origine antropica, i rumori prodotti dalle attività umane possono avere effetti negativi sui diversi organismi acquatici e in particolare sui cetacei (Linee Guida, ISPRA). Nel caso in esame, come anticipato, l'area di intervento è interna all'area portuale già sede delle relative attività e, pertanto, eventuali disturbi di natura acustica potrebbero essere connessi alla sola fase di cantiere delle opere, non prevedendosi, a opera ultimata, alcun incremento del traffico navale, bensì la sola ottimizzazione del sistema di ormeggio alla banchina a favore della sicurezza e della migliore fruibilità delle aree portuali.

Paesaggio

L'area di intervento è compresa nell'ambito del Paesaggio Locale 1: Stretto di Messina.

Nel tratto compreso tra Capo Peloro e la zona portuale, la costa, bassa e sabbiosa sino alla foce del Torrente SS. Annunziata, si articola in piccole cale per concludersi con la penisola di San Raineri, oltre la quale si trasforma in ciottolosa e rettilinea.

La vegetazione nell'area sommitale è composta da vaste aree boschive demaniali prevalentemente formate da pinete ormai naturalizzate, che, oltre ad avere un notevolissimo interesse paesaggistico, rappresentano una camera di compensazione per l'area urbana quasi completamente priva di zone verdi.

L'area urbana, costituita dalla saldatura del centro storico con i villaggi costieri, si sviluppa senza soluzione di continuità da Capo Peloro a Galati con la perdita delle connotazioni tipologiche ed urbanistiche originarie.

A dispetto delle peculiari caratteristiche di pregio paesaggistico del fronte a mare della città, parte dello stesso è stata recentemente sconnessa dal centro urbano da interventi infrastrutturali (linea tramviaria), soprattutto il

tratto di viale della Libertà, che attualmente ne ostacola la percezione visiva e la fruizione fisica, per la carenza di opere d'attraversamento. Analogamente, attività industriali in esercizio e/o dismesse, costituiscono fattori di degrado ambientale e visivo della costa Sud e formano una barriera che impedisce la relazione con il mare. Ne deriva che, sia il centro storico sia le fasce costiere necessitano d'interventi di riqualificazione urbana e paesaggistica tendenti alla valorizzazione del patrimonio architettonico-ambientale e alla fruizione del mare. In tale contesto, l'intervento da realizzare costituisce occasione di riqualificazione, configurandosi quale opportunità di sviluppo per la migliore fruizione della banchina portuale a servizio dei flussi turistici, contribuendo positivamente all'implementazione dei servizi turistico/ricettivi e, quindi, alla conseguente valorizzazione del patrimonio architettonico-ambientale in termini di migliore fruizione dello stesso.

Relativamente alla localizzazione fisica dell'intervento, trattandosi di ampliamento fronte mare dell'esistente banchina, non si rilevano impatti sulla componente fisico-percettiva del paesaggio.

In riferimento al regime vincolistico di natura paesaggistica che interessa le aree di intervento, come anticipato ai paragrafi precedenti, si evidenzia che a corredo del Progetto di Fattibilità Tecnico dell'intervento in oggetto è stata redatta apposita Relazione Archeologica Preventiva a cura della consulente specialistica Dott.ssa Tiziana Fisichella (Archeologia Subacquea e dei Paesaggi Costieri) ed è stata successivamente acquisita Autorizzazione paesaggistica della Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina 20220054532/n.060.100 del 07/07/2022. Relativamente alla rilevata presenza del relitto sui fondali oggetto di intervento, nell'ambito della citata Relazione Archeologica, lo stesso è stato identificato con il codice “S0963 – Relitto moderno immediatamente. Nave devastata da carico tedesca, esplosa in porto il 13/07/1943. Varata nel 1938 col nome Patria, ribattezzata nel 1940 come Sainte Christine e nuovamente Patria nel 1942” (Indagini svolte dalla Soprintendenza del Mare nell'aprile 2012).

Sulla base di quanto esposto nell'ambito della relazione Archeologica a corredo del presente PFTE (elaborato 17 006 PR 003 -0 GEN Relazione Archeologica) – cui si rimanda – l'area di intervento, seppur già modificata dalla costruzione delle attuali infrastrutture portuali, rientra in una valutazione di Grado di Potenziale Archeologico nonché di Rischio Progettuale Medio-Alto, ritenendo possibile la presenza di siti o reperti non segnalati (di interesse sia archeologico sia storico con particolare riferimento agli eventi bellici dell'ultimo conflitto mondiale). Pertanto, si rimandava l'analisi del progetto alla competente Soprintendenza del Mare.

Nell'ambito dell'istruttoria dell'intervento, il parere della Soprintendenza del Mare è, secondo il Proponente, “tacitamente acquisito positivamente senza apposizione di condizioni” per decorsi termini entro i quali le Amministrazioni coinvolte avrebbero dovuto rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto di Conferenza dei servizi (indetta con nota prot. AdSP prot. n. 4320 del 13/05/2022 e indirizzata ai diversi enti competenti, fra cui anche la Soprintendenza del Mare).

Rifiuti

Nel caso in esame, per la realizzazione delle opere di progetto, non si prevedono particolari sbancamenti subacquei se non limitatamente all'area di scavo per l'infissione dei pali in cls. Ad ogni modo, il materiale di risulta, a seguito di caratterizzazione ai sensi del DM n. 173/2016, sarà smaltito in discariche autorizzate nel rispetto della normativa vigente in materia.

Trasporti

Come esplicitato ai paragrafi precedenti, l'area oggetto di intervento è interna al bacino portuale già utilizzato per l'approdo per le navi da crociera. L'intervento in esame è funzionale all'ottimizzazione dell'attuale uso delle banchine. Pertanto, in termini di trasporti, la realizzazione dell'intervento rappresenta occasione per l'implementazione delle infrastrutture esistenti e potenziamento del sistema crocieristico già in atto.

In ordine ai possibili impatti significativi sull'ambiente

Ai fini della valutazione della significatività dei possibili effetti dovuta all'interazione fra il progetto proposto e le caratteristiche del sito, nella tabella seguente sono riportati i fattori ambientali individuati e i relativi fattori di pressione.

Nella fattispecie, al fine della valutazione degli impatti, sono stati selezionati i fattori di pressione (ovvero gli elementi di disturbo) che fanno riferimento ai fattori ambientali analizzati precedentemente e che sono stati utilizzati per la costruzione delle matrici di impatto.

Fattori ambientali	Fattori di pressione
Popolazione	<i>Disturbo alla popolazione e alle attività</i>
Fauna e flora	Frammentazione e/o disturbo degli habitat tutelati
Suolo	<i>Sottrazione di suolo</i>
Acqua	Inquinamento acque superficiali, freatiche, marine
Aria	<i>Emissione di gas e polveri</i>
Paesaggio	<i>Frammentazione e/o compromissione di elementi fisici e storico-culturali</i>
Rumore	<i>Livello di emissione rumorosa</i>
Rifiuti	<i>Quantità di rifiuti prodotti e stoccaggio</i>
Mobilità e trasporti	<i>Intensità di traffico</i>

Per la definizione degli impatti, sono state considerate la fase sia di cantiere sia di esercizio delle opere. Il progetto, che consta nella realizzazione della banchina Nuova Peloro in ampliamento delle esistenti banchine Peloro-Rizzo, si compone dei seguenti interventi considerati significativi ai fini della valutazione dei possibili impatti sul sistema ambientale:

- 1) realizzazione dei pali
- 2) realizzazione sovrastruttura banchina

Nel seguito si analizzano gli impatti con riferimento all'opera nel suo complesso. I risultati di dettaglio dell'analisi condotta sono riportati, per ogni singolo elemento costituente il progetto, nelle matrici di impatto riferite alle due fasi (cantiere ed esercizio).

