



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2014 - 0003224 del 22/09/2014

Pratica N:

Ref. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0030154 del 22/09/2014

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede

OGGETTO: I.D. VIP 2683 trasmissione parere n. 1610 CTVA del 19 settembre 2014. Verifica di Assoggettabilità alla VIA lavori di costruzione della piattaforma logistica intermodale Tremestieri (Me), con annesso scalo portuale, primo stralcio funzionale, proponente Nuova CO.ED.MAR. s.r.l.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 19 settembre 2014.

Si saluta.



Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0250.DOC

La presente copia fotostatica composta
di N° 11 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 22-09-2014



1911 1007
Il Segretario della Commissione
Ambientale - Verifica
VIA E VAS
MARE

[Handwritten signatures]

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 1620 29.9.14

Progetto:	VIP 2683- Verifica di assoggettabilità a VIA, art.20 D.Lgs 152/2006 e s.m.i. Varianti alle opere previste nel DEC-DVA- 2011 n°402 del 18/7/2011 "Piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale 1° stralcio funzionale"
Proponente:	Nuova COEDMAR srl

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

[Large handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

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

VISTA la nota della DVA del 25/3/2014 acquisita dalla CTVIA con prot. CTVA n. 1032 del 26/3/2014, con la quale si trasmette l'istanza di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. delle varianti del progetto "lavori di costruzione della Piattaforma logistica intermodale Tremestieri con annesso scalo portuale- primo stralcio funzionale (ME)" proposto dalla Società Nuova CoEdMar srl, già decretato con DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19 luglio 2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVIA VIA-VAS;

PRESO ATTO che i lavori di costruzione della "Piattaforma logistica intermodale Tremestieri con annesso scalo portuale- primo stralcio funzionale (ME)", decretati con DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011:

- sono finalizzati a migliorare la dotazione infrastrutturale marittima dell'Autorità Portuale di Messina, allo scopo di trasferire il traffico Ro-Ro e decongestionare il traffico portuale e indotto del porto di Messina spostando il traghettamento dei mezzi commerciali pesanti al di fuori del tessuto urbano della città;
- rientrano negli "Interventi urgenti di protezione civile diretti a fronteggiare l'emergenza ambientale determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nella città di Messina";

Iter cronologico procedurale

- in data 10/02/2010, tramite pubblicazione sulla G.U.R.I. n.16, il Commissario Delegato per l'Emergenza Traffico a Messina ha indetto la "Procedura aperta, ai sensi dell'art. 53 comma 2 lettera c) del D.lgs 163/06 e s.m.i. per l'affidamento della progettazione e costruzione dei lavori inerenti la piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale – 1° stralcio funzionale -€ 80.000.000,00" – EX O.P.C.M. 3721/08 -CIG. 0429752291, che prevede per le ditte partecipanti alla gara, di applicare delle migliorie al progetto posto a base di gara, ferma l'invariabilità della struttura progettuale di base, oltre alla necessità di eseguire il ripascimento, mediante il materiale dragato, della zona a nord del porto e di intervenire nelle aste torrentizie poste a monte del costruendo porto;

- la Società Sigenco S.p.a., dopo aver ottenuto l'aggiudicazione del relativo contratto di appalto, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, ha ottenuto, sul progetto definitivo, il decreto di compatibilità ambientale DVA DEC 2011 0000402 del 18/07/2011;
- con sentenza 8598 del 18.10.2012 il TAR Lazio - successivamente confermata dal Consiglio di Stato - ha disposto l'annullamento dell'aggiudicazione alla Società Sigenco SpA e l'affidamento alla seconda classificata, ATI Nuova CO.ED.MAR s.r.l - CCC-;
- con OPCM del 13.06.2013 n° 93 il Comune di Messina è stato individuato quale "Amministrazione competente al coordinamento delle attività necessarie al completamento degli interventi da eseguirsi nel contesto di criticità ambientale determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nella Città di Messina";
- in seguito a tale disposizione il Segretario Generale della Città di Messina con provvedimento n° 24 del 30.09.2013 ha aggiudicato provvisoriamente i lavori all' ATI Nuova Co.Ed.Mar e CCC;
- l'ATI costituita tra Nuova Co.Ed.Mar e CCC ha sottoposto il progetto, già autorizzato in sede di DEC 0000402 DEL 18/07/2011, alla presente procedura di assoggettabilità alla VIA, in quanto al progetto erano state apportate alcune varianti;
- che in seguito a tale iter la ATI costituita tra Nuova CoEdMar e C.C.C. ha avviato la presente procedura di assoggettabilità alla VIA;

VISTA ed ESAMINATA la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente nel corso del presente procedimento di verifica di assoggettabilità, nel quale vengono proposte alcune varianti sulle opere già approvate, che si compone di:

- progetto definitivo
- studio preliminare ambientale
- valutazione di incidenza;

CONSIDERATO che, da un punto di vista procedurale, la richiesta di assoggettabilità a VIA si inserisce nell'ambito della progettazione definitiva della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale - 1° stralcio funzionale (O.P.C.M. 3721/08 - CIG. 0429752291) e ai sensi dell'art.10, comma 3 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. e deve includere la procedura di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R.357/1997, poiché l'opera potrebbe interferire con aree ambientalmente sensibili;

PRESO ATTO che la pubblicazione del progetto e della valutazione di Incidenza sullo ZPS ITA 030042, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n 152/2006 e ss.mm.ii. è avvenuta in data 15/3/2014 nella G.U.R.I. n. 32 e con avviso integrativo pubblicato nella G.U.R.I. n. 59 del 20/5/2014, e la documentazione è consultabile presso il sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, www.minambiente.it, portale delle valutazioni ambientali VIA-VAS;

PRESO ATTO che sono pervenute osservazioni da parte di terzi interessati espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. dalla Associazione M.A.N -WWF -Italia Nostra in data 23/4/2014, prot. DVA n° 12270 del 29/4/2014 e in data 8/7/2014, prot. DVA n. 22460, i cui argomenti sono di seguito elencati, esaminati e controdedotti;

1- Il progetto avrebbe dovuto essere assoggettato a VIA: il progetto A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità solo in quanto preceduto dal progetto SIGENCO, regolarmente sottoposto a VIA e in relazione al quale è stato emanato un decreto di compatibilità ambientale paesaggistica, Decreto DVA-DEC2011-0000402 del 18/07/2011;

2-differenza con il progetto approvato: il Proponente ha presentato richiesta di varianti a quanto già approvato con Decreto e rimangono inalterate le dimensioni, la sagoma ed i requisiti prestazionali del porto tra i due progetti, in quanto stabiliti come elementi invariati dal disciplinare di gara di appalto, le opere sui torrenti, le cui foci sono state oggetto di sistemazione e le quantità dei materiali di dragaggio del porto;

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and several smaller ones.]

