

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 855 del 9 ottobre 2023

Progetto	<i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i> Lavori d'ampliamento del Molo Norimberga del porto di Messina ID_VIP 9988
Proponente	Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS

I. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

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

il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 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 Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023 e n. 250 del 1° agosto 2023 e numero 286 del 1° settembre 2023;

RICHIAMATI 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 Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” 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 IV-bis, recante “Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19” e 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 “Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità 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”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza

- Linee-guida ISPRA 2016 sulla Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario (V.I.I.A.S.).

II. SVOLGIMENTO DEL PROCEDIMENTO

DATO ATTO che,

- l’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto con nota prot. n. 6427 del 16/06/2023 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 di ampliamento del Molo Norimberga del porto di Messina”;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MASE/109417 in data 05/07/2023;
- la Divisione con nota prot. n. MASE/115752 del 14/07/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/8169 in data 14/07/2023, ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006, la Divisione, con la stessa nota prot. n. MASE/115752 del 14/07/2023, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione progettuale presentata dal Proponente;
- on la stessa nota la Divisione, ai fini della valutazione di eventuali impatti cumulativi, ha segnalato che per lo stesso ambito portuale è stata presentata anche l’istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA per il progetto: [ID: 9571] “Lavori d’ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina”;

- l'intervento in oggetto rientra fra la tipologia di Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità a V.I.A. di competenza Statale di cui all'Allegato II-bis alla parte II del D. Lgs. n. 152/2006 che individua, fra le opere da sottoporre a verifica di assoggettabilità, al punto n. 2, lettera b) *i porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili*; e al punto h) *le 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)*.

TENUTO CONTO 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 nei seguenti elaborati:

- Relazione Illustrativa
- Relazione Tecnica
- Relazione Archeologica
- Relazione Geologica
- Relazione Geotecnica
- Relazione Idraulica
- Relazione sismica e sulle strutture
- Prime indicazioni sicurezza
- Quadro Economico
- Calcolo Sommario della Spesa
- Relazione Paesaggistica
- Planimetria di inquadramento generale
- Planimetria e sezioni dello stato attuale
- Consolidamento Radice Ovest - Planimetria e sezioni di progetto-Soluzione A
- Consolidamento Radice Ovest - Planimetria e sezioni di progetto-Soluzione B
- Ampliamento Molo - Planimetria generale opere finite-Quota +0,25
- Ampliamento Molo - Planimetria Generale Opere Finite-Quota +1,00
- Ampliamento Molo - Sezioni opere finite
- Consolidamento Radice Ovest - Planimetria arredi portuali
- Ampliamento Molo - Planimetria arredi portuali
- Ampliamento Molo - Planimetria rete raccolta acque meteoriche
- Studio Preliminare Ambientale

- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella tipologia progettuale elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.n.152/2006, punto 2-h denominato *“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”*.

RILEVATO che oggetto del presente parere è l'accertamento della compatibilità ambientale del progetto *“Lavori d'ampliamento del Molo Norimberga del Porto di Messina”*; con il presente

parere la Commissione si esprime anche in merito al Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo presentato ai sensi dell'art.9 del D.P.R. n.120/2017.

EVIDENZIATO che 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 delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali.

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.n.241/1990, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

PRESO ATTO di quanto riportato dal Proponente nella documentazione presentata.

III. MOTIVAZIONE, LOCALIZZAZIONE E DESCRIZIONE DELL'OPERA

III.1. MOTIVAZIONE

- Il progetto si inquadra nell'ambito di un più completo intervento volto a:
 - 1) ampliare e migliorare la ricettività del Porto di Messina relativamente alle navi da crociera e commerciali di ultima generazione, tenuto conto delle loro maggiori dimensioni;
 - 2) ampliare e consolidare il Molo Norimberga.
- A tale scopo è stato redatto un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del PRP del Porto di Messina approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. (sez. II) con parere n. 83/2022 reso nell'adunanza del 04/10/2022, avente per oggetto la modifica della configurazione dell'ampliamento del Molo Norimberga previsto nel nuovo PRP.
- Il Progetto in esame è una revisione della precedente versione del PFTE 2021, che interessava **i soli lavori di consolidamento della radice ovest del Molo Norimberga**; nella presente revisione sono stati inseriti anche i **lavori inerenti all'ampliamento del Molo Norimberga**. Sia i lavori di consolidamento della radice ovest che di ampliamento sono già previsti nell'ambito dell'ATF.