Popolazione

Fase di cantiere

Naturalmente, la fase di cantiere potrà avere delle interferenze, sul normale utilizzo delle aree portuali oggetto di intervento soprattutto in relazione alla fruizione del tratto di banchina in oggetto. Mentre la fruizione delle aree portuali non interessate dalle opere non ne risulterebbe compromessa se non in relazione alla viabilità per l'accesso al cantiere e alla gestione dei traffici marittimi che, naturalmente dovranno essere regolamentati in funzione della presenza del cantiere. Tuttavia, la previsione di una corretta fasistica di cantiere e della relativa viabilità consentirà di limitare al minimo indispensabile i disagi connessi alla fase di cantierizzazione delle opere in termini sia di fruibilità delle aree portuali e delle aree urbane immediatamente limitrofe sia di traffico veicolare da e verso il cantiere.

Fase di esercizio

In fase di esercizio, si rileva che la realizzazione dell'intervento produrrebbe effetti positivi sia per la rifunzionalizzazione dell'area portuale sia per la fruizione degli spazi esistenti.

Fauna e Flora

Fase di cantiere

Come evidenziato ai paragrafi precedenti, le aree oggetto di intervento sono esterne ai siti Natura 2000 e non sono caratterizzati dalla presenza di habitat tutelati. Peraltro, l'intervento in oggetto, ancorché interno alle aree portuali già sede delle relative attività, è caratterizzato da una struttura a giorno su pali con sovrastante struttura di completamento. Questa soluzione è la meno impattante in termini di occupazione di suolo sottomarino e di interferenza con l'eventuale presenza di specie vegetali, pur evidenziando che il sito non è interessato dalla presenza di habitat tutelati. Pertanto, è possibile escludere, secondo il Proponente, interferenze in termini di disturbo e/o sottrazione di specie floristiche.

Relativamente al possibile incremento del disturbo sulla fauna terrestre e marina dovuto alle attività di cantiere, si valuta che non sarà tale da determinare un'incidenza significativa sulle specie faunistiche eventualmente presenti. Inoltre, lo specchio acqueo oggetto di intervento è interno alle aree portuali già sede di traffici navali

e attività portuali; ne consegue che i disturbi legati alle attività di cantiere, ancorché a carattere temporaneo, non saranno tali da impattare significativamente sulle specie faunistiche eventualmente presenti in prossimità delle aree di cantiere (aree a terra e specchio acqueo portuale).

Tuttavia, gli eventuali impatti potenziali nei confronti della componente biodiversità potrebbero essere imputabili alle fasi di cantiere ed essere riconducibili a:

- disturbo alle specie avifaunistiche e marine a causa dal rumore e dalle vibrazioni generati delle macchine operatrici di cantiere;
- torbidità delle acque marine a seguito delle lavorazioni che interessano la realizzazione della scogliera (infissione dei pali);

Per i disturbi sopra descritti sarà possibile impiegare le apposite misure di mitigazione degli impatti di cui ai successivi paragrafi, fra cui quelle relative alle interferenze con il relitto.

Fase di esercizio

Durante la fase di esercizio non si rilevano impatti negativi sulla componente biodiversità, l'area è già sede di attività portuali.

Suolo

Fase di cantiere

Per la componente suolo, gli impatti possono essere considerati in termini di consumo della risorsa suolo limitatamente alle aree di cantiere e sino a completamento dei lavori.

In tale accezione, si specifica che, pur prevedendo l'avanzamento della banchina di riva, la stessa sarà caratterizzata da una struttura a giorno su pali con conseguente impatto ridotto in funzione del carattere puntiforme (pali) della struttura di fondazione.

Tale proposta, infatti, non determina sottrazioni di suolo significative in considerazione dell'ampliamento complessivo della banchina: superficie complessiva occupata dai pali pari a circa 172 m² circa, a fronte di una superficie di banchina pari a 6.620 m². A seguire si riportano tabelle riepilogative del numero e delle caratteristiche dei pali trivellati, superfici occupate e quantità di materiale escavato per la realizzazione degli stessi.

Tabella 5-2 – Tipologia pali di progetto

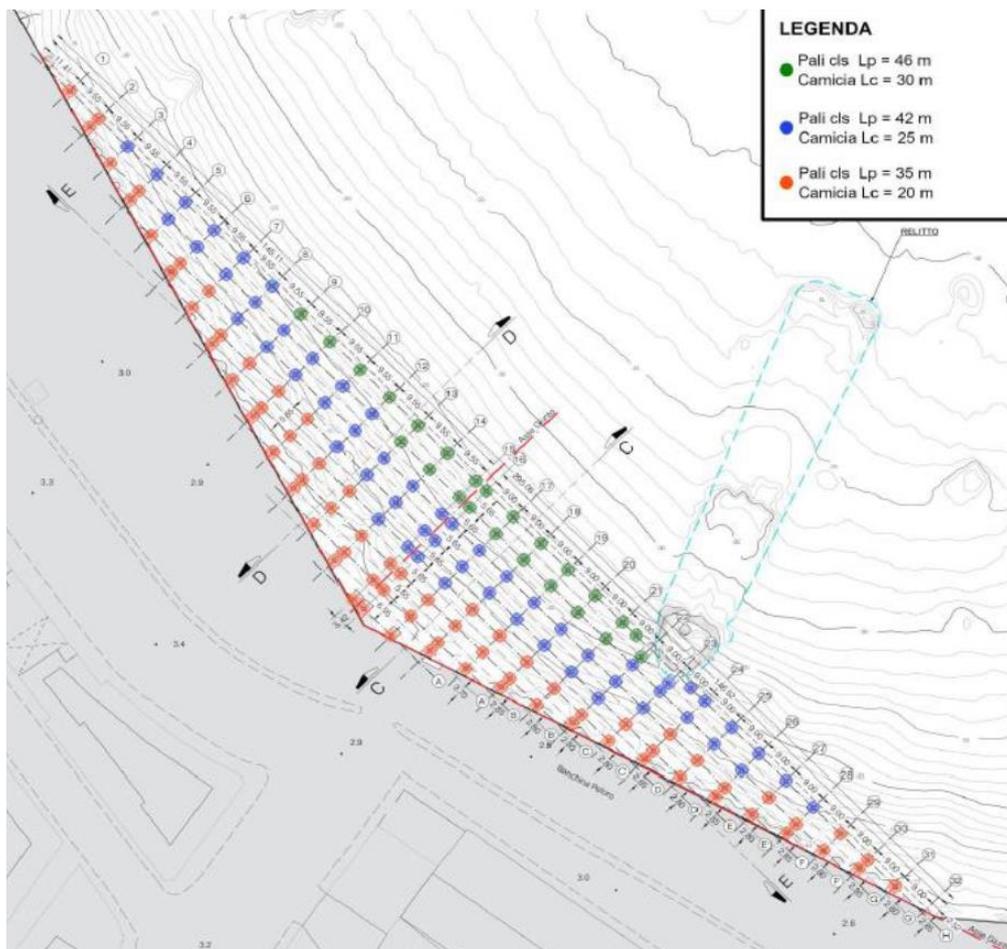
Tipologia	Numero	Diametro	Spessore camicia	Lunghezza	Lunghezza Camicia
P1	24	1200 mm	12 mm	46 m	30 m
P2	57	1200 mm	12 mm	42 m	25 m
P3	71	1200 mm	12 mm	35 m	20 m

Tabella 5-3 – Calcolo di massima volume di scavo

Calcolo di massima volumi di scavo				
Tipologia palo	Numero	Superficie	Profondità di infissione	Volume di scavo
P1	24	1,13 mq	25 m	678 mc
P2	57	1,13 mq	27 m	1.739,07 mc
P3	71	1,13 mq	24 m	1.952,52 mc
				Tot. 4.342,59 mc

Tabella 5-4 – Calcolo di massima superficie occupata dai pali

Calcolo di massima superficie occupata dai pali			
Tipologia palo	Numero	Superficie	Superficie totale
P1	24	1,13 mq	27,12 mq
P2	57	1,13 mq	64,41 mq
P3	71	1,13 mq	80,23 mq
			Tot. 171,76 mq



Per quanto riguarda la presenza del relitto che giace sul fondale in corrispondenza dell'area di intervento, il progetto è stato opportunamente concepito in modo da risolvere tale interferenza, evitandone l'intercettazione e preservandolo da interferenze di natura fisica con le opere di progetto. In particolare, a tal fine, è stata interrotta la regolarità di distribuzione dei pali alterando localmente l'interasse dei pali che altrimenti avrebbero intercettato il relitto. La soluzione progettuale adottata ha, quindi, comportato l'arretramento dei due pali interferenti in posizione tale da non intercettare la prua del relitto con conseguente realizzazione di due ulteriori pali per diminuire la luce della trave di bordo e supportarla strutturalmente in corrispondenza del tratto interferente.