3- mancanza della valutazione di incidenza: valutato che le aree interne e prossime alle ZPS ITA 30042 e al SIC ITA 030011 sono le medesime di quelle già valutate nel pregresso procedimento di VIA e in seguito al quale è stato emesso il DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011; tuttavia il Proponente ha presentato una nuova valutazione di incidenza, stante la circolare dell'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Sicilia n° 8756 del 10.02.2012 di approvazione del "Piano di gestione all'interno delle aree perimetrale ZPS", che ha definito un nuovo riferimento regolamentare e si è reso necessario confrontare, in relazione agli habitat presenti, quanto è stato previsto nel progetto già valutato con le varianti proposte e oggetto del presente parere e pertanto il progetto A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. è stato presentato allegando una nuova di Valutazione di incidenza, pubblicata sul sito del MATTM;

4- regimazione dei torrenti: dai dati forniti dal Proponente si rileva che il torrente Canneto ha un bacino di 0.17 Km² ed una lunghezza totale dell'asta principale di 2.1 Km, il Farota ha un bacino di 0.10 Km² ed una lunghezza totale dell'asta principale di 0.9 Km, mentre il Guidara ha un bacino di 0.48 Km² ed una lunghezza totale dell'asta principale di 3.3 Km. Dalla documentazione esaminata si rileva che i torrenti risulterebbero in parte già regimentati in seguito ai lavori di realizzazione dell'Autostrada Messina Catania, e della ferrovia e della SS 114., mentre con le opere previste in progetto viene definita la parte terminale verso il porto allo scopo di evitare che l'accumulo nel tempo della frazione solida possa alterare i fondali dell'interno del porto. Gli interventi previsti sono tutti effettuati con tecniche di ingegneria naturalistica, escludono l'uso del cemento e prevedono la costruzione di briglie in pietrame atte a diminuire il potere erosivo dell'acqua e creare specie nel torrente Guidara dei piccoli bacini di accumulo di detrito.

5- erosione costiera: gli studi propedeutici sono stati condotti dall'Università di Catania e la variante proposta prevede che una parte delle sabbie dei dragaggi, già oggetto di caratterizzazione, siano refluite a nord del porto. Il progetto appare congruo a limitare la notevole erosione presente sul litorale Messinese. Tra l'altro, si registra – come già detto - la nota pervenuta dall'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, prot. n. 32508 del 10/07/2014, che condivide la scelta progettuale proposta dalla Nuova CoEdMar srl in merito alla destinazione finale dei sedimenti dragati.

6- osservazioni di carattere generale sul progetto: alcune delle osservazioni sono di carattere generale e si riferiscono agli impatti derivanti dalla realizzazione e all'esercizio del porto, che tuttavia ha già ottenuto il parere positivo, con prescrizioni, di compatibilità ambientale nel 2011 con DEC-DVA-2011 n° 402 del 18/7/2011;

VISTA la nota dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente prot. n. 32508 del 10/07/2014, con la quale viene condivisa la scelta progettuale proposta dalla Nuova CoEdMar srl in merito al nuovo progetto di ripascimento;

VISTA la nota del rappresentante del MiBAC, acquisita al protocollo CTVA n. 2566 del 17/7/2014, con la quale vengono riconfermate le prescrizioni emanate nel precedente decreto e non vengono rilevate modifiche sostanziali rispetto al progetto già esaminato;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che le varianti proposte si riferiscono a modifiche all'esecuzione di opere, già approvate con DEC VIA, le cui difformità dal progetto originale sono state analizzate e di seguito descritte e valutate;

1. molo di sopraflutto
2. banchine di riva
3. dragaggi e interventi di ripascimento del litorale
4. opere a scogliera
5. sistemazioni torrenti Farota e Canneto
6. viabilità e piazzali

CONSIDERATO che le varianti progettuali sono state analizzate e sono stati valutati gli eventuali impatti sulle diverse componenti ambientali, in particolare riferendosi a quanto già precedentemente valutato in ambito del DEC VIA-2011 n°402 del 18/7/2011;

CONSIDERATO che relativamente al **molo di sopraflutto** dalla documentazione tecnica trasmessa dal Proponente si rileva che:

- La soluzione proposta è a parete verticale su fondazioni profonde (pali trivellati in c.a.) perché a detta del Proponente risolve le problematiche geotecniche del sito e assicura un'elevata vita utile all'opera;

dati tecnici

- la struttura sarà completata con una soletta gettata in opera. L'impalcato è sostenuto da pali, che lato mare sono affiancati a formare una parete continua. Setti in c.a., disposti trasversalmente e longitudinalmente sul lato interno assicurano la necessaria rigidità. Per garantire l'ormeggio di imbarcazioni anche all'esterno del molo, nel caso di condizioni meteomarine particolarmente favorevoli, sono state previste ulteriori bitte in corrispondenza di apposite nicchie ricavate nel muro paraonde;

CONSIDERATO che per meglio evidenziare le differenze tra i due progetti è stata predisposta una tabella di confronto tra progetto A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l. e PROGETTO SIGENCO come da DEC 0000402 DEL 18/07/2011;

	OFFERTA TECNICA A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l.+ CCC	PROGETTO DVA DEC 0000402 DEL 18/07/2011	NOTE
OPERE MARITTIME: Molo Di Sopraflutto	Soluzione a parete verticale con fondazioni profonde a pali e setti forati trasversali(tutto in c.a.)	Soluzione a parete verticale in palancole metalliche riempite all'interno con terreno di riporto.	Sagome esterne e caratteristiche dimensionali e prestazionali identiche, variano solo i materiali costituenti l'opera.

BILANCIO MATERIALI MOLO FORANEO				
Descrizione lavorazione	u.m.	Q.tà Nuova CO.ED.MAR. srl	Q.tà PROGETTO DVA DEC 0000402 del 18/07/2011	Diff: %
Acciaio: per c.a in tondini, tubi, palancole e carpenteria metallica	kg	4,848,935.68	5,215,317.80	-7.56%
Conglomerato bituminoso	mc		246.08	
Conglomerato cementizio	mc	25,620.23	22,460.11	12.33%
Materiale di scogliera	ton		19,247.71	
Materiale arido	mc	21,732.68	46,161.92	-112.41%

valutazione comparativa degli impatti

- le sagome esterne e le dimensioni sono identiche e variano solo i materiali costituenti l'opera;
- il bilancio dei materiali evidenzia una diminuzione dell'uso dell'acciaio ed una ingente diminuzione dell'uso del materiale arido contro un aumento (lieve) di conglomerato cementizio;
- l'analisi sulle diverse componenti ambientali non rileva impatti aggiuntivi a quelli già analizzati con il progetto DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011;
- l'impatto del cantiere sulla viabilità pubblica per effetto degli approvvigionamenti presenta un miglioramento rispetto al progetto SIGENCO;

CONSIDERATO che

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

relativamente alle **banchine di riva** la variante proposta consiste nella diversa realizzazione di seguito descritta:

- è costituita da un diaframma in c.a. e sovrastante cassone antiriflettente in c.a. parzialmente riempito con scogli da 200-300 kg;
- i cassoni sono vincolati al diaframma continuo lato mare ed a setti di diaframma isolati di sezione 2.5x0.8 m disposti ad interasse di 10 m lato terra;
- la protezione al piede della banchina è realizzata mediante pietrame da 1-10 kg (spessore 30 cm) e massi da 50-200 kg (spessore 70 cm).
- gli arredi sono costituiti da bitte da 1000 kN e parabordi tipo Trelleborg MV550P;

CONSIDERATO che per meglio evidenziare le differenze tra i due progetti è stata predisposta una tabella di confronto tra progetto A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l. e PROGETTO SIGENCO come da DEC 0000402 DEL 18/07/2011;

	OFFERTA TECNICA A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l.+ CCC	PROGETTO DVA DEC 0000402 DEL 18/07/2011	NOTE
OPERE MARITTIME: Banchine di riva	Soluzione a diaframmi in c.a. con sovrastanti celle antiriflettenti.	Soluzione in palancole metallico con sovrastanti celle antiriflettenti.	Sagome esterne e caratteristiche dimensionali e prestazionali identiche, variano solo i materiali costituenti l'opera.