3.2. LOCALIZZAZIONE E STATO ATTUALE

- L'area di progetto “Molo Norimberga” è ubicata nella parte centrale del Porto di Messina (Fig. 1), al margine orientale del tessuto urbano. Il porto è costituito da un'ampia insenatura sulla sponda occidentale dello Stretto di Messina, con uno specchio acqueo portuale di circa 820.000 m², mentre le aree a terra occupano circa 50 ha. L'imboccatura del porto, orientata a NO, è larga circa 400 m e si estende tra il Forte San Salvatore e la sede operativa della capitaneria di Porto.
- L'intera fascia portuale è costituita dai depositi clastici delle “Sabbie e Ghiaie di Messina” del Miocene medio-Quaternario su cui poggiano a loro volta i depositi marini terrazzati pleistocenici e i depositi di piana litorale. Nello specifico, come evidenziato dai sondaggi geognostici, nell'area in esame si riscontrano i depositi di origine fluviale costituiti in prevalenza da sabbie ben classate, sabbie limose e limi molto sabbiosi.

- I fondali (essenzialmente sabbiosi) raggiungono una profondità massima di 65 m nella zona NE del porto. 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. Le zone attualmente banchinate sono quelle dell'area nord-nord ovest del bacino portuale interno 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.

Fig. 1. Porto di Messina.

3.3. PROGETTO PROPOSTO

- I lavori previsti sono:

3.3.1. Ampliamento del Molo Norimberga del Porto di Messina (Fig. 2), mediante un prolungamento di circa 62,79 m dell'attuale banchina ovest del molo seguendone l'attuale filo, sino a un massimo totale di 238 m circa, sommando 62,79 m agli attuali 175 m da PRP vigente, e procedente con un raccordo bilineare di circa 25 m + 78 m raccordandosi all'estremità del lato Est. Ciò allo scopo di aumentare la ricettività del Porto tenuto conto delle maggiori dimensioni delle grandi navi da crociera e commerciali.

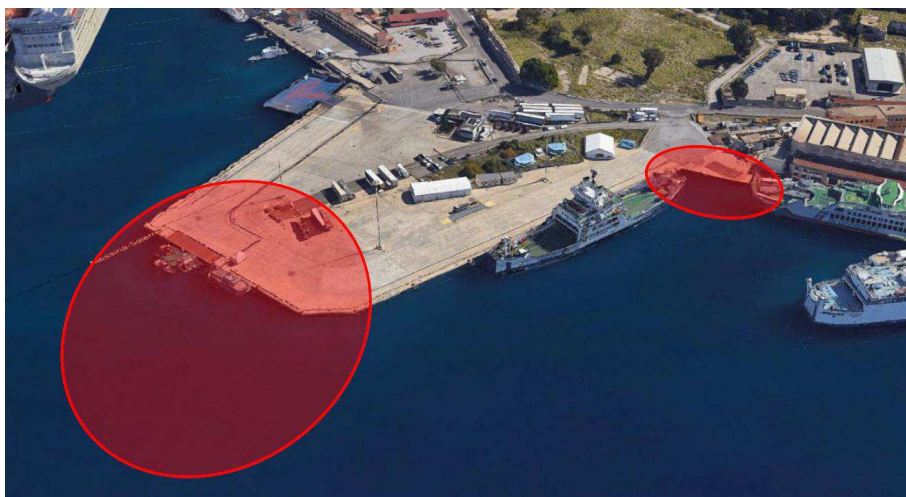


Fig. 2 - Molo Norimberga (a sinistra).

