



Il Sindaco del Comune di Messina

Commissario Delegato ex O.P.C.M. n. 3721 del 19 Dicembre 2008

COMUNE DI MESSINA - PROCEDURA APERTA, AI SENSI DELL'ART. 53 COMMA 2 LETTERA C) DEL D.LGS 163/06 E S.M.I. PER L'AFFIDAMENTO DELLA PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DEI LAVORI INERENTI LA PIATTAFORMA LOGISTICA INTERMODALE DI TREMESTIERI CON ANNESSO SCALO PORTUALE - 1° STRALCIO FUNZIONALE - € 80.000.000,00 - O.P.C.M. 3721/08 - CIG. 0429752291. Opera inserita nell'elenco di cui all'art.1 dell'O.P.C.M. 3633 del 2007

PROGETTO DEFINITIVO

(Redatto ai sensi dell'art.25 del D.P.R. n. 554/99 e ai sensi dell'art.8 del Disciplinare di Gara)



PROPONENTE: **SIGENCO S.p.A.**

ELABORATO:	TITOLO: QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO RELAZIONE	SCALA:	DATA: SETT. 2010
------------	--	--------	-------------------------

PROGETTISTI:



INTERPROGETTI S.r.l.

Ing. Marco PITTORI

Ing. Sergio PITTORI

collaboratori:

ing. Plinio MONTI, ing. Silvia POTENA

ing. Andrea PAGNINI, ing. Giulia ZANZA

ing. Christian SFERRA

arch. Francesca Romana MONASS

geom. Alessandro MARCHISELLA



SEACON s.r.l.

SEACON S.r.l.

Ing. Massimo VITELLOZZI

collaboratori:

Ing. Corrado MONTEFOSCHI

Geom. Lorenzo DI BIASE

CIPRA S.r.l.

Ing. Marco MENEGOTTO

collaboratori:

Ing. Alessandro CONCETTI

CONSULENTI:

Consulenza geotecnica:

Prof. Ing. Giuseppe SCARPELLI

Dipartimento F.I.M.E.T.

dell'Università Politecnica

delle Marche

Consulenza opere idrauliche

e modellazione fisica delle opere:

Prof. Ing. Pierluigi AMINTI

Dipartimento di ingegneria civile

e ambientale dell'Università di Firenze

Prof. Ing. Enio PARIS

Dipartimento di ingegneria civile

e ambientale dell'Università di Firenze

Consulenza ambientale:

Prof.ssa Angela POLETTI

Dipartimento di architettura

e pianificazione del Politecnico di Milano

Consulenza impiantistica:

NEOS Engineering

Ing. Emiliano GUCCI



RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE FRA LE VARIE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

Ing. Marco PITTORI

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

Dott. Ing. Francesco DI SARCINA

Rev. n°	DESCRIZIONE	DATA	DISEGNATO	APPROVATO
00	Emissione	Sett.10	_____	ing. M. Pittori
	Doc.: 1624			
INTERPROGETTI S.r.l. Via di Priscilla, 116 - 00199 ROMA - Tel. 0686200297 fax: 0686200298 E-mail: INFO@INTERPROGETTI.NET			Società certificata ISO 9001 : 2008 Certificato n° 214513	



INDICE

1. PREMESSA	4
2. INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE.....	5
2.1. Strumenti settoriali	5
2.1.1. Nazionale: Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.).....	5
2.1.2. Nazionale: Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006 (Q.C.S.).....	5
2.1.3. Nazionale: Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006 (P.O.R.)	5
2.1.3.1. Programma operativo Fondo europeo per lo sviluppo regionale (PO-FESR)	6
2.1.3.2. Programma Operativo Regionale per il Fondo Sociale Europeo 2007 – 2013 (POR-FSE)	6
2.1.3.3. Programma Operativo Regionale per il Fondo Europeo per la pesca 2007 – 2013 (POR-FEP)	6
2.2. Strumenti settoriali di livello regionale	7
2.2.1. Regionale: Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (P.R.T.M.)	7
2.2.2. Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.).....	8
2.2.3. Piano di Tutela delle Acque in Sicilia (P.T.A.)	8
2.2.4. Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente.....	9
2.3. Strumenti settoriali di livello locale.....	9
2.3.1. Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.)	9
2.3.2. Piano Operativo triennale 2008-2010 (P.O.T.)	10
2.3.3. Piano Regolatore Portuale di Messina (P.R.P.).....	10
2.4. Strumenti territoriali e urbanistici	14
2.4.1. Piano Territoriale Paesistico regionale (P.T.P.R.)	14
2.4.2. Piano Territoriale Provinciale (P.T.P.) - Messina.....	16
2.4.3. Piano regolatore Generale (P.R.G.) – Comune di Messina	17
2.5. Pianificazione della tutela naturalistica	18
2.5.1. SIC e ZPS.....	18
2.5.2. Parchi	21
2.6. Vincoli e tutele.....	21
3. DESCRIZIONE DEI RAPPORTI DI COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SETTORIALI E TERRITORIALI.....	23
3.1. Generalità	23
3.2. Coerenza con gli strumenti settoriali	23
3.2.1. Strumenti a livello nazionale	23
3.2.2. Strumenti a livello regionale	24
3.2.3. Strumenti a livello locale	25

3.3.	Coerenza con gli strumenti territoriali e urbanistici	27
3.3.1.	Strumenti a livello regionale	27
3.3.2.	Strumenti a livello provinciale.....	28
3.3.3.	Strumenti a livello locale	28
3.4.	Coerenza con gli strumenti territoriali e urbanistici	30
3.4.1.	Strumenti a livello regionale.....	30
3.4.2.	Strumenti a livello provinciale.....	30
3.4.3.	Strumenti a livello locale	31
3.5.	Coerenza con la pianificazione della tutela naturalistica.....	31
3.6.	Coerenza con i vincoli e le tutele.....	31
4.	ALLEGATI.....	33
4.1.	Elaborati grafici	33

1. PREMESSA

La finalità del quadro di riferimento programmatico è quella di illustrare i rapporti di coerenza intercorrenti tra l'opera in oggetto e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, territoriale ed urbanistica.

Stante tale finalità tale quadro è stato articolato in due parti: una prima dedicata alla individuazione delle strategie, finalità, obiettivi ed interventi previsti e perseguiti da piani e programmi che hanno competenza nel governo del territorio negli aspetti specifici; una seconda finalizzata all'illustrazione e alla verifica dei rapporti di coerenza.

I successivi paragrafi saranno strutturati secondo la seguente metodologia:

- ricostruzione del contesto programmatico attraverso l'individuazione di tutti gli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale (trasporti e ambiente) all'interno dei quali è inquadrabile l'intervento in esame oggetto del presente SIA
- descrizione dei singoli strumenti di programmazione e pianificazione in relazione allo stato di avanzamento nell'iter approvativi, della loro struttura; illustrazione delle strategie, finalità, obiettivi ed azioni riferibili all'intervento in esame
- illustrazione dei rapporti di coerenza.

2. INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE

2.1. Strumenti settoriali

2.1.1. Nazionale: Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.)

Il primo P.G.T.L. è stato approvato con D.P.C.M del 10 aprile 1986 e aggiornato con D.P.R. del 29 agosto del 1991. Il Piano Generale dei Trasporti e della logistica attualmente in vigore, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001.

Tra gli indirizzi strategici del P.G.T.L. è individuato il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (S.N.I.T.)¹, nell'ottica di conseguire l'obiettivo dell'interconnessione delle infrastrutture prioritarie nella logica di sistema a rete.

Gli interventi sulle infrastrutture non incluse nello S.N.I.T. sono di competenza delle Regioni nei loro Piani Regionali dei Trasporti (P.R.T.). Per garantire la necessaria coerenza degli strumenti e delle scelte di programmazione, viene innanzitutto definita una metodologia generale di pianificazione dei trasporti cui le Regioni sono invitate ad aderire, per consentire omogeneità dei contenuti e confrontabilità delle esigenze e delle proposte.

2.1.2. Nazionale: Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006 (Q.C.S.)

Il Q.C.S. 2000-2006 per le regioni italiane obiettivo 1 è stato approvato dalla Commissione europea il 1° agosto 2000, con decisione n. C (2000) 2050; nel 2004 è stata effettuata la revisione, approvata dalla Commissione europea il 30 novembre 2004 con decisione n. C (2004) 4689.

Il Q.C.S. persegue la finalità generale di rimuovere gli ostacoli che frenano la crescita della dotazione infrastrutturale e lo sviluppo dell'economia regionale.

Il Q.C.S. 2000-2006 per le regioni italiane obiettivo 1 comprende 7 P.O.R. (Programmi operativi regionali) e 7 P.O.N. (Programmi operativi nazionali).

2.1.3. Nazionale: Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006 (P.O.R.)

Il POR Sicilia è stato approvato con decisione della Commissione C (2000) 2348 del 2000. Attualmente è disponibile il P.O.R. approvato dalla Commissione Europea con Decisione Cn. 5847 del 20/12/2005 e adottato con Deliberazione n. 622/2005.

¹ Per quanto riguarda i porti sono state incluse nello S.N.I.T. solo quelle infrastrutture che presentano rilevante entità di traffici ad elevato valore aggiunto, elevato grado di specializzazione, elevata entità di traffico combinato e traffici rilevanti con le isole maggiori. Per i restanti porti si fa riferimento ai piani regionali.

Il P.O.R. prevede il potenziamento di infrastrutture portuali, logistiche ed aeroportuali.