Figura 16: Dettaglio della soluzione adottata per risolvere l'interferenza tra l'opera di progetto e il relitto

Relativamente alla fase di esercizio si specifica che la realizzazione delle opere non sortisce alcun effetto negativo sulla componente ambientale suolo.

Acqua

Fase di cantiere

Durante la fase di realizzazione delle opere, i potenziali impatti sulla qualità delle acque marine sono riconducibili alle operazioni preliminari di scavo per la realizzazione delle opere di fondazione dei pali, con conseguente potenziale alterazione temporanea della qualità delle acque e incremento della torbidità. In ogni caso, le operazioni di movimentazione dei materiali saranno eseguite secondo le indicazioni della vigente normativa nazionale e regionale e delle autorità competenti in materia ambientale. Tali indicazioni prevedono monitoraggi ante, durante e post operam al fine di garantire il controllo della qualità delle acque e dell'intorbidimento (seppur temporaneo) in modo da adottare, qualora necessario, le adeguate misure.

Durante le lavorazioni, inoltre, devono essere considerate le possibili emissioni dei mezzi impiegati (perdita di olii dai motori, sversamenti accidentali) che, comunque, saranno sottoposti a costante manutenzione oltre a rispondere alle normative vigenti.

In riferimento alle eventuali interazioni accidentali con il relitto in fase di cantiere, si specifica che preliminarmente alla realizzazione delle opere sarà eseguito apposito sopralluogo con un esperto archeologo subacqueo al fine di concordare i tempi e le modalità di intervento per salvaguardare il relitto e scongiurare qualsivoglia interferenza sulle matrici ambientali acqua e flora e fauna marine, connessa a eventuali interazioni accidentali con il relitto stesso che potrebbero occorrere durante la fase di cantiere.

Inoltre, nelle successive fasi progettuali, la redazione dei previsti monitoraggi ante, durante e post operam favorirà il necessario controllo, sia sulle componenti ambientali interessate sia sull'esistente relitto.

Relativamente all'ambiente idrico terrestre (acque sotterranee), non si rilevano impatti derivanti dalla realizzazione delle opere.

Fase di esercizio

Durante la fase di esercizio delle opere non si rilevano impatti negativi sull'ambiente idrico.

Come anticipato ai paragrafi precedenti, infatti, non si prevede alcun incremento dei traffici portuali, bensì l'ottimizzazione dell'esistente ormeggio delle navi da crociera di grandi dimensioni. In particolare, non si verificherà un incremento degli attuali carichi ambientali in quanto non si prevede l'aumento del numero degli accosti e quindi dei traffici portuali, ma solo un uso più razionale delle infrastrutture esistenti migliorando le condizioni di sicurezza nelle quali si svolge il transito dei passeggeri (maggiori spazi a terra). Non è prevista, altresì, alcuna modifica né alle condizioni di accessibilità dell'area né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare.

Aria

Fase di cantiere

Gli impatti sulla qualità dell'aria sono essenzialmente connessi alla diffusione nell'atmosfera di polveri (durante le operazioni di trasporto, stoccaggio e/o posa in opera di materiale sciolto) e di sostanze inquinanti (a causa della combustione dei carburanti dei mezzi di cantiere e della movimentazione delle imbarcazioni e dei veicoli all'interno dell'area portuale).

Tali emissioni saranno comunque temporanee e si esauriranno sostanzialmente con la fine dei lavori, ma, al fine di limitare le emissioni durante la fase di cantiere dovranno essere adottate tutte le misure/buone pratiche atte al contenimento delle emissioni pulverulente (delimitazione delle aree esterne del cantiere con adeguati sistemi di contenimento/barriera verticali delle polveri, bagnatura dei materiali movimentati, copertura dei cumuli pulverulenti, lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita) oltre al controllo periodico del corretto funzionamento dei mezzi che dovranno comunque rispettare la vigente normativa in materia di emissioni inquinanti.

In conclusione, eventuali impatti potenzialmente negativi avranno effetto locale, reversibile e limitato alle sole fasi di cantiere.

Fase di esercizio

I potenziali impatti nella fase di esercizio sono sostanzialmente riconducibili alla variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria per:

- emissioni da traffico veicolare (limitate e correlate allo stato di conservazione dei mezzi);

- emissioni da traffico navale (limitate e correlate allo stato di conservazione dei mezzi).

Non si registreranno incrementi delle emissioni da traffico veicolare a seguito della realizzazione delle opere e, relativamente al traffico navale, non ci saranno alterazioni della qualità dell'aria rispetto alle attuali condizioni. L'intervento, infatti, consta nell'ottimizzazione dell'esistente ormeggio delle navi da crociera di grandi dimensioni, estendendo allo stesso tempo gli spazi a terra utilizzati per il transito dei passeggeri, con il prioritario obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza. Non si prevede l'aumento del numero degli accosti e quindi dei traffici portuali, ma solo un uso più razionale delle infrastrutture esistenti migliorando le condizioni di sicurezza nelle quali si svolge il transito dei passeggeri (maggiori spazi a terra). Non è prevista, altresì, alcuna modifica né alle condizioni di accessibilità dell'area, né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare.

Rumore

Fase di cantiere

I principali disturbi di natura acustica saranno limitati alla sola fase di cantiere e relativi alla movimentazione dei mezzi di cantiere. Al fine di mitigare gli impatti si specifica che gli stessi saranno sottoposti a controlli periodici per assicurare che le emissioni rumorose siano contenute entro i limiti definiti dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico. Inoltre, nelle successive fasi progettuali, la redazione dei previsti monitoraggi ante, durante e post operam favorirà il necessario controllo, sia sulle componenti ambientali interessate sia sul relitto.

Per tale motivazione il Piano di Monitoraggio ambientale dovrà essere integrato ed aggiornato con l'individuazione e l'indicazione, in coordinamento con l'ARPA Sicilia, dei ricettori presso i quali eseguire le rilevazioni fonometriche ed accelerometriche in fase realizzativa, dei parametri tecnici da rilevare e delle durate e delle modalità di esecuzione delle campagne di misura. Dovranno inoltre essere indicate le azioni di mitigazione da attuare in caso di evidenza di superamento dei valori limite durante i monitoraggi.

Inoltre il monitoraggio del rumore e delle vibrazioni dovrà essere mirato anche alla tutela dell'ittiofauna e della fauna terrestre in relazione anche alle linee guida predisposte dall'ISPRA.

Fase di esercizio

L'intervento proposto, nella fase di esercizio non condiziona il clima acustico. Non sono infatti previsti incrementi di traffico navale e/o di attività portuali rispetto allo stato attuale.

Il mancato incremento del traffico navale e delle attività non garantisce comunque il rispetto dei valori limite pertinenti per il rumore. Pertanto occorrerà, prima dell'avvio dei cantieri e nell'applicazione del Piano di Monitoraggio Ambientale, che sia verificato il rispetto dei valori limite normativi ed in caso di superamento accertato, siano avviate tutte le attività previste dalla legge n.447/1995, articolo 7, in materia di piani di risanamento acustico.

Paesaggio

Fase di cantiere

Eventuali depositi temporanei nelle aree di cantiere saranno sistemati in apposite aree e dotati di idonei sistemi di protezione in attesa del conferimento in discarica. Considerato, quindi, il carattere temporaneo del cantiere e delle lavorazioni, è possibile affermare che non vi saranno impatti significativi sulla componente paesaggio. Peraltro, le lavorazioni si svolgeranno interamente all'interno dell'area portuale che è già appositamente recintato e interdetto alla fruizione per usi diversi da quello infrastrutturale/trasportistico.

L'intervento è stato elaborato considerata la presenza del relitto, evitandone l'intercettazione e preservandolo da interferenze di natura fisica con le opere di progetto. Inoltre, in riferimento alle eventuali interazioni accidentali con il relitto in fase di cantiere, si è già specificato che, preliminarmente alla realizzazione delle opere, sarà eseguito apposito sopralluogo con un esperto archeologo subacqueo al fine di concordare i tempi e le modalità di intervento al fine di salvaguardare il relitto.