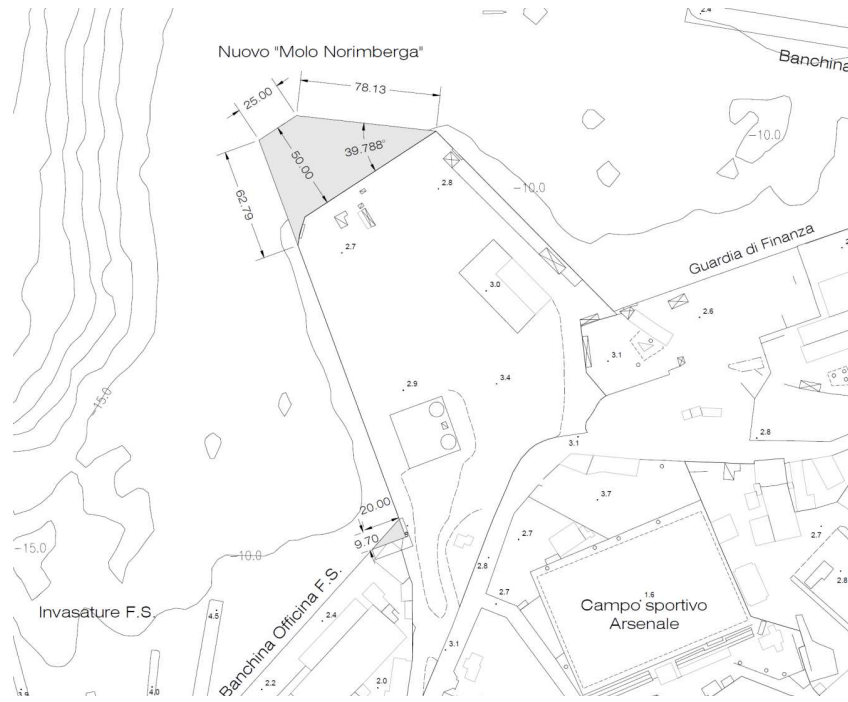


Fig. 3 - Immagine e stralcio cartografico con l'ubicazione del nuovo Molo Norimberga.

La nuova banchina sarà realizzata su pali di grande diametro pari a 1200 mm, di lunghezza media pari a 46 m e rivestiti con una camicia metallica di spessore 12 mm, che interesserà lo specchio acqueo antistante l'attuale banchina di testata per un aggetto di 50 m dall'attuale filo banchina di testata del molo (Figg. 3, 4, 5).

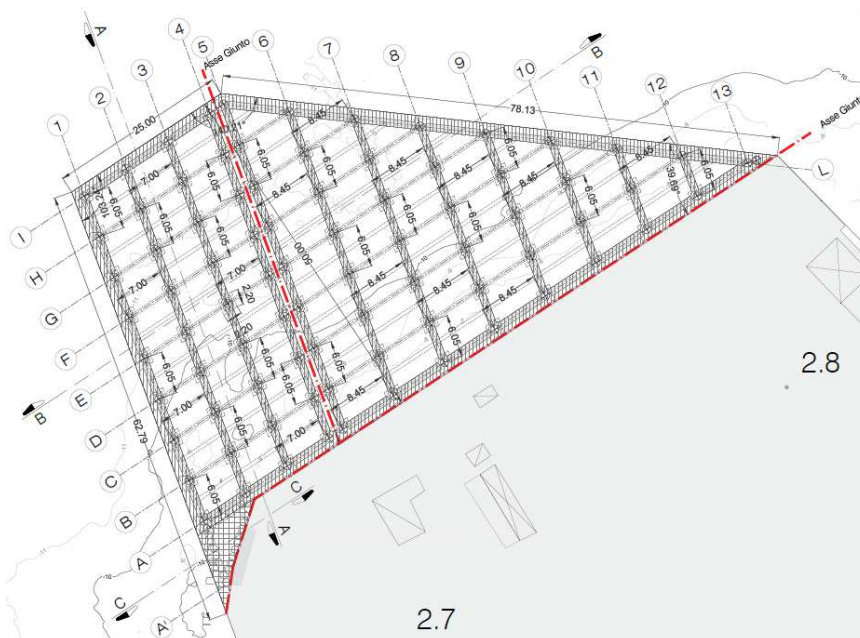


Fig. 4.