2.1.3.1. Programma operativo Fondo europeo per lo sviluppo regionale (PO-FESR)

Il Programma operativo Fesr (Fondo europeo per lo sviluppo regionale) è stato adottato con Decisione della Commissione europea C(2007)4249 del 7 settembre 2007, l'obiettivo del programma è di "innalzare e stabilizzare il tasso di crescita medio dell'economia regionale, attraverso il rafforzamento dei fattori di attrattività di contesto e della competitività di sistema delle attività produttive, in un quadro di sostenibilità ambientale e territoriale e di coesione sociale".

Il Programma ha una dotazione finanziaria di 6.539.605.100 euro e prevede sette priorità di intervento: "Reti e collegamenti per la mobilità"; "Uso efficiente delle risorse naturali"; "Valorizzazione delle identità culturali e delle risorse paesaggistico-ambientali per l'attrattività e lo sviluppo"; "Diffusione della ricerca, dell'innovazione e della società dell'informazione"; "Sviluppo imprenditoriale e competitività dei sistemi produttivi locali"; "Sviluppo urbano sostenibile"; "Governance, capacità istituzionali e assistenza tecnica".

2.1.3.2. Programma Operativo Regionale per il Fondo Sociale Europeo 2007 – 2013 (POR-FSE)

Con Decisione della Commissione Europea C/2007/6722 del 18 dicembre 2007 è stato adottato il Programma Operativo Regionale Sicilia per il Fondo Sociale Europeo 2007 - 2013.

Il Po Fse 2007-2013 è diretto a sostenere il raggiungimento della piena occupazione, della qualità e della produttività sul lavoro e la promozione dell'inclusione sociale per il rafforzamento della coesione economica e sociale del territorio regionale siciliano. L'impianto strategico del Programma si articola in sette obiettivi globali correlati a sette assi prioritari di intervento: Asse I – Adattabilità, Asse II – Occupabilità, Asse III – Inclusione Sociale, Asse IV – Capitale Umano, Asse V – Transnazionalità e Interregionalità, Asse VI – Assistenza Tecnica, Asse VII – Capacità Istituzionale.

2.1.3.3. Programma Operativo Regionale per il Fondo Europeo per la pesca 2007 – 2013 (POR-FEP)

È entrato ufficialmente in vigore, il 4 settembre 2006, il Fondo Europeo per la Pesca (FEP), per il periodo 1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2013.

Con la Decisione C(2007) 6792 del 19 Dicembre 2007, la Commissione europea ha approvato il Programma operativo dell'intervento comunitario a titolo del Fep in Italia per il periodo di programmazione 2007-2013. Il Programma prevede i seguenti assi prioritari:

- misure per l'adeguamento della flotta da pesca italiana

- acquacoltura, pesca nelle acque interne, trasformazione e commercializzazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura
- misure di interesse comune
- sviluppo sostenibile delle zone di pesca
- assistenza tecnica.

2.2. Strumenti settoriali di livello regionale

2.2.1. Regionale: Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (P.R.T.M.)

Il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (P.R.T.M.), Piano Direttore, Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia, è stato approvato dalla Giunta di Governo regionale (Delib. N. 322 del 11.10.2002 e Delib. N.375 del 20.11.2002) previo parere favorevole della IV Commissione legislativa dell'Assemblea Regionale Siciliana e adottato con D.A. n. 237 del 16 dicembre 2002.

Il P.R.T.M. recepisce gli indirizzi di politica dei trasporti delineati a livello nazionale e comunitario², e costituisce il documento predisposto dal Dipartimento Trasporti e Comunicazioni, che tiene conto per la parte infrastrutturale, della programmazione già avviata in sede regionale. Al Piano Direttore seguiranno le ulteriori fasi di sviluppo dei Piani Attuativi definiti "Piani di settore", che costituiranno nel loro insieme il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità. Il Piano direttore individua le scelte "macro" individuate per il riassetto dei trasporti regionali.

I Piani di Settore previsti, alla cui fase di redazione parteciperanno anche le associazioni di categoria e le parti sociali, sono:

1) il piano dei trasporto pubblico locale; 2) il piano per il trasporto delle merci e della logistica; 3) il piano del sistema di trasporto stradale; 4) il piano del sistema di trasporto ferroviario; 5) il piano del sistema di trasporto aereo ed elicotteristico; 6) il piano del sistema portuale.

Il PRTM, redatto secondo criteri di dinamicità, nel rispetto delle previsioni di bilancio e delle risorse disponibili o attivabili nel breve periodo, contiene gli indirizzi per la programmazione anche per le Province, per i Comuni e per gli ulteriori soggetti a qualunque titolo interessati dalle previsioni del Piano stesso.

Nel 2004 è stato approvato il Piano Attuativo del Trasporto delle Merci e della Logistica, dalla Giunta Regionale di Governo il 2/2/2004 con Del. n. 24.

² P.G.T.L.; Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006; Strumento Operativo per il Mezzogiorno; Programma Operativo Nazionale 2000-2006; Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006.

2.2.2. Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

L'obiettivo prioritario che il piano persegue è quello di predisporre una serie di azioni ed interventi finalizzati ad attenuare il dissesto idrogeologico, cercando di trovare un equilibrio sostenibile tra l'ambiente e le esigenze di sviluppo socio-economico.

La regione è suddivisa in 102 bacini idrografici principali e aree territoriali intermedie, più le isole minori (Art. 3 N.T.A. del P.A.I.).

Il P.A.I. di riferimento è il n. 102 "Area Territoriale tra il Bacino del Torrente Fiumedinisi e Capo Peloro"; è stato approvato con Decreto del Presidente della Regione Sicilia il 5 luglio 2007.

Per l'area in esame il piano non prevede interventi per la mitigazione del rischio geomorfologico, né idraulico.

2.2.3. Piano di Tutela delle Acque in Sicilia (P.T.A.)

Il Piano di Tutela delle Acque della Sicilia è stato approvato con Ordinanza n. 333 del 24/12/2008.

Il sistema di riferimento è "Peloritani orientali": Bacino minore tra Fiumedinisi e Capo Peloro R19-102

Il piano evidenzia alcune criticità:

- processo avanzato di antropizzazione della falda
- inquinamento diffuso negli acquiferi sotterranei di nitrati di origine agricola in prossimità delle zone costiere
 - carichi per unità di lunghezza di costa di BOD = 32-48 t/anno/km
 - carichi per unità di lunghezza di costa di azoto = 6-18 t/anno/km
 - carichi per unità di lunghezza di costa di fosforo = 0-0.80 t/anno/km
- inquinamento da parte dei reflui urbani e industriali nei corpi fluviali sotterranei.

Lo stato ambientale dei corpi idrici superficiali risulta "buono".

Nella programmazione degli interventi necessari a migliorare lo stato ambientale, per quanto riguarda i corpi idrici superficiali per i quali lo stato è "buono", il piano prevede la necessità di mantenere almeno l'attuale livello di naturalità dei luoghi, evitando eventuali insediamenti industriali e/o agricoli ad alto impatto.

In riferimento agli acquiferi sotterranei, il programma degli interventi da adottare per il conseguimento degli obiettivi di miglioramento della loro qualità, compresi nei piani d'ambito (ATO), sono inseriti nell'accordo di Programma Quadro Stato-Regione per la tutela delle acque e nel POR. Tali interventi prevedono il completamento dell'impianto di depurazione e riutilizzo acque reflue civili e industriali, oltre al miglioramento del sistema depurativo-fognario di molti comuni.

2.2.4. Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente

Il Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente costituisce uno strumento organico di programmazione, coordinamento e controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente nel territorio della regione. È stato approvato con Decreto Assessoriale n. 176/GAB del 9/8/2007.

La Regione Siciliana ha già effettuato, con il D.A. n. 305/GAB del 19 dicembre 2005, la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente ed una prima zonizzazione del territorio regionale, ai fini della protezione della salute umana e degli ecosistemi. Sono stati inoltre approvati, rispettivamente con il D.D.U.S. n. 07 del 14/06/06 e con il D.D.U.S. n. 19 del 05/09/06, i piani d'azione con i primi interventi relativi alle Aree ad elevato rischio di crisi ambientale di Siracusa (agglomerato IT19R2) e Messina (agglomerato IT19R3)

L'area in esame rientra nella zona "A6 Messina", come agglomerato, ovvero "parte del territorio nella quale è stato accertato, mediante misurazioni in siti fissi, il superamento dei valori limite e/o dei valori limite più il margine di tolleranza di cui al D.M. 60/2002 e nelle quali si deve intervenire in tempi brevi con i Piani di Azione e/o Piani di Risanamento".

2.3. Strumenti settoriali di livello locale

2.3.1. Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.)

Il P.U.M. è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 32/C del 30/08/2007.

Il P.U.M. rappresenta un progetto di sistema fondato su un insieme di investimenti e di innovazioni organizzativo/gestionali da attuarsi in un definito arco temporale; prevede la realizzazione di un sistema di trasporto (sia individuale che collettivo) con reti intermodali e interconnesse.

I contenuti del P.U.M. si articolano in 6 fasi tecniche:

- a) analisi della struttura e delle criticità del sistema di trasporto attuale
- b) specificazione di indicatori di obiettivo
- c) individuazione di strategie di intervento
- d) studio di azioni di coordinamento ed integrazione con altri strumenti di pianificazione
- e) costruzione di scenari di Piano

f) stima degli impatti corrispondenti alle soluzioni di scenario e individuazione dello scenario finale di Piano.

All'obiettivo generale del piano "miglioramento della rete e dei servizi di trasporto nell'area urbana della città di Messina", si aggiungono i seguenti obiettivi:

- generali:
 - favorire la crescita del reddito e/o della produzione aggregata del sistema economico urbano
 - favorire la più equa distribuzione possibile del reddito e/o delle opportunità fra gli attori del sistema
- settoriali:
 - efficacia del sistema dei trasporti
 - efficienza del sistema dei trasporti
 - sostenibilità o tutela dell'ambiente urbano.