BILANCIO MATERIALI BANCHINA DI RIVA				
Descrizione lavorazione	u.m.	Q.tà Nuova CO.ED.MAR. srl	Q.tà PROGETTO DVA DEC 0000402 del 18/07/2011	Diff. %
Acciaio: per c.a in tondini, tubi, palancole e carpenteria metallica	kg	2,260,635.06	4,039,991.08	-78.71%
Conglomerato bituminoso	mc		189.42	
Conglomerato cementizio	mc	16,077.87	10,976.97	31.73%
Materiale di scogliera	ton	44,000.00	24,983.68	43.22%
Materiale arido	mc		4,697.92	

valutazione comparativa degli impatti

- rimangono invariate le sagome esterne e le dimensioni e variano solo i materiali costituenti l'opera;
- il bilancio dei materiali evidenzia una ingente diminuzione dell'uso dell'acciaio, una diminuzione dell'uso del materiale arido, un aumento del materiale di scogliera e del conglomerato cementizio;
- l'impatto del cantiere per effetto degli approvvigionamenti presenta un miglioramento sulla componente atmosfera e rumore, rispetto al progetto SIGENCO, a causa del minor volume di acciaio trasportato. Nel quadro prescrittivo è prevista una ulteriore mitigazione in quanto per il materiale voluminoso dovrà essere valutata la possibilità di essere trasportato via mare, per non aggravare la viabilità locale e minimizzare gli impatti sulle componenti atmosfera e rumore;
- l'analisi sulle diverse componenti ambientali non rileva impatti aggiuntivi a quelli già analizzati con il progetto DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011;

dragaggi e interventi di ripascimento del litorale

CONSIDERATO che

- la principale differenza sui ripascimenti deriva dal fatto che il progetto A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l.+ CCC, non prevede il ripascimento in località S.Saba per 335.000 mc, bensì un prolungamento del ripascimento, già previsto nel DEC 0000402 DEL 18/07/2011, nell'area a nord del porto;
- a detta del Proponente l'esigenza di privilegiare la zona Nord è dovuta al processo di erosione tuttora in corso della fascia costiera e quindi alla necessità di mettere prioritariamente in sicurezza anche le immediate adiacenze del porto. Tale affermazione appare validata anche dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, titolare dell'autorizzazione, prot. n. 32508 del 10/07/2014, con la quale viene condivisa la scelta progettuale proposta dalla Nuova CoEdMar srl in merito alla destinazione finale dei sedimenti dragati;

dati tecnici

- tutti i sedimenti provenienti dal dragaggio e dagli scavi di sbancamento verranno utilmente impiegati per opere di difesa costiera, deponendo le sabbie dragate del porto a nord, per una fascia in ripascimento protetto (1.400 m) e per la restante, fino ad esaurimento dei sedimenti, in ripascimento libero.(1.500 m);
- il ripascimento è protetto (1.400m) da un sistema di scogliere emerse/sommerse;
- le 5 scogliere emerse sono lunghe circa 120 m collegate tra di loro da delle scogliere sommerse con quota di cresta a -2.0 m s.l.m.m e hanno una sagoma planimetrica a "V" con angolo al vertice di circa 150° con la parte concava rivolta verso mare e la parte convessa radicata alla riva tramite un tombolo artificiale;
- sono utilizzati massi di III categoria per la mantellata, massi di categoria compresa tra 1 e 3 t per uno spessore di 2.5 m per il sottostrato filtro, nucleo e imbasamento degli strati soprastanti in massi di I categoria con pezzatura da 50 a 1000kg;
- le scogliere sommerse sono di lunghezza variabile da 120 a 320 m e sono imbasate a profondità variabili tra i 4.0 ed i 7.0 m., direttamente appoggiate sul nucleo in massi di I categoria 50-1000 kg.
- verrà utilizzato uno strato filtro in massi di 0.1-50 kg tra la scogliera ed il materiale di nucleo 50-1000 kg e la sabbia di ripascimento;
- nel tratto di litorale a Nord del ripascimento protetto è previsto un ripascimento di tipo morbido o non protetto. Il tratto interessato è lungo circa 1.500 m.;
- gli interventi assorbono circa 711.200 m³ di sedimenti provenienti dal dragaggio;

CONSIDERATO che per meglio evidenziare le differenze tra i due progetti è stata predisposta una tabella di confronto tra progetto A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l. e PROGETTO SIGENCO come da DEC 0000402 DEL 18/07/2011;

	OFFERTA TECNICA A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l.+ CCC	PROGETTO DVA DEC 0000402 DEL 18/07/2011	NOTE
OPERE MARITTIME: Ripascimento	Ripascimento realizzato con 711.200 mc collocati nella zona in erosione a Nord del costruendo porto. Lunghezza dell'area di ripascimento pari a circa 2.900 m m (ripascimento libero dello sviluppo di 1500 m e protetto di 1400 m).	Ripascimento realizzato con 390.000 mc collocati nella zona in erosione a Nord del costruendo porto (lunghezza intervento circa 2000 m) e con 335.000 mc in località San Saba a Nord di Messina, in ripascimento non protetto..	Le differenze tra le due soluzioni scaturisce da diverse impostazioni della offerta di gara; entrambe le soluzioni rispondono alle necessità dell'Amministrazione Comunale

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

INTERVENTI DI RIPASCIMENTO				
Descrizione lavorazione	u.m.	Q.tà Nuova CO.ED.MAR. srl	Q.tà PROGETTO DVA DEC 0000402 del 18/07/2011	Diff. %
Materiale di scogliera per difese a mare	ton	327,596.74	293,937.02	10.27%
Sabbia per ripascimento - Zona nord Tremestieri (provenienza dragaggio bacino portuale)	mc	711,200.00	725,000.00	-1.94%

valutazione comparativa degli impatti

- il bilancio dei materiali per questo comparto evidenzia un leggero aumento per il marteriale da scogliera, trattandosi di ripascimenti protetti mentre in località S.Saba il ripascimento era libero;;
- si rilevano nulli e addirittura minori gli impatti aggiuntivi relativi alla fase di cantiere in quanto, in particolare per la componente atmosfera e per la componente rumore, la località ove era previsto una parte del ripascimento (S.Saba) dista circa 30 Km dal luogo di dragaggio, mentre nella variante il luogo del conferimento è contiguo al sito di dragaggio;
- sulle differenze di destinazione d'uso dei sedimenti per ripascimento tra i due progetti, si registra la nota dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, titolare dell'autorizzazione, prot. n. 32508 del 10/07/2014, con la quale viene condivisa la scelta progettuale proposta dalla Nuova CoEdMar srl in merito alla destinazione finale dei sedimenti dragati;
- il materiale che andrà a ripascire le nuove aree di destinazione a Nord dell'insediamento portuale, è già stato caratterizzato per verificare l'assenza di composti inquinanti, per stabilire la idoneità litologica e la compatibilità ecologica del materiale da conferire con il sito di destinazione;
- data la sensibilità delle aree spondali dello stretto di Messina si ritiene opportuno che le modalità e la tempistica del nuovo progetto di ripascimento vengano concordate con ARPA Sicilia per i risvolti ecologici al fine di minimizzare le possibili interferenze del progetto con l'avifauna che frequenta l'area dello stretto di Messina e che, per motivi trofici, frequenta le aree di destinazione delle aree di ripascimento;

opere a scogliera

CONSIDERATO che relativamente alla opere a scogliera la variante proposta consiste nell'utilizzo di massi artificiali di calcestruzzo tipo CORE-LOC ad elevata stabilità e dissipazione dell'energia del moto ondoso, riduzione sia della riflessione che della tracimazione, con pendenza ottimale piuttosto ripida (3/4) che consente di limitare l'ingombro dell'opera;