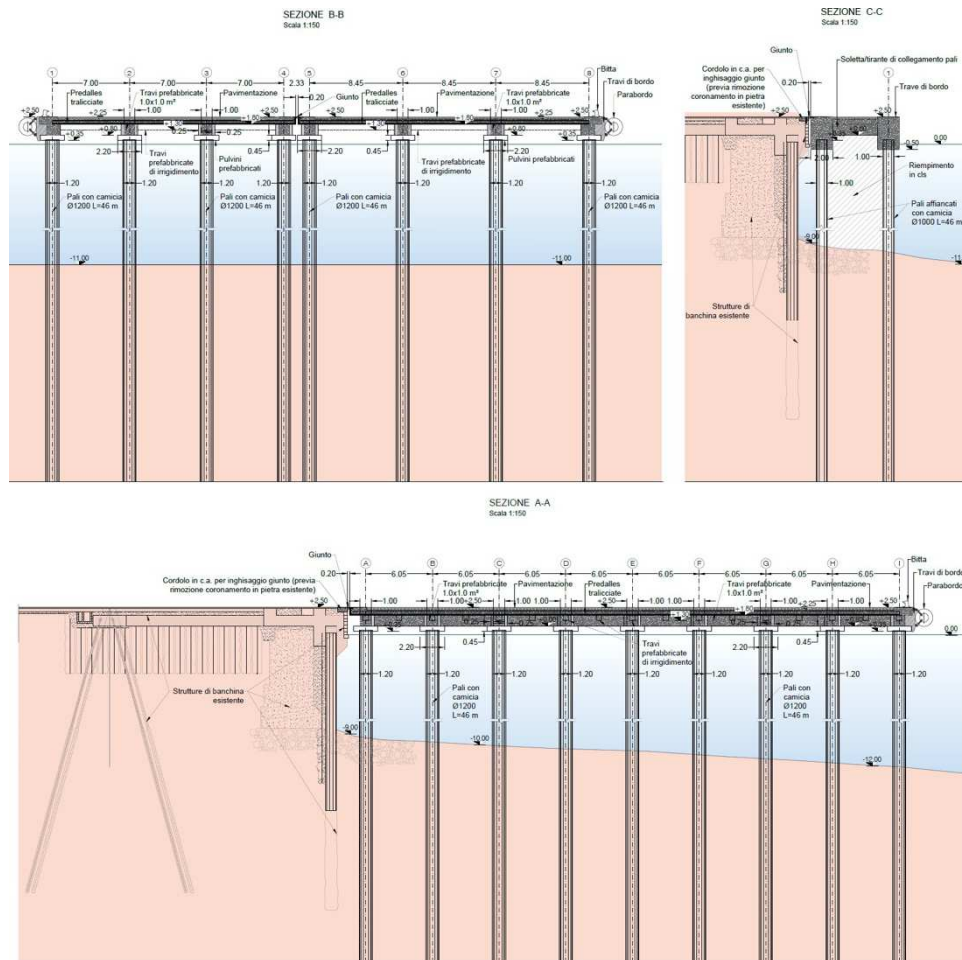


Fig. 5. Sezioni di progetto di ampliamento del Molo Norimberga.

3.3.2. Consolidamento della banchina ovest del molo Norimberga (Fig. 6). La banchina interessata dall'intervento di consolidamento, per uno sviluppo di circa 20 m a partire dalla radice ovest del molo Norimberga, è di tipo a “massi sovrapposti” realizzati in conglomerato cementizio, appoggiati su uno scanno in pietrame, a contenimento del materiale di riporto sottostante il piazzale di banchina. Planimetricamente la banchina è radicata alla banchina ovest del molo Norimberga con un angolo di circa 120°.

- Il nuovo fronte banchina sarà realizzato con pali in c.a. trivellati di grosso diametro (1000 mm) affiancati, allineati perpendicolarmente al fronte esistente della banchina ovest del molo Norimberga, e intirantati a un sistema d'ancoraggio realizzato, alternativamente, o con un cavalletto di micropali, o attraverso una paratia di pali trivellati in c.a. di ancoraggio.
- Nell'ambito dell'intervento è previsto il miglioramento delle caratteristiche geotecniche del terreno dietro alla banchina mediante l'esecuzione di colonne in *jet-grouting*.

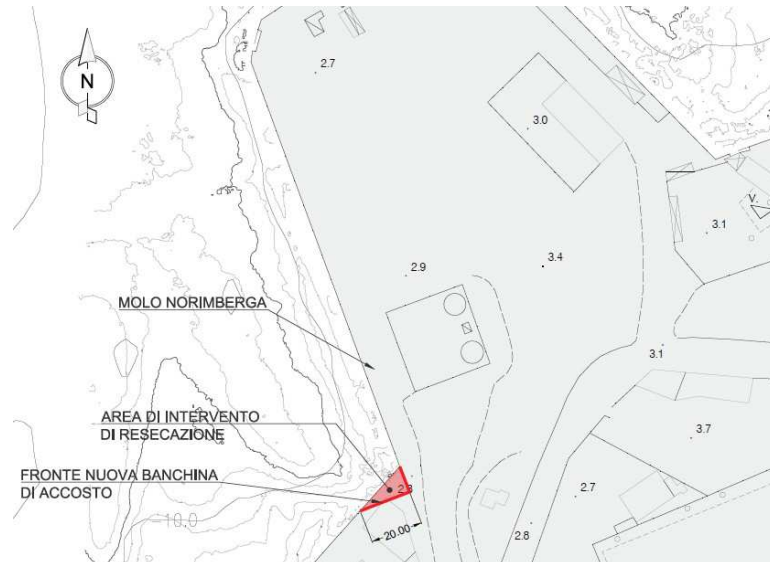


Fig. 6 - Planimetria dell'intervento sulla banchina da consolidare.

- 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 e ormeggio della nuova banchina sono stati posizionati in modo da assicurare un interasse di circa 20 m sia per le bitte che per i parabordi.
- Nell'angolo nord-ovest dell'attuale testata è prevista la realizzazione di un *cofferdam* (cassone) realizzato con pali trivellati affiancati $\Phi 1000$ mm di lunghezza pari a 46 m e rivestiti con una camicia metallica di spessore di 12 mm, che ha la funzione di realizzare un "terrapieno" per contenere l'impianto di trattamento delle acque di raccolta di piazzale; tale scelta è stata adottata come alternativa alla demolizione di un tratto di banchina esistente per consentire l'installazione dell'impianto. Per limitare le sollecitazioni agenti sulle strutture del *cofferdam* è previsto che il loro riempimento sia fatto con calcestruzzo.