Fase di esercizio

A opera ultimata, il livello di impatto sul paesaggio può considerarsi genericamente positivo in funzione delle caratteristiche e della tipologia delle opere, nonché in relazione alla conseguente riqualificazione delle aree oggetto di intervento in termini sia di ottimizzazione della sicurezza nelle operazioni di attracco e per i passeggeri sia di fruizione delle aree portuali. In tale prospettiva, la proposta di progetto è un'occasione di riqualificazione del paesaggio urbano/portuale.

Rifiuti

Fase di cantiere

Relativamente ai sedimenti derivanti dalle operazioni di trivellazione dei pali, si specifica che il materiale di risulta, ove non riutilizzabile nell'ambito dello stesso cantiere, sarà conferito alla più vicina discarica autorizzata, previa caratterizzazione ai sensi del DM n. 173/2016. Eventuali depositi temporanei nelle aree di cantiere saranno sistemati in apposite aree e dotati di idonei sistemi di protezione in attesa del conferimento in discarica.

Fase di esercizio

Non si prevede la produzione di rifiuti durante la fase di esercizio delle opere.

Trasporti

Fase di cantiere

Le interferenze derivanti dalla realizzazione delle opere sono legate essenzialmente alla viabilità di cantiere e alla movimentazione dei mezzi da e verso le aree di intervento. Nella fase di approntamento e organizzazione del cantiere, quindi, sarà posta particolare attenzione allo studio della relativa viabilità al fine di non interferire né con la rete carrabile urbana soprattutto nelle operazioni di ingresso e uscita dal cantiere né con il regolare svolgimento delle attività portuali e del trasporto navale. Si avrà cura, infine, di prevedere appositi sistemi di lavaggio dei mezzi prima dell'immissione sulla viabilità pubblica.

Fase di esercizio

Come esplicitato ai paragrafi precedenti, la realizzazione dell'opera concorre al migliorando l'operatività portuale esistente senza comportare modifiche delle condizioni di accessibilità dell'area o incremento dei traffici veicolari e portuali. In particolare, in questa fase progettuale è stato verificato, come dianzi detto, che la rettifica dell'esistente banchinamento prevista in progetto, oltre a non contrastare con i vigenti strumenti urbanistici:

- non muta gli attuali carichi ambientali in quanto non produce un incremento del numero degli accosti e quindi dei traffici portuali, ma consente un uso più razionale delle infrastrutture esistenti migliorando le condizioni di sicurezza nelle quali si svolge il transito dei passeggeri;
- non altera le caratteristiche funzionali dell'area portuale interessata dall'intervento (destinata al traffico passeggeri);
- non modifica gli aspetti navigazionali;
- non apporta alcuna modifica né alle condizioni di accessibilità dell'area, né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare.

Ne deriva che dalla realizzazione delle opere, deriveranno esiti positivi.

Matrici di impatto

A seguito delle analisi condotte è stata predisposta apposita matrice di impatto che ha tenuto conto delle fasi di cantierizzazione e di esercizio. Essa riporta in ascissa le macro-azioni e in ordinata i fattori di impatto positivo e negativo per ciascuna componente ambientale analizzata. Lo strumento della matrice di analisi permette di effettuare una stima qualitativa dei potenziali effetti significativi derivanti dalla realizzazione delle opere, attraverso l'individuazione di una scala opportuna che consente l'elaborazione di un quadro sintetico, relativo alla sostenibilità ambientale degli interventi.

Si riporta, di seguito, la tabella esplicativa dei potenziali effetti in relazione al fattore di impatto considerato e, a seguire, le matrici di impatto, afferenti alle fasi di cantiere ed esercizio:

	<i>Effetto potenziale positivo</i>
	<i>Effetto potenziale non significativo</i>
	<i>Effetto potenziale incerto</i>
	<i>Effetto potenziale negativo</i>
	<i>Assenza di interazione significativa</i>

Tabella 5-5 – Matrice di impatto (fase di cantiere)

PARTI D'OPERA	POPOLAZIONE	FLORA FAUNA BIODIVERSITÀ		SUOLO		ACQUA	PAESAGGIO		RUMORE	RIFIUTI		MOBILITÀ E TRASPORTI
	DISTURBO ALLA POPOLAZIONE E ALLE ATTIVITÀ	FRAMMENTAZIONE	DISTURBO DEGLI HABITAT	OCCUPAZIONE DEL SUOLO	APPROVVIGIONAMENTO DEI MATERIALI	INQUINAMENTO A COQUE FREATICHE, SUPERFICIALI, MARINE	OCCUPAZIONE DEL TERRITORIO NELLE FASI DI CANTIERE	FRAMMENTAZIONE O COMPROMISSIONE DI ELEMENTI FISICI E STORICO-CULTURALI	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE RIFIUTI DA ATTIVITÀ DI RIMOZIONE DEI RIFIUTI	GESTIONE RIFIUTI DA ATTIVITÀ DI SCAVO	INCREMENTO DI TRAFFICO VEICOLARE SULLA VIABILITÀ ESISTENTE
PALI												
SOVRASTRUTTURA BANCHINA												

Tabella 5-6 – Matrice di impatto (fase di esercizio)

PARTI D'OPERA	POPOLAZIONE	FLORA FAUNA BIODIVERSITÀ		SUOLO		ACQUA	PAESAGGIO		RUMORE	RIFIUTI		MOBILITÀ E TRASPORTI
	DISTURBO ALLA POPOLAZIONE E ALLE ATTIVITÀ	FRAMMENTAZIONE	DISTURBO DEGLI HABITAT	OCCUPAZIONE DEL SUOLO	APPROVVIGIONAMENTO DEI MATERIALI	INQUINAMENTO A COQUE FREATICHE E SUPERFICIALI	OCCUPAZIONE DEL TERRITORIO NELLE FASI DI CANTIERE	FRAMMENTAZIONE O COMPROMISSIONE DI ELEMENTI FISICI E STORICO-CULTURALI	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE RIFIUTI DA ATTIVITÀ DI DEMOLIZIONE	GESTIONE RIFIUTI DA ATTIVITÀ DI SCAVO E PULIZIONE	INCREMENTO DI TRAFFICO VEICOLARE SULLA VIABILITÀ ESISTENTE
PALI												
SOVRASTRUTTURA BANCHINA												

Dal confronto delle due matrici sopra riportate si evince che gli impatti più significativi sono limitati alla sola fase di cantiere, mentre, relativamente alla fase di esercizio, si stimano impatti globalmente positivi soprattutto in relazione al ripristino delle condizioni di sicurezza e fruibilità delle aree portuali.

Misure di Mitigazione

In via preliminare, non si prevede la necessità di adottare specifiche misure di compensazione ambientale se non in riferimento alla mitigazione della torbidità delle acque e alla mitigazione dei rumori durante le fasi di cantiere. La determinazione finale in tal senso sarà effettuata in sede esecutiva. Tuttavia, in prima approssimazione, a seguire saranno individuate le possibili misure da attuare al fine di mitigare gli impatti durante le fasi di lavorazione.

Interventi di mitigazione degli impatti acustici (in fase di cantiere)

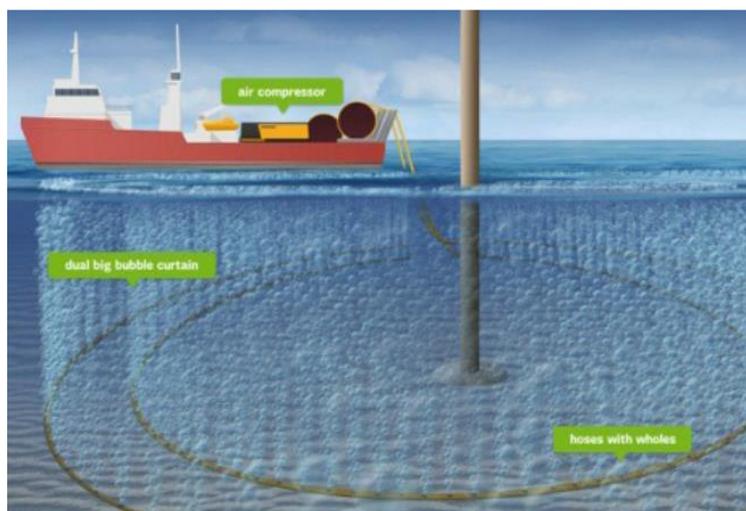
Sebbene il cantiere sorgerà in area piuttosto defilata rispetto alle zone residenziali più prossime, si prevede di adottare i seguenti accorgimenti:

- evitare di utilizzare contemporaneamente mezzi a elevata rumorosità (> 80 dB) a distanza minore di 50,00 m tra loro;

- attivare le macchine più rumorose durante l'arco della giornata tra le 8:00 e le 18:00, con un blocco delle attività tra le 13:00 e le 15:00 e durante il sabato e i giorni festivi;
- utilizzare macchinari con emissioni sonore nei limiti previsti dalla vigente normativa di settore.

Ai fini della riduzione degli impatti sulla componente faunistica, invece, saranno predisposte tutte le misure necessarie durante i lavori di realizzazione delle opere, adottando le migliori tecnologie e modalità di intervento disponibili, tra cui:

- realizzare un monitoraggio visivo e acustico finalizzato alla rilevazione della eventuale presenza di animali, all'inizio di tutte le operazioni di cantiere;
- evitare, compatibilmente con motivate esigenze, di effettuare i lavori che comportano elevate emissioni sonore nella stagione di riproduzione delle specie e limitare il numero di ore giornaliere in cui effettuare le operazioni di cantiere più impattanti in modo da non provocare l'allontanamento degli esemplari;
- adottare sistemi *soft-start*, con una scala di intensità rumorosa crescente, in modo da dare agli eventuali esemplari presenti la possibilità di allontanarsi dall'area di intervento.
- sottoporre i macchinari utilizzati in cantiere a verifica dello stato di conservazione e della conformità alle norme in materia di emissioni rumorose ed emissioni inquinanti (scarichi, carburanti, oli e qualunque tipo di inquinante);
- impiegare barriere fono-assorbenti e realizzazione dei lavori più rumorosi in tempi differiti;
- prevedere, all'occorrenza e ove possibile, l'uso di schermi acustici per attenuare il suono generato dalle sorgenti sorgente. A titolo esemplificativo potrà essere utilizzata una *bubble curtain* (vedi figura successiva) intorno al sito di infissione. Questo sistema, nelle condizioni ambientali migliori, consentirebbe di attenuare i rumori emessi durante le attività di trivellazione.



Interventi di mitigazione per la salvaguardia delle acque marine (in fase di cantiere)

Qualora fosse utile e necessario, facendo riferimento al Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini redatto da APAT e ICRAM, potrebbero adottati i seguenti ulteriori accorgimenti:

- utilizzare barriere anti-torbidità per limitare la diffusione dei sedimenti movimentati dall'attività di cantiere;
- ove si effettuasse movimentazione di sedimenti in ambiente marino, evitare il rilascio di sedimento nella colonna d'acqua adottando, ove possibile, sistemi chiusi durante le operazioni.

Interventi di mitigazione dell'impatto visivo (in fase di cantiere):

In merito alla mitigazione degli impatti visivi in fase di cantiere si specifica che una corretta organizzazione spaziale (gestione delle aree di cantiere e dei rifiuti) e temporale (cronoprogramma delle lavorazioni) del cantiere consentirà di non sovraccaricare l'ambito di intervento consentendo la fruizione delle aree non interessate direttamente dalle lavorazioni (nel rispetto delle norme di sicurezza). Peraltro, allo stato attuale, la percezione del paesaggio da terra è già compromessa e ostacolata dall'impossibilità di fruire del tratto di

lungomare oggetto di intervento sia per le ragioni di dissesto descritte sia per l'assenza di un idoneo sistema di percorsi e accessi sul fronte mare.

Anche in tal senso, l'intervento proposto si configura migliorativo di una criticità in atto.

Per quanto riguarda invece la percezione del paesaggio da mare, gli interventi di progetto non alterano l'immagine del tratto di costa in oggetto sia per la natura dell'intervento (scogliera in massi naturali) sia per la natura delle opere (protezione del promontorio). L'intervento rappresenta, quindi, occasione di riqualificazione del paesaggio sia dal punto di vista fisico che dal punto di vista percettivo.

Applicazione dei Criteri Ambientali Minimi (CAM)

Il progetto risponderà ai criteri di cui al DM 23/06/2022, capitoli 2.5 e 2.6, pertinenti con la tipologia e le caratteristiche delle opere, rispettivamente riguardo ai prodotti di costruzione e alle prestazioni ambientali del cantiere.

Gestione dei materiali di scavo

Il solo materiale di risulta assimilabile a materiali da scavo, prodotto nell'ambito dei lavori in oggetto, consta nel materiale derivante dalle trivellazioni per la realizzazione dei pali. Lo stesso, approssimativamente quantificabile in circa 4.000 m³, sarà gestito in conformità a quanto prescritto dal D.lgs. 152/2006, *Parte IV Norme in materia di gestione dei rifiuti e di bonifica dei siti inquinati* e, infine, conferito nella più vicina discarica autorizzata previa caratterizzazione ai sensi del DM n. 173/2016.

Si evidenzia che l'opportunità di effettuare la caratterizzazione del materiale di risulta è finalizzata a prevenire eventuali contaminazioni ambientali sia durante le attività di trivellazione sia durante le fasi di inserimento dei nuovi pali in c.a., anche e soprattutto in considerazione della presenza del relitto in prossimità delle aree di cantiere.

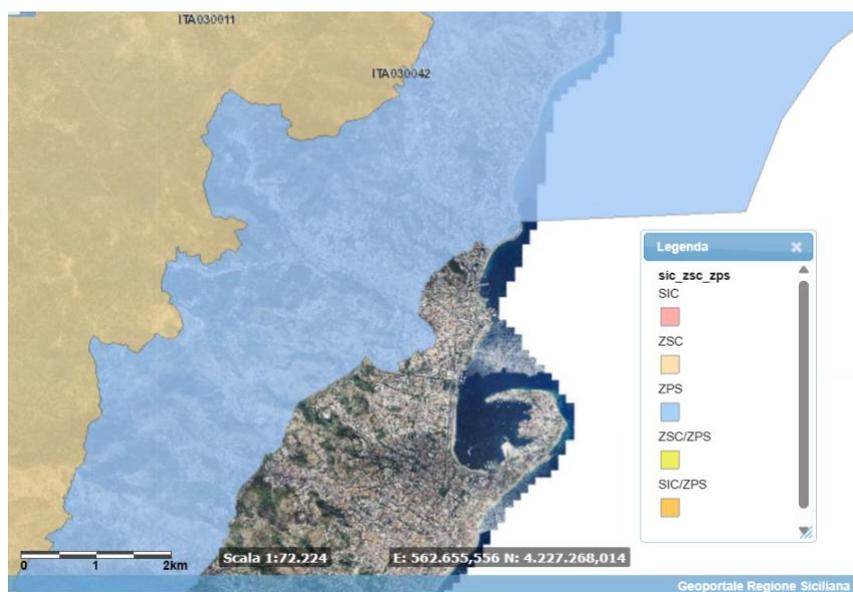
La campagna di caratterizzazione sarà programmata prevedendo stazioni in punti strategici e le analisi chimiche e biologiche saranno svolte su tutti gli inquinanti.

VALUTATO il progetto, considerata tutta la documentazione presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:

Obiettivi, localizzazione

Il porto Messina è costituito da un'ampia insenatura naturale progressivamente modificata con la realizzazione, in particolare, delle banchine Rizzo, Peloro, Marconi, 1° settembre, Colapesce e Vespri che seguono l'originario profilo di battigia, in considerazione delle difficoltà di avanzamento delle banchine verso mare per via del fondale particolarmente acclive, che al centro del porto raggiunge la quota di 50 m sotto il l.m.m.