2.3.2. Piano Operativo triennale 2008-2010 (P.O.T.)

Il P.O.T. è stato redatto dall'Autorità Portuale di Messina ai sensi dell'art.9, comma 3, lettera a) della Legge n. 84/94, con Decreto 9/05/2005 del Ministero Infrastrutture e Trasporti nel settembre 2007 e integrato a gennaio 2008.

Il P.O.T. 2008/2010 si raccorda con il precedente (2007-2009) rispetto al quale vi sono alcune novità dovute, da un lato, alla avvenuta presentazione del nuovo PRP di Messina, e dall'altro alla necessità ed opportunità di attivare al più presto il completamento del porto di Tremestieri.

Il P.O.T. presenta il Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2008-2010 dell'Autorità Portuale di Messina e il quadro delle risorse disponibili, suddiviso per anno, porto e tipologia di intervento [così come dettata dalla tabella 1 del Decreto 09/06/2006 del Ministero Infrastrutture e Trasporti: nuove costruzioni (cod. 01), ristrutturazione (cod. 04), restauro (cod. 05), manutenzione ordinaria e straordinaria (cod. 06/07), completamento (cod. 08), ampliamento (cod. 09), altro (cod. 099), studi e progettazioni (cod. 040)].

2.3.3. Piano Regolatore Portuale di Messina (P.R.P.)

Il Piano Regolatore Portuale di Messina (P.R.P.), redatto dall'Autorità Portuale di Messina nel 2006³, definisce i suoi contenuti ai sensi della L. 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale", art. 5, comma 1:

³ Su traccia metodologica delle "Linee-guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali", pubblicate nel giugno 2004 a cura del Gruppo di lavoro istituito presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

- delimita l'ambito portuale
- disegna l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie
- individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito del porto.

Il Piano Regolatore vigente del porto è stato approvato con D.M. del 02-04.1953 con il n. 4411, e successivamente modificato con provvedimento 02.02.1959 n. 129.

Nel corso degli anni è stato modificato ulteriormente con una Variante in data 09.06.1984, che è stata giudicata meritevole di approvazione con voto n. 281 della 3° Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si esprime nell'adunanza del 12 e 19.07.1984. Tale variante è stata approvata con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici del 11.03.1985.

Il P.R.P. è uno strumento di pianificazione "strutturale", su un orizzonte temporale di 10-15 anni, quindi uno strumento di gestione e supporto decisionale, che formula un insieme di criteri per la valutazione degli interventi (della loro sostenibilità ambientale e sociale e della loro fattibilità tecnico-economica), demandando ad altri strumenti le funzioni proprie della programmazione attuativa e della progettazione.

Esso presenta soluzioni intese ad offrire, da un lato, risposte alle criticità presenti, e dall'altro opportunità di crescita complessiva del compendio portuale ed urbano.

Il documento contiene una proposta messa a punto per il porto di Messina e per le aree demaniali marittime comprese tra la foce del torrente Annunziata e la foce del torrente Portalegni, estesa allo studio delle aree relative al nuovo approdo di Tremestieri (comprese tra la foce del torrente Mili e la foce della fiumara Canneto).

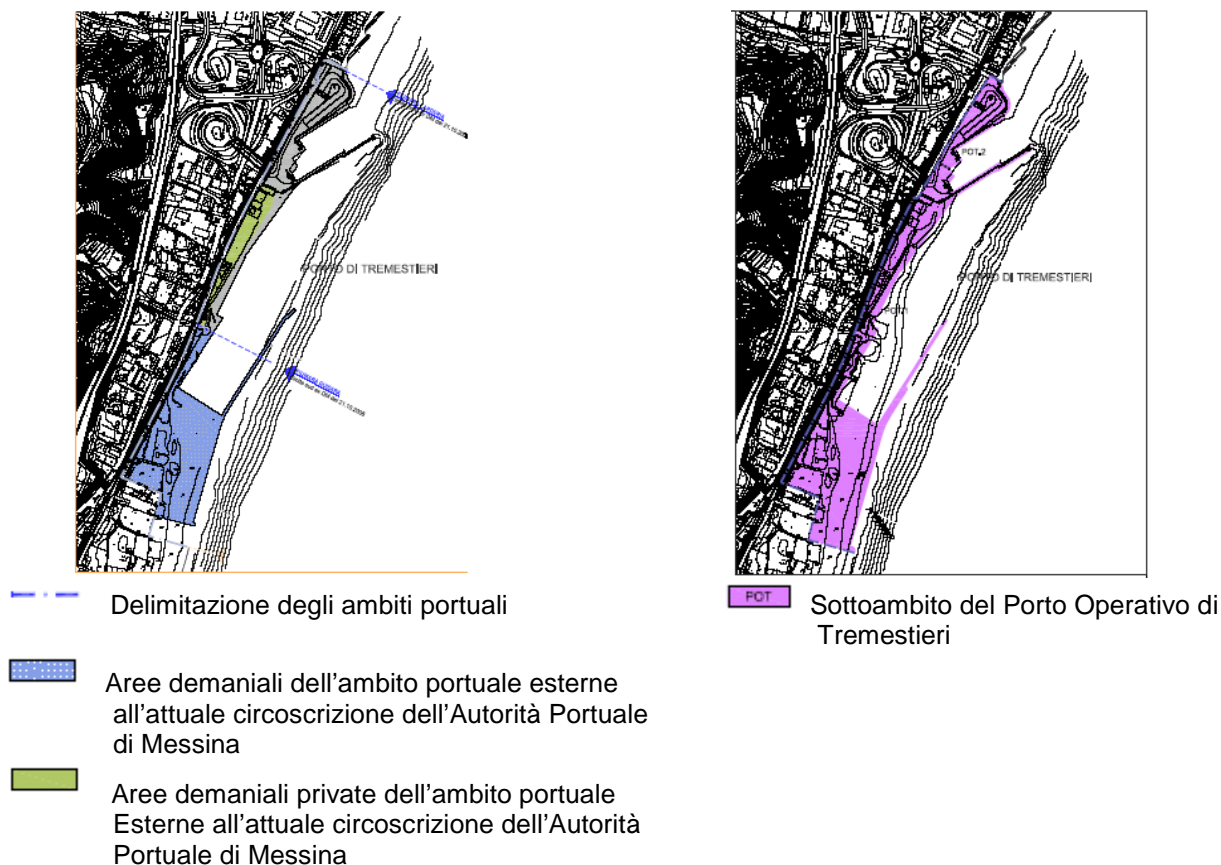


Figura 2-1: Stralcio delle carte del P.R.P. “Vincoli Territoriali” (All. 5) e “Ambiti e sottoambiti” (All. B1)

Le opere previste riguardano:

- recupero urbanistico ed edilizio di tutta l’ampia fascia esterna della Zona Falcata
- ormeggi, spazi, edifici di servizio delle Pubbliche Amministrazioni (Autorità Marittima, Polizia, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, etc.)
- riqualificazione dell’area attualmente destinata alla cantieristica, estesa a quella dell’Arsenale militare
- realizzazione di un terminale portuale commerciale polifunzionale, nel quale attestare i traffici Ro-Ro merci (ed eventualmente “misti” passeggeri più merci) che non faranno capo al polo di Milazzo, nonché ulteriori traffici Lo-Lo per merci varie ed eventualmente containers
- collegamento del porto con l’autostrada e con Tremestieri mediante una viabilità alternativa alle strade esistenti.

Il PRP si attua di norma mediante Piani di Inquadramento Operativo (PIO) estesi almeno ad una intera area funzionale (porzione del territorio caratterizzata dalla omogeneità delle funzioni in essa esistenti e/o previste).

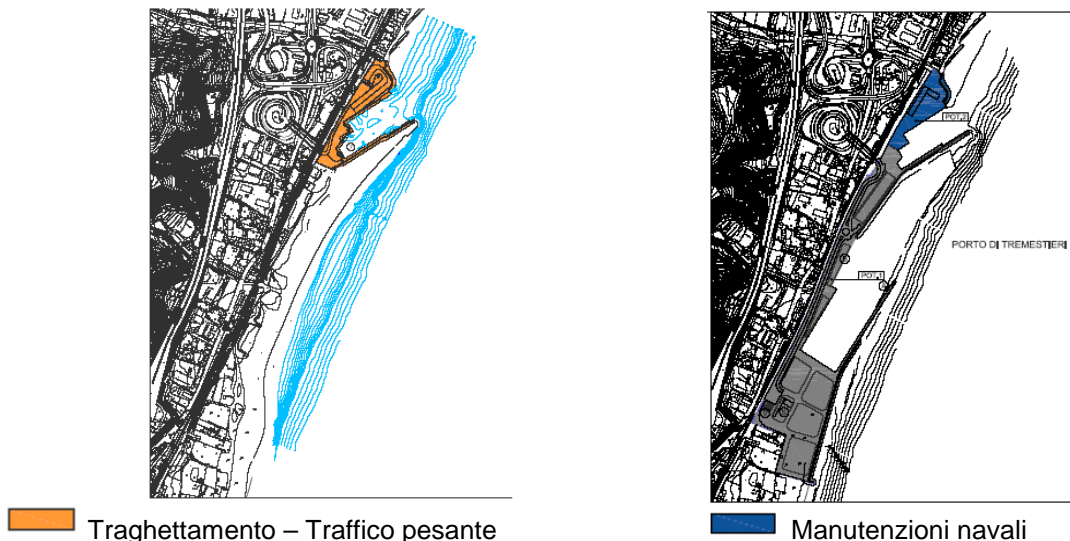


Figura 2-2: Stralcio delle carte del P.R.P. “Stato di fatto e assetto funzionale attuale” (All. A3) e “Aree funzionali” (All. B2)