3.3.3. Bonifica di ordigni bellici. Considerato che Messina durante la Seconda guerra mondiale subì pesanti bombardamenti che avevano colpito anche l'area portuale e l'area industriale limitrofa, e che il rischio bellico dell'area di intervento è elevato con possibile presenza di ordigni bellici di varia natura e dimensioni, in questa fase è stata prevista la bonifica bellica subacquea. Affinamenti progettuali, inoltre, potrebbero rendersi necessari nel caso di interferenze con beni sommersi pure di interesse archeologico o, considerata l'intensa campagna di bombardamenti del bacino portuale nell'estate del 1943, per il rischio di rinvenimento di relitti.

3.4. CRONOPROGRAMMA E IMPORTO DEI LAVORI

- Il Proponente nella Relazione Illustrativa del progetto dichiara che un tempo di esecuzione compatibile con l'organizzazione di un'impresa di medie dimensioni sia pari a 900 giorni (30 mesi).
- La stima del costo totale dell'intervento, riportato nella Relazione Illustrativa dell'opera, è di € 26.581.672,60, mentre la stima degli oneri della sicurezza ammonta a euro 531.633,45, per un importo complessivo stimato pari a € 27.113.306,05.

-

3.5. ALTERNATIVE PROGETTUALI

- Il progetto ha visto l'individuazione di due soluzioni progettuali alternative, che si differenziano per una diversa tipologia di strutture di ancoraggio del nuovo fronte banchina, legate alla presenza di edifici in posizione limitrofa al sistema di ancoraggio stesso e che possono portare a una interferenza tra il nuovo sistema di ancoraggio e le fondazioni degli edifici esistenti. Per tale ragione il Proponente ritiene necessario rimandare la scelta della tipologia di struttura ottimale alla successiva fase di progettazione definitiva dell'opera, in cui sarà possibile l'acquisizione di maggiori dati sia nei riguardi degli edifici esistenti (e di eventuali altre interferenze con impianti e servizi del piazzale esistente) e sia per gli aspetti legati a informazioni puntuali stratigrafiche e geotecniche dei terreni su cui si imposta l'opera.

IV. CONFORMITÀ RISPETTO A NORMATIVA, VINCOLI E TUTELE

- Il presente progetto è stato redatto in conformità alla vigente normativa nazionale riportata sinteticamente nel seguito:
 - L. 5/11/1971 n. 1086 – Norme per la disciplina delle opere in conglomerato cementizio armato, normale e precompresso e da struttura metallica
 - L. 2/2/1974 n. 64 – Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche
 - D.M. 14/1/2008 – Norme tecniche per le costruzioni
 - Circ. 2/2/2009 n. 617 – Istruzioni per l'applicazione delle “Norme tecniche per le costruzioni”
 - D.M. 17/1/2018 – Aggiornamento delle "Norme tecniche per le costruzioni"
 - Circ. 21/1/2019 n. 7 – Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni”»
 - UNI EN 1993-5:2007 – Eurocodice 3 - Progettazione delle strutture di acciaio - Parte 5: Pali e palancole
 - EAU 2004 – “*Recommendations of the Committee for Waterfront Structures Harbour and Waterways*”
- Il Proponente ha verificato la coerenza del progetto rispetto agli strumenti di programmazione territoriale e di pianificazione presenti e in particolare con:

4.1. Piano Regolatore Portuale

- Il Proponente dichiara la coerenza dell'intervento con le previsioni del P.R.P. e con le relative Norme Tecniche di Attuazione. Il Proponente evidenzia inoltre che il successivo Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del PRP di Messina, relativo ai “Lavori di ampliamento del molo Norimberga del porto di Messina”, è stato approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. (sez. II) con parere n. 83/2022 reso nell'adunanza del 04/10/2022, e si configura come lo strumento finalizzato ad *anticipare* la realizzazione dell'ampliamento del molo Norimberga previsto nel nuovo PRP.

- La configurazione approvata a seguito del citato ATF è divenuta, pertanto, parte integrante del Piano Regolatore Portuale, da cui deriva la piena coerenza con il vigente strumento di pianificazione portuale.

4.2. Piano Territoriale Paesaggistico

- Il Piano Territoriale Paesaggistico di Messina - Ambito 9 “Area della catena settentrionale – Monti Peloritani” persegue tra gli obiettivi il “Miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale, sia per le attuali che per le future generazioni.”