Al fine di migliorare la ricettività del porto di Messina nei confronti delle navi da crociera, il progetto prevede la realizzazione di una banchina a giorno denominata “Nuova Peloro”, antistante le banchine G. Marconi e Peloro, della lunghezza pari a circa 300 m e una larghezza massima di circa 45 m, ubicata nel bacino portuale in posizione opposta rispetto all'imboccatura del porto, posta circa 800 m a nord della nuova banchina di progetto.



Vincoli ambientali, strumenti di pianificazione paesaggistici, architettonici e archeologici

Relativamente ai vincoli di natura ambientale, l'area in oggetto è esterna alle perimetrazioni dei siti Natura 2000 (SIC e ZPS), posti a distanze nettamente superiori a 1 km dalla banchina di progetto.

Piano Regolatore Portuale di Messina

Il Piano Regolatore Portuale di Messina e Tremestieri, approvato nel 2019, ha previsto l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del PRP di Messina, relativo ai “Lavori di ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina”, approvato nel 2020, quale strumento finalizzato ad anticipare la realizzazione dell'ampliamento delle banchine Marconi, Peloro previsto nel nuovo PRP, intervento necessario a migliorare la ricettività del porto di Messina nei confronti delle navi da crociera dell'ultima generazione ed eliminare alcune criticità in termini di sicurezza determinate dalle limitate dimensioni delle aree di retrobanchina, ottimizzando l'utilizzo delle strutture esistenti e migliorando la qualità dei servizi offerti ai passeggeri. L'adeguamento tecnico-funzionale delle opere di banchina del porto di Messina è divenuta, pertanto, parte integrante del Piano Regolatore Portuale, da cui deriva la piena coerenza con il vigente strumento di pianificazione portuale.

Piano Territoriale Paesaggistico

Nell'ambito del *Piano Territoriale Paesaggistico di Messina - Ambito 9 “Area della catena settentrionale – Monti Peloritani”*, adottato nel 2009, le aree di intervento sono comprese nell'ambito del *Paesaggio Locale 1 Stretto di Messina*, contesto *1a) Paesaggio del centro urbano di Messina* e sono individuate quali Beni Paesaggistici (art. 134 lett. b) e art. 142 lett. a) ed m) del D.lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii).

L'area di intervento risulta, infatti, compresa nella fascia di 300 m dalla linea di battigia (art. 142, lett. a) e individuata quale area di interesse archeologico (art. 142, lett. m).

In riferimento alle opere proposte, l'intervento è pertinente con l'obiettivo del *Livello di Tutela 1* per le *aree 1a. Paesaggio del centro urbano di Messina* di migliorare la fruibilità sociale del patrimonio ambientale, nella più ampia accezione di fruizione del paesaggio costiero e implementazione del sistema turistico ricettivo legato allo sviluppo e alla valorizzazione delle risorse paesaggistiche e ambientali.

In ottemperanza alle prescrizioni previste per le aree con Livello di Tutela 1, per gli interventi in progetto è stata acquisita l'Autorizzazione paesaggistica della Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina 20220054532/n.060.100 del 07/07/2022.

Inoltre, con nota prot. AdSP prot. n. 4320 del 13/05/2022 è stata indetta apposita Conferenza di servizi ex art. 14-bis della L. n. 241 del 07/08/1990 come integrata dall'art. 13, comma 1 della L. n. 120 del 11/09/2020 indirizzata ai diversi enti competenti, fra cui anche la Soprintendenza del Mare il cui parere risulta tacitamente acquisito per decorsi termini entro i quali le Amministrazioni coinvolte avrebbero dovuto rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto di Conferenza.

Quadro Progettuale

La documentazione acquisita non riporta l'analisi comparativa delle possibili alternative che dichiaratamente sono state analizzate, analisi da cui è scaturita, per quanto dichiarato, la soluzione progettuale.

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina con struttura “a giorno”, fondata su pali su cui è realizzata una struttura a griglia di travi prefabbricate collegate da una soletta di c.a.. I 152 pali gettati in calcestruzzo, con camicia metallica, hanno diametro di 1,2 m e, in funzione delle profondità del fondale e delle profondità di infissione, lunghezze variabili da 35 m (i 71 pali di tipo P3 prossimi alle banchine esistenti) a 42 m (i 57 pali di tipo P2 in posizione intermedia) a 46 m (i 24 pali di tipo P1 distali). I pali sono disposti secondo uno schema a griglia rettangolare con interassi di 9,00 m e 5,65 m, rispettivamente lungo l'asse maggiore e ortogonalmente a questo. Detta griglia regolare è alterata in corrispondenza del relitto, la cui presenza ha determinato l'arretramento verso terra dei due pali interferenti in posizione tale da non intercettare la prua del relitto, con conseguente realizzazione di due ulteriori pali per diminuire la luce della trave di bordo e supportarla strutturalmente in corrispondenza del tratto interferente.

Quanto alla gestione dei materiali naturali di scavo prodotti dalla trivellazione per la messa in opera dei pali di fondazione, quantificati in circa 4.000 m³, permangono incertezze dal momento che si afferma che detto materiale sarà gestito in conformità a quanto prescritto dal D.lgs. 152/2006, *Parte IV Norme in materia di gestione dei rifiuti e di bonifica dei siti inquinati* e, infine, conferito nella più vicina discarica autorizzata, ma previa caratterizzazione ai sensi del DM n. 173/2016, con possibilità dunque di riutilizzo secondo le opzioni consentite, ma per finalità e in siti allo stato del tutto indefiniti. Detta indeterminatezza non appare poter determinare impatti significativi né negativi né eventualmente positivi (quale limitazione di approvvigionamenti esterni) nel caso di reimpieghi per gli usi consentiti, in ragione dei ridotti volumi di materiali di scavo prodotti.

Ritenendo comunque auspicabile ambientalmente l'opzione del riutilizzo, giova ricordare che il DM n. 173/2016 disciplina l'escavo dei fondali marini in termini di dragaggio di sedimenti e le diverse opzioni di immersione in mare degli stessi previa classificazione di qualità di cui all'allegato del DM medesimo, mentre le attività di trivellazione del presente progetto, ancorché eseguite nel bacino portuale, appaiono disciplinate dal DPR n. 120/2017 per le finalità di riutilizzo in siti esterni al cantiere quali sottoprodotti, oppure nello stesso sito di produzione ai fini della esclusione dei materiali naturali di scavo dalla disciplina sui rifiuti.

Componenti ambientali

Popolazione

Il sito di intervento, interno all'area portuale di Messina che si colloca in adiacenza al tessuto urbano con sviluppo prevalente a Ovest e a Sud del bacino, è ubicato in prossimità di edifici residenziali posti a distanze di circa 100 m o appena inferiori. La popolazione esposta direttamente agli impatti derivanti dalla realizzazione della banchina è ritenuta dal Proponente essere quella dei fruitori dei servizi portuali e, specificamente, dei turisti e dei pendolari. Non sono riportati dati sulla salute della popolazione residente. La semplice regolamentazione della viabilità per l'accesso al cantiere e dei traffici marittimi in funzione della presenza del cantiere medesimo consentirà, secondo il Proponente, di limitare gli impatti conseguenti alla gestione ed esercizio del cantiere. Per l'esercizio, sulla base dell'affermazione che l'intervento non produrrà un incremento del numero degli accosti e dei passeggeri né conseguentemente dei traffici a terra, l'impatto è ritenuto nullo se non positivo, in relazione all'aumento degli spazi portuali determinato dalla realizzazione della banchina.

Flora e fauna

L'area di intervento risulta ubicata nella porzione più interna del porto, in posizione opposta all'imboccatura del bacino portuale naturale, modificato dai precedenti estesi interventi di banchinamento. Il sito è esterno ai siti Natura 2000 e non sono presenti Habitat tutelati, con il margine della Zona più prossima “*Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina (ITA030042)*” distante a terra circa 1,5 km dall'intervento e a mare circa 3,0 km. Non sussistono dunque né rischio di frammentazione né

interferenze dirette. L'intervento non comporta sottrazione di suolo, mentre per il fondale determina la sottrazione permanente di 172 m² derivante dall'impronta cumulativa dei pali. Per quanto concerne la fase di cantiere, impatti potenziali negativi potrebbero essere riconducibili al disturbo di specie avifaunistiche e marine a causa dal rumore e dalle vibrazioni generati dalle macchine operatrici di cantiere e all'aumento di torbidità delle acque marine, rispetto a quello determinato dal traffico navale, per effetto della posa in opera dei pali. Stante l'assunto dell'invarianza dei traffici via mare e a terra in fase di esercizio, non sono previsti impatti aggiuntivi in detta fase.