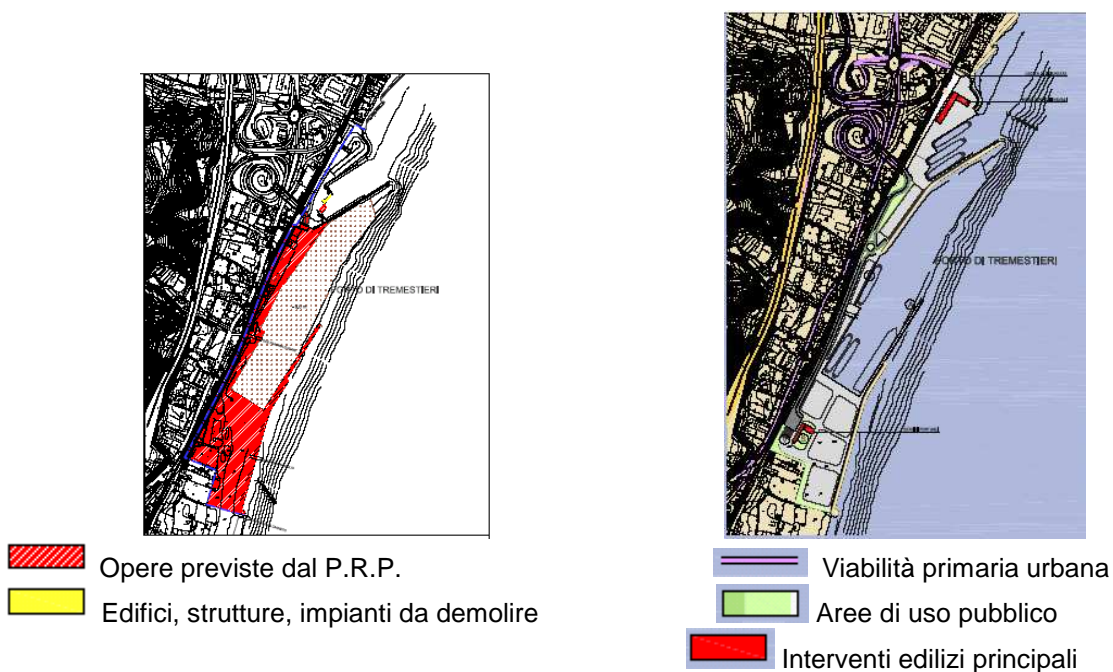


Figura 2-3: Stralcio delle carte del P.R.P. “Interventi previsti” (All. B3) e “Ipotesi progettuale” (All. B5)

2.4. Strumenti territoriali e urbanistici

2.4.1. Piano Territoriale Paesistico regionale (P.T.P.R.)

Il 21 maggio 1999 sono state approvate le linee-guida del P.T.P.R. con D.A. n.6080, su parere favorevole reso dal comitato tecnico scientifico nella del 30 aprile 1996.

Obiettivo primario del piano è quello di delineare un'azione di sviluppo orientata alla tutela e alla valorizzazione dei beni culturali e ambientali, definendo traguardi di coerenza e compatibilità delle politiche regionali di sviluppo, evitando ricadute in termini di spreco delle risorse, degrado dell'ambiente, depauperamento del paesaggio regionale, in riferimento ai seguenti ambiti:

- aree già sottoposte a vincoli ai sensi e per gli effetti delle leggi 1497/39, 1089/39, L. R. 15/91, 431/85
- altre aree meritevoli di tutela per uno degli aspetti considerati, ovvero per l'interrelazione di più di essi
- intero territorio regionale, ivi comprese le parti non sottoposte a vincoli specifici e non ritenute di particolare valore.

Il Piano persegue i seguenti obiettivi generali:

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

Il Piano si basa su 4 assi strategici, più direttamente riferiti alla tutela e alla valorizzazione paesistico ambientale:

1. il consolidamento del patrimonio e delle attività agroforestali, in funzione economica, socioculturale e paesistica
2. il consolidamento e la qualificazione del patrimonio d'interesse naturalistico, in funzione del riequilibrio ecologico e di valorizzazione fruitiva
3. la conservazione e la qualificazione del patrimonio d'interesse storico, archeologico, artistico, culturale o documentario
4. la riorganizzazione urbanistica e territoriale in funzione dell'uso e della valorizzazione del patrimonio paesistico-ambientale.

La metodologia è basata su un modello strutturale costituito da:

a) Il sistema naturale

- a1) abiotico: concerne fattori geologici, idrologici e geomorfologici ed i relativi processi che concorrono a determinare la genesi e la conformazione fisica del territorio (geologia, geomorfologia, idrologia, paleontologia)
- a2) biotico: interessa la vegetazione e le zoocenosi ad essa connesse ed i rispettivi processi dinamici

b) Il sistema antropico

- b1) agro-forestale: concerne i fattori di natura biotica e abiotica che si relazionano nel sostenere la produzione agraria, zootecnica e forestale;
- b2) insediativo: comprende i processi urbano-territoriali, socio economici, istituzionali, culturali, le loro relazioni formali, funzionali e gerarchiche ed i processi sociali di produzione e consumo del paesaggio.

Il piano si sviluppa in tre fasi distinte, interconnesse e non separabili:

- la conoscenza (struttura del paesaggio, dinamica del paesaggio)
- la valutazione (valutazione attraverso due parametri: il valore e la vulnerabilità)
- il progetto (definizione del piano e della normativa).

Sono state identificate 17 aree di analisi, attraverso un approfondito esame dei sistemi naturali e delle differenziazioni che li contraddistinguono. In particolare per la delimitazione di queste aree sono stati utilizzati gli elementi afferenti ai sottosistemi abiotico e biotico, in quanto elementi strutturanti del paesaggio.

L'area di riferimento del progetto in esame è la n. 9 "Area della catena settentrionale (Monti Peloritani)".

Dall'analisi della cartografia allegata al piano, l'area di riferimento degli interventi in oggetto presenta le seguenti caratteristiche:

a) tav. 3 "Carta della vegetazione":

- vegetazione sinantropica: coltivi con presenza di vegetazione infestante (*Secalietea*, *Stellarietea mediae*)

b) tav. 17 "Carta istituzionale dei vincoli territoriali":

- presenza del vincolo di fascia costiera di 150 m – art. 15, lettera d) L.R. 78/76

c) tav. 16 "Carta dei vincoli paesaggistici":

- presenza del vincolo dei territori costieri per una fascia di 300 m dalla linea di battigia – art. 1, lettera c) L. 431/85.

Nella tav. 9 “Carta dei beni isolati”, nella zona interna rispetto all’area in esame (quindi non interferita dagli interventi), si riscontra la presenza di: B3-cimiteri e ossari; C1-palazzi e ville; D4-mulini.

Le altre tavole (tav. 7 “Carta dei siti archeologici”, tav. 5 “Carta dei biotopi”), non riportano aree ed elementi puntuali interferenti gli interventi in oggetto.

2.4.2. Piano Territoriale Provinciale (P.T.P.) - Messina

Il Piano Territoriale Provinciale (P.T.P.) di Messina è stato approvato il 13/02/2008 nel suo quadro conoscitivo e del quadro propositivo, ai sensi dell’ ex art. 12 L.R. n°9/86 e art. 5 L.R. N. 48/91.

Tra gli obiettivi specifici che il piano persegue si evidenzia la realizzazione di un nuovo approdo per il traghettamento nello stretto, finalizzato ad eliminare la servitù di passaggio dei TIR nel centro urbano di Messina.

Il piano è strutturato in 4 fasi:

- quadro conoscitivo con valenza strutturale, articolato in tre grandi sistemi:
 1. fisico-naturale
 2. insediativo-funzionale
 3. programmatico-istituzionale, suddiviso in 3 sottosistemi:
 - ambientale-istituzionale, relativo al regime vincolistico di tutela e salvaguardia
 - insediativo-strutturale, relativo alla interpretazione delle dinamiche aggregative dei territori e delle comunità locali
 - relazionale-infrastrutturale su processi di trasformazione delle domande e delle offerte di mobilità
- quadro propositivo con valenza strategica
- piano operativo.

Sono definiti 3 ambiti strategici:

- a) area dei comuni dell’area metropolitana
- b) area dei comuni della fascia costiera tirrenica
- c) area dei comuni interni.

Tra le criticità che il piano evidenzia per l’area in esame, esattamente la costiera tra Capo Peloro e Capo Scaletta, si riscontrano:

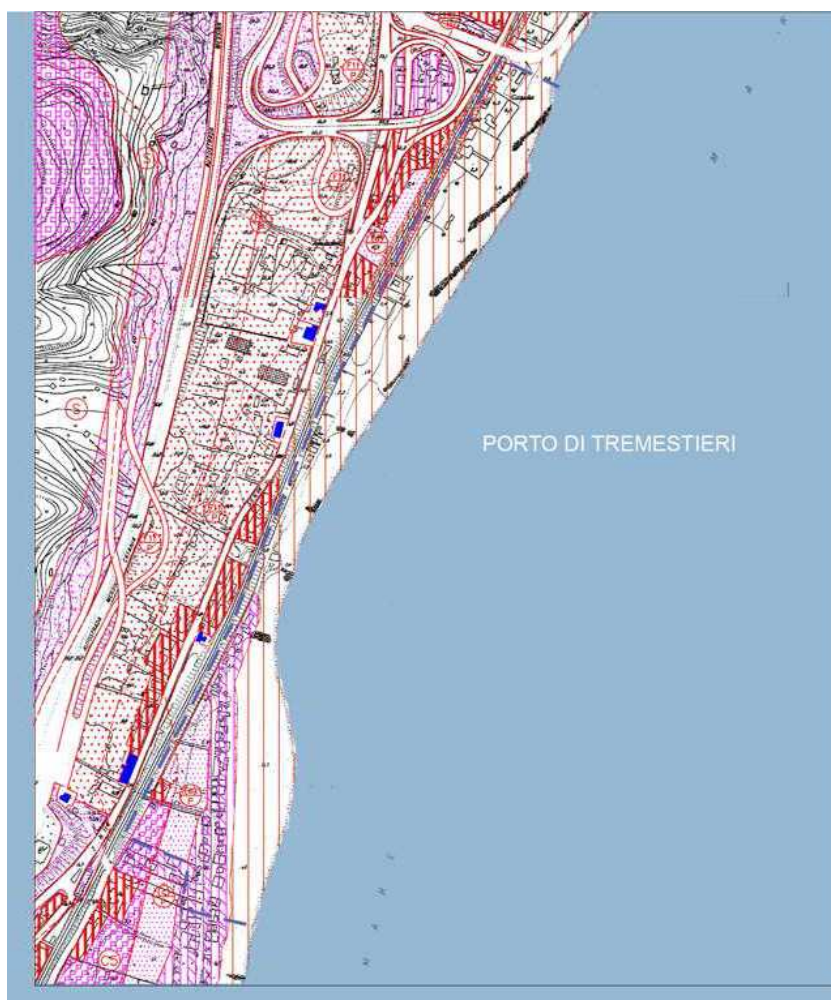
- debole pendenza delle coste basse e sabbiose
- forti correnti marine

- elevato grado di urbanizzazione lungo le coste
- forte arretramento delle coste tra Mili Marina e Ponte S. Stefano
- fenomeni di riflessione del moto ondoso con migrazione dei sedimenti verso fondali profondi.

2.4.3. Piano regolatore Generale (P.R.G.) – Comune di Messina

La Variante Generale al P.R.G. del Comune di Messina è stata approvata con D.D.R. n. 686 del 2/09/2002 e n. 858 dell'8/07/2003.

L'unico riferimento all'area in oggetto è rappresentato dalla carta "Disciplina del suolo e degli edifici" (All. B2a28) della quale si riporta di seguito uno stralcio:



P.P.E. Piani Particolareggiati esecutivi (art. 18)

Figura 2-4: Stralcio del PRG di Messina

Le N.T.A. allegate al piano prescrivono per i P.P.E., con l'art. 18:

Oltre ai casi in cui il Piano Esecutivo è obbligatorio per legge, la realizzazione di nuove costruzioni, ricostruzioni, ampliamenti ed opere di urbanizzazione preordinate all'edificazione è consentita soltanto dopo approvazione di apposito Piano Esecutivo nei seguenti casi:

1. in tutte le zone indicate nella presente normativa e nella cartografia del P.R.G. come zone a Piano Esecutivo obbligatorio
2. nelle zone di espansione dell'aggregato urbano.

Nella Giunta Municipale del 15/06/2010 è stato approvato il documento di avvio delle linee-guida per la redazione di nuovo piano regolatore di Messina.

Anche in queste linee-guida, si fa riferimento alla zona sud tirrenica: trasporti, logistica e attività produttive, la parte costiera meridionale, attorno al nuovo approdo di Tremestieri, dovrà essere attrezzata per lo sviluppo di attività produttive e di quelle legate ai trasporti e alla logistica, L'approdo di Tremestieri, opportunamente potenziato, dovrà rappresentare il fulcro di questa zona strategica: attorno ad esso si dovranno organizzare aree attrezzate per la logistica, i grandi spazi commerciali, le attività produttive ed artigianali, la nuova fiera.

2.5. Pianificazione della tutela naturalistica

2.5.1. SIC e ZPS

L'area d'interesse degli interventi in oggetto non ricade all'interno di Siti d'Interesse Comunitario né Zone di Protezione Speciale. In riferimento all'area vasta, quindi non interferente la zona di progetto, c'è una ZPS denominata "Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina" (ITA030042), di 27.995 ha.

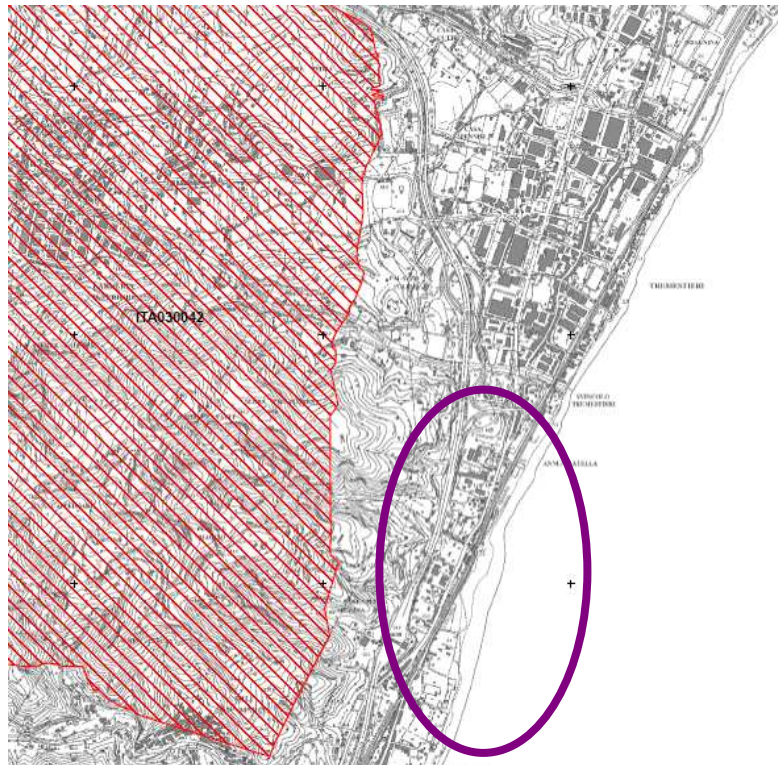
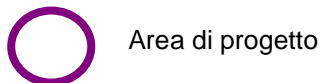


Figura 2-5: ZPS “Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina” (ITA030042)



Caratteristiche generali del sito

Tipi di habitat (% coperta):

- mare, bracci di mare (18)
- fiumi ed estuari soggetti a marea, melme e banchi di sabbia, lagune (incluse saline) (1)
- stagni salmastri, prati salini, steppe saline dune litoranee, spiagge sabbiose, machair (4)
- spiagge ghiaiose, scogliere marine, isolotti corpi d'acqua interni (acque stagnanti e correnti) torbiere, stagni, paludi, vegetazione di cinta brughiera, boscaglie, macchia, garighe, frigane (9)
- praterie aride, steppe (7)
- praterie umide, praterie di mesofite praterie alpine e sub-alpine colture cerealicole estensive (incluse le colture in rotazione con maggese regolare) risaie praterie migliorate altri terreni agricoli (14)
- foreste di caducifoglie (8)
- foreste di conifere (13)
- foreste di sempreverdi (5)
- foreste miste impianti forestali a monocultura (inclusi pioppeti o specie esotiche) (8)
- arboreti (inclusi frutteti, vivai, vigneti e dehesas) (3)
- habitat rocciosi, detriti di falda, aree sabbiose, nevi e ghiacci perenni (5)
- altri (inclusi abitati, strade, discariche, miniere e aree industriali) (5)
- Copertura totale habitat (100)

Imponente dorsale montuosa che dallo stretto di Messina si estende verso sud lungo la dorsale dei Peloritani. Nonostante il continuo disturbo antropico (disboscamento, pascolo, urbanizzazione, incendio, attività agricole, rimboschimenti, ecc.) quest'area conserva a tutt'oggi aspetti floristico-vegetazionali di

notevole interesse paesaggistico e naturalistico. Dal punto di vista geomorfologico-strutturale i Peloritani fanno parte dell'arco Calabro-Peloritano di origine tirrenica, costituito essenzialmente da rocce intrusive e metamorfiche di natura silicea. Lungo la costa si rinvengono depositi quaternari rappresentati da sabbie e argille marnose. Sotto il profilo climatico l'area peloritana è caratterizzata da condizioni prettamente oceaniche con precipitazioni medie annue che sui rilievi supera abbondantemente i 1000 mm annui e temperature medie annue di 15-17 °C. Significativa è inoltre la presenza durante tutto l'anno di un regime di nebbie che ricopre i rilievi più elevati, dovuto all'incontro dei venti tirrenici con quelli ionici. Ciò favorisce l'insediamento di formazioni forestali e arbustive molto peculiari, alcune tipiche dei territori atlantici dell'Europa meridionale. Significativa è infatti la presenza di cespuglieti del *Calicotomo-Adenocarpetum* commutati e di pinete del *Cisto crispi-Pinetum pinee*, associazioni entrambe endemiche dei Peloritani le quali risultano legate ad un clima tipicamente oceanico. Fra le formazioni boschive risultano particolarmente diffuse l'*Erico-Quercetum virgiliana*, il *Teucro-Quercetum ilicis* e il *Doronico-Quercetum suberis*. Nella fascia costiera si rinviene, limitatamente ai substrati sabbiosi, una associazione dei Malcolmetalia, rappresentata dall'*Anthemido-Centauretum conocephalae* in Sicilia esclusiva di questa area. Un'altra associazione molto peculiare a carattere termo-xerofilo esclusiva del litorale di Messina è il *Tricholaeno-Hyparrhenietum hirtae*.

Sono inoltre presenti nell'estrema punta settentrionale dei laghi costieri (Laghi di Ganzirri) di grande interesse naturalistico oltre che paesaggistico. Floristicamente non presentano un particolare interesse, in quanto le piante che si insediano in questa area umida sono in massima parte abbastanza comuni nell'isola. Si tratta perlopiù di elofite, alofite e idrofite, che non costituiscono delle particolari associazioni a causa del forte disturbo antropico e del fatto che la fascia in cui si localizzano è piuttosto stretta e non consente il differenziarsi di cenosi. Dal punto di vista idro-geologico si tratta di un'area depressa con fondali rocciosi frammisti a limo e sabbia alimentata da acque marine attraverso dei canali di collegamento con la riva e da acque meteoriche.

Lo Stretto di Messina è un ambiente molto particolare con caratteristiche uniche in tutto il Mediterraneo. Rappresenta il punto di incontro di due bacini (il Tirreno e lo Ionio) le cui masse d'acqua hanno caratteristiche diverse creando un ambiente con forti correnti e turbolenze. Tali caratteristiche idrodinamiche sono dovute, tra l'altro, a moti di marea intensificati da fasi in opposizione nello Ionio e nel Tirreno e un rimescolamento di acque calde e superficiali del Tirreno con masse fredde intermedie dello Ionio, ecc. (Magazzù *et al.* 1995). Queste condizioni idrodinamiche si riflettono sulla conformazione dei fondali e sui ritmi di sedimentazione (Colantoni, 1995), determinando l'insediamento di biocenosi particolari e uniche in Mediterraneo (Giaccone, 1972; Fredj & Giaccone, 1995; Zampino & Di Martino, 2000): biocenosi ad alghe fotofile dell'infralitorale superiore con lo strato elevato costituito dall'Associazione a *Cystoseira tamariscifolia*, *Saccorhiza polyschides* e *Phyllariopsis brevipes*, biocenosi dell'infralitorale inferiore con la presenza di *Laminaria ochroleuca* e biocenosi del circalitorale con l'Associazione a *Cystoseira usneoides* e la *facies* a *Laminaria ochroleuca* e *Phyllaria purpurascens*. Interessante è anche la presenza di una prateria a *Posidonia oceanica* che si estende da Ganzirri a Messina (Zampino & Di Martino, 2000).

Uccelli migratori abituali elencati nell'Allegato I della Dir. 79/409/CEE:

Alcedo atthis, *Alectoris graeca whitakeri*, *Anthus campestris*, *Aquila chrysaetos*, *Aquila clanga*, *Aquila celiaca*, *Aquila pomarina*, *Ardea purpurea*, *Ardeola ralloides*, *Botaurus stellaris*, *Buteo rufinus*, *Calonectris diomedea*, *Caprimulgus europaeus*, *Charadrius alexandrinus*, *Chlidonias hybridus*, *Chlidonias niger*, *Ciconia ciconia*, *Ciconia nigra*, *Circaetus gallicus*, *Circus aeruginosus*, *Circus cyaneus*, *Circus macrourus*, *Circus pygargus*, *Coracias garrulus*, *Egretta alba*, *Egretta garzetta*, *Falco biarmicus*, *Falco colombarius*, *Falco eleonora*, *Falco naumanni*, *Falco peregrinus*, *Falco vespertinus*, *Ficedula albicollis*, *Grus grus*, *Hieraaetus fasciatus*, *Hieraaetus pennatus*, *Himantopus himantopus*, *Hydrobates pelagicus*, *Ixobrychus minutus*, *Larus audouini*, *Larus audouinii*, *Larus genei*, *Larus melanocephalus*, *Milvus migrans*, *Milvus milvus*, *Neophron percnopterus*, *Nycticorax nycticorax*, *Pandion haliaetus*, *Pernis apivorus*, *Philomachus pugnax*, *Phoenicopterus ruber*, *Platalea leucorodia*, *Plegadis falcinellus*, *Sterna caspia*, *Sterna sandvicensis*, *Sylvia undata*, *Tringa glareola*.

Uccelli migratori abituali non elencati nell'Allegato I della Dir. 79/409/CEE:

Alauda arvensis, Anas acuta, Anas clipeata, Anas crecca, Anas Penelope, Anas querquedula, Fulica atra, Gallinago gallinago, Pluvialis squatarola, Rallus aquaticus, Tringa erythropus, Tringa nebularia, Tringa totanus.

Anfibi e rettili elencati nell'Allegato II della Dir. 92/43/CEE:

Emys orbicularis, Testudo hermanni hermanni.

Pesci elencati nell'Allegato II della Dir. 92/43/CEE:

Aphanius fasciatus.

Piante elencate nell'Allegato II della Dir. 92/43/CEE:

Dianthus rupicola Biv.

2.5.2. Parchi

Nell'area vasta ricadono il Parco Regionale del Fiume Alcantara e la Riserva Regionale Fiumedinisi e Monte Scuderi, ma essendo molto lontani dall'area degli interventi si ritiene che non si possano creare interferenze di alcun genere con le opere di progetto.

2.6. Vincoli e tutele

I vincoli relativi all'area vasta e al sito d'interesse sono riportati nella tavola allegata (vedi Tav. 2 "carta dei vincoli paesaggistici") e fanno riferimento ai seguenti ambiti:

- territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia; [art. 142, lett. a) D.Lgs. n. 42 del 22/01/2004] [Fonte: "Carta dei vincoli paesaggistici" del PTPR];
- territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n° 227; [art. 142, lett. g) D.Lgs. n. 42 del 22/01/2004] [Fonte: "Carta dei vincoli paesaggistici" del PTPR];
- zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del D.lgs 42/2004; [art. 142, lett. m) D.Lgs. n. 42 del 22/01/2004] [Fonte: "Carta dei vincoli paesaggistici" del PTPR];
- Vincolo Idrogeologico ai sensi del RDL 3267/23 [Fonte: "Carta istituzionale dei vincoli territoriali" del PTPR; cartografia allegata al Piano Forestale Regionale]
- Sito archeologico "Villa Pistunina" – Insediamento agricolo di età imperiale romana – Vincolo 1089/39 [Fonte: "Carta dei siti archeologici" del PTPR e relativo elenco; "Carta dei siti e complessi archeologici" del PTP]

Gli Immobili di interesse storico-monumentale-ambientale rilevati nel PTPR e nel PTP non sono sottoposti a vincolo ai sensi del D.Lgs. n. 42 del 22/01/2004.

3. DESCRIZIONE DEI RAPPORTI DI COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE SETTORIALI E TERRITORIALI

3.1. Generalità

La disciplina, gli atti di indirizzo e i vincoli di tutela indicati nella pianificazione territoriale assumono un ruolo strategico in fase di stesura ed adozione dei piani settoriali, in quanto rappresentano le basi per una pianificazione fondata su un criterio di sostenibilità. La pianificazione territoriale si basa su un sistema piramidale, in cui all'apice, il piano territoriale dell'Ente pubblico di maggiore rilevanza amministrativa, deve essere recepito in fase di elaborazione dal piano territoriale di un ambito amministrativo minore.

Nell'ambito del presente studio, si è posta l'attenzione sui vincoli ambientali individuati, attraverso l'analisi degli elaborati cartografici di piano; ciò che è emerso è una situazione di generale conformità fra i vari piani, determinata dal sistema di sussidiarietà su cui si basa la pianificazione.

Spesso accade che nell'ambito della pianificazione comunale, le zone individuate siano oggetto di una disciplina del territorio più cautelativa dei piani sovraordinati; questo perché negli atti di indirizzo dei piani territoriali paesistici e di coordinamento, viene delegato ai comuni il compito di eseguire delle indagini più approfondite e porre delle disposizioni più restrittive sulle zone da tutelare o da preservare.

Nella tabella riportata nel seguente paragrafo sono descritte le coerenze dell'intervento con tutti i piani e programmi analizzati nel capitolo precedente. La coerenza/non coerenza è determinata dalla concordanza/compatibilità o meno e non rispetto alla pertinenza, in quanto i piani/programmi non pertinenti (legati a livelli istituzionali o competenze differenti) non sono stati considerati.

3.2. Coerenza con gli strumenti settoriali

3.2.1. Strumenti a livello nazionale

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.)	SI	Il piano consegue l'obiettivo dell'interconnessione delle infrastrutture prioritarie nella logica di sistema a rete. Per garantire la necessaria coerenza degli strumenti e delle scelte di programmazione, le Regioni sono invitate ad aderire alla pianificazione, per consentire omogeneità dei contenuti e confrontabilità delle esigenze e delle proposte.
Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006 (Q.C.S.)	SI	Il Q.C.S. persegue la finalità generale di rimuovere gli ostacoli che frenano la crescita della dotazione infrastrutturale e lo sviluppo dell'economia regionale.
Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006 (P.O.R.)	SI	Il piano prevede il potenziamento di infrastrutture portuali, logistiche ed aeroportuali

3.2.2. Strumenti a livello regionale

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (P.R.T.M.)	SI	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tra le linee d'intervento infrastrutturali regionali, l'Accordo di Programma Quadro per il trasporto marittimo, che è stato stipulato tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, l'autorità portuale di Palermo, autorità portuale di Catania e l' Autorità portuale di Messina, prevede, tra l'altro, il miglioramento ed il potenziamento del porto di Messina. ➤ Tra gli interventi previsti nel sistema portuale, ne risultano 2 relativi al porto di Tremestieri, previsti dal documento di programmazione Accordo di Programma Quadro. ➤ Il P.R.T.M., al fine di ridurre la congestione a livello urbano con i conseguenti oneri che si riflettono sulla vivibilità della città di Messina, prevede, tra gli interventi già programmati, "la realizzazione in località Tremestieri di un porto con due scivoli di approdo e del relativo collegamento diretto con la viabilità primaria extraurbana", con una copertura finanziaria pari a 41,245 mld di lire.
Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) n. 102 "Area Territoriale tra il Bacino del Torrente Fiumedinisi e Capo Peloro Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.)	SI	Gli obiettivi di miglioramento della qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei, perseguiti dai due piani, non costituiscono riferimenti diretti con gli interventi in esame, ma rappresentano la base irrinunciabile per la costituzione e la fruizione del nuovo approdo.
Piano Regionale di coordinamento per la	SI	Il piano individua tra le principali linee gli interventi strutturali, tra i quali:

tutela della qualità dell'aria ambiente		<ul style="list-style-type: none"> ➤ la realizzazione e l'ampliamento della metropolitana di superficie e tramviaria, con la conseguente trasformazione del sistema mobilità da auto private a mezzo pubblico ➤ lo snellimento del traffico, attraverso la realizzazione di una adeguata viabilità di grande, media e piccola dimensione ➤ il rilancio e potenziamento del trasporto su rotaia e di porti ed interporti.
---	--	---

3.2.3. Strumenti a livello locale

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.)	SI	<p>Tra i servizi di trasporto marittimo previsti dal P.U.M. risulta il porto di Tremestieri, costituito da due approdi fruibili da navi ro-ro di lunghezza pari a 130 metri; la diga frangiflutti presenta circa 230 m di larghezza. I servizi di navigazione via mare offerti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ servizi di tipo Ro-Ro per il trasporto di autovetture, di veicoli commerciali e, in alcuni casi, di carrozze e carri ferroviari ➤ servizi per il trasporto di passeggeri mediante mezzi veloci. <p>Il piano prevede anche la realizzazione della "Metropolitana del mare", un servizio di trasporto collettivo lungo la costa.</p>
Locale: Piano Operativo triennale 2008-2010 (P.O.T.)	SI	<p>Tra gli interventi previsti rientra il porto di Tremestieri.</p> <p style="text-align: center;"><u>Nuove costruzioni:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Finalità:</u> L'intervento è finalizzato al miglioramento ed al completamento della dotazione infrastrutturale del porto. ➤ <u>Importo:</u> l'importo ammonta ad €. 83.000.000, così distribuiti nel triennio: - (1°anno), 17.000.000 (2°anno), 66.000.000 (3°anno). ➤ <u>Copertura finanziaria:</u> si utilizzeranno appositi fondi statali disponibili, nella misura di . 35.000.000 circa (L. 166/02), e per il resto si provvederà mediante eventuale stipula di appositi mutui, integrati da economie di ribasso o tramite altre forme di finanziamento da individuare a seguito di progettazione preliminare. <p style="text-align: center;"><u>Lavori di piccola manutenzione dei manufatti e delle infrastrutture rientranti nelle aree demaniali marittime circoscrizionali:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Breve descrizione:</u> Questo intervento è stato introdotto nel presente POT. Trattasi di appalti di manutenzione ordinaria che permettono di attivare immediatamente ed economicamente i piccoli lavori che si rendono costantemente necessari in porto per il corretto funzionamento del medesimo (asfalto, riparazioni attrezzature portuali ed altro.). ➤ <u>Finalità:</u> L'intervento è finalizzato al mantenimento del livello di servizio e di sicurezza dei porti. ➤ <u>Importo:</u> l'importo ammonta ad €. 200.000, così distribuiti nel

		<p>triennio: 200.000 (1°anno), - (2°anno), -(3°anno).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Copertura finanziaria</u>: garantita interamente da appositi stanziamenti di bilancio. <p><u>Completamento degli impianti e delle dotazioni di security dei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, e manutenzione degli stessi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Breve descrizione</u>: L'adeguamento recente delle infrastrutture portuali comporta la necessità di ampliare gli impianti e le dotazioni di security, sfruttando allo scopo gli appositi fondi messi a disposizione dallo Stato. ➤ <u>Finalità</u>: L'intervento è finalizzato all'ampliamento della dotazione di security negli spazi operativi. ➤ <u>Importo</u>: l'importo ammonta ad €. 1.000.000, così distribuiti nel triennio: 700.000 (1°anno), 150.000 (2°anno), 150.000 (3°anno). ➤ <u>Copertura finanziaria</u>: garantita interamente da appositi fondi statali (L.413/98 per la security). <p><u>Porto di Tremestieri . Studi ed indagini relativi alla redazione del progetto preliminare del completamento del porto traghetti:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Breve descrizione</u>: Riguarda tutte le attività di studio ed indagine necessarie a redigere il progetto preliminare dell'ampliamento del porto di Tremestieri. ➤ <u>Finalità</u>: Gli studi devono integrare e completare quelli già eseguiti in sede di redazione del PRP del porto. ➤ <u>Importo</u>: l'importo ammonta ad €. 100.000, così distribuiti nel triennio: 100.000 (1°anno), - (2°anno), -(3°anno). ➤ <u>Copertura finanziaria</u>: garantita interamente da appositi fondi regionali (APQ Trasporto marittimo Sicilia).
<p>Piano Regolatore Portuale di Messina (P.R.P.)</p>	<p>SI</p>	<p>Il "Quadro Strategico" sottolinea l'importanza di potenziare al massimo il polo decentrato di Tremestieri e, per Messina come per Milazzo, di individuare interventi e funzioni che – per tipologia, dimensioni e localizzazione – garantiscano al sistema portuale la pluralità di risorse e di potenzialità necessarie alla sua crescita ed al tempo stesso risultino compatibili con le esigenze di sostenibilità ambientale e di armonica integrazione con il tessuto urbano ed il territorio.</p> <p>Il Piano prevede quattro diversi sottoambiti così identificati e denominati:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Il Sottoambito del Porto Operativo di Messina (POM) ➤ Il Sottoambito del Porto Operativo di Tremestieri (POT), circa 7 chilometri a sud del primo, dove è prevista la riorganizzazione della darsena esistente e la formazione di una nuova darsena a mezzogiorno della prima ➤ Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "Waterfront" (WAT) ➤ Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "La Falcata" (FAL). <p>Il sottoambito del Porto Operativo di Tremestieri è suddiviso in due aree funzionali, di cui una afferente opere già realizzate, e l'altra</p>

		<p>relativa anche al nuovo bacino:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Area funzionale POT 1 - Terminale dello Stretto (è l'area funzionale prevista dal Piano immediatamente a sud della darsena esistente, allo scopo di creare nuovi accosti per navi dedite al traghettamento dello Stretto e Autostrade del Mare, e consiste in una lunga diga foranea, piazzali, banchine di riva, viabilità) ➤ Area funzionale POT 2 - Manutenzioni Navali - L'area funzionale occupa parte della darsena e dei piazzali esistenti. <p>Il P.R.P. considera gli interventi previsti a Tremestieri a carattere di assoluta priorità rispetto alle altre opere, poiché la loro realizzazione condiziona la possibilità di trasferirvi le attività di traghettamento ancora in atto nella rada di San Francesco, di riqualificare l'intera rada, di eliminare il traffico di auto della viabilità urbana. Inoltre il PRP si integra con il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Messina (ai sensi dei commi 2 e 3 dell'articolo 5 della citata L.84/94), allo scopo di assicurare la compatibilità e l'equilibrio fra le funzioni portuali ed urbane e la coerenza delle reti infrastrutturali.</p>
--	--	--

3.3. Coerenza con gli strumenti territoriali e urbanistici

3.3.1. Strumenti a livello regionale

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Piano Territoriale Paesistico regionale Linee-guida (P.T.P.R.)	SI	<p>Il piano ha prevalente valenza ambientale; la coerenza dell'intervento è pertanto verificata nel rispetto degli obiettivi generali del piano stesso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ stabilizzazione ecologica del contesto ambientale regionale, difesa del suolo e della bio-diversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità ➤ valorizzazione dell'identità e della peculiarità del paesaggio regionale, sia nel suo insieme unitario che nelle sue diverse specifiche configurazioni ➤ miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale regionale, sia per le attuali che per le future generazioni e quindi dalla compatibilità e non interferenza con le aree di tutela, vincolo e rispetto ambientale, così come descritte nel capitolo precedente.

3.3.2. Strumenti a livello provinciale

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Piano Territoriale Provinciale di Messina (P.T.P.)	SI	Come il P.T.P.R., che il piano provinciale ricalca sia per gli obiettivi, le strategie che per le risposte propositive, anche il P.T.P. ha prevalente valenza ambientale; la coerenza dell'intervento è pertanto verificata nel rispetto degli obiettivi generali del piano stesso. Inoltre il piano fa specifico riferimento all'opera in esame, in quanto, in ordine alle strategie di potenziamento dei collegamenti esterni, individua, tra gli altri, gli interventi prioritari relativi agli "scali auto-portuali in corrispondenza del nuovo approdo di Tremestieri".

3.3.3. Strumenti a livello locale

Strumento settoriale (piano/programma)	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.)	SI	Tra i servizi di trasporto marittimo previsti dal P.U.M. risulta il porto di Tremestieri, costituito da due approdi fruibili da navi ro-ro di lunghezza pari a 130 metri; la diga frangiflutti presenta circa 230 m di larghezza. I servizi di navigazione via mare offerti sono: <ul style="list-style-type: none"> ➤ servizi di tipo Ro-Ro per il trasporto di autovetture, di veicoli commerciali e, in alcuni casi, di carrozze e carri ferroviari ➤ servizi per il trasporto di passeggeri mediante mezzi veloci. Il piano prevede anche la realizzazione della "Metropolitana del mare", un servizio di trasporto collettivo lungo la costa.
Locale: Piano Operativo triennale 2008-2010 (P.O.T.)	SI	Tra gli interventi previsti rientra il porto di Tremestieri. <p style="text-align: center;"><u>Nuove costruzioni:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Finalità:</u> L'intervento è finalizzato al miglioramento ed al completamento della dotazione infrastrutturale del porto. ➤ <u>Importo:</u> l'importo ammonta ad €. 83.000.000, così distribuiti nel triennio: - (1°anno), 17.000.000 (2°anno), 66.000.000 (3°anno). ➤ <u>Copertura finanziaria:</u> si utilizzeranno appositi fondi statali disponibili, nella misura di . 35.000.000 circa (L. 166/02), e per il resto si provvederà mediante eventuale stipula di appositi mutui, integrati da economie di ribasso o tramite altre forme di finanziamento da individuare a seguito di progettazione preliminare. <p style="text-align: center;"><u>Lavori di piccola manutenzione dei manufatti e delle infrastrutture rientranti nelle aree demaniali marittime circoscrizionali:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Breve descrizione:</u> Questo intervento è stato introdotto nel presente POT. Trattasi di appalti di manutenzione ordinaria che permettono di attivare immediatamente ed economicamente i piccoli lavori che si rendono costantemente necessari in porto per il corretto funzionamento del medesimo (asfalto, riparazioni attrezzature portuali ed altro.). ➤ <u>Finalità:</u> L'intervento è finalizzato al mantenimento del livello di

		<p>servizio e di sicurezza dei porti.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Importo</u>: l'importo ammonta ad €. 200.000, così distribuiti nel triennio: 200.000 (1°anno), - (2°anno), -(3°anno). ➤ <u>Copertura finanziaria</u>: garantita interamente da appositi stanziamenti di bilancio. <p><u>Completamento degli impianti e delle dotazioni di security dei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, e manutenzione degli stessi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Breve descrizione</u>: L'adeguamento recente delle infrastrutture portuali comporta la necessità di ampliare gli impianti e le dotazioni di security, sfruttando allo scopo gli appositi fondi messi a disposizione dallo Stato. ➤ <u>Finalità</u>: L'intervento è finalizzato all'ampliamento della dotazione di security negli spazi operativi. ➤ <u>Importo</u>: l'importo ammonta ad €. 1.000.000, così distribuiti nel triennio: 700.000 (1°anno), 150.000 (2°anno), 150.000 (3°anno). ➤ <u>Copertura finanziaria</u>: garantita interamente da appositi fondi statali (L.413/98 per la security). <p><u>Porto di Tremestieri . Studi ed indagini relativi alla redazione del progetto preliminare del completamento del porto traghetti:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Breve descrizione</u>: Riguarda tutte le attività di studio ed indagini necessarie a redigere il progetto preliminare dell'ampliamento del porto di Tremestieri. ➤ <u>Finalità</u>: Gli studi devono integrare e completare quelli già eseguiti in sede di redazione del PRP del porto. ➤ <u>Importo</u>: l'importo ammonta ad €. 100.000, così distribuiti nel triennio: 100.000 (1°anno), - (2°anno), -(3°anno). ➤ <u>Copertura finanziaria</u>: garantita interamente da appositi fondi regionali (APQ Trasporto marittimo Sicilia).
<p>Piano Regolatore Portuale di Messina (P.R.P.)</p>	<p>SI</p>	<p>Il "Quadro Strategico" sottolinea l'importanza di potenziare al massimo il polo decentrato di Tremestieri e, per Messina come per Milazzo, di individuare interventi e funzioni che – per tipologia, dimensioni e localizzazione – garantiscano al sistema portuale la pluralità di risorse e di potenzialità necessarie alla sua crescita ed al tempo stesso risultino compatibili con le esigenze di sostenibilità ambientale e di armonica integrazione con il tessuto urbano ed il territorio.</p> <p>Il Piano prevede quattro diversi sottoambiti così identificati e denominati:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Il Sottoambito del Porto Operativo di Messina (POM) ➤ Il Sottoambito del Porto Operativo di Tremestieri (POT), circa 7 chilometri a sud del primo, dove è prevista la riorganizzazione della darsena esistente e la formazione di una nuova darsena a mezzogiorno della prima ➤ Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "Waterfront" (WAT) ➤ Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "La Falcata" (FAL).

		<p>Il sottoambito del Porto Operativo di Tremestieri è suddiviso in due aree funzionali, di cui una afferente opere già realizzate, e l'altra relativa anche al nuovo bacino:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Area funzionale POT 1 - Terminale dello Stretto (è l'area funzionale prevista dal Piano immediatamente a sud della darsena esistente, allo scopo di creare nuovi accosti per navi dedite al traghettamento dello Stretto e Autostrade del Mare, e consiste in una lunga diga foranea, piazzali, banchine di riva, viabilità) ➤ Area funzionale POT 2 - Manutenzioni Navali - L'area funzionale occupa parte della darsena e dei piazzali esistenti. <p>Il P.R.P. considera gli interventi previsti a Tremestieri a carattere di assoluta priorità rispetto alle altre opere, poiché la loro realizzazione condiziona la possibilità di trasferirvi le attività di traghettamento ancora in atto nella rada di San Francesco, di riqualificare l'intera rada, di eliminare il traffico di auto della viabilità urbana.</p> <p>Inoltre il PRP si integra con il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Messina (ai sensi dei commi 2 e 3 dell'articolo 5 della citata L.84/94), allo scopo di assicurare la compatibilità e l'equilibrio fra le funzioni portuali ed urbane e la coerenza delle reti infrastrutturali.</p>
--	--	--

3.4. Coerenza con gli strumenti territoriali e urbanistici

3.4.1. Strumenti a livello regionale

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Piano Territoriale Paesistico regionale Linee-guida (P.T.P.R.)	SI	<p>Il piano ha prevalente valenza ambientale; la coerenza dell'intervento è pertanto verificata nel rispetto degli obiettivi generali del piano stesso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ stabilizzazione ecologica del contesto ambientale regionale, difesa del suolo e della bio-diversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità ➤ valorizzazione dell'identità e della peculiarità del paesaggio regionale, sia nel suo insieme unitario che nelle sue diverse specifiche configurazioni ➤ miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale regionale, sia per le attuali che per le future generazioni e quindi dalla compatibilità e non interferenza con le aree di tutela, vincolo e rispetto ambientale, così come descritte nel capitolo precedente.

3.4.2. Strumenti a livello provinciale

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Motivazioni della coerenza

Piano Territoriale Provinciale di Messina (P.T.P.)	SI	Come il P.T.P.R., che il piano provinciale ricalca sia per gli obiettivi, le strategie che per le risposte propositive, anche il P.T.P. ha prevalente valenza ambientale; la coerenza dell'intervento è pertanto verificata nel rispetto degli obiettivi generali del piano stesso. Inoltre il piano fa specifico riferimento all'opera in esame, in quanto, in ordine alle strategie di potenziamento dei collegamenti esterni, individua, tra gli altri, gli interventi prioritari relativi agli "scali auto-portuali in corrispondenza del nuovo approdo di Tremestieri".
--	----	--

3.4.3. Strumenti a livello locale

Strumento territoriale e urbanistico	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Piano Regolatore generale di Messina (P.R.G.)	SI	Il piano sottopone l'area in esame a piano particolareggiato esecutivo, lasciando quindi l'utilizzo alle esigenze di pianificazione di livello superiore, sempre nel rispetto delle prescrizioni derivanti dalla vigente legislazione per i Piani Esecutivi di iniziativa Pubblica: "Ferma restando la destinazione di zona con relativi indici e parametri nell'ambito delle aree sottoposte a P.P.E., le parti del territorio perimetrate a tratteggio ed individuate da asterisco sono vincolate ad inedificabilità assoluta"

3.5. Coerenza con la pianificazione della tutela naturalistica

Strumento di tutela naturalistica	Coerenza	Motivazioni della coerenza
SIC	SI	Non sono presenti SIC nell'area d'interesse del progetto in esame
ZPS	SI	Il sito ZPS "Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina" (ITA030042) risulta lontano dall'intervento (da 700 a più di 1000 m circa).
Parchi	SI	Non sono presenti parchi e riserve naturali nell'area in esame.

3.6. Coerenza con i vincoli e le tutele

Vincoli e tutele	Coerenza	Motivazioni della coerenza
Tutela dei Territori costieri per una fascia di 300 m dalla linea di battigia [art. 142, lett. a) D.Lgs. n. 42 del 22/01/2004]	SI	In riferimento all'area tutelata, ai fini dell'autorizzazione alla realizzazione delle opere (art. 146 del D.Lgs. n. 42 del 22/01/2004), si prevede la verifica della conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nel piano paesaggistico. Le linee-guida del PTPR non riportano le norme tecniche di attuazione, non è possibile quindi verificare tale conformità. Inoltre il PTP di Messina non fa alcun riferimento alla fascia dei 300 m del suddetto decreto (ex L. 431/85 e D.Lgs 490/99), bensì alla fascia dei 150 m prevista dalla LR 76/78, precedente anche alla L. 431/85, quindi non adeguata a quest'ultima e ai successivi decreti legislativi. Gli interventi di progetto possono comunque ritenersi coerenti con la tutela per l'urgenza e l'indifferibilità degli stessi.
Vincolo Idrogeologico ai sensi del RDL	SI	L'area non ricade all'interno della perimetrazione del vincolo idrogeologico

3267/23		
Sito archeologico "Villa Pistunina" – Insediamento agricolo di età imperiale romana – Vincolo 1089/39	SI	Il sito risulta molto lontano dagli interventi in oggetto (circa 3 km)

4. ALLEGATI

4.1. Elaborati grafici

- Tavola 1: Carta corografica. Scala 1:25.000
- Tavola 2: Carta dei vincoli paesaggistici. Scala 1:25.000
- Tavola 3: Carta delle aree protette. Scala 1:25.000