In riferimento alle opere proposte, il Proponente dichiara che l'intervento, finalizzato a migliorare la ricettività del porto di Messina e a eliminare alcune criticità in termini di sicurezza, risulta pertinente con l'obiettivo dell'implementazione infrastrutturale e funzionale del sistema portuale.

- 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 sopra riportati. A tal proposito il Proponente evidenzia che a corredo del Progetto di Fattibilità Tecnico dell'intervento in oggetto sono state redatte le apposite relazioni *Paesaggistica e Archeologica Preventiva*.

V. ANALISI DELLO STATO DELL'AMBIENTE, IMPATTI AMBIENTALI

5.1. POPOLAZIONE

Il Proponente dichiara che:

- la fase di cantiere potrà causare disturbi alla popolazione e alla sua attività legati alla fruibilità delle aree portuali e delle aree urbane immediatamente limitrofe, e in termini di traffico veicolare da e verso il cantiere;
- in fase di esercizio, si rileva che la realizzazione dell'intervento produrrebbe effetti positivi per la rifunzionalizzazione dell'area portuale, per il miglioramento della ricettività del porto e per la fruizione degli spazi esistenti.

Esito istruttoria

- Le informazioni fornite dal Proponente insufficienti e sommarie, non esplicitano dati sulla popolazione interessata dal progetto né epidemiologici.

5.2. ARIA

Il Proponente dichiara che:

- l'impatto è legato fondamentalmente alla diffusione di polveri per operazioni di trasporto e stoccaggio, e di sostanze inquinanti legate alla combustione dei carburanti dei mezzi di cantiere e alla movimentazione delle imbarcazioni e dei veicoli all'interno dell'area portuale;
- le emissioni sono temporanee e si esauriranno sostanzialmente con la fine dei lavori;
- saranno adottate tutte le misure/buone pratiche atte al contenimento delle emissioni pulverulente 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;

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

Esito istruttoria

- Non sono esplicitati dati sullo stato attuale della componente, anche se l'intervento sarà realizzato in area già soggetta a attività e traffici portuali.

5.3. SUOLO

- Il Proponente ritiene che gli impatti si limitano essenzialmente a sottrazione di suolo nelle aree di cantiere e fino al completamento dei lavori. Tale progetto, infatti, non determina sottrazioni di suolo significative in considerazione dell'ampliamento del molo (superficie complessiva occupata dai pali pari a circa m^q 90,4 circa, a fronte di una superficie in ampliamento pari a m^q 3.090), nonché della prevista resecazione della radice ovest.

Esito istruttoria

- Le informazioni fornite dal Proponente si ritengono sufficienti.

5.4. SOTTOSUOLO

- La caratterizzazione stratigrafica, geotecnica e sismica del sito di progetto è stata desunta dai risultati di precedenti campagne di indagini eseguite a supporto di interventi sul Molo sia a terra che a mare.
- Dal punto di vista geologico, l'intera fascia portuale risulta costituita da depositi clastici noti come “Sabbie e Ghiaie di Messina” ascrivibili al Miocene medio – Quaternario su cui poggiano a loro volta i depositi marini terrazzati di età pleistocenica ed i depositi di piana litorale. Dai sondaggi geognostici effettuati dal Proponente, nell'area in esame si riscontrano i depositi di origine fluviale costituiti in prevalenza da sabbie ben classate, sabbie limose e limi molto sabbiosi.