CONSIDERATO che per meglio evidenziare le differenze tra i due progetti è stata predisposta una tabella di confronto tra progetto A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l. e PROGETTO SIGENCO come da DEC 0000402 DEL 18/07/2011;

	OFFERTA TECNICA A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l.+ CCC	PROGETTO DVA DEC 0000402 DEL 18/07/2011	NOTE
OPERE MARITTIME: Opere a Scogliera	Soluzione con mantellata esterna in massi artificiali tipo CORE-LOC strato unico, pendenza ¾.	Soluzione con mantellata esterna in massi artificiali tipo TETRAPODI su doppio strato, pendenza 3/2.	caratteristiche prestazionali identiche.

BILANCIO MATERIALI SCOGLIERE AREA PORTUALE				
Descrizione lavorazione	u.m.	Q.tà Nuova CO.ED.MAR. srl	Q.tà PROGETTO DVA DEC 0000402 del 18/07/2011	Diff. %
Acciaio: per c.a in tondini, tubi, palancole e carpenteria metallica	kg		369,135.36	
Conglomerato bituminoso	mc			
Conglomerato cementizio	mc	52,167.12	40,591.54	22.19%
Materiale di scogliera	ton	251,811.25	254,409.95	-1.03%
Materiale arido	mc		22,767.21	

valutazione comparativa degli impatti

- si rileva che la forma e le dimensioni sono uguali non si rilevano impatti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato in ambito del decreto di VIA asserito;
- si rileva un modesto incremento del calcestruzzo, che comunque non comporta impatti significativi sulle diverse componenti;

sistemazioni torrenti Farota e Canneto

CONSIDERATO che relativamente alle sistemazioni torrenti Farota e Canneto, come dichiarato dal Proponente:

- gli interventi proposti sono già stati approvati con DEC VIA e le modifiche proposte hanno lo scopo di migliorare la fluidità nella parte terminale verso il porto allo scopo di migliorare che l'inevitabile accumulo nel tempo della frazione solida possa alterare i fondali dell'interno del porto e rendere lo steso inagibile.
- per evitare interferenze con l'opera di difesa dei piazzali P5, P6 e P7 e migliorare la dinamica dei sedimenti si propone di far sfociare il torrente Farota nella foce del torrente Canneto, opportunamente riqualificati. A tal fine sono stati inoltre progettati interventi di sistemazione per tutti i corsi d'acqua gravanti sul porto per garantire la salvaguardia idraulica del territorio;
- il Proponente dichiara che in seguito ai sopralluoghi effettuati ha potuto censire gli habitat e le specie presenti e solo in seguito ha potuto progettare gli interventi, che sono realizzati nell'ambito dell'ingegneria naturalistica e di rinaturalizzazione di alcune aree torrentizie mediante piantumazione di specie autoctone, al fine di permettere una rinaturalizzazione spondale.

dati tecnici

Opere di sistemazione dei torrenti Canneto e Farota

- realizzazione di un collegamento tra Canneto e Farota, con condotta in c.a. DN 1000, per l'alleggerimento del tratto di valle del torrente Canneto, attualmente intubato con condotte idraulicamente insufficienti;
- realizzazione di uno sbarramento sul bacino del Farota, in gabbionate, a monte dell'autostrada in modo da creare un accumulo di circa 1500 m³, per eventuale materiale solido trasportato dalla corrente verso valle e quindi verso la nuova piattaforma logistica;
- realizzazione di un canale rettangolare tra autostrada e strada statale, di dimensioni 1.50 x 2.00 m, con sostegno degli scavi mediante barriera di micropali, stante anche la presenza di abitazioni limitrofe al corso d'acqua;
- realizzazione di un nuovo attraversamento della ferrovia e della statale mediante tubo spinto DN 2000;
- tombinamento con scatolari 3.20x2.70 m, del tratto di torrente al di sotto della piattaforma logistica del porto in progetto, con restituzione delle acque nei pressi della foce del torrente Canneto opportunamente risistemata mediante opere a scogliera e pennelli di protezione.
- relativamente allo sbocco a mare dei torrenti Farota e Canneto viene prevista una apertura protetta da scogli per permettere una maggiore fluidificazione dell'acqua con i sedimenti e per consentire un più agevole postazione per i prelievi di controllo sulle acque e sui sedimenti;

Opere di sistemazione del torrente Guidari

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

- realizzazione di 4 briglie in gabbioni sul bacino montano del Guidari per la limitazione dell'apporto solido;
- pulizia del torrente nel tratto a monte dell'autostrada con ripresa delle frane spondali;
- realizzazione di una vasca con gabbionate, tra autostrada e strada statale, per l'accumulo di materiale fine trasportato verso valle in occasione di piene, le pareti laterali, vista anche la presenza di abitazioni limitrofe, verranno sostenute mediante micropali;
- rifacimento del ponte sulla strada statale, idraulicamente insufficiente, con un nuovo impalcato costituito da spalle in pali trivellati e solaio in travi prefabbricate e getto in opera di completamento;
- realizzazione di un salto di fondo in uscita dall'attraversamento della ferrovia, protetto con pali di grosso diametro;

CONSIDERATO che per meglio evidenziare le differenze tra i due progetti è stata predisposta una tabella di confronto tra progetto A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l. e PROGETTO SIGENCO come da DEC 0000402 DEL 18/07/2011;

	OFFERTA TECNICA A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l.+ CCC	PROGETTO DVA DEC 0000402 DEL 18/07/2011	NOTE
OPERE DI Sistemazioni Torrenti.	Realizzazione di un collegamento tra i torrenti Canneto e Farota e di n° 1 briglia nel Farota stesso; nel torrente Guidari vengono realizzati n° 4 bacini di accumulo per il materiale solido(che altrimenti affluirebbe nel porto) con n° 4 briglie in gabbioni; tombinamento del tratto sotto la piattaforma portuale.	Previsti interventi di rivestimento degli alvei e trappole a caduta in corrispondenza dei tratti terminali di ciascun torrente; tombinamento dei tratti sotto la piattaforma portuale.	La lunghezza delle aste torrentizie in cui si interviene sono uguali per i due progetti

INTERVENTI SUI TORRENTI				
Descrizione lavorazione	u.m.	Q.tà Nuova CO.ED.MAR. srl	Q.tà PROGETTO DVA DEC 0000402 del 18/07/2011	Diff. %
Conglomerato cementizio	mc	5,158.88	25,471.00	-393.73%
Acciaio per c.a. in tondini	kg	439,332.55	1,076,000.00	-144.92%
Pietrame	ton	26,544.40	23,402.00	11.84%
Materiale arido	mc	1,779.50	2,547.23	-43.14%

valutazione comparativa degli impatti

gli interventi proposti sono già stati approvati con DEC VIA e le modifiche proposte attengono tutti all'ingegneria naturalistica, escludendo l'uso del cemento, e prevedono la costruzione di piccole briglie in pietrame atte a diminuire il potere erosivo dell'acqua e creare specie nel torrente Guidara dei piccoli bacini di accumulo di detrito;

- il bilancio dei materiali evidenzia una netta diminuzione dell'uso sia dell'acciaio (-144%) e sia del calcestruzzo (-393%);
- il Proponente ha prodotto uno studio floristico vegetazionale dei bacini dei tre torrenti, tale studio è stato affidato all'Università di Messina cattedra di botanica sistematica;
- per ciò che riguarda la componente avifaunistica della zona, l'impatto è trascurabile e limitato alla durata del cantiere, in quanto non viene ridotta la superficie utilizzata come "home range" (superfici impiegate per l'espletamento delle funzioni vitali, riposo, alimentazione, rifugio,

riproduzione) dalle varie specie di passeriformi, che vengono identificati negli studi, come i maggiori frequentatori dell'area;

- Per quanto riguarda il torrente Guidara al fine di consentire la massima fluidità idraulica del torrente, l'angolo in corrispondenza dei piazzali di imbarco del Porto, dovrà essere modificato e risolto in sede di progetto esecutivo, previa la presentazione di un progetto specifico. A tal fine è stata inserita un'apposita prescrizione;
- l'apertura protetta da scogli sembra adatta a consentire una portata dell'acqua e dei sedimenti più adeguata rispetto al progetto originale;
- La soluzione riguardante il torrente Farota Canneto (attraversamento S.S. 114) presenta elementi di criticità relativi alla sezione della tubazione individuata dal Proponente in cm 2000, ma dovrà essere risolta mantenendo invariata la sezione già approvata con DEC VIA n°402 del 18/7/2011 (sezione rettangolare scatolare da 3.40 x 4.20);
- Dato che lo sbocco dei torrenti sarà in ambito portuale, si ritiene opportuno che il Proponente effettui il monitoraggio sulla qualità delle acque e dei sedimenti dei torrenti in questione, eventualmente coordinandosi con gli altri Enti sul territorio. A tal fine dovranno comunque essere assicurati dal Proponente la rimozione periodica del materiale depositato in alveo e la realizzazione di un progetto per il monitoraggio delle caratteristiche eco-tossicologiche dei torrenti che sboccano in ambito portuale così come meglio indicato nel quadro prescrittivo;
- l'analisi sulle diverse componenti ambientali non rileva impatti aggiuntivi a quelli già analizzati con il progetto DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011;

Viabilità e piazzali

CONSIDERATO che relativamente a **viabilità e piazzali** si propone un sistema di viabilità di accesso a livelli sfalsati e sovrapposti, di cui quello inferiore dedicato all'uscita e quello superiore dedicato all'ingresso. La strada d'ingresso, inizialmente a raso ed in affiancamento a quella in uscita, risale progressivamente fino a sovrapporsi planimetricamente, a un livello superiore rispetto la carreggiata in uscita, l' impalcato avrà una larghezza di 10 m. Verso il mare è realizzato un marciapiede in aggetto di larghezza 150 cm per il transito pedonale.

CONSIDERATO che per meglio evidenziare le differenze tra i due progetti è stata predisposta una tabella di confronto tra progetto A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l. e PROGETTO SIGENCO come da DEC 0000402 DEL 18/07/2011;

	OFFERTA TECNICA A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l.+CCC	PROGETTO DVA DEC 0000402 DEL 18/07/2011	NOTE
OPERE STRADALI E VIABILITÀ	Sistema di viabilità di accesso a livelli sfalsati e sovrapposti; livello superiore realizzato con impalcato dedicato all'ingresso verso Sud, livello inferiore dedicato all'uscita verso Nord. Pavimentazione in conglomerato bituminoso dei piazzali.	Sistema di viabilità di accesso a raso costituito da una strada a doppia carreggiata. Pavimentazione in conglomerato bituminoso dei piazzali.	consumo di suolo minore, maggiori aree di stoccaggio di auto e camion

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number 11 and 15, and various illegible signatures.

BILANCIO MATERIALI VIABILITA' - PIAZZALI				
Descrizione lavorazione	u.m.	Q.tà Nuova CO.ED.MAR. srl	Q.tà PROGETTO DVA DEC 0000402 del 18/07/2011	Diff. %
Acciaio: per c.a in tondini, tubi, palancole e carpenteria metallica	kg	1,275,039.74	362,604.00	71.56%
Conglomerato bituminoso	mc	17,020.00	19,574.25	-15.01%
Conglomerato cementizio	mc	11,167.94	1,532.25	86.28%
Materiale di scogliera	ton			
Materiale arido	mc	31,342.32	23,450.00	25.18%

Valutazione comparativa degli impatti

- la principale differenza tra i progetti, consiste nel fatto che il progetto A.T.I. Nuova CO.ED.MAR. S.r.l.+ CCC prevede un sistema di viabilità di accesso a livelli sfalsati e sovrapposti, ove il livello superiore è realizzato con impalcato dedicato all'ingresso verso Sud e livello inferiore dedicato all'uscita verso Nord. La pavimentazione dei piazzali è in conglomerato bituminoso.
- riguardo il bilancio di materiali si evidenzia un incremento dell'acciaio e del calcestruzzo in quanto il nuovo progetto prevede la strada di accesso sfalsata su due livelli. L'incremento dell'utilizzo di acciaio comporta un maggior utilizzo di mezzi di trasporto che tuttavia potrà essere mitigato in quanto nel quadro prescrittivo dovrà essere verificata, in accordo con l'Autorità Portuale la possibilità di effettuare almeno una parte dei trasporti dei materiali relativi alla fase di cantiere, via mare;
- si rileva un consumo di suolo minore e la presenza di maggiori aree di stoccaggio di auto e camion, una migliore gestione dei flussi veicolari e una minore sosta dei mezzi;
-

IN CONCLUSIONE sulle varianti proposte si registra mediamente un consumo di materiali simile, se non minore su alcune tipologie, con un bilancio quindi sostanzialmente invariato sulle componenti impattate, come evidenziato dalla seguente tabella riassuntiva;

RIEPILOGO MATERIALI PRINCIPALI				
Materiali	u.m.	Q.tà Nuova CO.ED.MAR. srl	Q.tà PROGETTO DVA DEC 0000402 del 18/07/2011	Diff. %
Acciaio	kg	8,823,943.03	11,063,048.24	-25.38%
Conglomerato bituminoso	mc	17,020.00	20,009.75	-17.57%
Conglomerato cementizio	mc	110,192.04	101,031.87	8.31%
Scogli, pietrame di cava	ton	649,952.39	615,980.36	5.23%
Materiale arido di cava	ton	54,854.50	99,624.28	-81.62%

in merito alla nuova valutazione d'incidenza

VALUTATO che

- le aree interne alla ZPS ITA 30042 sono le stesse di quelle già valutate in ambito del pregresso procedimento di VIA e in seguito al quale è stato emesso il DEC-DVA-2011 n° 402 del 18/7/2011.
- il nuovo "Piano di gestione all'interno delle aree perimetrale ZPS" introdotto con la circolare dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Sicilia n° 8756 del 10.02.2012 non interessa

l'area ove si dovranno svolgere i lavori e di conseguenza non si rilevano interferenze con il Piano di gestione del sito;

- il progetto in esame, non determina una possibilità concreta di impatti significativi sul sito Natura 2000 non interferisce con l'attuale stato di integrità del sito Natura 2000 né con gli obiettivi presenti e futuri di conservazione e protezione ambientale.
- le opere in progetto andranno a sicuro beneficio di una generale rinaturalizzazione dell'ambiente e di una decisa diminuzione del rischio idrogeologico
- si ritiene comunque opportuno che il Proponente ottenga una specifica autorizzazione all'esecuzione dei lavori previsti, dall'Ente di gestione e/o dall'Ente competente al rilascio di autorizzazioni del sito ITA 30042;

VALUTATO in conclusione che

- si rileva una sostanziale equivalenza con il progetto già approvato con DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011;
- le scelte oggetto del presente parere privilegiano il minor consumo di alcuni materiali, ad esempio per l'acciaio -25 %, per il materiale arido da cava -81% , ed incrementi su altre tipologie, calcestruzzo, + 8.3 %;
- il minore ricorso all'uso dell'acciaio consente un vantaggio in termini di gestione degli approvvigionamenti in quanto i setti in c.a. previsti nella variante vengono eseguiti in situ con materiali naturali, tutti di facile reperibilità nella zona nonché confezionabili all'interno del cantiere;
- per quanto riguarda le cave di prestito non si rilevano variazioni rispetto alle cave già autorizzate per l'esecuzione dell'opera, come dichiarato dal Proponente;
- la realizzazione delle opere non presenta elementi tali da modificare quanto già valutato nel procedimento di VIA approvato con DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011;
- riguardo le terre e rocce da scavo, le uniche differenze sono per la realizzazione degli scavi relativi ai piloni per la realizzazione della corsia in sopraelevata, necessari per la formazione dei diaframmi di fondazione, che hanno un volume di 3130 mc;
- si ritiene che il progetto non possa generare effetti significativi negativi sull'ambiente;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA, del progetto riguardante le varianti delle opere relative alla "costruzione della Piattaforma logistica intermodale Tremestieri con annesso scalo portuale- primo stralcio funzionale (ME)" già decretate con DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011; fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere e a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni;

1. ripascimenti:

- l'autorizzazione del nuovo progetto di ripascimento è a cura della Regione Siciliana, Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, ai sensi dell'art. 21 della L. 17972002 e dovrà essere ottenuta prima dell'inizio dei lavori;
- le opere previste in progetto dovranno essere realizzate in conformità con il "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini", ISPRA (2006) e per le attività di ripascimento protetto dovranno essere seguite le "linee guida per la realizzazione di opere di difesa costiera" ISPRA, n. 105/2014;
- prima dell'inizio dei lavori il materiale che andrà a ripascire le nuove aree di destinazione a Nord dell'insediamento portuale e tali aree di destinazione dovrà essere caratterizzato per verificare l'assenza di composti inquinanti e per stabilire la idoneità litologica e la compatibilità ecologica del materiale da conferire con il sito di destinazione. Le modalità e la tempistica del progetto di

ripascimento dovranno essere realizzate in modo tale che siano minimizzate le possibili interferenze del progetto di ripascimento con l'avifauna che frequenta l'area dello stretto di Messina e che, per motivi trofici, frequenta le aree di destinazione del ripascimento. Il Progetto dovrà essere concordato con ARPA Sicilia;

2. torrenti

- il progetto esecutivo delle opere di regimazione idraulica dei torrenti e degli interventi di ingegneria naturalistica, come previsti dalla prescrizione n. 11 del DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011 e concordati con la Regione, deve essere presentato dalla COEDMAR s.r.l. al MATTM prima dell'inizio delle attività di cantiere e i relativi lavori devono essere realizzati contestualmente con i lavori delle opere portuali.
- durante la fase di cantiere, dovranno essere realizzate tutte le misure di mitigazione previste dal Proponente quali, la protezione del suolo contro la dispersione di oli e altri residui, la conservazione del suolo vegetale, il trattamento degli inerti, le limitazioni del rumore, la tutela dei giacimenti archeologici e quelle previste per l'avifauna, quali l'adozione di un crono programma della esecuzione di scavi e sbancamenti che escluda il periodo primaverile sino almeno al mese di giugno;
- La soluzione concernente il torrente Farota Canneto (attraversamento S.S. 114) che configura sezioni più modeste rispetto a quelle di progetto già approvato con DEC-DVA-2011 n° 402 del 18/7/2011.; dovrà essere modificata e risolta mantenendo invariata la sezione, maggiore, già approvata con il suddetto Decreto (sezione rettangolare scatolare da 3.40 x 4.20);
- Per quanto riguarda il torrente Guidara al fine di consentire la massima fluidità idraulica del torrente, l'angolo in corrispondenza dei piazzali d'imbarco del Porto, dovrà essere modificato e risolto, in sede di progetto esecutivo, previa la presentazione di un progetto specifico;
- Si ritiene opportuno che il Proponente richieda, e ottenga, una specifica autorizzazione all'esecuzione dei lavori previsti, dall'Ente di gestione e/o dall'Ente competente al rilascio di autorizzazioni del sito ITA 30042;
- Il Proponente dovrà provvedere, a sue spese, alla rimozione periodica del materiale deposito in alveo, con modalità e tempistiche da concordare con ARPA Sicilia;
- Il Proponente dovrà concordare con ARPA Sicilia un progetto per il monitoraggio sulla qualità delle acque e dei sedimenti dei torrenti che sboccano in ambito portuale. Il progetto dovrà contenere le metodiche e le frequenze di campionamento alla foce e gli analiti da monitorare.

3. Sistemazione a verde

- la sistemazione del verde dovrà essere oggetto di un progetto paesaggistico aggiuntivo a quello della prescrizione n. 18 del DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011, da concordare con la Regione, mirato alla riqualificazione delle aree interessate dall'intervento e alla minimizzazione dell'impatto provocato dalla realizzazione delle opere previste;

4. trasporti

Al fine di non aggravare la viabilità dovuta al transito dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di materiale voluminoso, dovrà essere verificata, in accordo con l'Autorità Portuale la possibilità di effettuare una parte consistente dei trasporti dei materiali relativi alla fase di cantiere, via mare;

La verifica di ottemperanza delle prescrizioni deve essere effettuata dalla Regione Sicilia

Per migliore intelligibilità del provvedimento si ripetono di seguito le prescrizioni del DEC-DVA-2011 n°402 del 18/7/2011, opportunamente adeguate alle modifiche progettuali proposte dal Proponente;

1. l'edificio polifunzionale di 28.000 mc che è escluso dall'appalto aggiudicato al Proponente e l'area ad esso attigua dovranno essere oggetto di un'apposita progettazione da esaminare in fase di VIA, preferibilmente, nell'ambito del procedimento autorizzativo del Piano Regolatore Portuale; il presente parere, infatti, non tiene conto e non valuta gli impatti connessi alla realizzazione di tale edificio;
2. in fase di cantiere dovrà essere redatto e attuato da parte del Proponente un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi

inclusa la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere concordato con l'ARPA Sicilia e con il Commissario Delegato per l'emergenza traffico di Messina e deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo; in ogni caso, durante le attività di dragaggio deve essere previsto l'utilizzo di panne di conterminazione della zona scavata;

componente atmosfera

3. prima dell'avvio dei lavori, il Proponente dovrà concordare con l'ARPA Sicilia e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area periportuale, interessata dal traffico portuale, mediante almeno 2 campagne periodiche annuali di durata mensile, per almeno 3 postazioni critiche, di cui una all'ingresso dell'area portuale, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti e il Commissario Delegato per l'emergenza traffico di Messina; ferme restando le competenze dell'ARPA Sicilia, il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, dovrà proseguire durante le attività di cantiere e la fase di esercizio del porto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili e ozono; tale programma dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto sui recettori presi a riferimento;

componente Rumore

4. prima dell'avvio dei lavori il Proponente dovrà concordare con ARPA Sicilia e attuare un programma di monitoraggio dei livelli acustici in area portuale e periportuale, per la fase di cantiere, la fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, con particolare riferimento ai ricettori localizzati in prossimità delle aree considerate critiche dalle simulazioni condotte in corrispondenza delle aree dove lo studio consiglia l'installazione delle barriere acustiche fonoassorbenti (Recettori, R37, R6, R11 e R45), con oneri a suo carico e secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti e il Commissario Delegato per l'emergenza traffico di Messina; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite e realizzate le opportune misure di mitigazione e l'installazione delle barriere acustiche fonoassorbenti e ne dovranno essere definite la tipologia, le caratteristiche tecniche e la qualità dell'abbattimento del rumore prodotto, anche in coordinamento con le barriere acustiche previste ai fini della mitigazione del rumore connesso alla realizzazione del primo scalo del Porto di Tremestieri. Dovrà inoltre essere prevista la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori presi a riferimento. In ogni caso, ai fini della mitigazione del rumore prodotto delle attività di cantiere, dovranno essere attuati gli interventi di mitigazione consigliati dallo studio per la mitigazione del rumore connesso alle attività di cantiere, ossia i pannelli mobili posti ad una distanza di circa 5m dai mezzi d'opera in attività nel cantiere nonché lungo il confine sud dell'area di progetto, all'altezza del casello dello scalo e ortogonalmente ad esso, a protezione dei recettori R37 e R44;

componente ambiente idrico

5. prima dell'inizio dei lavori il Proponente dovrà elaborare secondo modalità da concordare con l'ARPA Sicilia e il Commissario Delegato per l'emergenza traffico di Messina, un Programma di Monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto delle attività portuali sulla qualità delle acque di balneazione (D.P.R. 470/82 e succ. mod. ed integr.), nonché all'individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie. Il Programma dovrà essere elaborato in conformità alle "Metodologie analitiche di riferimento - Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e IC RAM (2001). L'attività di monitoraggio che potrà essere attuata mediante l'installazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto Programma alla fase di esercizio delle opere in progetto; il monitoraggio dovrà riguardare la colonna d'acqua, i sedimenti e il biota e i punti di campionamento

devono comunque comprendere le spiagge a Sud e a Nord dell'area portuale, nonché i substrati duri a profondità superiori ai -30m, dove si trovano gli habitat del piano circalitorale come l'associazione a *Cystoseira usneoides*, *Laminaria ochroleuca*, *Rodriguezella strafforelloii* e altre facies a Gorgonie citate nello studio;

6. prima dell'inizio dei lavori il Proponente dovrà elaborare secondo modalità da concordare con l'ARPA Sicilia e il Commissario Delegato per l'emergenza traffico di Messina, un Programma di Monitoraggio finalizzato alla verifica dello stato ambientale del porto nella fase di cantiere e di quella di esercizio, con prelievi semestrali delle acque del bacino e dei fanghi del fondale, nella parte interna della darsena, prevedendo analisi chimiche, fisiche e microbiologiche tese soprattutto a conoscere le concentrazioni dei principali inquinanti (metalli pesanti, indicatori microbiologici, idrocarburi, BOD, COD) e i loro effetti (temperatura, ossigeno disciolto);
7. i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 secondo il relativo Piano dell'autorità Portuale di Messina; inoltre deve essere previsto un Regolamento del Porto che impedisce lo scarico dei reflui e delle acque contenenti detergenti o sostanze inquinanti in genere da parte dei natanti nello specchio portuale;
8. in merito agli studi idrodinamici già eseguiti nell'area, al fine di prevenire eventuali impatti negativi dell'opera, il Proponente deve predisporre nell'ambito della progettazione esecutiva ed attuare un Piano di monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica che dovrà porre attenzione sia al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell'opera sia al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare prima dell'inizio dei lavori, e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno quattro anni dal completamento dell'opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con la Regione Siciliana e con il Commissario Delegato per l'emergenza traffico di Messina. Lo stesso Piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche e abiotiche comprese nelle matrici acqua, sedimento e benthos contenute anche all'interno del bacino portuale. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sull'evoluzione della linea si costa e sugli ecosistemi marini costieri ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera e in fase di esercizio; ai fini del monitoraggio dei fenomeni idrodinamici e di trasporto solido dovranno comunque essere previste stazioni fisse presso il pennello intercettatore a sud dell'area portuale, presso la fine del molo di sopraflutto e presso la costa in erosione a Tremestieri Nord, oltre le barriere di protezione;
9. per la fase di esercizio del porto e per il periodo delle attività di cantiere, dovrà essere presentata ogni sei mesi al MATTM una relazione sulla quantità e le caratteristiche fisiche e chimiche dei materiali intercettati dal pennello a sud dell'area portuale, la cui gestione dovrà essere effettuata secondo le indicazioni della Regione Siciliana, per il ripascimento degli arenili in erosione, prioritariamente per quelli impattati dalle opere di progetto, a spese del gestore delle aree portuali;
10. parimenti, per la fase di esercizio del porto e per il periodo delle attività di cantiere, dovrà essere presentata ogni sei mesi al MATTM una relazione sulla quantità e qualità dei sedimenti intercettati nelle trappole dei torrenti regimati e sulla quantità dei materiali rimossi durante le attività di manutenzione, sia nelle citate trappole che nei tratti dei torrenti tombati; a tal fine il Proponente deve predisporre nell'ambito della progettazione esecutiva ed attuare un Piano di monitoraggio, da concordare con la Regione Siciliana e con il Commissario Delegato per l'emergenza traffico di Messina; tale piano di monitoraggio deve inoltre verificare l'attendibilità dei parametri fisici utilizzati dallo studio per il dimensionamento delle opere;
11. il progetto esecutivo delle opere di regimazione idraulica dei torrenti deve prevedere una migliore ambientazione per le aste dei fossi oltre la ferrovia, attraverso interventi di ingegneria naturalistica, come casse di espansione, rallentamenti della velocità dell'acqua e aumento della capacità di assorbimento sia dell'alveo che delle sponde. Il particolare della foce del torrente Farota e gli interventi di ambientazione paesaggistica ivi previsti devono comprendere il coordinamento con i particolari progettuali dell'adiacente pennello di intercettazione dei sedimenti a sud dell'area portuale e della scogliera a protezione dei piazzali, anche ai fini della garanzia del libero deflusso a mare delle acque, evitando fenomeni di insabbiamento;

componente suolo e sottosuolo

12. fatto salvo il *Nulla Osta* emesso dall'autorità competente sui calcoli strutturali, prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate le analisi ritenute opportune dallo studio geologico-tecnico, ai fini della ricognizione dettagliata dei profili della resistenza secondo la profondità e la tipologia delle opere da realizzare, tenendo conto della sollecitazione sismica. Inoltre deve essere previsto ed attuato un apposito monitoraggio, da concordare con il Commissario Delegato per l'emergenza traffico di Messina, mediante controlli sul comportamento delle strutture, da eseguire sia in corso di costruzione che in fase di collaudo e di esercizio, ai fini dell'accertamento della funzionalità delle opere e la corrispondenza con le previsioni del modello numerico; i controlli dovranno comprendere misure di assestamento verticale del terreno e dei palancolati nelle diverse sezioni tipo, misure di spostamento orizzontale della trave di coronamento dei palancolati e monitoraggio delle forze di ancoraggio, come consigliato dallo studio geologico-tecnico;
13. in relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati nell'ambito del bacino portuale, come risultante dalla preventiva caratterizzazione di cui al D.M. 24.1.1996 e in base ai criteri previsti nel *Quaderno ICRAM "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini-Dragaggi portuali"*, dovranno essere stabilite in accordo con l'ARPA Sicilia e con la Regione Siciliana, le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi;
14. l'esatta localizzazione degli interventi di ripascimento previsti dal progetto, le modalità più idonee per gli interventi sulle barriere di protezione esistenti e la realizzazione dei tratti di barriera emergente e soffolta, alternati con pennelli trasversali, devono essere concordati con la Regione Siciliana che deve anche effettuare l'attività di controllo sulla corretta collocazione ed esecuzione degli interventi; tali interventi devono comprendere interventi naturalistici nella fascia retrostante il ripascimento al fine di facilitare il processo di consolidamento della spiaggia emersa e favorire la stabilizzazione dell'ambiente dunale, come consigliato dal relativo studio effettuato nell'ambito del progetto;
15. la parte di materiale derivante dai dragaggi che non risulta idoneo ad alcun tipo di riutilizzo dovrà essere avviato ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPA Sicilia le modalità per lo stoccaggio temporaneo dei materiali e per il trasporto presso i siti di allocazione definitiva, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni di stoccaggio e di trasporto in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti;
16. la movimentazione dei materiali da scavi e dragaggi, fatto salvo l'eventuale materiale da conferire a discarica, deve avvenire esclusivamente via mare;
17. il sistema di illuminazione dell'area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;
18. la definizione degli spazi a verde e la scelta delle essenze a livello di progetto esecutivo devono essere concordate con la Regione Siciliana; in particolare occorre potenziale le fasce a verde lungo il confine con la ferrovia e lungo la viabilità di progetto; gli alberi e arbusti devono appartenere alla vegetazione autoctona e/o storicizzata;

e con la seguente raccomandazione:

1. si raccomanda alla Provincia di Messina ad assumere le opportune iniziative, nel minor tempo possibile, per l'eliminazione della discarica di inerti presente in testa al Vallone Guidari e per l'idoneo smaltimento dei rifiuti;

L'ottemperanza delle prescrizioni 9, 10, 11, 17 e 18 deve essere verificata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

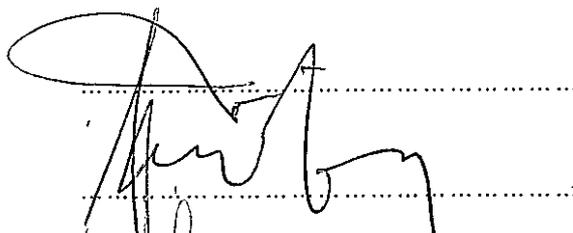
L'ottemperanza delle prescrizioni 2, 3, 4, 5, 6 15, deve essere verificata dall'ARPA Sicilia.

L'ottemperanza delle prescrizioni 8, 13, 14, deve essere verificata dalla Regione Siciliana.

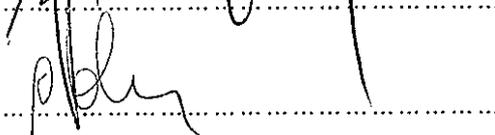
Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and the number 17.

L'ottemperanza delle prescrizioni 7, 12 e della raccomandazione 1 deve essere verificata dal Commissario Delegato per l'emergenza traffico di Messina.

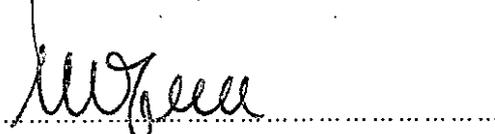
Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



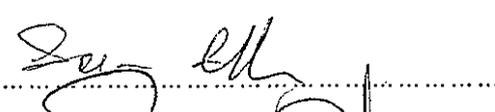
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)



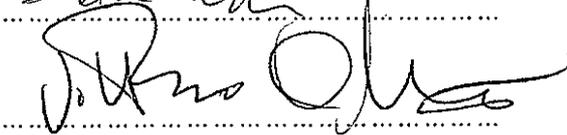
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



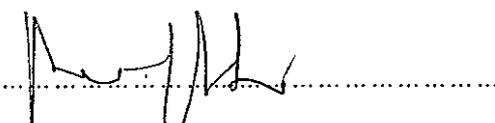
Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



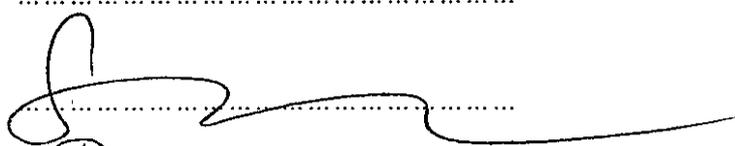
Dott. Renzo Baldoni



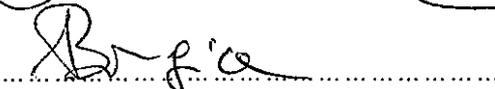
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



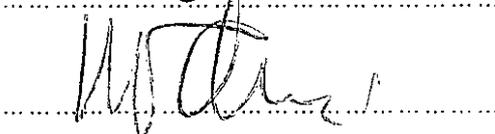
Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande

Wey

ASSENTE

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Ferrari

Carlo Cfr

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Br

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cy

Cons. Marco De Giorgi

De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Falappa

Arch. Antonio Gatto

Filippo Gargallo

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

u

4

15

De R...

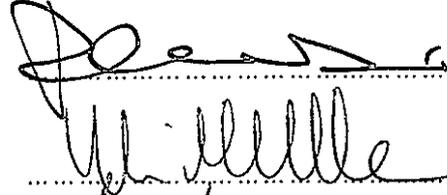
Arch. Sergio Lembo



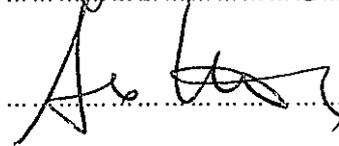
Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi



Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

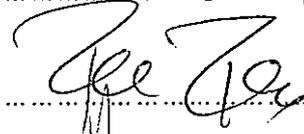
Ing. Santi Muscarà



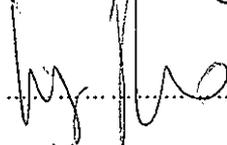
Arch. Eleni Papaleludi Melis



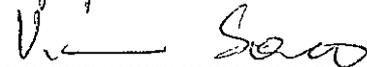
Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti



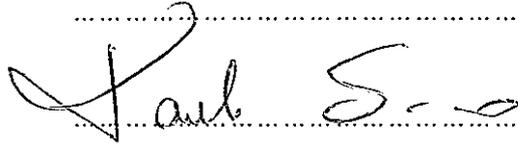
Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

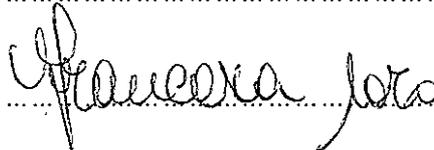
Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

Dott. Franco Secchièri



Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

.....ASSENTE.....