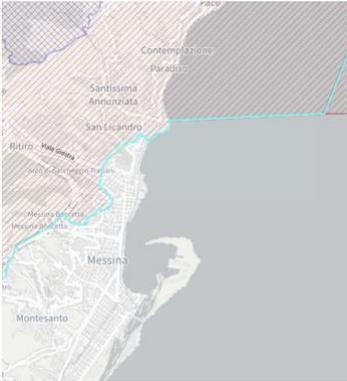
Birds Directive Sites (SPA)

SiteCode: ITA030042

Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina, <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ITA030042>

Distanza minima a terra. 1,4 km

Distanza minima a mare 3.3 km

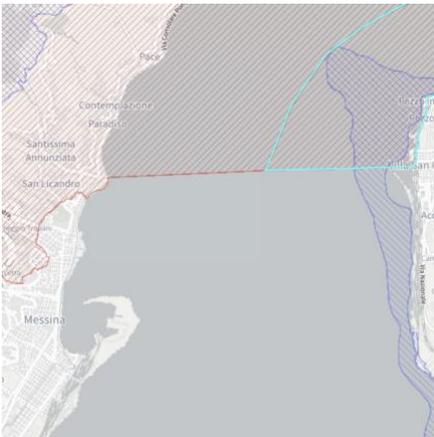


Birds Directive Sites (SPA)

SiteCode: IT9350300

Costa Viola, <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=IT9350300>

Distanza minima a mare: 5km

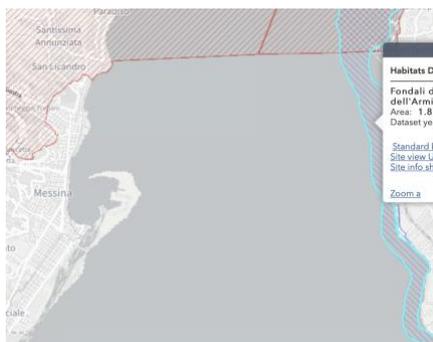


Habitats Directive Sites (pSCI, SCI or SAC)

SiteCode: IT9350172

Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi, <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=IT9350172>

Distanza a mare 6.3 km



Tuttavia, l'analisi appare superficiale, e restano dubbi sull'efficacia degli interventi di mitigazione, limitati per la biodiversità marina alle barriere anti-torbidità. Possono sussistere effetti sulla ZPS posta a distanza di circa 1,4 km che richiedono un approfondimento degli interventi di mitigazione.

Suolo

Il progetto prevede la realizzazione di opere a mare entro il bacino portuale, per cui non sussistono interferenze con il deflusso terminale delle acque sotterranee. Per quanto riguarda le interazioni delle strutture fondazionali con il sottosuolo, i dati disponibili dalle campagne di indagine pregresse eseguite in corrispondenza della banchina 1° settembre e Molo Norimberga hanno consentito una ricostruzione sufficientemente accurata, per la fase progettuale, del modello geologico e di quello geotecnico del sottosuolo. Sebbene non espressamente dichiarato, il confronto delle sezioni geologico-tecniche con i dati dimensionali di ciascuna delle tre tipologie di pali, differenziate dalla misura di lunghezza dei medesimi, consente di ritenere che ciascun palo intercetterà lo strato litotecnico “Sabbie medio – fini di colore grigio – scuro [Sb]” caratterizzato dal miglior comportamento geomeccanico fra quelli delle unità individuate, in condizioni sia statiche sia dinamiche. Nonostante il potenziale energetico molto elevato per effetto di eventi sismici di elevata magnitudo, le verifiche allo stato eseguite garantiscono la non suscettibilità alla liquefazione degli strati a profondità di 10-15 m dal fondale. Lo sviluppo della progettazione consentirà di implementare affinamenti minimi, se necessari, tali da non mutare l'analisi degli impatti eseguita. Affinamenti potrebbero pure rendersi necessari nel caso di ulteriori interferenze con relitti o altri beni sommersi pure di interesse archeologico, oltre a quelle note e considerate nella progettazione relative al piroscampo Patria, affondato per azione bellica nell'estate del 1943 nell'ambito della intensa campagna di bombardamenti del bacino portuale, aspetto che rende sostanziale il rischio di rinvenimento di ulteriori relitti e ordigni inesplosi, ma che appare considerato con la previsione di preventive ulteriori ispezioni e sopralluoghi ante operam anche con archeologo.

Acqua

La banchina di progetto, con fronte nel bacino portuale ampio circa 300 m, è ubicata nella porzione più interna del bacino rispetto alla sua imboccatura. Nonostante ciò, la realizzazione degli interventi determinerà certamente in fase di cantiere un aumento della torbidità delle acque e il possibile peggioramento delle sue caratteristiche qualitative. Detta consapevolezza ha determinato la previsione di un monitoraggio ante, in corso e post operam dei relativi parametri, nonché l'adozione di barriere antitorbidità. Stante l'assunzione di invarianza dei traffici via mare e a terra in fase di esercizio, non sono previsti impatti aggiuntivi, in detta fase, rispetto a quelli già determinati dalle attività in essere.

Aria

Il sito di intervento è interno all'area portuale di Messina e si colloca in immediata adiacenza al tessuto viario ed edilizio del centro urbano che si è sviluppato prevalentemente a Ovest e a Sud del bacino, con edifici residenziali posti a distanze di circa 100 m o appena inferiori dalla banchina di progetto. Lo stato di qualità dell'aria preesistente non è adeguatamente descritto. In fase di esercizio, in relazione alla dichiarata invarianza dei flussi di traffico su mare e di quelli conseguenti via terra, non dovrebbero verificarsi aumenti di impatto rispetto a quelli presenti, mentre, in fase di cantiere, il posizionamento delle opere, il cantiere stesso e i flussi

di approvvigionamento di materiali e di movimentazione degli stessi e di rifiuti comporteranno un incremento, per quanto temporaneo, di gas e polveri che sarà mitigato dalle azioni e interventi di cantiere descritti e dalla regolamentazione della viabilità e dei flussi di traffico.

Rumore

Stante la più volte richiamata collocazione del sito di intervento, interno all'area portuale di Messina, in immediata adiacenza al centro urbano con recettori residenziali posti a distanze anche appena inferiori a 100 m dalla banchina di progetto, il rumore, nonché eventuali vibrazioni pur allo stato non relazionate, rappresenta il fattore di maggiore pressione ambientale in fase di cantiere, rimanendo ferma l'assenza di incrementi di impatto in fase di esercizio per la dichiarata invarianza dei traffici navali e terrestri. Preso atto della carente caratterizzazione ante operam, si riscontra la determinazione da parte del Proponente di un potenziale impatto negativo in relazione alle attività di messa in opera dei 152 pali di fondazione della struttura, su recettori sia a terra sia a mare a carico della fauna marina. Al riguardo, sia le misure di mitigazione sia le azioni di monitoraggio individuate appaiono congruenti ed efficaci. È, pertanto, necessaria la predisposizione e l'aggiornamento del Piano di Monitoraggio Ambientale per la fase ante operam, al fine di valutare se già allo stato attuale ci siano superamenti dei valori limite per il rumore ed avviare tutte le prescrizioni derivanti dall'applicazione della legge n. 447/1995 in materia di risanamento acustico.

Paesaggio

Viste le limitate dimensioni dell'intervento e le sue caratteristiche fisiche e funzionali, nonché il suo inserimento in contesto portuale già infrastrutturato con residui elementi di naturalità, si ritiene che non sussistano interferenze significative, ferme restando le valutazioni di competenza del Ministero della Cultura.

Impatti cumulativi

Il Proponente non esamina i possibili effetti cumulativi in considerazione di eventuali altri progetti di sviluppo portuale, non dichiarati, che dovessero sussistere e che potrebbero rappresentare un'ulteriore fonte di emissioni.