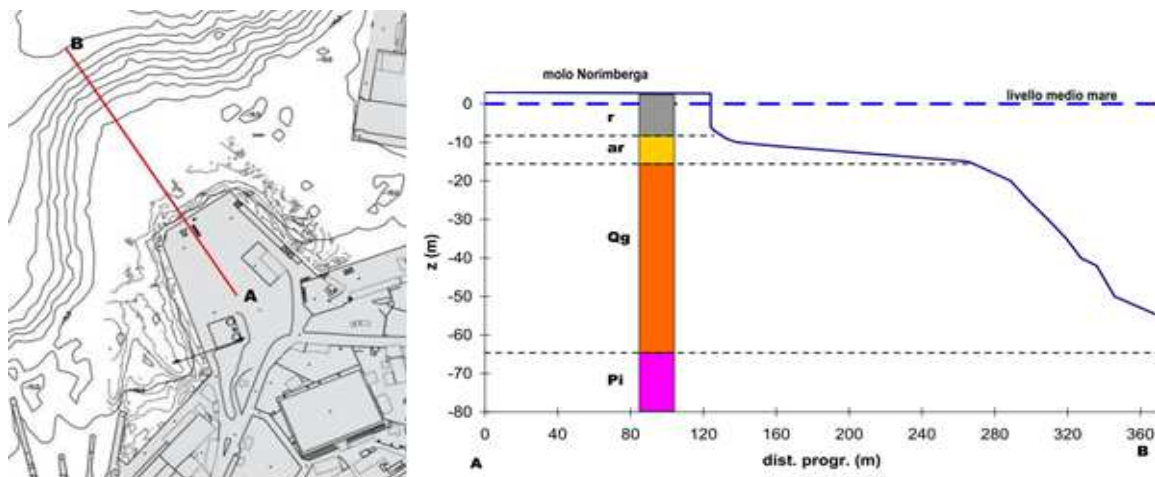


Fig. 8 Profilo stratigrafico del Molo di Norimberga

- In generale, l'interpretazione delle prove in situ di tipo SPT e le prove geotecniche di laboratorio eseguite su provini ricostruiti hanno permesso di estrapolare un modello geotecnico di progetto.
- Il Comune di Messina è classificato in zona sismica 1 (Delibera di Giunta Regionale n. 408 del 19/12/2003). Nell'area oggetto di studio si sono verificati n.177 eventi sismici dal 1169 al 2020

con magnitudo minima pari a 3.46 e magnitudo massima pari a 7.32, così come riportato dal sito dell'I.N.G.V.

- Il Proponente dichiara che per l'area di intervento i valori dei parametri sismici da utilizzare per la definizione dell'azione sismica di progetto, in relazione al periodo di ritorno considerato, sono riportati nella tabella seguente e sono stati calcolati attraverso il software “Spettri-NTC” edito dal C.S.LL.PP. attraverso le coordinate geografiche del sito in esame (Tab. 1).

Tabella 1: Porto di Messina – Valutazione dell'azione sismica – Valori di riferimento

V _N (anni)	Stato limite (-)	TR (anni)	F ₀ (-)	T*c (s)	a _g (g)
50	SLV	475	2.411	0.359	0.247

Esito istruttoria

- Il Proponente ha illustrato le caratteristiche geologiche dei terreni dell'area di progetto, grazie anche a studi precedenti, e ha definito l'azione sismica di progetto in accordo alla Normativa vigente, con cui eseguire il dimensionamento e le verifiche geotecniche e struttura. Coerentemente con il livello di indagine disponibile sui terreni individuati nel sottosuolo è stata definita la pericolosità sismica di base e la verifica a liquefazione in accordo con la normativa vigente.

5.5. ACQUA

- Il Proponente fa riferimento ai potenziali impatti sulla qualità delle acque marine legati agli scavi per la realizzazione delle opere di fondazione dei pali, con conseguente potenziale alterazione temporanea della qualità delle acque e incremento della torbidità.
- Il Proponente dichiara che 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 in modo da adottare, qualora necessario, le adeguate misure. L'intorbidimento delle acque sarà comunque temporaneo.
- Relativamente all'ambiente idrico terrestre (acque sotterranee), il Proponente dichiara che non si rilevano impatti derivanti dalla realizzazione delle opere.

Esito istruttoria

- Le informazioni fornite dal Proponente si ritengono sufficienti.

5.6. RUMORE

- I principali disturbi di natura acustica saranno limitati alla sola fase di cantiere e relativi alla movimentazione dei mezzi di cantiere.
- Il Proponente dichiara che al fine di mitigare gli impatti saranno realizzati controlli periodici del rumore, attraverso la realizzazione dei previsti monitoraggi *ante*, durante e *post operam*.

Esito istruttoria

- Valgono le stesse considerazioni fatte per la componente Atmosfera.

5.7. TERRE E ROCCE DA SCAVO

- Il materiale di risulta derivante dalle operazioni di trivellazione dei pali ove non riutilizzabile nell'ambito dello stesso cantiere sarà convogliato presso una vicina discarica autorizzata, previa caratterizzazione ai sensi del DM 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.

In fase di esercizio non si prevede la produzione di rifiuti.

Esito istruttoria

Quanto alla gestione dei materiali naturali di scavo prodotti dalla trivellazione per la messa in opera dei pali di fondazione, 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 presumibilmente 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.

5.8. FLORA E FAUNA

- L'area di progetto è ubicata all'interno del Porto di Messina, dove le aree strettamente connesse alla realizzazione dell'intervento risultano già pavimentate e del tutto prive di vegetazione. Nelle aree sottomarine interessate dalla superficie di infissione delle palancole tirantate (per l'ampliamento di testata del molo Norimberga) e dei pali secanti (per gli interventi in radice del molo) non si rileva la presenza di specie tutelate.
- L'area di progetto è esterna ai Siti Natura 2000 e alle aree importanti per l'avifauna (IBA - *Important bird area*).
- Gli stralci cartografici estratti dal geoportale cartografico della Regione siciliana, documentano l'assenza di habitat tutelati e non. L'area di intervento infatti è interna ad aree portuali, anche identificate quali *Siti industriali attivi*.

Esito istruttoria

- 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.

5.9. MITIGAZIONI

Il Proponente, in via preliminare, non 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, dichiarando, tuttavia, in prima approssimazione, che a seguire saranno individuate le possibili misure da attuare al fine di mitigare gli impatti durante le fasi di lavorazione.

Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene che le misure mitigative debbano essere adeguatamente approfondite.

5.10. CRITERI MINIMI AMBIENTALI

Il Proponente dichiara che per gli interventi edilizi che non riguardano interi edifici, saranno applicati i CAM 2022 limitatamente ai capitoli “2.5-Specifiche tecniche per i prodotti da costruzione” e “2.6-Specifiche tecniche progettuali relative al cantiere” del DM 23/06/2022.

Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene di poter concordare con quanto previsto dal Proponente.

5.11. MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Proponente non riporta alcun piano preliminare di monitoraggio.

Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene necessaria una specifica condizione ambientale.

5.12. EFFETTI CUMULATIVI

Il Proponente non esamina i possibili effetti cumulativi in considerazione degli altri progetti di sviluppo portuale, non dichiarati, che dovessero sussistere e che potrebbero rappresentare un'ulteriore fonte di emissioni, fra cui certamente il progetto ID_VIP 9571 – “Lavori d'ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina” recentemente escluso dalla VIA, con condizioni, dalla Commissione.

Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene necessaria una specifica condizione ambientale.

RITENUTO che,

- per quanto attiene agli impatti dell'opera sul contesto, si tratta di un'opera che è in gran parte sovrapposta a quella già esistente, dal punto di vista sia funzionale sia strutturale, motivo per cui l'opera non andrebbe ad alterare in maniera significativa la percezione del paesaggio, né appare incidere sugli aspetti identitari che caratterizzano lo stato dei luoghi.

VALUTATE,

- le motivazioni dell'opera;

- la tipologia degli interventi da realizzare;
- la sostenibilità dell'opera secondo il principio “Do No Significant Harm” (DNSH);

PRESO ATTO che,

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano “un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di “sorveglianza ambientale”, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio, in quanto circoscritte a: 1) mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; 2) monitoraggi (prescrizioni che impongono un più dettagliato e ravvicinato nel tempo controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione “ante opera”);

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 riguardante i “Lavori d'ampliamento del Molo Norimberga del porto di Messina” determina potenziali **impatti ambientali negativi non significativi 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 siano scrupolosamente ottemperate tutte le misure mitigative previste e le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
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> <ul 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 monitoraggio dettagliato della biodiversità e degli habitat marini presenti nell’area unitamente all’analisi di tutti i descrittori della strategia della MSFD; 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. 2	
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 che includa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) un potenziamento delle misure di mitigazione (e di modalità di verifica della loro efficacia) per le biocenosi marine con monitoraggio dei siti di interesse più prossimi; b) tutte le ulteriori misure che ARPA Sicilia e il Comune di Messina riterranno necessario adottare. c) un piano complessivo che includa tutte le misure di prevenzione e mitigazione già previste nello Studio Preliminare Ambientale oltre a quelle qui richieste e delle modalità di attuazione e controllo relativamente alla loro efficacia; <p>Le misure dovranno essere esplicitamente riportate negli elaborati contrattuali (capitolati, etc.) e i relativi costi dovranno essere debitamente preventivati con budget allocato.</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'avvio della fase di cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Sicilia e Comune di Messina

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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 agli eventuali 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;</p> <p>d) definire il sito di conferimento dei rifiuti, precisando le modalità e la tempistica dei trasporti.</p>
Termine avvio V. O.	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	Comune di Messina per la condizione 3 c)

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Gestione dei materiali di scavo e dragaggio
Oggetto della prescrizione	<p>Ai fini di una corretta gestione dei materiali di dragaggio 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> <p>a) effettuare una caratterizzazione ex DM 173/16;</p> <p>b) definire le possibili opzioni di riutilizzo dei materiali da scavo 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;</p> <p>c) verificati i volumi attesi dalle trivellazioni, presumibilmente 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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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 CTVIA;</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’avvio della fase di cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Sicilia

Condizione ambientale n. 5	
Macrofase	Ante operam
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

Condizione ambientale n. 6	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Opere di fondazione
Oggetto della prescrizione	Al completamento delle ispezioni dei fondali ante-operam, sia relativamente all'eventuale presenza di ordigni bellici inesplosi sia di possibili 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	

La coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla