



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 1 del 6 settembre 2024

Progetto:	<p><i>Verifica di Assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Interventi per la messa in sicurezza e l'ampliamento dell'approdo turistico denominato "Porto Rossi" in contrada Caito nel Comune di Catania.</p> <p>ID_VIP 10256</p>
Proponente:	<p>M.E.C. AUTO di Rossi P.& C. s.n.c.</p>

Documentazione	https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9670/14213
-----------------------	--

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

Sottocommissione VIA

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

- i Principi fondamentali della Costituzione italiana, in particolare l'Art. 9, modificato dalla legge costituzionale dell'11 febbraio 2022 con particolare riferimento al fatto che la Repubblica Italiana:
 - Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. - il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

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 e ss.mm.ii recante “*Norme in materia ambientale*” (d'ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l'art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS);
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.191 del 25/05/2024, n.203 del 03/06/2024, n.227 del 17/06/2024, n.244 del 01/07/2024 e n. 260 del 12 luglio 2024 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 245 del 02/07/2024 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS, così come modificato dal decreto n. 269 del 23/07/2024;

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

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l'art. 5, recante “*definizioni*”, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;

- l'art. 19, recante *'Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA'*, e in particolare il comma 5, secondo cui *"L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi"* (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante *"Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19"* e All. V, recante *"Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19"*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *"Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116"*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"*;
- Linee Guida *"Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)"*;
- Linee Guida della Commissione Europea *"Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC"*;
- Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza;
- Linee guida ISPRA per la Valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n. 133/2016;
- 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.), Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali 2014;
- Delibera n. 54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente concernente *"Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo"*;
- Linee Guida del SNPA approvate dal Consiglio SNPA in data 09/07/2019 per l'elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, utili per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D. Lgs. 152/2006, integrative dei contenuti minimi previsti dall'art. 22 e delle indicazioni dell'Allegato VII del D. Lgs. 152/2006;
- le Linee-guida ISPRA 2016 sulla Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario (V.I.I.A.S.).

PREMESSO che:

- la Società M.E.C. AUTO di Rossi P.& C. s.n.c. con nota del 18/08/2023, acquisita al prot. 134157/MASE del 18/08/2023, in ultimo perfezionata con nota del 5/04/2024, acquisita con prot. n. 64551/MASE del 5/04/2024, ha presentato istanza per l'avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D. Lgs.152/2006 relativamente al progetto *"Interventi per la messa in sicurezza e l'ampliamento dell'approdo turistico denominato "Porto Rossi" in contrada Caito nel Comune di Catania"*;

ID_VIP 10256: Interventi per la messa in sicurezza e l'ampliamento dell'approdo turistico denominato "Porto Rossi" in contrada Caito nel Comune di Catania. Verifica di Assoggettabilità a VIA

- 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. acquisita al prot. 134157/MASE del 18/08/2023;

- la domanda è stata perfezionata con nota assunta al prot. n. 64551/MASE del 5/04/2024;

- la Divisione con nota prot. n. MASE/72044 del 17/04/2024, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/5017 in data 17/04/2024 ha comunicato alla Commissione, al Proponente e alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;

- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con la stessa nota prot. n. MASE/42173 del 05/03/2024 sopracitata, ha comunicato inoltre l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione progettuale presentata dal Proponente;

- con la stessa nota la Divisione ha segnalato inoltre quanto segue:

- per ottemperare a quanto disposto dal D.P.R. 357/1997, art. 5, comma 7, si richiede l'espressione dell'Ente Gestore del sito SIC/ZPS ITA070028 "Fondali di Aci Castello". dell'Ente Gestore del sito SIC/ZPS ITA070001 "Foce del Fiume Simeto e Lago Gornalunga" e dell'Area Marina Protetta "Isole Ciclopi";
- a far data della nota di procedibilità decorre il termine di 30 giorni entro cui, ai sensi dell'art. 19, comma 4, del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., le Amministrazioni e gli Enti territoriali in indirizzo, nonché chiunque abbia interesse, può presentare le proprie osservazioni;

PRESO ATTO che il Proponente con la domanda ha specificato che il progetto riguarda lavori di messa in sicurezza, riqualificazione e ampliamento di un'area demaniale detenuta in concessione secondo C.D.M. n.568/2013, rilasciata in data 22/11/2013 ed estesa fino al 31/12/2033 ai sensi del D.A. 137/GAB del 21/05/2020, destinata ad approdo turistico e a nautica da diporto e denominata Porto Caito o Porto Rossi, in località Caito di Catania e che il titolare della sopracitata Concessione Demaniale Marittima è il Cav. Pietro Rossi, nato ad Acireale (CT) il 26/06/1937 e Amministratore Unico della M.E.C. AUTO di Rossi P. & C. s.n.c. con sede legale a Catania, in Viale Africa n.64.

Le opere previste consistono, in linea generale, nella realizzazione di interventi di protezione e rafforzamento a garanzia dell'accesso al porto con l'ampliamento del molo di Levante, tramite la realizzazione di una massicciata radente e di un pennello a mare sul lato orientale dell'imboccatura del porto. Oltre a tali interventi strutturali, proposti per migliorare lo stato di sicurezza e fruibilità del sito, primaria è anche la necessità di migliorare la potenzialità turistica del luogo e di assicurare, attraverso gli interventi in progetto, i servizi che un porto deve essere nelle condizioni di offrire ai suoi fruitori.

CONSIDERATO che:

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

CONSIDERATO che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e debba essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in particolare, nei seguenti elaborati:

- Elenco elaborati
- D01 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE
- D02 - PLANIMETRIA STATO DI FATTO
- D03 - PLANIMETRIA BATIMETRICA

- D04 - SEZIONI STATO DI FATTO
- D05 - SEZIONI STATO DI FATTO
- D06 - PLANIMETRIA STATO DI PROGETTO
- D06.02 - INTERVENTO PENNELLO A MARE
- D06.03 - INTEVENTO DI CONSOLIDAMENTO
- D07 - SEZIONI STATO DI PROGETTO
- D08 - SEZIONI STATO DI PROGETTO
- D09 - SEZIONI STATO DI PROGETTO
- D10 - SEZIONI STATO DI PROGETTO
- D12 - FABBRICATI STATO DI FATTO
- D13 - FABBRICATI STATO DI RIQUALIFICAZIONE
- R01 - Relazione tecnicaStudio Preliminare Ambientale
- R02 - DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA
- R03 - Piano Economico Finanziario
- R04 - RELAZIONE IDRAULICO-MARITTIMA2
- R05 - RELAZIONE GEOLOGICA Studio Preliminare Ambientale
- R06 - Relazione paesaggistica Studio Preliminare Ambientale
- R07 - VISTE RENDERStudio Preliminare Ambientale
- R08 - relazione sui vincoli Studio Preliminare Ambientale
- R09 - COMPUTO METRICO ESTIMATIVO Studio Preliminare Ambientale
- R10 - Studio preliminare ambientale Studio Preliminare Ambientale
- R11 - Relazione tecnica art.109 D. LGS.152_06Studio Preliminare Ambientale
- VInC - all.1_format_supporto_propONENTE_screening

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica è effettuata ai sensi dell'Art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., 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;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili.

Inquadramento territoriale e urbanistico dell'area

La M.E.C. Auto di Rossi P&C snc, meglio conosciuta come Porto Rossi, nasce nel 1961 dalla volontà di Pietro Rossi di istituire una realtà portuale per la nautica da diporto in un'area adibita come discarica a mare di scarti di demolizione, in un'epoca in cui era del tutto assente la normativa a tutela delle coste. L'origine è, quindi, da considerarsi un'esigenza dei mutamenti sociali ed economici degli anni 60'. Percorrendo il litorale catanese, al centro della città, Pietro Rossi scorse una sorta di discarica pubblica, zona denominata dai catanesi "Caito" ("Caito" infatti deriverebbe dal termine "Kâit" che significa "giudice, governatore, capo amministrativo"), caratteristica per le golette naturali create dalle colate laviche del 1300 e del 1600. Iniziò così la creazione del porto, si costruì una strada che conduceva da piazza Europa al porto e si incominciarono a costruire piazzali e pontili per l'ormeggio delle imbarcazioni. Il 10 ottobre 2001 la ditta concessionaria vedrà finalmente approvato il progetto per l'ampliamento del porto, trasformando così l'attività svolta in una realtà nautica efficace e produttiva per tutto il Mediterraneo.

L'intervento si inserisce in una porzione di territorio costiero della città di Catania, lungo il versante orientale della Sicilia, nell'area terminale del grande asse viario di Corso Italia, ai piedi di Piazza Europa. Dal punto di vista cartografico, il sito in esame è compreso nel CTR 634060, mentre le coordinate baricentriche sono le seguenti:

- 37° 30' 55.02" N; 15° 06' 29.08" E
- 37,515283° Lat; 15,108078° Long



Figura 1. Localizzazione di Porto Rossi su ortofoto e su immagine 3D (Fonte: GOOGLE MAPS)

L'approdo turistico oggetto della Concessione Demaniale Marittima n.568/2013 si trova in Contrada Caito, a sud dell'Officina Ferroviaria di Piazza Europa, in una parte di terreno individuata dal N.C.T. del Comune di Catania al foglio 69, particelle 32091, 32083, 32084, 32085, 32081, 32088, 32089 e 32090. L'area ha ospitato, in epoca più recente, un importante tratto della Ferrovia Circumetnea. La fermata si trovava a pochi passi dal Porto Rossi, nell'area oggi occupata da Piazza Galatea, e fu in funzione fino al 1993.

L'accesso a Porto Rossi avviene attraverso una stradella demaniale a cui si accede da Piazza Sciascia fino all'ingresso del porto turistico denominato "Porto Rossi". Le aree limitrofe sono sempre di proprietà del Demanio Regionale, ma attualmente libere da eventuali concessioni. L'area oggetto di intervento rientra all'interno di due zone territoriali omogenee, individuate dal PRG elaborato da Piccinato e vigente dal 1978 per la Città di Catania, destinate a verde pubblico e ad attività industriale-portuale-ferroviaria.

Porto Rossi, delimitato da un'insenatura naturale, si colloca al di sotto dello spazio ferroviario, dei binari e dell'officina delle Ferrovie dello Stato. L'area occupata dal deposito locomotive è posta interamente sulle scogliere rocciose a nord della Stazione di Catania Centrale occupando sostanzialmente l'area costiera posta tra la piazza Galatea e la piazza Europa della città di Catania. Il suo limite ovest è costituito dalla linea ferroviaria per Messina e quello est dal mare Jonio. L'ingresso e l'uscita dei rotabili avvengono dal lato sud per mezzo del collegamento dell'ultimo deviatoio di punta del deposito ai binari di stazione. Il deposito, inizialmente per trazione a vapore, ha esteso la sua dotazione di rotabili alle automotrici intorno alla metà degli anni trenta divenendo quindi anche per trazione *diesel*, per poi nei primi anni '60 includere anche la trazione elettrica. Il deposito, molto trafficato e importante nei primi tempi, cominciò a perdere importanza in seguito alla riforma delle ferrovie iniziata alla fine degli anni ottanta, che vide la chiusura delle linee dell'Alcantara e della Valle del Salso, la riduzione progressiva dei servizi offerti sulle linee della Sicilia sud-orientale,

l'elettrificazione della Ferrovia Palermo-Catania e, infine, il trasferimento alla Regione Siciliana delle competenze relative al trasporto ferroviario locale. Si vide di conseguenza una riduzione di locomotive diesel, di automotrici, di mezzi elettrici e di personale. A completamento di tutto ciò sono previsti il trasferimento di alcune di queste risorse presso la sede ferroviaria di Bicocca e la dismissione totale dell'impianto.

In ordine all'analisi dei vincoli esistenti

Piano Territoriale Paesistico Regionale

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale individua ed esamina per ogni ambito territoriale le componenti vegetazionali e faunistiche, di cui si parlerà dopo nello specifico per l'area oggetto di intervento. Il progetto ricade lungo la costa del territorio del Comune di Catania, nella località di Caito, in una porzione soggetta a vincolo paesaggistico "n.28 centro storico" e al vincolo paesaggistico della zona costiera compresa tra Ognina e il confine di Aci castello. L'area interessata ricade dunque in un territorio costiero compreso in una fascia di scogliera della ZONA Z2 come si evince dalle carte del piano di utilizzo del demanio marittimo, in un'area dedicata a porti e approdi turistici all'interno della fascia di rispetto 30 m Del demanio marittimo.

Rete Natura 2000

Il sito in esame, pur essendo localizzato tra il SIC ITA070001 inerente alla foce del fiume Simeto e il lago Gornalunga e il SIC ITA070028 inerente ai fondali di Aci Castello (Isola Lachea – Ciclopi), non ricade di fatto all'interno di nessuna di queste zone né nelle aree di rispetto delle stesse. Porto Rossi dista infatti 8,8 km dal primo Sito e 4,2 km dal secondo.

Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo

Pur non essendo il P.U.D.M. ancora approvato ai sensi di legge, resta comunque rispettata dagli interventi proposti la destinazione d'uso che esso suggerisce per l'area in esame, quale porto e approdo turistico. Inoltre, trattandosi di un porto di 2a categoria, questo esula dalla normativa locale dei P.U.D.M.

Mappa di pericolosità sismica del territorio nazionale

La provincia di Catania risulta caratterizzata da condizioni di pericolosità medio – elevata, considerando che tutti i suoi comuni sono catalogati in zona 2 secondo la classificazione sismica regionale, approvata con Delibera della Giunta Regionale n. 408 del 19/12/2003. In particolare la mappa di pericolosità sismica evidenzia un valore di accelerazione massima del suolo compreso tra 0.200 e 0.225.

A livello regionale, inoltre, ciò che più rappresenta una minaccia sismica è proprio la zona orientale etnea, anche se non esistono evidenze di eventi sismici storici con epicentro nell'ambito del territorio interessato dal Porto Rossi. Si tratta comunque, in genere, di eventi sismici che presentano epicentri a modesta profondità, il che contribuisce a contenere gli effetti entro aree sempre molto limitate. Va comunque sottolineato che, malgrado la bassa probabilità statistica di epicentri nella zona di interesse, tali gli eventi sismici provocano comunque rilevanti effetti di scuotibilità.

Gli interventi strutturali proposti nel presente progetto presentano parere tecnico favorevole espresso dall'Ufficio del Genio Civile di Catania con prot. n° 101992 del 15/05/2019.

Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico

Secondo quanto indicato nel P.A.I. il Porto Rossi appartiene all'unità fisiografica n.4 – Unità Fisiografica Costiera di Capo Schisò (Giardini) – Porto di Catania – caratterizzata nella parte settentrionale da una lunga spiaggia ciottolosa che si estende fino a Riposto. Verso sud la costa si presenta alta e rocciosa e alcuni tratti di essa possiedono un'alta erodibilità. Le aree critiche individuate ricadono nelle zone di Fiumefreddo, Torre Archirafi, Pozzillo, Stazzo, S. Tecla e Capo Molini. La zona risulta esposta ai venti ed al moto ondoso del 1° e 2° quadrante.

Analisi e valutazione del rischio geomorfologico

Di fatto, la perimetrazione cartografica della pericolosità di frana, ad esclusione delle frane da crollo, coincide con la perimetrazione relativa al dissesto. Per le frane da crollo viene considerata una fascia di rispetto di ampiezza pari a 20 metri. Le condizioni di pericolosità e di rischio influenzano naturalmente gli interventi sul territorio, essendo il rispetto dell'incolumità pubblica il presupposto imprescindibile di qualsivoglia azione trasformativa sullo stesso.

Il P.A.I. e il caso studio di Porto Rossi

Il territorio comunale di Catania, che comprende al suo interno il porto turistico Rossi, ricade per la maggior parte della sua superficie nel Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) dell'Area territoriale 095, compresa tra i bacini del fiume Simeto e del fiume Alcantara, Piano approvato con Decreto del Presidente della Regione Siciliana n.270 del 02/07/2007, pubblicato in G.U.R.S. n.43 del 14/09/2007 e successivamente aggiornato per gli aspetti geomorfologici con il D.P.R.S. n.318 del 21/10/2014, pubblicato quest'ultimo in G.U.R.S. n.52 del 12/12/2014.

A seguito dei crolli di blocchi lavici avvenuti nel maggio 2011, nel P.A.I., aggiornato con D.P.R.S. n.318 del 21/10/2014, è delimitata la scarpata compresa tra il porticciolo turistico di Porto Rossi e l'area di deposito locomotive di Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A. come dissesto per crolli. A tale area, individuata con la sigla 095-3CT-058, viene assegnato un livello di pericolosità molto elevata P4, a cui fa capo un livello di rischio molto elevato R4.

Con ordinanza n.7 del 26/04/2019 è stata ulteriormente stabilita dal Dirigente responsabile dell'Ufficio Territoriale Ambiente di Catania l'interdizione di porzioni di aree demaniali marittime nei Comuni costieri della Città Metropolitana di Catania per il sussistere di pericolo per la pubblica incolumità causato da dissesto idrogeologico. In particolare, nella tabella in allegato a tale ordinanza è predisposto un livello di pericolosità P4 – pericolosità molto elevata - per l'area in località Caito – Porto Rossi (sigla 095-3CT-058) e per l'area in località Guardia - Caito (Sigla 095-3CT-030). Per queste zone l'art. 1 afferma: *“è vietata la sosta e il transito di persone e autoveicoli e ogni altra attività incompatibile con lo stato del dissesto accertato o esistente”*. Nelle zone accessibili dal mare le Amministrazioni Comunali e la Capitaneria di Porto devono apporre degli strumenti di interdizione finalizzati a impedire l'accesso alle aree demaniali marittime e devono installare opportuna segnaletica informativa sui pericoli e sui rischi connessi all'area, anche ad intervalli regolari nel caso di litorali molto estesi. A tale ordinanza ha fatto seguito la richiesta di modifica e aggiornamento del P.A.I. da parte del Sindaco del Comune di Catania, il quale ha chiesto con istanza prot. n. 220804 del 18/06/2019, acquisita al protocollo D.R.A. con n. 42779, la rideterminazione del grado di pericolosità e rischio geomorfologico del dissesto identificato dal codice 095-3CT-058 nel Porticciolo turistico Rossi.

Pertanto, ai sensi dell'art. 5 delle Norme di Attuazione, conformemente alla Circolare A.R.T.A. prot. 21187 del 07/05/2015 e in ordine alla disposizione del Segretario Generale A.d.B. prot. 2113 del 14/02/2020 si è proceduto all'avvio dell'iter delle procedure per l'aggiornamento del P.A.I. relativamente all'area interessata dal Porto Rossi. Tale aggiornamento è reso attuativo con Decreto del Dipartimento Regionale dell'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia del 19/02/2021, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 11 del 19/03/2021. L'aggiornamento riguarda la modifica dello stato di attività, del livello di pericolosità e rischio geomorfologico del dissesto coincidente con la sopracitata scarpata lavica che separa l'area di deposito locomotive di Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A. dal porticciolo turistico di Porto Rossi. A supporto di tale modifica vanno citati gli interventi realizzati tra il 23/04/2014 e il 16/05/2014 approvati dal Genio Civile di Catania e dalla Soprintendenza dei BB.CC. e AA. di Catania. I lavori, autorizzati dall'U.O. 25 Demanio Marittimo del Genio Civile di Catania tramite comunicazione prot. n. 38814 del 03/03/2014 e dal Servizio 5 Demanio Marittimo dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente con autorizzazione n. 10/2014 del 04/03/2014, hanno visto:

- a) la rimozione a mano e senza uso di diserbanti della vegetazione presente nella parete della scarpata;
- b) il disgaggio di piccole porzioni di roccia disarticolate e in equilibrio precario per cui il consolidamento non risultava efficace;

- c) la sigillatura e la sarcitura di piccoli giunti con malte antiritiro appositamente preparate al fine di assicurare la monoliticità dell'ammasso roccioso;
- d) la chiodatura diffusa e puntuale mediante ancoraggi con barre di acciaio filettate del tipo "Dywidag" e iniezioni di malta cementizia al fine di stabilizzare porzioni di roccia o blocchi anche di grandi dimensioni, potenzialmente mobilizzabili.

Tale intervento, svolto in piena conformità alle indicazioni progettuali, ha permesso il raggiungimento della messa in sicurezza del costolone interessato da frana. In data 21/02/2020 è stato eseguito un rilievo dell'assetto geostrutturale e geomeccanico dell'ammasso roccioso, nel corso del quale si è provveduto ad ispezionare il costone roccioso oggetto dei lavori per evidenziare lo stato delle barre e l'eventuale allargamento delle fratture causate dalla frana. Dall'ispezione è emerso che non è presente alcun movimento significativo delle fessure, né sono stati riscontrati ulteriori elementi lapidei instabili. Sono stati verificati, inoltre, i tappi di roccia di ogni singola barra Dywidag e non è stato rilevato alcun elemento di rottura, mantenendosi i dadi di bloccaggio perfettamente conservati. Pertanto, in assenza anche di azioni sismiche rilevanti, non sono stati riscontrati fattori di rischio direttamente riconducibili al costone roccioso. In conclusione, in merito alla valutazione dell'efficacia degli interventi realizzati, in seguito all'azione di monitoraggio e alla valutazione del rischio residuo, è stato affermato dai tecnici incaricati a tali attività che non sussiste alcuna situazione di pericolo per l'area sottostante il costone roccioso in argomento, quindi per la banchina di ormeggio meridionale del Porto Rossi. Il costone non risulta nemmeno esposta all'azione delle onde dal momento che si è proceduto con la chiusura del porto in prossimità di quel tratto.

Inoltre, è stato dimostrato che il crollo verificatosi nel 2011 è stato provocato dall'eccesso di vibrazioni sui blocchi superficiali, in occasione dei lavori sulla sede ferroviaria a monte, e tali fratture sono state ulteriormente allargate dalle radici delle piante, oggi totalmente rimosse. Fatte queste considerazioni, l'aggiornamento del P.A.I. con Decreto del 19/02/2021 consiste nella modifica dello stato di attività del dissesto censito con codice 095-3CT-058-1 in "stabilizzato artificialmente" e nella conseguente riclassificazione del livello di pericolosità in P1 (pericolosità moderata) e del livello di rischio in R2 (rischio medio) per l'area interessata dalla banchina di ormeggio meridionale di Porto Rossi. Contestualmente a queste analisi è stato rilevato, tuttavia, che il costone roccioso prosegue ben oltre l'area portuale oggetto dei sopracitati interventi di messa in sicurezza. Spostandoci verso sud-ovest da questa, sono visibili strutture ad arco nella falesia, dovute all'azione erosiva del mare già da tempo antecedente alla realizzazione del porto.

A tale area, individuata con il codice 095-3CT-058-2, essendo questa soggetta a possibili fenomeni di crollo, nell'aggiornamento del P.A.I. è associato un livello di pericolosità P4 (molto elevato). Nelle immediate vicinanze di quest'area è stata individuata, inoltre, un modesto ma ripido costone lavico nominato con sigla 095-3CT-059, a cui è associato un livello di pericolosità elevata (P3). Nell'area di competenza del Porto Rossi rientra anche un tratto di diga foranea, la quale è sottoposta a fenomeni di erosione per via delle frequenti mareggiate a cui è esposta. Per questo tratto, individuato con codice 095-3CT-060, è stata attribuita una pericolosità elevata P3.

Nelle indicazioni fornite dalla Relazione Generale del P.A.I. è suggerito il criterio da applicare nella delimitazione dell'areale di pericolosità dei fenomeni di crollo: bisogna considerare una fascia di ampiezza pari a 20 metri verso monte, quale zona di potenziale pericolo per arretramento del fronte roccioso a seguito di fenomeni di distacco. Nel caso specifico di Porto Rossi tale criterio risulta di difficile applicazione, trattandosi di scarpate con altezza pari o inferiore a 10 metri. Si è quindi optato per un più ragionevole arretramento del fronte roccioso di 1/3 dell'altezza della scarpata, o comunque mai inferiore a 5 metri.

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva e uno schema grafico che mettono a confronto lo stato pregresso di valutazione della pericolosità e del rischio geomorfologico, secondo D.P.R.S. n.318 del 21/10/2014, con lo stato aggiornato secondo il Decreto del Dipartimento Regionale dell'Autorità di Bacino del 19/02/2021:

SIGL A	LOCALIT À	CTR 1:10.00 0	TIPOLOGI A DI DISSESTO	STATO DI	PERICOLOSITÀ	RISCHIO
-----------	--------------	---------------------	------------------------------	-------------	--------------	---------

				ATTIVITÀ				
					Precedente	Aggiornata	Precedente	Aggiornata
095-3CT-058-1	Porto Rossi	634060	Crolli	Stabilizza to	P4	P1	R4	R2
095-3CT-058-2	Porto Rossi	634060	Crolli	Attivo	-	P4	-	-
095-3CT-059	-	634060	Crolli	Attivo	-	P3	-	-
095-3CT-060	Porto Rossi	634060	Erosione per mareggiate	Attivo	-	P3	-	-

Nella Figura 18 è indicato a sinistra lo stato di valutazione della pericolosità e del rischio geomorfologico secondo D.P.R.S. n.318 del 21/10/2014, a destra l'aggiornamento dello stesso secondo il Decreto del Dipartimento Regionale dell'Autorità di Bacino del 19/02/2021

È evidente che nella zona interessata da Porto Rossi è predominante la pericolosità legata ai crolli della costa rocciosa. Dal punto di vista geologico, infatti, l'area è caratterizzata da falesie laviche più o meno compatte, che presentano pareti caratterizzate da porzioni rocciose fratturate in blocchi di varia misura in seguito a fenomeni di distacco e crollo. Porto Rossi è caratterizzato da tratti di scogliera con blocchi lavici in equilibrio instabile, sia per azione del moto ondoso sia per lo stato di alterazione delle lave. Insieme a ciò, è possibile leggere dalla Carta della Tipologia Costiera l'evoluzione delle linee di riva dal 1985 al 2000: il persistente arretramento riscontrato rende necessario intervenire in maniera urgente e improcrastinabile. Nell'ambito di Porto Rossi emerge soprattutto l'urgenza con cui è necessario intervenire in corrispondenza della diga foranea, mentre le restanti valutazioni riguardano l'area in prossimità del porto ma non strettamente pertinenti con esso.

Esito dell'istruttoria

La Commissione evidenzia che il Proponente ha adeguatamente esposto le motivazioni alla base degli interventi previsti per quanto concerne la messa in sicurezza dell'area, ma non altrettanto per quanto concerne le altre opere a corredo del progetto (a titolo esemplificativo solarium e altri interventi). La mancanza di un confronto con l'Autorità di bacino distrettuale e in generale la trattazione dell'analisi dei vincoli esistenti non consentono di definire la piena coerenza delle opere previste con la pianificazione programmazione oggi vigente.

In ordine alla descrizione della proposta progettuale

Premessa

Il Proponente dichiara che il sopradescritto fenomeno di arretramento della linea di costa si verifica ogni anno, soprattutto dopo l'inverno, per tutto il braccio del porto. Conseguentemente a ciò, puntualmente ogni anno la ditta concessionaria del Porto Rossi, la M.E.C. AUTO di Rossi P. & C. s.n.c., si è onerata di eliminare le parti pericolanti e di liberare l'imboccatura del porto di tutto il materiale apportato dal moto ondoso. In questo modo è stato possibile superare in maniera temporanea il problema, rendendo l'area un'oasi per la nautica da diporto e, in generale, per il turismo a Catania. Di contro, le aree attorno al porto di proprietà del Demanio Regionale presentandosi fortemente danneggiate dall'azione del mare e dagli agenti atmosferici, di fatto vanificano gli

sforzi risolutivi della ditta concessionaria. In particolare, le criticità maggiori riguardano la tenuta della diga foranea, la protezione della via di accesso al porto, l'accesso al porto dal mare, la stabilità dei pontili fissi, delle banchine e dell'area occupata dall'impianto di rifornimento del carburante e la continua usura della pavimentazione del porto. La continua e costante erosione della diga foranea ha comportato, ad oggi, un forte salto di quota (quasi 10 metri) tra il livello del mare e la banchina del porto e il ridursi della stessa a una larghezza di pochi metri, rispetto alla sua conformazione originaria. Sicuramente l'azione usurante del moto ondoso è agevolata anche dalla particolare conformazione della diga stessa, realizzata con gettata di massi naturali. Il Proponente dichiara altresì che tutte le sedi di giustizia amministrativa hanno sancito, con sentenze ormai passate in giudicato, che la Regione è responsabile degli interventi da realizzare sulla diga foranea a protezione del porto.

In particolare la sentenza del TAR 1140/2009 sul ricorso proposto da M.E.C. Auto di Pietro Rossi & C. snc contro l'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente, Capitaneria di Porto di Catania, Assessorato Regionale Lavori Pubblici, Ufficio Genio civile Opere Marittime Palermo, si esprime così: *"per la declaratoria dell'obbligo delle Amministrazioni resistenti dell'immediata eliminazione delle parti pericolanti della sommità della difesa foranea esistente ed erosa dalle mareggiate di cui appresso, e della ricostituzione della stessa con massi, naturali e/o artificiali, di idonea pezzatura, nonché della contestuale opera di salpaggio dei massi che ostruiscono il canale di accesso all'approdo del porticciolo turistico, della realizzazione di adeguate ed immediate opere di rafforzamento da difesa del canale di accesso, così da rimettere in sicurezza il porticciolo turistico gestito dalla società"*.

In definitiva, la suddetta sentenza condanna le Amministrazioni sopra riportate all'immediata esecuzione delle opere di cui sopra. Vero è che le amministrazioni, nello specifico L'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime, nel fornire il parere di competenza ai sensi dell'art.12 Cod.Nav.Reg. Nav.Mar., in occasione delle istanze di rilascio assentite alla ricorrente, ha sempre imposto *"condizioni ben precise a carico della stessa, con specifico riferimento all'insabbiamento della imboccatura del porto, alla manutenzione e pulizia anche delle aree adiacenti a quelle oggetto di concessione demaniale, al riempimento della scogliera circostante"* (TAR1140/2009).

Il Proponente fa presente che tale intervento, e in generale quanto viene richiesto alla ditta concessionaria, è poca cosa rispetto a quanto risulta necessario a seguito dei grandi eventi di mareggiata susseguitesesi negli anni, fino a oggi. Nella relazione annessa alla sentenza, lo stesso verificatore evidenzia come *"lo stato di pericolosità attualmente esistente sia in relazione alla sommità della diga foranea, la cui stabilità è gravemente compromessa per la notevole quantità di materiale eroso alla base, e sia in relazione alle ben più gravi conseguenze che deriverebbero dalla insufficiente resistenza del manufatto oggi esistente in caso di future mareggiate"* necessita di una soluzione duratura nel tempo e non momentanea.

In data 09/01/2012 il Genio Civile di Catania con prot. n. 548 ha trasmesso al Servizio 8 – Infrastrutture marittime e portuali - la stima dei lavori per la protezione del braccio della diga a gettata del porto in località Caito, compresi i lavori di protezione idraulico-marittima della diga del porto e le opere necessarie a ripristinare le condizioni di sicurezza della strada di accesso e la qualità ambientale dei luoghi. In un contesto talmente mutevole e instabile, in prosecuzione a quanto sopra menzionato: il Sindaco del Comune di Catania in data 03/02/2009 ha emesso l'Ordinanza n.32, mentre la Capitaneria di Porto di Catania, con Ordinanza d'Interdizione n.23 del 29/03/2011 ha interdetto l'accesso, il transito e la sosta a veicoli e cose nella strada che conduce a Porto Rossi. L'Assessorato Regionale alle Infrastrutture e Mobilità (Servizio 8 Infrastrutture Marittime e Portuali) con nota prot. n.123053 del 12/12/2013, in risposta alle diverse note della Prefettura di Catania, ha rappresentato l'importanza degli interventi per la messa in sicurezza dell'area, ribadendone l'indifferibilità e l'urgenza. In data 27/02/2014 la Prefettura di Catania con nota prot. n. 9152 ha chiesto di conoscere gli interventi effettuati per la messa in sicurezza della fascia costiera in oggetto. In data 07/03/2014 prot.n.1272 l'Ufficio del Demanio Marittimo di Catania ha invitato il Comune stesso a predisporre la messa in atto di misure preventive, interdittive e di sicurezza dell'area demaniale marittima di Porto Rossi, a tutela della pubblica incolumità.

Poiché il continuo riproporsi di ordinanze stava compromettendo la possibilità di accesso al porto, la Ditta M.E.C. AUTO ha avanzato, infine, richiesta di autorizzazione, concessa poi in data 29/06/2016 (Concessione Demaniale Marittima n.227/2016), per svolgere quegli interventi di messa in sicurezza della strada di accesso al porto, attraverso la realizzazione di una mantellata, sostituendosi di fatto in ciò alla Regione.

Metodologia di intervento

Data la rilevanza che si attribuisce all'area interessata dall'intervento, sia in termini strettamente "protettivi" sia in funzione dello sviluppo delle potenzialità turistiche del Comune di Catania, il Proponente ha ritenuto opportuno e necessario che l'intervento fosse studiato, concepito e progettato facendo ricorso alle meno invadenti e più funzionali tecniche di ingegneria costiera, considerando che, oltre agli interventi strutturali proposti per migliorare lo stato di sicurezza e fruibilità del sito, vi è la necessità di migliorare anche i servizi che un porto deve essere nelle condizioni di offrire ai suoi fruitori e di rendere lo stesso un luogo attraverso il quale accostarsi al mare ed alle sue bellezze.

Intervento 1 – Molo di Levante

Il molo di Levante di Porto Rossi soffre un forte fenomeno di erosione, documentato anche dal Piano di Assetto Idrogeologico della costa orientale siciliana e il progetto prevede il rafforzamento e l'ampliamento della mantellata a protezione della diga foranea e dell'intera strada di accesso al porto.

L'ampliamento è stato pensato tramite la realizzazione di una massicciata radente di lunghezza pari a circa 340 m. Essa sarà costituita da una mantellata in doppio strato di massi di III categoria (peso dei massi nel range compreso tra i 3 000 kg e 7 000 kg) e da uno strato di imbasamento in pietrame scapolo (range di peso tra i 5 kg e i 50 kg). Alla base della mantellata l'unghia al piede sarà realizzata con massi di IV categoria. Le massicciate in progetto presenteranno coronamento a quota pari in media a 12 m sul livello del mare; esse avranno larghezza media di circa 2 m e pendenza della mantellata in rapporto 1.5: 1. La mantellata non sarà unica, ma spezzata in due parti con un piano orizzontale intermedio collocato a quota pari mediamente a 6 m sul livello del mare, al fine di assicurare una maggiore tenuta dell'elemento.

Intervento 2 – Accesso al porto e pennello a mare

Il problema del fenomeno di erosione lungo tutto il molo, con conseguente insabbiamento dell'accesso al porto, è un problema che trova causa comune nella movimentazione dei sedimenti a mare. Per ovviare a tale criticità il Proponente prevede la realizzazione di un piccolo pennello a mare che non intacchi la morfologia costiera, ma che nello stesso tempo protegga la costa da una inesorabile e irrefrenabile erosione. Il pennello avrà una lunghezza di 21.50 m con una larghezza in testa di 3 m. Sarà costituito da massi di prima categoria al suo interno e da un successivo strato di massi di seconda categoria dello spessore di circa 1.45 m. La pendenza della mantellata è in rapporto 2:3 e presenterà coronamento a quota mediamente di 2.0 m sul livello del mare.

Intervento 3 – Consolidamento dell'area in cui insiste il distributore di carburante

A seguito della movimentazione dei sedimenti del fondale e del moto ondoso, che entra senza sosta all'interno del porto e crea risonanza nel moto ondoso, si sono creati scavernamenti non indifferenti all'interno delle strutture esistenti. Per tale ragione, a seguito del rafforzamento esterno a difesa del moto ondoso, è stato previsto il risanamento tramite consolidamento delle strutture stesse: una delle zone su cui intervenire, oltre ai moli esistenti all'interno del porto, è proprio la zona più prossima all'accesso, ovvero quella che contiene il distributore di carburante e che, quindi, rappresenta la parte più delicata e pericolosa. L'intervento consiste nel riempimento tramite pietrame lavico e legante in conglomerato cementizio, senza variazione di forma alcuna, dei manufatti esistenti.

Intervento 4 – Solarium

La proposta progettuale si amplia sul fronte sud dell'imboccatura del porto, prevedendo la realizzazione di un solarium per la cura elioterapica e per una più comoda fruizione del mare, altrimenti inaccessibile in questa porzione di scogliera. Il solarium avrà una forma rettangolare con una superficie di 20 x 10 m e sarà totalmente realizzato in carpenteria lignea totalmente smontabile a ogni stagione senza alcuna struttura permanente.

Altri interventi

È prevista la ripavimentazione del porto in alcune zone, necessitando questa di continue manutenzioni. Contestualmente alla ripavimentazione, nella zona di distribuzione del carburante sarà collocato un impianto stagno di trattamento delle acque di lavaggio delle imbarcazioni e saranno riqualficati, poi, alcuni dei fabbricati esistenti all'interno del porto, a livello sia architettonico sia energetico. I blocchi 2-3-4 saranno riqualficati dal punto di vista energetico tramite l'installazione di un impianto fotovoltaico da 20 kW e di un impianto solare termico, in maniera tale da sfruttare l'energia solare senza far ricorso ad altre convenzionali, seppur limitate, risorse energetiche. All'interno del capannone principale sarà ricavato un soppalco per la

collocazione di una zona attrezzata per la ristorazione destinata ai fruitori del porto; il blocco 1, infine, sarà mutato in *showroom* per le imbarcazioni, con un'area destinata alla vendita di attrezzature navali e un ambiente soppalcato per gli uffici.

Ampliamento delle aree in concessione demaniale

Alla luce degli interventi previsti e sopra descritti, è richiesto dal Proponente un ampliamento delle aree in concessione alla M.E.C. AUTO di Rossi P.& C. s.n.c. per n. 5 aree di seguito descritte.

Area 1 di ampliamento

La prima area di ampliamento è una superficie residuale collocata tra la proprietà delle Ferrovie dello Stato e l'area già in concessione al Porto Rossi. Di forma stretta e allungata, con una lunghezza di circa 110 m e una larghezza che va dai 0.90 m ai 7.25 m, la superficie in questione si estende per circa 522 m². Il Proponente precisa che la richiesta di tale ampliamento non deriva dalla volontà di adibirlo a un uso specifico, quanto piuttosto dalla necessità di eliminare la presenza di un'area interclusa tra due proprietà, allo stato attuale ricettacolo di immondizia e sterpaglie, particolarmente pericolose nella stagione estiva.

Area 2 di ampliamento

La seconda area prevista in ampliamento è anch'essa residuale tra la stradella di accesso al porto e la costa e si estende per una superficie di quasi 4.000 m². Si tratta di una zona molto pericolosa per l'incolumità pubblica poiché fa parte dell'area sommitale della costa completamente erosa del molo di Levante e, nonostante ciò, è accessibile a tutti incontrollatamente e senza alcuna protezione per la caduta, a fronte di un dislivello di più di 12 m. L'intervento in progetto prevede la creazione di una protezione sicura verso il mare, così da limitare l'accesso da un lato e renderlo sicuro dall'altro; all'interno dell'area si prevede il parcheggio delle barche tirate in secca durante la stagione invernale o quelle in disuso durante tutto l'anno.

Area 3 di ampliamento

La terza area in ampliamento è prevista per rendere più semplice le operazioni di salpamento dei massi, intervento che si effettua all'inizio della stagione estiva nel Porto Rossi. Grazie all'arretramento dell'accesso esistente si viene a creare un'area per il posizionamento dei mezzi per il salpamento dei massi e per il deposito delle invasature. Quest'area ha una superficie di 2.451 m² e in essa sarà ubicato un impianto di depurazione per il trattamento dei reflui derivanti dalle operazioni di carenaggio, in modo tale da poter garantire una qualità dell'effluente scaricabile a mare o utilizzabile per subirrigazione in ottemperanza ai parametri previsti dal D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Ciò è ritenuto dal Proponente necessario in quanto le acque di scarico provenienti dal lavaggio delle carene sono caratterizzate da elevate concentrazioni di metalli disciolti contenuti negli antivegetativi: COD (*Chemical Oxygen Demand*) e BOD (*Biological Oxygen Demand*). Il processo di depurazione previsto si basa su un trattamento chimico-fisico di tipo monoblocco, all'interno di un impianto costruito completamente in lamiera verniciata con prodotti idonei alle condizioni atmosferiche aggressive tipiche dell'ambiente marino.

Area 4 di ampliamento

La proposta progettuale prevede un ampliamento dell'area in concessione sul fronte sud dell'imboccatura del porto, per una superficie di 3.582 m², da destinare alla libera fruizione del mare. Tale area, altrimenti inaccessibile, sarà dotata di un solarium di 200 m. Questo manufatto sarà realizzato con tecniche costruttive a secco, in modo da essere totalmente smontabili una volta conclusa la stagione balneare.

Area 5 di ampliamento

La quinta area di ampliamento della concessione demaniale riguarda un tratto di strada di accesso al porto, senza sbocco se non all'interno del porto, versa in condizioni di degrado oltre a essere un luogo mal frequentato. Per far fronte a questa problematica e per garantire la sicurezza del porto è prevista la collocazione all'ingresso di questo tratto stradale di un monoblocco prefabbricato (2 x 2 m) per il controllo degli accessi.

Risultati attesi

Gli interventi della proposta progettuale pongono quale obiettivo principale del Proponente il miglioramento delle attività di gestione e fruizione del porto, permettendo di rendere fruibile una vasta area di scogliera fino a San Giovanni Li Cuti, area oggi totalmente inaccessibile alla città, seppur caratterizzata da una bellezza inconsueta ed inesplorata sia nei fondali che in superficie. In questa area si propone la possibilità di realizzare

un'area attrezzata per l'elioterapia e per la balneazione, con la presenza di cabine spogliatoio, da montare e smontare alla fine della stagione balneare, con, anche, la realizzazione (sempre con materiali smontabili e non ancorati al terreno al fine di non alterarne la originaria natura) di un ristorante raggiungibile a piedi attraverso banchine galleggianti che costeggiano le bellissime grotte di cui è dotato il porto. Sarà così sistemata, ai fini di una comoda fruizione di un'area, un'area un tempo in gestione di un lido oggi non più in esercizio, altrimenti abbandonata. Insieme all'aspetto fruizionale va considerata anche la messa in sicurezza dell'area attraverso la mantellata sopra descritta, la cui progettazione è stata sviluppata sulla base di un'estesa serie di indagini e studi approfonditi dello stato di fatto.

Sulla base delle conoscenze acquisite in relazione sia alle caratteristiche fisiche e ambientali del luogo sia alle caratteristiche sociali dello stesso, approfondite anche in seguito ad una campagna informativa e ricognitiva delle esigenze locali effettuata in situ, la tipologia di intervento ritenuta ottimale è caratterizzata sinteticamente dai seguenti topics:

1. Massimo uso e riutilizzo di materiale naturale;
2. Assetto del litorale di progetto tale da svolgere le indispensabili funzioni di salvaguardia delle infrastrutture litoranee e la fruizione ai fini turistico-balneari;
3. Miglioramento delle condizioni ambientali e paesaggistiche;
4. Protezione dai fenomeni di frangimento sottocosta del moto ondoso incidente;
5. Stabilità nel tempo delle opere di protezione.

Le opere progettate sono in massima parte volte a mitigare gli effetti erosivi dell'azione del mare e a proteggere oltreché esaltare i beni paesaggistici che il Porto e la sua area di riferimento costituiscono.

Esito dell'istruttoria

Riguardo alle opere

I lavori previsti sono sommariamente descritti, senza però indicare quantità dei materiali, modalità di trasporto, produzione di rifiuti e siti eventuali di conferimento, individuazione delle cave, metodologie di intervento, aree di cantiere e loro ripristino: dette mancate illustrazioni non consentono una valutazione effettiva delle opere che si intende eseguire.

Riguardo alle concessioni

Il Proponente richiede un ampliamento delle aree in concessione alla M.E.C. AUTO di Rossi P.& C. s.n.c. per n. 5 aree per circa 11.000 m², senza precisare se l'intervento possa conseguire i risultati attesi in mancanza eventuale dell'ampliamento richiesto né fornire informazioni sulle procedure e seguite o che si intende seguire e su eventuali accordi con la l'amministrazione competente.

In ordine al cronoprogramma e importo dei lavori

L'importo complessivo dei lavori è pari a € 3.439.841,40. Il Proponente non fornisce il cronoprogramma dei lavori, ma dichiara che tutti gli interventi descritti, sia per entità fisica sia per entità economica, saranno realizzati con inizi e con tempistiche diverse e dilazionate nel tempo e che l'obiettivo è quello di completare in un arco ristretto di tempo tutti gli interventi di messa in sicurezza e di sviluppo, mentre le manutenzioni straordinarie e i rifacimenti si prevedono tempi più lunghi.

Esito dell'istruttoria

La Commissione rileva che dalle tabelle esposte nello screening di V.Inc.A. potrebbe dedursi che i lavori occuperanno sostanzialmente i mesi da aprile a settembre dei primi due anni.

In ordine alla scelta fra le alternative

Il Proponente non espone alcuna informazione sulla scelta delle alternative, tranne che il riferimento alla necessità degli interventi con conseguente apparente esclusione dell'alternativa "0".

In ordine agli effetti cumulativi

Il Proponente non fornisce alcuna specifica informazione sui possibili effetti cumulativi.

In ordine al quadro di riferimento ambientale

Il settore orientale, in cui si colloca l'area di interesse del presente Studio Preliminare Ambientale, è caratterizzato dal complesso vulcanico Etneo, che influenza l'intera conformazione geologica della Provincia di Catania.

Contesto climatico

La Sicilia presenta naturalmente un clima Mediterraneo, data la sua collocazione al centro dell'omonimo bacino. Tuttavia la sua natura montuosa e collinare contribuisce non poco ad attenuare gli influssi del mare sul clima. Abbastanza uniformi sono in tutta l'isola le temperature estive, con valori che superano generalmente i 25°C (nei giorni più caldi si superano anche i 40°), attenuati in maniera considerevole sui rilievi montuosi; in inverno il clima è mite in prossimità della costa e più rigido nell'entroterra, dove le temperature scendono frequentemente sotto lo zero. Le precipitazioni sono più frequenti nei mesi invernali e autunnali e rare nella restante parte dell'anno, sebbene negli ultimi anni si stia assistendo anche in piena estate a fenomeni temporaleschi di intensità non indifferente. In gran parte del territorio si registrano valori delle precipitazioni tra i 500 e i 700 mm annui. In prossimità delle aree costiere tali valori scendono sotto i 500 mm, mentre salendo di quota si attestano intorno ai 1000 mm.

Componente geologica dell'area

Caratteri geomorfologici

Il sito in esame si trova su un alto morfologico che delimita a est l'abitato di Catania per circa 400 m, la cui quota è di circa 10÷12 m s.l.m., ed è costituito da un terrapieno, realizzato attraverso la deposizione di materiali di risulta di varia origine e pezzatura. Tale terrapieno è costantemente esposto all'azione erosiva del moto ondoso che si infrange sulla costa sottostante, comportando fenomeni di dissesto, crolli e frane, laddove non sono presenti efficaci opere di difesa dall'azione erosiva marina. In generale, però, il sito in oggetto può essere ritenuto non particolarmente soggetto a rischio idrogeologico e a dissesti geomorfologici in quanto, ad esclusione delle zone di terrapieno, il versante lato mare presenta a difesa dalle mareggiate e dal moto ondoso una mantellata di blocchi lavici.

Struttura geologica

L'area su cui insiste Porto Rossi è caratterizzata da terreni in materiale lavico di dimensione metrica su cui trovano posto materiali di riporto derivanti probabilmente dall'erosione delle scogliere. Il substrato lavico deriva dalla storica colata del Larmisi (4000 ÷ 5000 a.C.). Il salto morfologico della linea di costa non mostra segni sfavorevoli alla sua stabilità. Solo in corrispondenza delle zone non protette dalla mantellata di blocchi lavici, le acque dilavanti e lo scalzamento al piede indotto dalle mareggiate hanno generato evidenti fenomeni erosivi, identificabili in crolli e distacchi. Al di sotto del riporto antropico è stato riscontrato uno strato di materiali di natura vulcanica; lo spessore di tale strato varia tra i 10 e i 4 metri ed è dovuto al sovrapporsi dei detriti dello smantellamento delle falesie un tempo sovrastanti.

Caratteri idrogeologici

Numerose testimonianze scientifiche e storiche hanno dimostrato che il bacino idrografico preetneo è solo sepolto dalle numerose colate laviche che, grazie al marcato carattere permeabile della formazione, garantisce un deflusso normale e costante di notevoli quantità d'acqua verso mare. Conseguenza di ciò è il pullulare di sorgenti lungo il tratto di costa compreso tra Porto Rossi e Cannizzaro, che comportano a mare notevoli variazioni puntuali di salinità e di temperatura. L'assetto idrografico del sito presenta un ruscellamento superficiale diffuso ma non caratterizzato da incisioni importanti. Ciò è dovuto principalmente sia all'alto grado di urbanizzazione che impedisce una gerarchizzazione delle aste fluviali sia alla litologia che non favorisce l'erosione superficiale. L'acquifero è rappresentato da una potente copertura lavica la cui

caratteristiche di elevata fratturazione hanno determinato una circolazione idrica sotterranea profonda. L'alto grado di permeabilità dei terreni vulcanici comporta poi un rapido smaltimento delle acque di precipitazione che, penetrando velocemente nel sottosuolo, attivano una rapida circolazione sotterranea. Tale livello idrico si attesta ad una profondità pari alla quota altimetrica assoluta, ovvero a 12,0 m dal p.c. (il sito si trova ad una quota di 12,0 m s.l.m.). L'area studiata, che è caratterizzata da affioramenti di terreni vulcanici e depositi antropici, presenta, comunque, valori di permeabilità variabili, a seconda che si consideri il substrato lavico o il riporto antropico. In definitiva possiamo avere:

- terreni permeabili per fessurazione (Lave): implicano una permeabilità elevata e variabile in relazione alla distribuzione delle fratture, con valori K compresi tra 10^{-3} e 10^{-2} m/sec;
- terreni permeabili per porosità (riporti con depositi antropici): presentano una permeabilità medio-bassa e valori compresi tra 10^{-5} e 10^{-4} m/sec.

Caratteristiche del clima ondoso medio

Generalità

Per il Porto Rossi la problematica principale secondo il Propoinnete è proprio quella dell'accumulo di sedimenti all'imboccatura del porto che quindi ne impedisce la funzionalità, unitamente a un più grave problema di scalcamento del materiale lungo il braccio che protegge il porto stesso e che ne sta determinando il lento e inesorabile crollo.

Condizioni meteo-marine del sito

Il litorale oggetto di intervento, collocato all'interno dell'unità fisiografica tra Capo Schisò e il porto di Catania, si estende sul tratto di costa della Sicilia orientale bagnata dal sul Mar Ionio; l'orientamento medio della linea di costa è dato dalla direttrice Nord / Nord-Est e Sud / Sud-Ovest che comporta l'esposizione agli eventi meteomari provenienti dal I° e II° Quadrante. Più precisamente, ponendosi in un punto baricentrico al largo del paraggio pertinente l'unità fisiografica in esame, il settore di traversia geografico che si apre dalla costa è delimitato a Nord / Nord-Est dalla visuale del promontorio di Capo Schisò con direzione di circa 25° N ed a Sud / Sud-Est dalla visuale di Capomulini con direzione di circa 190° N. I dati di vento utili per individuare il regime anemometrico relativo al paraggio in esame sono rappresentati dalle serie raccolte presso la Stazione Sinottica dell'Aeronautica Militare di Catania-Sigonella, situata presso l'aeroporto militare Nato di Sigonella, dalla serie raccolta presso la stazione ITAV di Catania-Fontanarossa (Lat: $37^\circ 28'N$; Long: $15^\circ 00'E$; 11 m s.l.m.) e sita nella piana di Catania presso l'aeroporto civile di Fontanarossa, in un territorio che presenta un forte contrasto climatico, per la presenza dell'Etna, ed infine dalla stazione di misura anemometrica del SIMN (Servizio Idrografico e Mareografico Nazionale) collocata presso una banchina del Porto Commerciale di Catania. I dati delle serie storiche sono stati elaborati in termini di frequenze medie la cui distribuzione è rappresentata dal Proponente in appositi grafici della rosa dei venti. Dall'analisi dei grafici delle due diverse stazioni è evidente una certa omogeneità dei dati rilevati. In particolare prendendo a riferimento il grafico rappresentativo della stazione di misura di Catania Porto che, per la sua posizione sulla costa risulta più affidabile per definire il clima anemologico litoraneo dell'unità fisiografica, è evidente che, escludendo i venti provenienti dal III e dal IV Quadrante, i quali rispetto all'orientamento della costa orientale sicula assumono caratteristica di venti continentali (soffiano da terra verso il mare), la maggior frequenza d'apparizione appartiene ai fenomeni ventosi provenienti dal settore di Greco; in ordine d'apparizione si presentano anche i venti da Est e da Nord; è evidente come dalle direzioni di Nord-Est si presentino anche i venti con velocità più elevate.

Clima ondoso a largo e sottocosta

L'analisi del clima ondoso medio a largo è stata svolta utilizzando i dati forniti dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) rilevati dalla Rete Ondametrica Nazionale (RON). In particolare la serie storica analizzata (1989-2006) estratta dalla boa ondametrica avente coordinate $37^\circ 26' 24.0''N$ - $15^\circ 8' 48.01''E$ (nella figura di seguito rappresentata), è stata sintetizzata riportando la percentuale degli eventi per classe di altezza d'onda e di direzione di provenienza e per classe di periodo di picco. Dall'elaborazione

dei dati RON è possibile osservare che il regime medio annuo del moto ondoso che può interessare il porto in esame risulta caratterizzato da una predominanza del moto ondoso proveniente da Est sia in termini di frequenza che in termini di massima altezza d'onda. Tale provenienza corrisponde a una direzione compresa tra 70° N e 120° N.

Il trasporto solido costiero è forzato dalle correnti litoranee, a loro volta generate dall'attacco del moto ondoso sul litorale e per determinare il trasporto solido potenziale medio annuo è possibile fare riferimento al trasporto solido generato da un gruppo di onde che globalmente sintetizzano l'intera distribuzione energetica del moto ondoso sul porto in esame. Per maggiore completezza di informazione e di dati di letteratura sul litorale oggetto di intervento, i dati raccolti dalla boa di Catania sono stati elaborati dall'Apat che ha pubblicato i risultati nello studio "Atlante delle Coste – Il moto ondoso a largo delle coste italiane", utili per definire il clima di moto ondoso al largo delle coste della penisola italiana. In questa pubblicazione è stato definito il clima del moto ondoso, suddiviso secondo l'intensità del fenomeno, così come prevede la classificazione di Beaufort, in onde basse, medie ed alte, e la distribuzione direzionale di ciascuna classe di onde è rappresentata in apposite figure.

Le onde medie provengono dal settore compreso tra i 70° ed i 130 °N con netta preminenza degli eventi provenienti da Levante. Le onde alte infine sono dirette verso Est nell'intervallo compreso tra i 70° e i 115°N, senza variazioni stagionali e con un evidente picco direzionale di eventi provenienti da 105°N (Levante). A Catania, considerando un periodo di ritorno di 10 anni, le onde raggiungono un valore di $H_{m0} = 5.50$ m. Per effetto delle direzioni prevalenti del regime ondometrico rilevato, il sistema di correnti lungo costa si presenta debole nella parte meridionale dell'unità fisiografica con tendenza all'aumento dell'intensità mano a mano che ci si sposta lungo la costa verso Nord; le correnti si muovono generalmente da Sud-Est, per cui la deriva litorale netta dei sedimenti all'interno dell'Unità Fisiografica è diretta verso Nord.

Il clima ondoso unitamente alla particolare conformazione geologica del sito provoca un inesorabile fenomeno di erosione della costa, che si presenta anno dopo anno modificata e ridotta nelle sue dimensioni. Tutto il materiale apportato dal moto ondoso va ad accumularsi puntualmente in prossimità dell'imboccatura del porto, provocandone una vera e propria chiusura oltre a causare la distruzione costante della vegetazione.

Componente atmosfera

Caratterizzazione climatica

Lo studio climatico del territorio siciliano non è affatto semplice: la variabilità spaziale e temporale è molto elevata, soprattutto a causa della complessità morfologica del territorio regionale e il Proponente riporta i dati elaborati dalla Stazione di Catania. Il Proponente fa riferimento al climogramma di Peguy-

Precipitazioni

L'analisi dei grafici sulla probabilità di precipitazioni mensili per la località di Catania consente di ottenere informazioni sulla variabilità delle precipitazioni nell'ambito di ogni mese. Relativamente alle precipitazioni, l'area di interesse di Porto Rossi rientra all'interno di una sub-area della provincia di Catania e cioè nel versante orientale e nord-orientale dell'Etna. Qui i valori annui di precipitazioni raggiungono i massimi della provincia e della stessa Sicilia (960 mm circa); essi aumentano con il crescere della quota, passando dai 685 mm di Catania e 798 mm di Acireale, fino a valori elevati per Linguaglossa (1.071 mm) e Zafferana Etnea (1.192 mm). Dal grafico probabilistico si evidenzia la scarsa piovosità del periodo primaverile-estivo e l'asimmetria della distribuzione delle precipitazioni nei periodi autunnali e invernali.

Considerazioni climatiche

Dall'analisi dei dati termometrici e pluviometrici il territorio di Catania è caratterizzato da un clima semiarido-subumido. I mesi più umidi risultano essere quelli compresi tra ottobre e febbraio; il mese più arido è luglio. Considerando, poi, il bilancio idrico territoriale dei suoli, Catania presenta un riepilogo annuale di precipitazioni pari a 900 mm.

Paesaggio e componente floro-vegetazionale

L'espansione urbana interviene sull'ambiente naturale e interferisce sulla naturalità dei luoghi e sulla diversità di flora, fauna ed ecosistemi. Nonostante la massiccia urbanizzazione degli ultimi decenni, l'ambito agricolo rappresenta ancora oggi più del 50% dell'intero territorio catanese. Oggi circa il 30% del territorio agricolo è caratterizzato da aree a coltivazioni arboree, prevalentemente ad agrumeto, oliveto e vigneto e appezzamenti isolati coltivati a frutteto, che si alternano ad aree ortive e a impianti serricoli. Gli impianti arborei sono localizzati principalmente lungo i margini del fiume Simeto e nelle aree della fascia costiera jonica, dove viene sfruttata la presenza naturale dei corsi d'acqua. Oltre alle zone agricole, numerosi sono gli ecosistemi naturali di particolare interesse naturalistico all'interno del territorio comunale di Catania, anche se fortemente alterati dall'azione antropica. Insieme all'area protetta dell'Oasi del Simeto, tutto l'ambito fluviale e le aree ripariali del basso bacino idrografico costituiscono un ecosistema di notevole interesse naturalistico e paesaggistico. Il corso fluviale rappresenta inoltre un'area paesaggistica di rilevanza strategica all'interno del territorio agricolo della Piana di Catania.

Valutando, ora, la vegetazione all'interno dell'area urbana il Proponente evidenzia la presenza di quasi 1.200 ha tra aree incolte e aree abbandonate (pari circa al 2% del territorio urbanizzato) rappresenta veri e propri habitat per le specie animali e vegetali che ospitano. Si tratta di aree caratterizzate da piccoli appezzamenti di agrumeti, oliveti, frutteti, vigneti inglobati all'interno dell'ambito urbano. Sempre all'interno del territorio urbano sono da segnalare, poi, le aree dove affiorano le antiche colate laviche, colonizzate oggi da specie vegetali come muschi e licheni e da macchia mediterranea più o meno evoluta. Verso la fascia costiera e, quindi, avvicinandoci verso Porto Rossi, è possibile trovare delle aree boscate, parte di più ampi popolamenti di essenze alloctone diffusosi lungo tutto il litorale catanese e siracusano. Tra le specie arboree prevalenti in quest'ambito si annoverano: Eucalipto, Acacia, Pino, Faggio e Quercia. In aree collinari o planiziali si trovano, invece, puntiformi oasi di macchia mediterranea, costituita perlopiù da specie sclerofille e sempreverdi. In particolare, la macchia mediterranea si può suddividere in macchia alta e in macchia bassa, a seconda della sua composizione floristica. Nella macchia alta la vegetazione è composta prevalentemente da specie a portamento arboreo (tra cui corbezzolo, ginepro, lentisco...) le quali possono raggiungere fino ai 4 m di altezza; la macchia bassa è costituita, invece, prevalentemente da specie a portamento arbustivo, con chiome di altezza massima pari a 3 m, tra cui: euforbia arborea, ginestra, rosmarino, alloro, mirto, capperò...

L'evoluzione di tali lembi di macchia mediterranea è, tuttavia, ciclicamente interrotta da casi di incendio o da periodi, non rari per il clima siciliano, di siccità. Nello studio della vegetazione del territorio siciliano bisogna considerare, in definitiva, l'azione antropica che ha letteralmente distrutto l'originario paesaggio vegetazionale: oggi solo il 7% del territorio regionale è coperto da boschi e la restante vegetazione è caratterizzata da forme degenerative della foresta sempreverde. Porto Rossi fino agli anni '60 del Novecento si presentava come un territorio arido in cui la vegetazione era praticamente assente. L'impianto attuale prende le sue origini, infatti, dall'attività di discarica a mare di materiale roccioso di sbancamento e di scarti di demolizioni in un'epoca in cui era totalmente inesistente la normativa a tutela delle coste. Il paesaggio si presentava quindi molto differente rispetto a come appare adesso.

Componente faunistica terrestre

Per analizzare la comunità faunistica del territorio costiero catanese il Proponente ha fatto riferimento, oltre alle esperienze dirette e alle informazioni bibliografiche assunte, all'osservazione di contesti costieri simili, caratterizzati dalle stesse condizioni climatiche e dagli stessi habitat vegetali. La comunità faunistica riscontrata nel territorio costiero vede una posizione di rilievo occupata dagli anfibi. Questi, durante il loro ciclo di vita in acqua, si presentano sicuramente più vulnerabili alle alterazioni ambientali. In maniera episodica è possibile incontrare il Rospo comune (*Bufo bufo*), il Rospo smeraldino (*Bufo viridis*) e la Rana verde (*Rana esculenta*), comunque in esemplari isolati e a basso potenziale riproduttivo. Tra i rettili incontrati vi sono, invece, la Lucertola muraiola (*Podarcis muralis*) e la Lucertola campestre (*Podarcis sicula*), facilmente riscontrabili tra le rocce affioranti soprattutto in estate. Altri rettili selvatici che è possibile incontrare sono il Ramarro occidentale (*Lacerta bilineata*) e il Biacco (*Hierophis viridiflavus*).

Riguardo all'avifauna, da dati di letteratura, il Proponente ritiene possibile affermare che nella zona costiera di Porto Rossi non sono presenti comunque specie rare. Sicuramente lungo la scogliera è possibile incontrare

il Martin pescatore (*Alcedo atthis*), il Piccione selvatico (*Columba livia*) e il Colombaccio (*Columba palumbus linnaeus*), questi ultimi due particolarmente diffusi. Sulla base di dati di letteratura, nel sito dovrebbero essere presenti anche alcune specie di mammiferi, poco, però, sensibili alle alterazioni ambientali, essendo la loro sopravvivenza quasi immune da azioni di disturbo. Tra i mammiferi di tale area costiera è probabile la presenza del Coniglio selvatico europeo (*Oryctolagus cuniculus*), specie tipica della macchia mediterranea, nonché di zone impervie e rocciose, il Topo comune (*Mus domesticus*), il quale trova condizioni favorevoli sia negli ambienti urbani e suburbani sia nelle zone rurali e costiere, ove si annovera anche il Ratto grigio (*Rattus norvegicus*), frequentatore abituale dei corsi d'acqua e delle lagune salmastre. È possibile, infine, trovare nell'area diverse specie di pipistrelli. Alla luce di quanto detto Proponente deduce che la consistenza faunistica è piuttosto modesta causa l'altro grado di antropizzazione dell'area.

Biodiversità marina

Il Proponente dichiara che l'ispezione del tratto di costa non ha evidenziato tracce di presenza di specie nidificanti quali il fraterno (*Charadrius alexandrinus*) e la tartaruga comune (*Caretta caretta*) durante il periodo di indagine. Procedendo verso il largo, il fondale roccioso coperto da alghe fotofile degrada, frammisto a macchie di sedimento sabbioso grossolano. I blocchi di roccia risultavano colonizzati dalle alghe verdi *Dasycladus vermicularis* e *Halimeda tuna*, le alghe brune del genere Dictyota, l'alga rossa *Corallina elongata* e poriferi endolitici del genere Cliona. Allontanandosi dalla costa, tra la fauna vagile, sono presenti il riccio nero *Arbacia lixula*, il riccio viola *Paracentrotus lividus*, e pesci costieri, tra cui il sarago *Diplodus sargus* e l'occhiata *Oblada melanura*.

In conclusione, il Proponente ritiene di poter affermare che presso l'area e le zone limitrofe non sono state rinvenute specie animali e vegetali di interesse conservazionistico né biocenosi di particolare pregio.

Potenzialità archeologica di Porto Rossi

Dal punto di vista dei ritrovamenti archeologici, l'unica notizia ad oggi reperibile è la nota di E. Tortorici "Contributi per una carta archeologica subacquea della costa Catanese" (anno 2002), la quale segnala la presenza di materiale archeologico nel tratto di costa compreso tra Piazza Galatea e Piazza Europa. Si trattava di frammenti di ceramica africana, ceramica da cucina, frammenti di terracotta e ceramica comune di età imperiale. Tali materiali sono stati ascritti a una qualche struttura localizzata sulla terraferma, poi finiti in acqua a seguito dello smaltimento del materiale di risulta dei lavori per la sistemazione dello scalo ferroviario. Allo stato attuale non si evidenziano particolari depositi archeologici in corrispondenza dell'area del Porto Rossi, fermo restando che possono verificarsi delle modifiche di valutazione nelle aree potenzialmente di interesse archeologico, ma che attualmente appaiono prive di presenze archeologiche, a causa dell'eventuale rinvenimento di nuovi resti. A supporto dell'analisi sull'archeologia del luogo è stato condotto nel 2019 uno studio specifico su commissione della M.E.C AUTO di Rossi Pietro & C. s.n.c., al termine del quale è stata redatta una relazione archeologica specialistica al fine di valutare l'interesse archeologico della zona interessata dall'intervento e l'incidenza che quest'ultimo potrebbe avere sul patrimonio storico e sul contesto ambientale circostante. Attraverso l'indagine autoptica è possibile escludere la presenza di evidenze di interesse archeologico lungo tutta l'area di interesse del presente Studio. Nell'area interessata dal nuovo pennello all'imboccatura dell'approdo si è riscontrata la presenza di massi vulcanici di minor pezzatura misti a roccia lavica, effetto dell'erosione naturale della scogliera; nemmeno lungo questo specchio è stato rinvenuto materiale di evidenza archeologica. Infine, all'interno del porto, ad una profondità massima di 3 m il fondale è caratterizzata da ciottoli di origine vulcanica, misti a sabbia di colore nero e materiale di riporto, comunque privo di materiali di interesse archeologico.

Analisi degli impatti

Secondo il Proponente i principali effetti attesi saranno:

- messa in sicurezza dell'area dal fenomeno di erosione e frangimento sottocosta;
- miglioramento delle attività di gestione e fruizione del porto, anche in aree altrimenti inaccessibili e/o abbandonate;

- complessivo miglioramento qualitativo delle caratteristiche paesaggistiche e ambientali dell'area.

Impatti sulla componente atmosfera

La fase di cantiere può comportare un incremento in atmosfera di gas inquinanti derivanti dai prodotti di combustione dei carburanti dei mezzi pesanti e l'immissione di polveri dovuta alla movimentazione dei materiali. Tuttavia tali emissioni saranno, secondo il Proponente, molto contenute poiché le lavorazioni previste concernono principalmente la posa a secco di tavole e pannelli in legno, attuabili tramite operatore e tali impatti hanno carattere temporaneo e sono, comunque, mitigabili attraverso una corretta gestione del cantiere. In fase di esercizio non sono previste interferenze ambientali in quanto non vi è alcuna sostanziale modifica dello stato di qualità dell'aria ante-operam.

Impatti sulla componente suolo e sottosuolo

Il Proponente dichiara che tutti gli interventi previsti sono volti a riqualificare il sito, a favorire la fruizione del luogo e a tutelarne il suolo e l'ambiente, proteggendo l'incolumità pubblica dal fenomeno erosivo e da episodi di frana. Le soluzioni progettuali che si prospettano per il superamento delle problematiche legate all'arretramento della linea di costa e alla costante erosione della diga foranea con conseguente pericolo di precipitazione dei massi in mare, garantiscono una durabilità nel tempo degli effetti benefici degli stessi, risolvendo in linea definitiva delle criticità di cui allo stato attuale si è costretti a far fronte di anno in anno. Nel far ciò sono state privilegiate tipologie di intervento il meno invasive possibile, attingendo le stesse dalle tecniche proprie dell'ingegneria costiera. Per porre un freno al fenomeno di dissesto in atto e per ovviare anche ai non indifferenti scavernamenti all'interno delle strutture preesistenti il Proponente ha ritenuto di dover agire da una parte proprio sulla conformazione del sottosuolo per ottenere dei risultati non altrimenti raggiungibili, dall'altra di prevenire a "distanza" offrendo una protezione alla costa, senza intaccarla. Laddove si è ritenuto di dover agire proprio sulla configurazione geologica del terreno, si è pensato di usare materiali comunque affini a questo. La protezione della diga foranea avviene, infatti, attraverso una mantellata in massi opportunamente scelti in modo tale da assicurare la piena funzionalità dell'opera e la sua totale integrazione con il contesto. Lo stesso principio è stato applicato per il riempimento delle pericolose cavità createsi all'interno del terreno in corrispondenza dell'area su cui insiste il distributore di carburante a causa del moto ondoso e della movimentazione dei sedimenti del fondale, per cui il problema di stabilità del terreno è risolto senza variazione di forma alcuna dello stesso. Questi due interventi producono, pertanto, un impatto sul suolo e sul sottosuolo che si traduce in un miglioramento prolungato nel tempo delle condizioni di rischio attuali del luogo e, pur trattandosi di opere irreversibili per natura, non producono, sempre secondo il Proponente, una riduzione della qualità ambientale e paesaggistica del sito a fronte della messa in sicurezza della pubblica incolumità, evitando il ricorso in futuro a opere ben più impattanti.

Infine, il terzo intervento su suolo e sottosuolo consiste nella realizzazione di un pennello a mare: si tratta in questo caso di un'opera in cui la protezione del terreno avviene "a distanza", senza minimamente intaccare la morfologia della costa. Anche in questo caso i materiali utilizzati saranno pienamente coerenti con la natura del luogo in cui si trovano a sorgere: è così possibile minimizzare l'impatto visivo che il pennello a mare può comportare rispetto alla naturale conformazione della costa.

Le possibili interferenze sulla componente suolo e sottosuolo sono legate, secondo il Proponente, principalmente all'occupazione temporanea del sito in fase di cantiere per la localizzazione delle attrezzature e delle attività di lavorazione previste, comunque, di carattere temporaneo; alla fine dei lavori sarà ripristinato lo stato iniziale dei luoghi. Nell'attività di riempimento degli scavernamenti le sostanze cementizie utilizzate come leganti possono venire a contatto con le acque sotterranee; per far fronte a questa eventualità saranno messi in atto sistemi che permettono il controllo della filtrazione delle acque sotterranee e della percolazione di quelle superficiali.

Per quanto concerne la fase di esercizio, l'opera in progetto, secondo il Proponente, si configura come un insieme di interventi estesi all'interno di Porto Rossi e non necessita dell'acquisizione di ulteriori aree rispetto a quelle già interessate dal porto stesso né ha interferenze particolari con il sottosuolo, se non per quanto

propriamente necessario alla messa in sicurezza dello stesso. L'area interessata, inoltre, è posta ai margini del centro abitato per cui anche in termini di quantità di suolo utilizzato e di sensibilità del territorio, l'impatto può essere valutato come basso e poco significativo.

Impatti sulla componente archeologica

Allo stato attuale non si riscontrano depositi archeologici di particolare pregio nell'area in corrispondenza di Porto Rossi, fermo restando che in qualsiasi momento tale valutazione può essere modificata da sopravvenute esigenze di tutela di nuovi ritrovamenti archeologici. Secondo il Proponente, in assenza di elementi archeologici per i quali si renda necessaria qualche particolare tutela o direttamente danneggiabili dal compimento dell'opera in oggetto il progetto è da considerarsi assolutamente attuabile e l'impatto sul patrimonio archeologico praticamente nullo.

Impatti sulla componente idrica

L'esecuzione degli interventi in progetto potrebbe indurre degli impatti sull'ambiente idrico, in particolare quello sotterraneo, a causa di accidentali sversamenti di fluidi inquinanti sul suolo, comunque solo in prossimità delle aree di lavoro. Per ridurre tale eventuale impatto sull'ambiente, durante le fasi lavorative saranno messi in atto sistemi di controllo della filtrazione delle acque sotterranee e della percolazione di quelle superficiali. Altri tipi di impatti sono da escludere in quanto le lavorazioni non prevedono ulteriori interferenze con la componente idrica, né in fase di cantiere né in fase di esercizio. Anche in questo caso, comunque, l'eventuale impatto è da ritenersi, secondo il Proponente, potenziale e legato, per esempio, all'utilizzo di gasolio per autotrazione dei mezzi usati, i quali saranno in ogni caso limitati, per cui il rischio è da ritenersi nullo. Inoltre, la realizzazione di un impianto di trattamento delle acque di lavaggio dei natanti in particolare rende tale impatto fortemente migliorativo perché annulla sversamenti anche accidentali.

Impatti sulla componente acustica

Riguardo all'eventuale modifica del clima acustico rispetto alla situazione ante operam, l'unica tangibile variazione può riguardare le fasi di cantiere, fermo restando che sarà compito del Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione e della Direzione dei Lavori provvedere al contenimento del rumore e al rispetto dei valori limite di immissione acustica, ai sensi del D. Lgs. n. 81/2008. In ogni caso, il Proponente evidenzia che nell'area non è indifferente la componente sul clima acustico della linea ferroviaria, collocandosi Porto Rossi al di sotto dei binari, dell'officina e dello spazio ferroviario delle Ferrovie dello Stato. Quest'ultimo fa da vero e proprio filtro tra il porto e la città, per cui le attività previste in fase sia di cantiere sia di esercizio non vanno a interferire con il clima acustico proprio del centro habitat o, né incrementano quanto già può essere dovuto allo spazio ferroviario di cui sopra.

Impatti sulla componente ambientale vegetazionale

La componente ambientale di Porto Rossi è conseguenza di un processo durato decenni che ha portato all'attuale conformazione del sito. Fino agli anni '60 del Novecento, infatti, la vegetazione era qui pressoché assente ed è prevista infatti la piantumazione di nuove specie vegetali, nell'ottica di dare sempre un maggiore spazio all'elemento naturalistico e di rimediare all'attività costante e inesorabile di erosione della costa, che si porta con sé anche tracce di vegetazione e di parti uniche di ecosistemi. Pertanto il Proponente ritiene possibile affermare che l'impatto sulla componente ambientale esiste, ma che si traduce in termini prettamente positivi.

Impatti sulla componente paesaggistica

Porto Rossi rientra all'interno di un'area caratterizzata da un livello di tutela paesaggistica di tipo 2, per cui tutte le azioni trasformative sono state sottoposte a preventiva autorizzazione paesaggistica (Autorizzazione Paesaggistica prot. n. 24456/03 del 04/11/2019). Sono state privilegiate tipologie di intervento che possono aver il meno impatto possibile sull'ambiente su cui sorgono, sia come tecniche costruttive, tutte rigorosamente a secco, sia come materiali utilizzati. In ogni caso, secondo il Proponente, la realizzazione delle opere in progetto non comporta la modifica del paesaggio e tutti gli interventi "a vista" sono comunque reversibili a

termine della vita dell'opera, per cui l'impatto non è da considerarsi significativo, né in termini di durata né in termini di sensibilità.

Schematizzazione degli impatti

Sono riassunte le componenti ambientali, aggregate in macro-categorie, interessate dalla realizzazione delle opere di messa in sicurezza e ampliamento dell'approdo turistico di Porto Rossi. Il Proponente ritiene che complessivamente i maggiori impatti si verificano in fase di cantiere, mentre in fase di esercizio gli impatti sono da ritenersi nulli e in alcuni casi persino positivi, ma che gli impatti individuati sono tutti di natura temporanea, essendo strettamente correlati alle attività di cantiere; per questi già in fase di realizzazione sono previsti degli accorgimenti atti a mitigarne l'entità e ritiene che la tipologia e l'intensità degli impatti sulle varie componenti di natura ambientale sono da considerarsi non significative. Gli effetti positivi riguardano principalmente i risultati attesi dell'attività propria di messa in sicurezza del porto e di incremento della stabilità della costa, con la protezione dell'incolumità pubblica dal fenomeno erosivo e da episodi di frana, oltre al positivo impatto è economico.

Mitigazione degli impatti

Dall'analisi degli impatti emerge, secondo il Proponente, come le uniche possibili interferenze riguardano essenzialmente l'atmosfera, il suolo e il sottosuolo, il clima acustico e il paesaggio. Gran parte di questi impatti possono essere mitigati attraverso una corretta gestione del cantiere, essendo state scartate già in fase progettuale tutte le possibili metodologie di intervento più invasive. Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico dovuto alla movimentazione dei materiali e alla dispersione in aria delle polveri alcune prescrizioni utili sono:

- contenere la velocità dei mezzi di transito (max 20 km/h);
- bagnare periodicamente le piste di cantiere;
- bagnare e coprire con teloni il materiale trasportato;
- installare dei dispositivi per l'abbattimento delle polveri (ad esempio augelli che spruzzano acqua nebulizzata).

Per quanto riguarda gli impatti su suolo e sottosuolo e sulla risorsa idrica qualsivoglia interferenza tra le miscele cementizie e quest'ultima sarà prevenuta attraverso la messa in atto di sistemi di controllo della filtrazione delle acque sotterranee e della percolazione di quelle superficiali.

Per far fronte, poi, all'impatto acustico si dovrà provvedere al contenimento del rumore e dei valori di immissione, attraverso il rispetto degli obblighi del Decreto Legislativo n.81/2008, sia nei confronti dei lavoratori che del clima acustico preesistente, attraverso tali azioni:

- Uso corretto dei DPI;
- Contenimento dei tempi di esposizione e opportuna organizzazione dei turni di lavoro;
- Adozione di metodi di lavoro e macchinari che implicano una minore esposizione al rumore.

Dal punto di vista ambientale e paesaggistico il Proponente ribadisce che tutte le soluzioni progettuali che possono comportare una modificazione dell'aspetto visivo di Porto Rossi sono reversibili e concepite per essere facilmente rimosse una volta conclusa la stagione balneare e turistica: tutti i materiali scelti saranno infatti posti a secco e non ancorati al terreno al fine di non alterarne l'originaria struttura e il progetto, inoltre, si propone di compensare la perdita di vegetazione, e quindi di biodiversità, a seguito del moto ondoso che distrugge periodicamente parte di scogliera, attraverso la piantumazione di nuove specie vegetali, compatibilmente con la naturale predisposizione del sito. Sempre secondo il Proponente, gli interventi scelti rientrano tra gli interventi di mitigazione costiera e sono i meno impattanti dal punto di vista ambientale: nel caso di Porto Rossi agire assume un valore positivo poiché anche l'opzione di intervento zero paradossalmente si traduce in impatto negativo.

Conclusioni

Il Proponente dichiara che principale per Porto Rossi è sicuramente la valutazione dell'assetto idrogeologico, essendo l'area fortemente soggetta a rischio geomorfologico e all'erosione costiera e trovandoci, inoltre, in una fase di aggiornamento del P. A. I. Oggi il fenomeno dell'erosione unitamente alla scarsa tenuta della diga foranea, alla precaria stabilità dei pontili, all'insicurezza delle vie di accesso al porto sia da terra sia da mare per rischio frana, si trova in una condizione tale per cui non è più possibile rimandarne la risoluzione, definitiva e duratura, in sostituzione degli interventi palliativi e onerosi di cui ogni anno la ditta concessionaria si fa carico. A queste criticità si aggiunge la considerazione di ciò che Porto Rossi rappresenta per la città metropolitana di Catania, sia in termini strettamente "protettivi" sia in funzione delle potenzialità turistiche per la balneazione e la nautica di diporto. Nondimeno sono stati considerati tutti gli aspetti naturalistici, paesaggistici e di bellezza incontaminata di cui Porto Rossi può vantarsi. Pertanto, accanto a tutti gli interventi propriamente di carattere strutturale e geotecnico, il progetto si pone l'obiettivo di valorizzare l'area rendendola fruibile in maniera sicura e attrattiva dal punto di vista turistico e anche economico. Confrontando, infine, le proposte progettuali con i condizionamenti ambientali e i vincoli a cui l'area è sottoposta, secondo il Proponente non emergono contrasti di indirizzi ed obiettivi, grazie all'utilizzo di specifiche tecnologie di ingegneria costiera unitamente ad una forte conoscenza e coscienza del luogo. Gli impatti più importanti che si possono riscontrare fanno capo alle fasi di cantiere delle lavorazioni per cui sono suggeriti interventi mitigativi. Per le fasi di esercizio, invece, sempre secondo il Proponente, gli impatti possono ritenersi trascurabili poiché sono state privilegiate metodologie costruttive facilmente smontabili e reversibili e tutte le scelte progettuali sono state fatte nel rispetto dell'ambiente e dei luoghi.

Esito dell'istruttoria

Riguardo alla descrizione delle componenti ambientali

Il Proponente si limita a una generica descrizione di alcune componenti ambientali senza però fornire dati di letteratura o informazioni su parametri rilevati da enti pubblici e/o privati, limitandosi a descrivere ispezioni non però adeguatamente precisate.

Inoltre, l'analisi delle componenti ambientali è alquanto limitata e sommaria e non comprende, a titolo esemplificativo e non esaustivo, rifiuti, occupazione del suolo, vibrazioni, acque marine, traffico nautico conseguente alla realizzazione dell'opera, inquinamento luminoso, popolazione e salute, senza peraltro aver fornito adeguata illustrazione sulla biodiversità terrestre e soprattutto marina.

Riguardo ai possibili impatti

La mancanza di illustrazione di alcune componenti ambientali, come sopra detto, limita l'analisi degli impatti svolta dal Proponente sempre in maniera sommaria e puramente descrittiva.

La Commissione, invece, rileva che, trattandosi di opere a terra e a mare, l'evidenza di possibili impatti su diverse componenti, non limitati all'area di lavoro ma all'area più vasta derivante dalla fornitura e trasporto dei materiali. Inoltre, non possono essere esclusi impatti, anche significativi, sulle componenti acque marine e biodiversità.

Riguardo alle misure di mitigazione

La Commissione, di parere opposto al giudizio del Proponente che ritiene che le uniche possibili interferenze riguardano essenzialmente l'atmosfera, il suolo e il sottosuolo, il clima acustico e il paesaggio, evidenzia l'assenza di misure mitigative adeguate, fra le quali, sempre a titolo esemplificativo e non esaustivo, misure per contenere il fenomeno di possibile torbidità delle acque marine, dispositivi contro il rumore (sia per l'area di cantiere sia per la viabilità interessato dal trasporto di materiali e rifiuti) e misure mitigative per i possibili disturbi alla fauna terrestre e soprattutto marina.

In ordine alla V.Inc.A

Il Proponente ha fornito il format di screening V.Inc.A. relativamente al SIC ITA070001 inerente alla foce del fiume Simeto e il lago Gornalunga e al SIC ITA070028 inerente i fondali di Aci Castello (Isola Lachea – Ciclopi).

Esito dell'istruttoria

La lontananza da ZSC e ZSP definiti in accordo alla Direttiva Habitat appare, secondo il Proponente che ha effettuato solo uno screening, tale da escluderne possibili incidenze. Tuttavia, il Proponente non ha preso in considerazione la presenza certa habitat 1170, da verificare presenza habitat 1110 e 1120*. Pertanto, appare necessario procedere con una Vinca di livello adeguato.

In ordine al Piano di monitoraggio ambientale, come si evince dalla documentazione presentata:

Il Proponente non ha presentato alcun piano, pur se preliminare, di monitoraggio ambientale.

Esito dell'istruttoria

La mancanza di qualsiasi forma e previsione di monitoraggio induce a rafforzare il parere che il Proponente non abbia adeguatamente considerato i possibili impatti su tutte le componenti ambientali.

In ordine alla gestione delle materie

Il Proponente fornisce parziali informazioni sui materiali da impiegare senza precisarne quantità, modalità di fornitura e di trasporto, modalità di posa in opera.

Esito dell'istruttoria

Il Proponente non fornisce alcun dato relativo alla gestione delle materie limitandosi alla enunciazione generica di quanto sarà eseguito.

In ordine alla relazione paesaggistica

Il Proponente dichiara di aver privilegiato tipologie di intervento non invasive dal punto di vista paesaggistico e ambientale, contemperando peraltro questa esigenza con la indiscutibile necessità di realizzare un'opera di protezione costiera funzionale e funzionante, ponendo un freno al fenomeno di dissesto in atto; nel contempo, dichiara che saranno prese tutte le precauzioni atte alla mitigazione dell'impatto di cantiere, ma che da un punto di vista progettuale, tutte le scelte sono state fatte nel rispetto dell'ambiente e dei luoghi.

Esito dell'istruttoria

La Commissione, pur lasciando doverosamente la competenza dell'analisi al MiC, non può esimersi dal rimarcare anche per la componente paesaggistica una insufficiente analisi.

TENUTO CONTO dei pareri e osservazioni pervenuti:

Non sono pervenuti pareri o osservazioni alla data di emissione del presente parere

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- per quanto riguarda le pianificazioni urbanistiche e territoriali e l'analisi dei vincoli, la Commissione ritiene di non poter adeguatamente verificare, sulla base delle informazioni fornite dal Proponente, **la coerenza del progetto**; per quanto concerne le aree naturali protette, la Commissione prende atto della distanza dalle stesse aree rispetto alle opere previste;

- la richiesta di ampliamento delle concessioni non è supportata da elementi completi di giustificazione, in assenza, inoltre, di espressione dell'amministrazione competente;
- la richiesta di opere prevede l'ampliamento di oltre 25% della superficie esistente dell'area in concessione ed è posta interamente sulla terraferma (previsto circa raddoppio della superficie rispetto all'attuale) e pertanto il progetto appare poco coerente con le motivazioni dello stesso.
- Il proponente ha effettuato solo uno screening Vinca basato sulla distanza dalle aree SIC/ZSC ma manca una trattazione adeguata rispetto alle biocenosi e habitat rete Natura 2000 presenti.
- Il proponente non ha rilevato la presenza certa di habitat 1170 e non ha effettuato alcun monitoraggio/survey adeguato a escludere la presenza di habitat 1110 e 1120*.
- la Commissione ritiene sia **sommatoria la descrizione delle opere previste** sia che, in particolare considerata la tipologia del progetto, **doveva essere illustrata l'analisi fra le possibili alternative;**
- per quanto concerne gli **effetti cumulativi** non sono stati esaminati gli interventi già realizzati o in corso di realizzazione, né è stata prevista un'opportuna fasizzazione delle attività, considerando che l'area di intervento è a ridosso della città di Catania, avendo riguardo sia alle opere previste dal progetto sia alle altre opere in corso di realizzazione o di futura realizzazione;
- riguardo alla **gestione delle materie**, le informazioni pur se fornite sui materiali da impiegare senza precisarne quantità, modalità di fornitura, di trasporto e di posa in opera, pur se parziali e non approfondite, consentono alla Commissione di **individuare possibili impatti, avuto particolare riguardo alla viabilità e alla metodologia delle lavorazioni;**
- riguardo al **traffico dei mezzi per il trasporto dei materiali e dei rifiuti da e verso il cantiere** la Commissione rileva che l'argomento non è stato trattato dal Proponente; **considerando la prossimità della città di Catania**, la Commissione rileva la mancata analisi sui **possibili impatti su ricettori sensibili lungo la viabilità** che sarà impiegata per il destino dei materiali e dei rifiuti e dell'assenza di previsione di azioni da intraprendere per la minimizzeranno degli impatti individuando i percorsi e gli orari più idonei per il transito dei vari mezzi interessati, prevedendo l'utilizzo di tratti di viabilità e di orari con minori volumi di traffico;
- riguardo ai **possibili impatti sulle componenti ambientali** la Commissione ritiene sia che **non siano trattate tutte le componenti ambientali** sia che l'analisi delle componenti illustrate dal Proponente sia **sommatoria e priva di adeguate informazioni;** ferma restando l'insufficienza dell'analisi degli impatti, la Commissione evidenzia che le opere proposte, il contesto in cui saranno eseguite, la **prossimità del centro abitato**, l'esecuzione di opere a mare rendono probabili potenziali impatti ambientali significativi e negativi;
- **riguardo alla fase di esercizio**, si accenna a opere manutentive delle quali però non sono fornite informazioni adeguate sulle tipologie, modalità di esecuzione costi;
- per quanto concerne le **misure mitigative**, quelle previste sono generiche e del tutto insufficienti mentre gli interventi di cui al progetto necessitano di adeguate misure di mitigazione e minimizzazione;
- per quanto concerne le **aree di stoccaggio provvisorio delle materie e dei rifiuti e il ripristino a fine cantiere**, la Commissione rileva che detti argomenti non sono stati trattati dal Proponente;
- riguardo alle **risorse naturali** il Proponente non ha affrontato il problema;
- riguardo al **consumo di suolo**, l'occupazione e l'impermeabilizzazione delle aree sono state genericamente illustrate senza però valutare né alternative costruttive meno invasive né dimostrando la necessità delle stesse;
- riguardo al monitoraggio, la Commissione prende atto che il Proponente non ha previsto un **Piano di monitoraggio** quanto mai necessario considerando le opere previste e il contesto in cui saranno eseguite;

RITENUTO che:

- lo studio effettuato è incompleto e non approfondito con specifico riferimento all'impatto sulle componenti ambientali e la proposta di misure di mitigazione e minimizzazione non è adeguata alle caratteristiche dell'opera;
- gli interventi in progetto sono previsti in un'area adiacente alla città di Catania, ma non sono state analizzate, con la realizzazione dei lavori, le emissioni in atmosfera e il rumore;
- gli interventi sono alquanto complessi e meritano un'approfondita esposizione e devono essere adeguatamente illustrati e motivati i tempi di realizzazione e la loro completa coerenza con la pianificazione e i vincoli esistenti;
- non è possibile sulla base delle informazioni fornite dal Proponente definire conseguenze in termini di incremento del traffico nautico e stradale;
- dall'analisi dei possibili effetti delle opere con le componenti ambientali, si evidenziano probabili impatti significativi e negativi sull'ambiente e in particolare di danni negativi significativi alle biocenosi marine prospicienti;
- le opere, che intendono favorire la riduzione del rischio contro l'erosione, devono essere adeguatamente motivate nella scelta degli interventi più ambientalmente compatibili e in accordo con le amministrazioni competenti;
- non sono previste *nature-based solutions*, ma solo interventi che potrebbero essere poco efficaci nel lungo termine;
- il Proponente propone azioni compensative per la prevista perdita di biodiversità non spiegate né dettagliate.

VALUTATE:

- l'impossibilità al momento di valutare la coerenza dell'intervento oggetto di progettazione con gli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale vigenti, considerando anche la dichiarata necessità di ampliamento delle concessioni;
- le motivazioni dell'opera;
- la tipologia degli interventi che si intende attuare;
- la probabile significatività e negatività degli impatti,
- le misure di mitigazione non adeguate nelle diverse fasi dell'opera;
- le misure di compensazione per la perdita di biodiversità non chiarite né illustrate.

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 parere, che il progetto riguardante le "*Interventi per la messa in sicurezza e l'ampliamento dell'approdo turistico denominato "Porto Rossi" in contrada Caito nel Comune di Catania*" oltre a non poter escludere la verifica di effetti negativi su siti e habitat protetti, così da richiedere una valutazione di incidenza appropriata, **può determinare impatti ambientali negativi e significativi che ne richiedano la sottoposizione al procedimento di VIA**, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del D. Lgs. n. 152/2006.

La Coordinatrice
Avv. Paola Brambilla