Misure di prevenzione e di mitigazione

Le misure di mitigazione e prevenzione sono esplicitate nello SPA, anche se sommariamente, per tutti i fattori e le componenti ambientali oggetto di impatti, eventualmente potenziali, ritenuti significativi.

Tuttavia, appare necessario un loro potenziamento per la componente relativa alle biocenosi marine.

Piano di monitoraggio

Pur in assenza di un documento specifico sul Piano di monitoraggio ambientale, sono presenti nello SPA le indicazioni pur sommarie dei monitoraggi previsti in fase ante operam, in corso d'opera e post operam in relazione alle pressioni, ai fattori e alle ambientali interessate.

Tuttavia, alla luce delle dimensioni relativamente modeste e della collocazione dell'opera è possibile prevedere la predisposizione di un adeguato PMA e dei rilievi ante operam in corso d'opera e post operam nell'ambito delle condizioni ambientali.

Ribadendo che il Proponente è tenuto ad attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione presentata; a ottenere tutte le autorizzazioni necessarie per la realizzazione e l'esercizio dell'opera;

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento, che il progetto “Lavori d'ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina”, presentato dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline, è considerato non suscettibile di causare potenziali impatti ambientali significativi e negativi e di avere incidenze significative oltre ogni ragionevole dubbio su specie e habitat dei siti della rete Natura 2000 individuati all'interno della probabile zona di influenza dell'opera

e, pertanto, non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n.152/2006, a condizione che si ottemperi alle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Opere di fondazione
Oggetto della prescrizione	A esito del completamento ante-operam delle ispezioni dei fondali, sia in termini di eventuale presenza di ordigni bellici inesplosi sia di ulteriori presenze di relitti pure eventualmente di interesse e tutela culturali, qualora il progetto delle opere fondazionali dovesse essere modificato rispetto a quello approvato ritenuto privo di impatti significativi e negativi, ferme restando le necessarie autorizzazioni, il Proponente dovrà fornire il quadro analitico delle modifiche progettuali e aggiornare l'analisi degli impatti sui fattori ambientali al fine di consentire la valutazione della sostanzialità delle modifiche introdotte.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale

Condizione ambientale n. 2	
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) secondo le “Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)”, concordato con ARPA Sicilia e poi trasmesso al MASE, che dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) riguardare i fattori e le componenti ambientali: salute, aria, rumore, sia terrestre sia marino, vibrazioni per la fase realizzativa, biodiversità e acque marine; le determinazioni delle vibrazioni per la fase realizzativa, soprattutto la realizzazione della palificazione, dovranno essere condotte secondo le indicazioni della normativa di settore più recente; b) prevedere un’analisi dettagliata della biodiversità e delle biocenosi marine effettuata ai sensi della MSFD con utilizzo di tutti gli 11 descrittori della strategia; c) i monitoraggi ambientali dovranno essere effettuati da università o enti pubblici di ricerca; d) per la salute, considerare anche i dati epidemiologici delle unità di censimento impattate dagli inquinamenti atmosferico e acustico; e) per ogni componente, prevedere un’indicazione dei punti di monitoraggio, georeferenziati, corredata di tabella con l’articolazione temporale dei campionamenti; f) sviluppare secondo le fasi Ante Operam, in Corso d’opera e Post Operam, per quest’ultima della durata minima di 2 anni;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Sicilia

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Misure di prevenzione e mitigazione
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente deve sviluppare in dettaglio il quadro delle misure di prevenzione e mitigazione:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) di tutte le misure di prevenzione e mitigazione già previste nello Studio Preliminare Ambientale e delle modalità di attuazione e controllo sulla loro efficacia; b) con un potenziamento delle misure di mitigazione (e di verifica della loro efficacia) per le biocenosi marine con monitoraggio dei siti di interesse più prossimi; c) delle ulteriori misure che ARPA Sicilia e il Comune di Messina, per le rispettive competenze, riterranno necessario adottare.

Condizione ambientale n. 3	
	<p>Le misure dovranno essere esplicitamente riportate negli elaborati contrattuali (capitolati, etc.).</p> <p>Il Proponente concorderà con ARPA Sicilia e Comune di Messina le misure di cui sopra e la stessa vigilerà sull'osservanza delle misure.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Sicilia e Comune di Messina

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) prevedere un'efficace organizzazione logistica delle attività e un corretto utilizzo dei macchinari da parte del personale, che dovrà essere sufficientemente qualificato e operare in condizioni di sicurezza; b) evitare, ove possibile, la sovrapposizione di attività che possano determinare un cumulo di significative emissioni dal cantiere in termini di rumore, vibrazioni e rilascio di gas e polveri in atmosfera, considerate le pressioni ambientali esistenti nel contesto urbano portuale e con particolare, ma non esclusiva, attenzione ai recettori più prossimi; c) concordare con l'amministrazione comunale i giorni e gli orari ammessi per ogni tipo di lavorazione, la viabilità impegnabile dai mezzi di cantiere, i flussi di traffico, il cronoprogramma degli interventi, con riferimento particolare alle lavorazioni con le più significative emissioni acustiche e in atmosfera in relazione ai ricettori sensibili, la localizzazione del sito di deposito temporaneo dei materiali inclusi quelli derivanti dagli scavi, sia in entrata sia in uscita, nelle aree di cantiere; d) definire il sito di conferimento dei rifiuti, precisando le modalità e la tempistica dei trasporti.
Termine avvio V. O.	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	Comune di Messina

Condizione ambientale n. 5	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Gestione dei materiali di scavo
Oggetto della prescrizione	<p>Ai fini di una corretta gestione dei materiali naturali di scavo dei fondali prodotti dalla trivellazione per la messa in opera dei pali di fondazione, gestione allo stato non definita con dichiarata possibilità di reimpiego al di fuori della disciplina dei rifiuti (previa caratterizzazione ex DM 173/16), il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) effettuare una caratterizzazione ex DM 173/16; b) definire le possibili opzioni di riutilizzo in sito o, subordinatamente, in siti esterni come sottoprodotti, dei materiali naturali granulari e rocciosi prodotti delle trivellazioni, nell'ambito della disciplina del DPR n. 120/2017; c) verificati i volumi attesi dalle trivellazioni, allo stato stimati in circa 4.000 m³ e dunque riconducibili alla definizione di cantiere di piccole dimensioni, presentare un progetto volto all'accertamento dei requisiti per il riutilizzo, con le modalità previste per detti cantieri nel caso di utilizzo in siti esterni come sottoprodotti, oppure secondo l'art. 24 del decreto di cui alla lettera a) nel caso di riutilizzo in sito al di fuori della disciplina sui rifiuti; d) indicare chiaramente nel progetto, fra quanto altro previsto, l'ubicazione dei siti di destinazione finale dei sottoprodotti e di tutti i siti di deposito intermedio, nonché modalità e percorsi di trasporto, oppure dei siti di utilizzo interni al cantiere, di quelli intermedi e le modalità di movimentazione entro il cantiere nel caso di riutilizzo ai fini dell'esclusione dalla disciplina dei rifiuti; e) accertare il possesso dei requisiti per l'utilizzo dei materiali di scavo come sottoprodotti in siti esterni al cantiere, oppure al suo interno per l'esclusione dalla disciplina dei rifiuti; f) nel caso i materiali di scavo dovessero risultare inadatti al riutilizzo ovvero nel caso di opzione progettuale di conferimento a siti esterni per la gestione come rifiuti, presentare l'elenco degli impianti idonei allo smaltimento o recupero dei rifiuti, verificando la loro disponibilità a ricevere i quantitativi e le tipologie CER prodotte; g) fornire il piano di utilizzo dei fanghi e del materiale di risulta al MASE prima dell'inizio dei lavori, che dovrà essere approvato da parte della scrivente CTVA;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio della fase di cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Sicilia

Condizione ambientale n. 6	
Macrofase	Ante operam

Condizione ambientale n. 6	
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Salute
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva, il Proponente deve ante operam sia fornire i dati epidemiologici delle unità di censimento impattate dagli inquinamenti atmosferico e acustico sia i dati attuali dell'inquinamento atmosferico nella zona. Dovrà altresì potenziale il piano di mitigazione dei potenziali impatti dell'opera sulla salute.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ASP Messina

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla