



Allegato 3

Osservazioni ed opposizioni alla Procedura di Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Regolatore Portuale dei Porti di Messina e Tremestieri

VAS - D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. pubblicata sulla GURS n.44 del 03/11/2017

*Associazione Inmovimento
Cambiamo Messina dal Basso*

Sommario

Sommario.....	2
Premessa introduttiva	3
Osservazioni al Rapporto ambientale.....	3
Sbancamenti	4
Suolo e sottosuolo	5
Erosione costiera	6
Aspetti floro-faunistici e ZPS.....	6
Le emissioni inquinanti	12
Il Patto per la Falce	13
Alcune questioni formali e sostanziali	18
Attualità dei dati	18
Impaginazione dei sommari.....	19
Osservazioni alla Sintesi non tecnica	19
Conclusioni.....	19
Annessi documentali.....	21



Premessa introduttiva

La Comunità Europea, con la Direttiva sulla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e con i successivi atti fino alla Direttiva 2003/35/CE, ha voluto dar vita ad un modello decisionale innovativo rispetto a quello su cui predominava il potere amministrativo.

In quest'ottica, si può affermare che nei procedimenti sottoposti alla VAS si aprono degli spazi alla partecipazione diffusa dei cittadini. La VAS, quindi, dovrebbe inserirsi nella direttrice di fondo, secondo la quale la garanzia di democraticità delle decisioni riguardanti in particolar modo l'ambiente, dovrebbe attivarsi attraverso adeguate informazioni ed una concreta possibilità di partecipazione popolare.

Nel procedimento in esame, si osserva una rilevante distorsione del principio comunitario, in quanto è l'Amministrazione procedente che trae la sua legittimazione "da procedimento" per aver lasciato aperti, solo in termini formali, gli spazi previsti dalla legge, mentre i cittadini, i movimenti e le associazioni restano sostanzialmente tagliati fuori dal processo decisionale.

La pubblicazione del Rapporto Ambientale non risulta mirata all'apporto esterno, bensì tende unicamente ad una valutazione di un progetto di Piano già ossificato e solo tecnicamente emendabile sul piano sostanziale.

Nel caso specifico, il Piano Regolatore Portuale di Messina, come meglio sarà evidenziato in prosieguo, è già nato con sostanziali imprecisioni ed omissioni, sia normative che tecniche e, per il lungo tempo trascorso dalla sua predisposizione (verosimilmente 2007) risulta anacronistico e difficilmente attuabile, per il diverso quadro normativo ed operativo su cui dovrebbe incidere.

Inoltre il Rapporto Ambientale sembra tradire in maniera determinante il principio di leale collaborazione tra enti, non recependo quanto condiviso e sottoscritto da numerose Amministrazioni pubbliche con il cosiddetto Patto per la Falce.

Di seguito si entra nel merito della VAS, con alcune osservazioni specifiche.

Osservazioni e opposizioni al Rapporto ambientale

Come chiarito dall'Allegato I al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, il Rapporto ambientale ha lo scopo di approfondire gli elementi che generano un impatto ambientale e paesaggistico, qualificarli e soprattutto quantificarli per mezzo di ecoindicatori di confronto. Il Rapporto ambientale prodotto per la VAS del PRP non tiene conto di nulla di ciò, mantenendosi sempre sul vago e non numerabile.

Entrando nel merito si riporta quanto segue.

Sbancamenti

Il nuovo PRP tiene conto di almeno due grandi aree soggette a sbancamento, oltre al nuovo Porto di Tremestieri: il porticciolo turistico in area WAT 1 e quello in FAL 3.

In merito agli sbancamenti della terra di riporto per la realizzazione del porticciolo turistico nella zona Rada San Francesco - Ringo (area WAT 1) non si dice nulla di più che [cfr. pag. 201 della parte II del Rapporto ambientale]:

“Non si riscontrano particolari problematiche legate: 1) alla dimensione degli scavi 2) allo smaltimento della terra di riporto proveniente dagli sbancamenti, che verrà riportata in sito per la sistemazione degli spazi pubblici.”

Ciò senza alcuna quantificazione né qualificazione dei materiali di sbancamento né dei volumi da sistemare in situ, né informazioni in merito alle aree di stoccaggio né alla compatibilità delle operazioni secondo cronoprogramma (ai sensi del DPR 14/07/2016). Eppure il confronto visivo (dal momento che numerico non è dato conoscerlo) tra lo stato di fatto e lo stato di progetto non lascia dubbi sull'invasività dell'intervento, stimabile nella movimentazione di un volume di terra pari ad oltre 500.000 m³. Si ricorda peraltro che l'area ricade in Zona a Protezione Speciale (ZPS).



Figura 1 Stato di fatto e di progetto, porticciolo turistico WAT 1 [da pag. 244 della parte II del Rapporto ambientale]

Carenza ancora più grave se si pensa che il problema dello sbancamento non sia nemmeno accennato per l'area del porticciolo turistico in area FAL 3 (zona falcata) dove i volumi di terra

movimentata possono essere stimati intorno al milione di m³. Anche in questo caso le immagini sono eloquenti.

Ne consegue che il Rapporto ambientale è privo di tutti quei contenuti previsti dal DPR 14/07/2016.



Figura 2 Stato di fatto e di progetto, porticciolo turistico FAL 3 [da pag. 244 della parte II del Rapporto ambientale]

Suolo e sottosuolo

Il Rapporto ambientale nell'ambito "Quadro conoscitivo ambientale" [cfr. pag 198 della parte I del Rapporto ambientale] descrive la componente suolo e sottosuolo. In particolare il paragrafo 3.4.3 descrive gli assetti tettonico stratigrafici di una più vasta area rispetto quella oggetto di studio e ne elenca le formazioni litologiche affioranti. Come si comprende dall'analisi degli atti, le aree oggetto del Rapporto ambientale ricadono tutte all'interno dei depositi attuali e recenti, i primi costituiti da ghiaie e sabbie limose, i secondi da sabbie limose e ghiaiose.

In particolare questa ultima tipologia di deposito alluvionale potrebbe rientrare, come da letteratura tecnica, nel fuso granulometrico tale per cui il terreno potrebbe manifestare problemi di liquefazione, sotto l'azione di eventi sismici.

Il Rapporto ambientale non tratta affatto questa problematica, che in realtà, sebbene più strettamente connessa con gli aspetti geotecnici progettuali degli insediamenti previsti dal PRP, indirettamente potrebbe influire sulle condizioni idrogeologiche del sito.

Infatti Il problema dell'eventuale potenziale di liquefazione dei terreni di fondazione su cui si insedieranno gli interventi edilizi del PRP, potrebbe avere come conseguenza progettuale quella di utilizzare delle fondazioni profonde, allo scopo di superare le problematiche geotecniche di sito, laddove le aree del PRP sono sede di acquiferi alluvionali con livello della falda molto superficiale. Tuttavia non esistono studi in merito all'interferenza di fondazioni profonde e le falde esistenti.

Per quanto sopra precisato si ritiene che il Rapporto ambientale è carente relativamente agli aspetti riguardanti la verifica del potenziale di liquefazione, come per altro, previsto dal D.M. 14/01/2008.

Erosione costiera

Per quel che riguarda il fenomeno erosivo, l'impatto delle trasformazioni proposte e le misure di mitigazione contenimento, non si dice nulla. In merito c'è soltanto riportata una breve sintesi di letteratura, proveniente dalla una sommaria indagine bibliografica, ma nessun tipo di analisi o studio che possa quantificare e qualificare la modifica dei processi erosivi, la fattibilità tecnica e la sostenibilità delle modificazioni al disegno del litorale, specie per aree a rischio come quelle interessate dai pesanti sbancamenti previsti per la realizzazione dei porticcioli turistici [cfr. pag. 100 e seguenti della parte I del Rapporto ambientale] e del porto di Tremestieri.

Delle problematiche relative al probabile insabbiamento della bocca d'accesso ai porti, e in particolare in riferimento al porticciolo turistico in FAL 3 che risulta completamente aperto allo scirocco, nulla si dice.

Aspetti floro-faunistici e ZPS

Il rapporto ambientale ha nelle valutazioni di interazione con la flora e la fauna, in particolar modo in aree ricadenti all'interno di Zone a Protezione Speciale, il proprio cuore pulsante (come specificato dalle lettere d. e. ed f. dell'allegato I al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152). Una vasta area ZPS ricade nel territorio del comune di Messina e, parzialmente si sovrappone ad aree ricadenti nell'ambito del PRP (per quanto la scelta del legislatore di spingere il confine nord portuale fino al torrente Annunziata possa apparire spregiudicata e insensata).

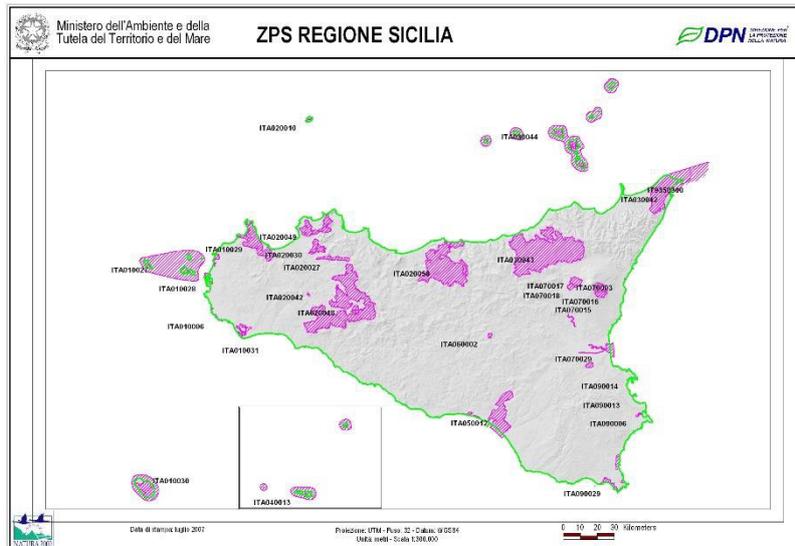


Figura 3 Aree ZPS in Sicilia

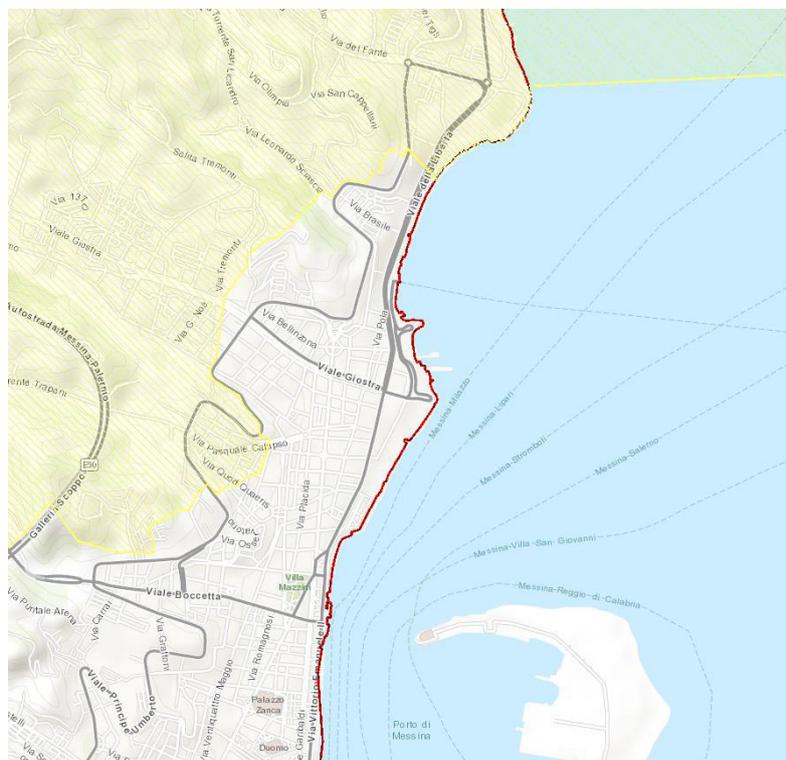


Figura 4 Particolare area ZPS in area urbana

Al di là di una lunga (ed inutile) disamina su cosa sia una ZPS e su quali caratteristiche possieda quella in questione [cfr. pag 107 e seguenti della parte I del Rapporto ambientale], l'impatto che il PRP ha sulla ZPS si esaurisce in queste poche frasi [cfr. pag 198 della parte II del Rapporto ambientale]:

[...] Tutto ciò presuppone l'esistenza di appropriati studi di riferimento che siano in grado di definire lo stato dell'ambiente nell'area del progetto prima della sua realizzazione, anche tramite l'ausilio di carte topografiche e fotografie aeree che possono servire per stabilire se si sono verificati cambiamenti sostanziali nella topografia della zona.

Nel caso della ZPS "Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello stretto di Messina" non è stato ancora elaborato un documento che sia in grado di fornire delle indicazioni "di partenza" a proposito della consistenza e delle caratteristiche delle specie presenti, piuttosto che della qualità degli habitat più importanti.

Per tali ragioni, gli indicatori selezionati in questa fase sono stati identificati sulla scorta di una indagine eseguita su casi analoghi ed in base allo studio dei potenziali effetti del progetto sull'area protetta.

[...]

Non potendo, alla luce delle considerazioni espresse in precedenza, applicare alcuni degli indicatori individuati per mancanza dei dati di riferimento, sarebbe opportuno, da parte dell'Ente gestore predisporre appropriati studi e rilievi sul campo al fine di definire una base dati obiettiva da utilizzare per la valutazione dei potenziali impatti di piani o progetti che potrebbero essere realizzati nell'area (censimento generale della flora e/o fauna, studi su piante e habitat, ecc.).

E poi, poco più avanti:

Entità del calo stimato nelle popolazioni delle varie specie: l'assenza di dati precisi circa il numero esatto di individui di ogni singola specie presenti nell'area della ZPS, rende difficile valutare quale incidenza potrebbe avere la realizzazione del progetto in termini di stima del calo della popolazione.

Bisogna, tuttavia, considerare che l'intervento riguarda una porzione di territorio molto limitata e a ridosso di una strada fortemente trafficata a servizio di una zona del territorio comunale ad elevata densità abitativa. Alla luce di tali considerazioni possiamo concludere che l'impatto che il progetto potrebbe avere sulla ZPS e sulle zone adiacenti non soggette a protezione speciale, relativamente all'indicatore vagliato, è da considerare **poco significativo**.

In pratica, se venisse approvata questa VAS, passerebbe il principio che finché non sarà “elaborato un documento che sia in grado di fornire delle indicazioni “di partenza” a proposito della consistenza e delle caratteristiche delle specie presenti” qualsiasi opera realizzata in ZPS non avrà bisogno di produrre alcuna considerazione ambientale e che i circa 73mila m² di sovrapposizione tra PRP e ZPS siano “una porzione di territorio molto limitata” per cui non sarebbe necessario produrre studi in merito per opere di minore dimensione.

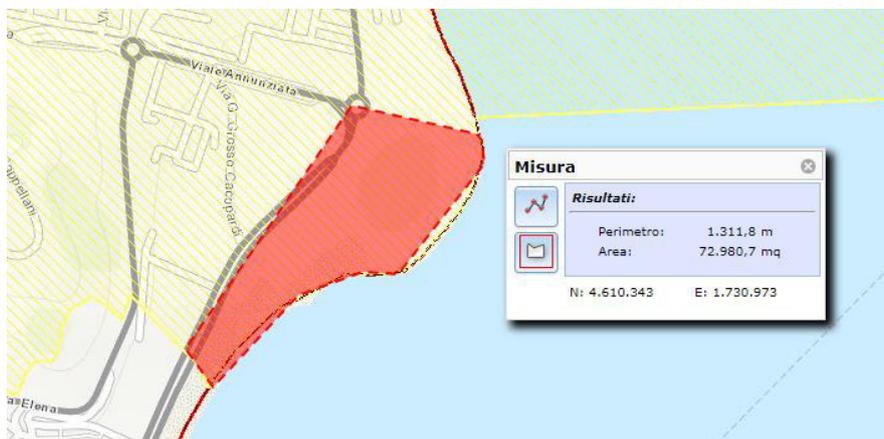


Figura 5 Area di sovrapposizione tra ZPS e VAS

In conclusione non è chiaro cosa gli autori del Rapporto ambientale intendessero con la dicitura “assenza di dati precisi circa il numero esatto di individui di ogni singola specie presenti nell’area della ZPS”. Se l’idea è quella per cui sarebbe imprescindibile conoscere quante uova abbia depositato ogni coppia di uccelli presente sul territorio, certamente redigere un Rapporto ambientale diventa un’ardua impresa. Viceversa esiste un’ampia bibliografia (nel Rapporto ambientale completamente ignorata) e dati floro-faunistici sufficientemente dettagliati, alla base di ogni procedura di VAS che non possono essere certamente tralasciati.

Al fine di meglio valutare gli effetti della programmazione proposta sulle comunità animali nel loro complesso e sulla coerenza ecologica dell’area, dev’essere presa in considerazione non soltanto la eventuale presenza di specie di interesse comunitario, ma anche di specie di interesse nazionale, o regionale, o ecologicamente sensibili. Questo tipo di analisi consente, qualora vengano riscontrate incidenze negative, di proporre adeguate misure di attenuazione, ed eventualmente di compensazione, e di valutarne la reale efficacia.

Il formulario standard della ZPS ITA030042 “Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennammare e area marina dello stretto di Messina”, edizione 2009, scaricabile dal sito dell’assessorato Territorio e Ambiente, informa della possibile presenza delle seguenti specie di mammiferi (esclusi i chiroterteri):

NOME SPECIFICO - NOME COMUNE

Erinaceus europaeus - Riccio europeo
Crocidura sicula - Toporagno di Sicilia
Oryctolagus cuniculus - Coniglio selvatico
Microtus savii - Arvicola di Savi
Rattus norvegicus - Ratto delle chiaviche
Rattus rattus - Ratto nero

Mus domesticus - Topolino domestico occidentale
Apodemus sylvaticus - Topo selvatico
Hystrix cristata - Istrice
Vulpes vulpes - Volpe
Martes martes - Martora
Mustela nivalis – Donnola

In grassetto sono evidenziate le specie di particolare interesse faunistico ai sensi dell'allegato IV direttiva CEE 43/92 o inserite in lista regionale.

Per quanto riguarda l'avifauna, le specie presenti, o in maniera stanziale, o per nidificazione, o ancora per foraggiamento e riposo durante gli spostamenti giornalieri o stagionali, sono:

NOME SPECIFICO NOME COMUNE

Aegithalos caudatus siculus Codibugnolo di Sicilia
Alcedo atthis Martin pescatore
Alectoris graeca whitakeri Coturnice di Sicilia
Anthus campestris Calandro
Aquila chrysaetos Aquila reale
Ardea purpurea Airone rosso
Ardeola ralloides Sgarza ciuffetto
Athene noctua Civetta
Botaurus stellaris Tarabuso
Buteo buteo Poiana
Caprimulgus europaeus Succiacapre
Carduelis cannabina Fanello
Carduelis carduelis Cardellino
Carduelis chloris Verdone
Carduelis spinus Lucherino
Certhia brachydactyla Rampichino
Cettia cetti Usignolo di fiume
Charadrius alexandrinus Fratino
Chlidonias hybridus Mignattino piombato
Chlidonias niger Mignattino
Cinclus cinclus Merlo acquaiolo
Circaetus gallicus Biancone
Circus aeruginosus Falco di palude
Circus cyaneus Albanella reale
Circus macrourus Albanella pallida
Circus pygargus Albanella minore

Cisticola juncidis Beccamoschino
Columba livia Colombo selvatico
Columba palumbus Colombaccio
Coracias garrulus Ghiandaia marina
Corvus corax Corvo imperiale
Corvus corone Cornacchia grigia
Corvus monedula Taccola
Coturnix coturnix Quaglia
Delichon urbica Balestruccio
Egretta garzetta Garzetta
Emberiza cia Zigolo muciatto
Emberiza cirius Zigolo nero
Erithacus rubecula Pettiroso
Falco biarmicus Lanario
Falco colombarius Smeriglio
Falco eleonora Falco della regina
Falco naumanni Grillaio
Falco peregrinus Pellegrino
Falco tinnunculus Gheppio
Falco vespertinus Falco cuculo
Ficedula albicollis Balia dal collare
Fringilla coelebs Fringuello
Galerida cristata Cappellaccia
Gallinula chloropus Gallinella d'acqua
Garrulus glandarius Ghiandaia
Hieraaetus fasciatus Aquila del Bonelli
Hieraaetus pennatus Aquila minore

Hirundo rustica Rondine
***Ixobrychus minutus* Tarabusino**
Lanius senator Averla capirossa
***Larus audouinii* Gabbiano corso**
***Larus genei* Gabbiano roseo**
***Larus melanocephalus* Gabbiano corallino**
Luscinia megarhynchos Usignolo
Merops apiaster Gruccione
Miliaria calandra Strillozzo
***Milvus migrans* Nibbio bruno**
***Milvus milvus* Nibbio reale**
Monticola solitarius Passero solitario
Motacilla alba Ballerina bianca
Motacilla cinerea Ballerina gialla
Muscicapa striata Pigliamosche
***Neophron percnopterus* Capovaccaio**
***Nycticorax nycticorax* Nitticora**
Oenanthe oenanthe Culbianco
Otus scops Assiolo
Parus major Cinciallegra

Passer hispaniolensis Passera sarda
Passer montanus Passera mattugia
***Pernis apivorus* Falco pecchiaiolo**
Pica pica Gazza
Saxicola torquata Saltimpalo
Serinus serinus Verzellino
***Sterna caspia* Sterna maggiore**
***Sterna sandvicensis* Beccapesci**
Streptopelia decaocto Tortora dal collare
Streptopelia turtur Tortora
Sylvia atricapilla Capinera
Sylvia cantillans Sterpazzolina
Sylvia conspicillata Sterpazzola Sarda
Sylvia melanocephala Occhiocotto
***Sylvia undata* Magnanina**
Troglodytes troglodytes Scricciolo
Turdus merula Merlo
Tyto alba Barbagianni
Upupa epops Upupa

In neretto sono riportate le specie di particolare interesse presenti nell'allegato I della Direttiva 2009/147/CE.

È presente inoltre una decina di specie appartenenti all'erpetofauna.

Per un'analisi degli effetti faunistici del piano, in zona ZPS, ma anche fuori, non si può prescindere dunque alla compilazioni delle ben note matrici di impatto in cui, per ogni specie, secondo le sue peculiari sensibilità, viene valutato l'impatto del piano sulla base delle seguenti categorie:

- Perdita di habitat
- Modificazioni circolazione e drenaggio acque superficiali ed equilibrio idrico sotterraneo
- Modificazione degli habitat
- Frammentazione degli habitat
- Incremento traffico veicolare
- Incremento emissioni sonore
- Incremento emissioni luminose
- Incremento emissioni polveri Incremento emissioni gassose
- Incremento presenza umana
- Rischio immissione inquinanti nel suolo

Tali matrici devono essere redatte sia in fase di cantiere (si pensi agli ingenti sbancamenti previsti) che di esercizio.

Per quanto riguarda gli aspetti della flora, le problematiche sono identiche. Manca completamente un'analisi dello spettro biologico presente, l'analisi delle specie di interesse comunitario, nazionale e regionale e le matrici di impatto.

Le emissioni inquinanti

Il Rapporto ambientale ha il dovere di occuparsi di stimare le emissioni inquinanti in atmosfera. Lo studio presentato si basa sull'analisi del parco automezzi circolante nel 2005 con una previsione "futura" a quello 2015.

*Noti i fattori medi di emissione e i flussi veicolari delle componenti del traffico, nonché le lunghezze medie degli spostamenti, sono state determinate per ogni inquinante le emissioni giornaliere dovute al traffico di traghettamento, **allo stato attuale e all'anno 2015.***

Così recita la parte II del Rapporto ambientale [pag 147] e, se non è dato sapere a quale periodo ci si riferisca con "stato attuale", viene immediatamente da notare le seguenti considerazioni:

1. Il previsto beneficio in termini emissivi da parte del traffico veicolare è unicamente addebitabile al progresso dello stato della tecnica, facendo unicamente riferimento al miglioramento tecnologico dell'industria dell'autoveicolo intercorso tra il 2005 e il 2015
2. Non si tiene minimamente in considerazione degli aspetti emissivi delle flotte di traghettamento, che certamente hanno un impatto quantomeno confrontabile con quello dei mezzi trasportati
3. Non si tiene conto delle emissioni generate dai natanti da diporto previsti nei porticcioli turistici
4. Non si tiene conto del carico emissivo proveniente dal crocierismo, non c'è in merito né una valutazione dello stato di fatto né quella di progetto
5. Tutti gli incrementi e le riduzioni del carico emissivo, riassunti nella tabella 7.1 di pag 128 della parte II del Rapporto ambientale, sono affidati a deboli valutazioni soggettive, senza alcuna quantificazione numerica né qualificazione tipologica. Risultano pertanto arbitrari e poco affidabili.

Per quanto riguarda le emissioni acustiche, la metodologia applicata appare ancora più dubbia.

Vengono utilizzati come dati di partenza i dati elaborati dallo Studio di Impatto Ambientale al Ponte sullo Stretto (SIA) nel 2002 e vengono effettuate delle proiezioni, elaborate nello stesso SIA, a tre scenari "futuri": 2012, 2022 e 2032 [cfr. pag 153 parte II del Rapporto ambientale]. I dati dello SIA, elaborati per la redazione della VAS del Ponte sullo Stretto sono già stati ampiamente contestati a vari livelli, in particolare dal documento a firma congiunta di Italia Nostra, WWF e Legambiente nelle OSSERVAZIONI AL SIA DEL PROGETTO PRELIMINARE DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA E OPERE COLLEGATE. Appaiono certamente obsoleti (risalendo ad ormai 15 anni fa) ma soprattutto inquinati dal fatto che essi prevedevano la presenza del Ponte già a partire dal 2012 (fatto che, evidentemente, non si è verificato né è presumibile che si possa verificare entro il 2020).

Anche per le emissioni acustiche vengono valutate solo quelle generate dal traffico gommato, e null'altro.

Nella VAS non sono inoltre presenti informazioni relativamente al bilancio energetico delle opere proposte. Si fa riferimento a una intenzione (non meglio precisata) di attuare un progetto di "green

port”, ovvero un sistema per cui le navi in banchina possano allacciarsi alla rete di terra e spegnere, per il periodo di stazionamento, i motori e i generatori [cfr. pag 16 della parte I del Rapporto ambientale]. Per valutare l’efficacia ambientale del “green port” è però imprescindibile conoscere lo stato attuale e previsto delle emissioni (della flotta di traghetti, delle navi da crociera, delle navi commerciali, del diporto...) e la modalità di produzione e distribuzione dell’energia elettrica, informazioni indispensabili per una VAS adeguata. Nel Rapporto ambientale non compaiono né le informazioni dello stato di fatto, né quelle di progetto.

In conclusione, stante la inadeguatezza dei dati sulle emissioni di gas inquinanti in atmosfera ed acustiche, non si comprende come tutti gli obiettivi del PRP abbiano effetti positivi (e non è dato capire perché in misura diversa) e come, quindi, contribuiscano direttamente al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale dei piani e programmi esaminati, come mostra la matrice di coerenza interna [cfr. pag 124 della parte II del Rapporto ambientale].

Il Patto per la Falce

Il “Patto per la Falce” è un documento sottoscritto il 2 gennaio 2016 a Palermo tra la Regione Siciliana, l'Assessorato Regionale dei Beni culturali e dell'Identità siciliana, l'Assessorato Regionale del Territorio e Ambiente, l'Assessorato dell'Energia e Rifiuti, l'Amministrazione Comunale di Messina, l'Autorità Portuale di Messina e l'Università degli Studi di Messina.

Ai sensi dell’art.2 del Patto, l'Amministrazione Comunale di Messina e l'Autorità Portuale di Messina hanno definito in uno specifico “Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina ai sensi dell’articolo 2 del Patto per la Falce, datato 5 febbraio 2016, i parametri urbanistici del PIO (Piano d'Inquadramento Operativo) della zona denominata FAL.3 del Piano Regolatore del Porto, e specificamente nell’ambito di quelli già previsti nell’approvando PRP di Messina, già oggetto di intesa tra i medesimi enti, in procinto di essere avviato alla approvazione regionale previa VAS, al fine di fornire precise e concordate indicazioni per la redazione del PIO previsto dal PRP quale strumento intermedio di attuazione dello stesso.

Così recitano le premesse all’Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina, ai sensi dell’articolo 2 del Patto per la Falce:

*Il contenuto del presente documento costituisce manifestazione dell'accordo tra l'Amministrazione Comunale di Messina e l'Autorità Portuale di Messina nonché **vincolo immodificabile** per la redazione e l'attuazione del PIO della FAL 3 del PRP di Messina, **da porsi, dunque, a fondamento della redazione del rapporto ambientale della VAS** - in fase di predisposizione da parte della Autorità Portuale – giusto art.3, comma 3, del già citato “Patto per la Falce”, i contenuti del presente accordo dovranno essere recepiti come vincolo immodificabile nel rapporto ambientale e nel parere motivato esitato dall’Autorità competente.*

Nel documento, le due Amministrazioni intervengono indicando precisi parametri urbanistici, agenti in maniera restrittiva rispetto a quelli inizialmente previsti nel PRP e modificano le funzioni

ammesse (anche qui agendo in maniera restrittiva). In particolare, in merito alle quantità edificatorie, così era previsto [cfr. pag 3 dell'accordo]:

- *la fascia di concentrazione edilizia deve essere adiacente alla strada e non superare una profondità di 25 m dal suo margine;*
- *l'edificazione della cortina stradale deve essere discontinua e prevedere adeguati varchi liberi che garantiscano la piena permeabilità visiva e l'accessibilità al mare;*
- *gli edifici devono essere costruiti in modo da garantire condizioni di sicurezza in caso di mareggiate;*
- *la cubatura massima consentita non dovrà superare i 25.000 mc;*
- *l'altezza degli edifici non dovrà superare i 15 m.*

In merito alle funzioni previste, così era previsto [cfr. pag 4 dell'accordo]:

*le funzioni dovranno essere **rigorosamente** comprese tra:*

E- attività terziarie

E1 - commercio e ristorazione vendita di beni e prodotti al dettaglio, agenzie varie (servizi bancari, di intermediazione, viaggi, ecc.); preparazione e somministrazione di cibi e bevande.

E2 - culturali ed espositive attività museali e biblioteche, centri per congressi, esposizioni, sale per spettacoli, mostre, e similari.

E3 - scientifiche e di ricerca pubblica istruzione, attività didattiche, di ricerca scientifica e tecnologica, divulgative e similari.

E4 - ricreative e ludiche spettacoli e giochi al chiuso ed all'aperto, giochi per ragazzi e bambini.

E7 - uffici pubbliche amministrazioni sedi amministrative ed operative dell'Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Pubblica Sicurezza, Carabinieri, Guardia di Finanza, Dogane, Vigili del Fuoco, A.S.L., Enti Locali, eccetera.

I - aree di rispetto

I1 - verde attrezzato giardini pubblici con piantumazioni, aiuole e trattamenti a prato, con attrezzature per la sosta, il ristoro, i giochi, percorsi pedonali e arredi (fontane, gazebo, panchine, ecc.);

I2 - verde di rispetto aree verdi non attrezzate di rispetto alle strade e ai corsi d'acqua

I3 - spazi e percorsi pedonali spazi aperti destinati al libero transito pedonale e pubblico con attrezzature e arredi per la sosta e il ristoro;

I4 - assi verdi prospettive di grande impatto visivo, realizzate con più filari di alberi, aiuole e trattamenti a prato.

H - attività sportive

H5 - sport nautici attività di formazione, addestramento, agonistiche, sociali nel campo degli sport nautici (vela, canottaggio, diving, surf, waterpolo, pesca amatoriale e simili); alaggio e varo di imbarcazioni sportive;

H6 - impianti sportivi esercizio di attività sportive prevalentemente non nautiche.

G – mobilità

G3 - parcheggi sosta di automezzi ed automobili in aree pubbliche e/o soggette a restrizioni d'uso; a raso se non indicato diversamente.

Il Rapporto ambientale e la Sintesi non tecnica, oltre a citare sommariamente i contenuti del Patto per la Falce, non ne recepiscono i contenuti, né per le quantità edificatorie né per le funzioni.

La cosa che appare in tal senso più paradossale è il paragrafo 4.4.1 “Gli effetti del Patto della Falce” della parte II del Rapporto ambientale [a pag 30]. Infatti il paragrafo, probabilmente il più atteso e certamente il più innovativo nella redazione della versione aggiornata del Rapporto ambientale, è completamente vuoto, non potendosi comprendere se per noncuranza o se per voluta omissione.

Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "La Falcata" (FAL), che impegna le aree affacciate sullo Stretto, e quindi all'esterno della omonima penisola, dedicato sostanzialmente al recupero di funzioni urbane e del rapporto della città con il mare.

All'interno dei singoli sottoambiti il Piano si articola in diverse aree funzionali – di norma caratterizzate da una funzione prevalente dalla quale traggono il nome – individuate da una sigla composta da tre lettere (rappresentanti il sotto-ambito del quale fanno parte) e da un numero progressivo.

4.4.1 Gli effetti del patto della Falce

4.5 L'ampliamento dell'approdo di Tremestieri

Il PRP prevede il completamento del porto di Tremestieri, da destinarsi ad approdo per i mezzi gommati sia per il traghettamento dello stretto che per il cabotaggio marittimo in genere, comprensivo delle opere edili necessarie, degli impianti a rete in genere, compreso quelli speciali e di sicurezza necessari, nonché il ripascimento dei litorali a nord che sono stati danneggiati verosimilmente dall'effetto erosivo della costruzione dei primi approdi nella misura resa possibile dal riuso delle sabbie che dovranno essere dragate per realizzare la nuova darsena a sud.

L'area oggetto di intervento è quella localizzata in località Tremestieri, circa 7 chilometri a sud dell'ambito portuale di Messina, dove è prevista la riorganizzazione della darsena esistente e la formazione di una nuova darsena a mezzogiorno della prima.

Il progetto è finalizzato a migliorare la dotazione infrastrutturale marittima e ad ottenere un miglioramento ambientale delle aree costiere limitrofe ed un beneficio sulla viabilità urbana per effetto dell'annullamento dei traffici veicolari connessi al traghettamento leggero attuale.

Per l'intervento in questione sussiste il requisito della particolare complessità dell'opera prescritto dalla norma (che è stato ulteriormente confermato dalle determinazioni contenute nel voto n. 51 del 18/12/2009 sul nuovo Piano Regolatore Portuale di Messina da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP.) pertanto si applica, per la sua realizzazione, la procedura prevista dall'art. 53 del nuovo codice per gli appalti di cui al D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

I requisiti di particolare complessità dell'opera sono così evidenziabili:

- esecuzione in luoghi che presentano particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e ambientali: le problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e ambientali risiedono principalmente nella delicatezza morfologica, geologica e sismica dell'area ove è prevista la costruzione del porto. Prioritario problema è anche quello della gestione dei sedimenti che dovranno essere dragati necessariamente per l'esecuzione della darsena portuale, il cui riuso in termini ecocompatibili (come risorsa per riempimenti, materiali da costruzione e ripascimento, ecc.) nell'ambito di cantiere (e non) è elemento discriminante per la valutazione complessiva della complessità ambientale dell'opera.
- complessità di funzionamento d'uso o necessità di elevate prestazioni per quanto riguarda la loro funzionalità. La complessità dell'uso dell'opera è legata alla gestione efficiente dei flussi di traffico gommato delle aree portuali. L'efficienza dell'opera portuale e della area logistica connessa è dovuta a vari fattori: dalla gestione dei traffici alla efficienza del controllo delle merci, alla efficace gestione di catene specializzate

Figura 6 Screenshot di pag 30 del Rapporto ambientale, parte II. Il paragrafo 4.4.1 "Gli effetti del Patto della Falce" è vuoto

Al di là della grave dimenticanza, nella descrizione del Progetto di Piano Regolatore [cfr. pag 227 e seguenti della parte II del Rapporto ambientale], si può notare che gli effetti del Patto sono completamente ignorati e disattesi. La descrizione della porzione di territorio interessata dal Patto, la FAL 3, è la seguente:

FAL 3 - POLO TURISTICO-ALBERGHIERO

L'area dismessa dall'attività di degassifica delle navi sarà bonificata e, grazie alla sua posizione di grande visibilità e di sostanziale centralità, destinata alla formazione di un indispensabile polo polifunzionale di uffici da destinare all'Autorità Portuale, alle Pubbliche Amministrazioni presenti in porto (Guardia Costiera, Dogana, Genio Civile Opere Marittime, ecc.) e agli Operatori portuali. Per creare il necessario "effetto urbano" nell'area saranno accolte anche altre attrezzature di uso pubblico (alberghiere, per la ristorazione, il tempo libero, attività commerciali, balneazione, ecc.) oltre a giardini, piscine, impianti e campi sportivi, approdi per imbarcazioni da diporto, parcheggi (di superficie, interrati o in struttura), ecc.

Per integrare funzioni fra loro diverse e compatibili - e per assicurare la necessaria vivacità dell'insediamento - nell'area potrà anche essere accolta la nuova sede dell'Istituto Nautico messinese che potrà giovare, da una parte, delle sinergie con le altre strutture museali e didattiche presenti o realizzabili nelle aree adiacenti, dall'altra delle strutture di un porticciolo turistico. Alla vivacità di questo nuovo complesso edilizio contribuirà sensibilmente, infatti, la **realizzazione di una darsena** destinata ad accogliere imbarcazioni da diporto il cui uso, in considerazione della posizione, sarà orientato più allo sviluppo del turismo che non al soddisfacimento della domanda di residenti; ipotizzata per accogliere da 200 a 300 imbarcazioni in uno specchio acqueo di circa 40.000 m², la darsena consentirà ai gestori degli eventuali alberghi di offrire ai propri ospiti servizi integrati con il noleggio di imbarcazioni da diporto e con il charter nautico.

Questo insediamento che - fra tutti quelli previsti nell'ambito portuale di Messina - è certamente il più significativo e rappresentativo dal punto di vista dell'impatto urbanistico, è stato calibrato in modo da assicurare una massa critica minima di presenze senza tuttavia aumentare il "peso" volumetrico complessivo sull'area.

È, infatti, previsto un indice di occupazione del suolo pari a circa il 6% (dei 114.000 m² complessivi dell'area i nuovi edifici potranno impegnarne al massimo 7.000, non molto diversi dagli 8.750 m² impegnati dalle strutture industriali attuali), con la possibilità di realizzare **una o più torri - la cui altezza non dovrà comunque superare la sommità della Madonna della Lettera** - e l'obbligo di destinare almeno 60.000 m² (oltre il 50% dell'area) a verde di uso pubblico.

Alla formazione di questo polo viene in conclusione attribuita **l'edificabilità complessiva di circa 120.000 m³** (pari all'indice fondiario di circa 1m³/m²) da destinarsi ad una complessa pluralità di funzioni pubbliche e private, meglio

indicate nelle NTA, allo scopo di assicurare sull'area un consistente presidio in tutte le ore del giorno e in tutti i giorni dell'anno.

Nel testo riportato, alcuni aspetti cruciali sono stati evidenziati in grassetto. Al riguardo dell'altezza della sommità della Madonna della Lettera del porto, bisogna ricordare che essa è di circa 60 m. Dal confronto tra Patto e Rapporto ambientale emergono le seguenti divergenze:

	<i>Patto per la Falce</i>	<i>Rapporto ambientale VAS</i>
<i>Cubatura limite</i>	25.000 m ³	120.000 m ³
<i>Altezza massima edifici</i>	15 m	60 m
<i>Funzione porto turistico</i>	Rigorosamente non prevista	Prevista
<i>Funzione alberghiera</i>	Rigorosamente non prevista	Prevista

In pratica il Patto per la Falce non ha alcun effetto sulla VAS prodotta. La cubatura edificabile in FAL 3 resta quella originaria di 120.000 m³, così come l'altezza delle torri e la natura delle funzioni, inclusi il porticciolo turistico e l'area alberghiera.

La nuova versione della VAS non potrà non tenere conto del Patto della Falce, pena il parere negativo dell'intero PRP da parte dell'Autorità competente, secondo quanto previsto dal Patto stesso.

Alcune questioni formali e sostanziali

Attualità dei dati

La documentazione di VAS presenta evidenti anacronismi, facendo immaginare che si tratti di un documento redatto diversi anni fa e oggi rispolverato per essere presentato con la data di Novembre 2017. Alcuni esempi clamorosi sono:

- Gli inquinanti emessi dai veicoli gommati, aggiornati al dato 2005 con una previsione "futura" al 2015.
- Gli scenari previsionali dell'evoluzione del traffico merci datate 2002 e con la previsione del Ponte sullo Stretto dal 2012.
- Il riferimento ad aree ormai non più esistenti a causa delle recenti trasformazioni, come al Campo nomadi o all'inceneritore della zona falcata.
- La presenza dell'Ente Fiera (sciolto nel 2012).
- La presenza di attività di degassifica (comunque ferma da oltre vent'anni) che va ad aumentare il carico ambientale attuale (a vantaggio dunque delle previsioni future) pur essendo assolutamente inattuale.

- Il riferimento al protocollo di Kyoto nonostante la sua evoluzione nella conferenza di Parigi del 2015.
- Il riferimento a un futuro svincolo autostradale a Giostra in grado di accogliere i flussi provenienti dalla Rada San Francesco.

Impaginazione dei sommari

I sommari risultano molto spesso soggetti a errori di numerazione e riferimento. Si guardi a tal proposito i paragrafi numerati 4.1.1 e 4.1.2 e 3.1.1 della Sintesi non tecnica e 4.1.1 e 4.1.2 della parte I del Rapporto ambientale e i paragrafi 3.1.1 e 3.1.2 della parte II. Numerosi sono anche gli errori di numerazione delle immagini all'interno della parte II del Rapporto ambientale.

Tali errori, che potrebbero apparire irrilevanti, se non per il fatto di denunciare una certa sciattezza nella consegna di un documento così importante (e ben remunerato), non permettono di accertare la presenza di tutti i paragrafi previsti dalla valutazione. L'esempio più lampante è il già citato (nel paragrafo Patto per la Falce) paragrafo 4.4.1 (a pag. 30 della parte II del Rapporto ambientale) in cui manca completamente il testo relativo a "Gli effetti del patto della Falce". Le parti interessate non possono comprendere se l'assenza del testo sia dovuta a un problema formale, ma, di certo, gli effetti della dimenticanza sono sostanziali.

Una revisione formale dei tre documenti diventa imprescindibile prima dell'approvazione degli stessi.

Osservazioni e opposizioni alla Sintesi non tecnica

La "Sintesi non tecnica" ha lo scopo, nella procedura di VAS, di dare ad ogni cittadino interessato le informazioni e gli strumenti utili a comprendere e valutare gli impatti che la realizzazione di un determinato progetto potrà, effettivamente, determinare sul territorio di proprio interesse. Sotto questo profilo la sintesi presentata dall'Autorità Portuale costituisce un documento sostanzialmente inadeguato e di scarsa utilità. Il documento ripresenta praticamente per intero i contenuti del Rapporto Ambientale con il risultato che né l'uno né l'altro hanno un contenuto che risponde allo scopo di legge.

Proprio per questo le osservazioni alla Sintesi e al Rapporto vengono riproposte soltanto una volta.

Conclusioni

Alla luce delle considerazioni tecniche sopra espresse si evince come il documento di Valutazione Strategica Ambientale sia carente sotto diversi profili e pertanto ci si oppone a quanto dettagliatamente rilevato nei paragrafi precedenti.

L'obiettivo principale della VAS consiste, infatti, nella valutazione degli effetti ambientali su piani e programmi prima della loro approvazione. Un utilizzo di dati anacronistici nelle stime (con effetti non solo formali, ma anche sostanziali vista la presenza di attività non più esistenti da decenni quali la degassifica o la presenza di condizioni inattuali quali il Ponte sullo stretto), la mancanza di cruciali analisi e verifiche quantitative e qualitative sulle trasformazioni proposte ed il mancato rispetto di regole di precauzione e normale prudenza sugli effetti a lungo termine delle stesse, la totale mancanza di valutazione degli effetti su flora e fauna, rendono il documento viziato da eccessiva indeterminatezza e non conforme a semplici principi di buona amministrazione, anche alla luce del fatto che il documento stesso sopperisce alla mancanza di altre procedure parziali di valutazione ambientale. A differenza di quanto i redattori del Rapporto lasciano intendere, la bibliografia scientifica riguardante flora e fauna nel territorio interessato dal PRP è estremamente corposa ed è sufficiente consultare una qualsiasi altra procedura di VAS per averne un esauriente soddisfazione.

Le misure per la mitigazione dell'impatto sono generiche e banali né potrebbe essere diversamente stante la genericità delle valutazioni rilevate. Le misure di monitoraggio sono quelle generiche di letteratura, ma non risulta chiaro quali saranno le modalità con cui verranno effettuate, con quali strumentazioni e quali prescrizioni.

Un capitolo a parte riguarda il "Patto per la Falce" stilato il 26/01/2016, al quale parteciparono la Regione Siciliana (rappresentata dal suo Presidente, dall'Assessore Regionale per i Beni Culturali e per l'Identità Siciliana, dall'Assessora Regionale per l'Energia e per i servizi di pubblica utilità e dall'Assessore Regionale per il Territorio e per l'Ambiente), l'Autorità Portuale di Messina, il Comune di Messina, l'Università degli Studi di Messina. Il Patto aveva nel successivo Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina ai sensi dell'articolo 2 del Patto per la Falce il suo primo passaggio tecnico, datato 5 febbraio 2016. Entrambi i documenti si riportano per intero come Annessi alle presenti Osservazioni.

Nella premessa dell'accordo, è bene ricordarlo, si legge che *"Il contenuto del presente documento costituisce manifestazione dell'accordo tra l'Amministrazione Comunale di Messina e l'Autorità Portuale di Messina nonché vincolo immodificabile per la redazione e l'attuazione del PIO della FAL 3 del PRP di Messina, da porsi, dunque, a fondamento della redazione del rapporto ambientale della VAS - in fase di predisposizione da parte della Autorità Portuale – giusto art.3, comma 3, del già citato "Patto per la Falce", i contenuti del presente accordo dovranno essere recepiti come vincolo immodificabile nel rapporto ambientale e nel parere motivato esitato dall'Autorità competente."* Tale premessa esprime in modo incontrovertibile la volontà delle parti contraenti, tra cui l'Autorità Portuale, a vincolarsi al rispetto della disciplina contenuta nel patto suddetto e, di conseguenza, tale documento non può considerarsi un mero atto di indirizzo. Il mancato recepimento formale e sostanziale del Patto integra una violazione delle prescrizioni in esso contenute (tra le più gravi: la mancata riduzione della cubatura edificabile, la funzione tassativamente non prevista di attività alberghiera e di porticciolo turistico, l'altezza massima degli edifici), nonché degli intenti conciliativi ispiratori dello stesso e, per ultimo ed in via generale, violazione del principio di buona amministrazione e di leale collaborazione tra Enti pubblici.

La sciatteria a cui sono affidate la gestione dei paragrafi e dei contenuti (clamoroso il contenuto del paragrafo 4.4.1 “Gli effetti del Patto della Falce” della parte II del Rapporto ambientale [a pag 30] rimasto vuoto) denotano o carenza di professionalità o di interesse nella stesura di un documento cruciale per il futuro della nostra Città.

La proposta di due porticcioli turistici (in FAL 3 e in WAT 1), oltre a quello già esistente di Marina del Nettuno (in WAT 3), non viene valutata in termini di sostenibilità, né tantomeno ne viene valutato l’effetto cumulato.

Infine, va rilevato che la previsione di un piano che sempre più mira alla banchinazione del lungomare urbano e all’incremento dell’offerta al diportismo nautico o ai circoli privati, sembra sottrarre ulteriori spazi di waterfront dedicati al contatto diretto tra i cittadini messinesi e il mare. Sarebbe a tal fine importante specificare quali e quante saranno le aree, di libero accesso, in cui il cittadino messinese potrà interagire in maniera immediata con il mare (ad esempio per una libera passeggiata vista mare, la possibilità di pescare, la balneazione...) e quali e quante invece saranno in previsione separate da barriere di security e/o da un biglietto di accesso.

Annessioni documentali

Si riportano a seguire:

- “Patto per la Falce” per la semplificazione e il coordinamento procedurale per l’approvazione del Piano Regolatore Portuale di Messina
- “Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina ai sensi dell’articolo 2 del Patto per la Falce”

Associazione Sociale e culturale "InMovimento"
COD. FISC. 97117070835
sede via Mario Giurba, 15 – 98100, Messina

Cambiamo Messina dal Basso





Regione Siciliana



AUTORITA' PORTUALE DI MESSINA
SISTEMA PORTUALE DI MESSINA E MILAZZO



Città di Messina



PATTO PER LA "FALCE"

TRA LA REGIONE SICILIANA, L'AUTORITA' PORTUALE DI MESSINA, IL COMUNE DI MESSINA E L'UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI MESSINA, PER LA SEMPLIFICAZIONE ED IL COORDINAMENTO PROCEDURALE PER L'APPROVAZIONE DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI MESSINA.

La Regione Siciliana rappresentata dal Presidente della Regione On. Rosario Crocetta, domiciliato per la carica a Palermo presso la sede della Presidenza della Regione Siciliana, Piazza Indipendenza n.21, Palermo

L'Assessorato regionale dei beni culturali e dell'identità siciliana, rappresentato dall'Assessore Avv. Carlo Vermiglio, domiciliato per la carica in via delle Croci n. 8, Palermo e per esso dall'Avv. Nunziello Anastasi, giusta delega in atti prot. n° 284 del 26/01/2016;

L'Assessorato regionale dell'energia e dei servizi di pubblica utilità, rappresentato dall'Assessore Dott.ssa Vania Contrafatto, domiciliato per la carica in viale Campania n. 36, Palermo

L'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente, rappresentato dall'Assessore Dott. Maurizio Croce, domiciliato per la carica in via Ugo La Malfa n.169, Palermo

E

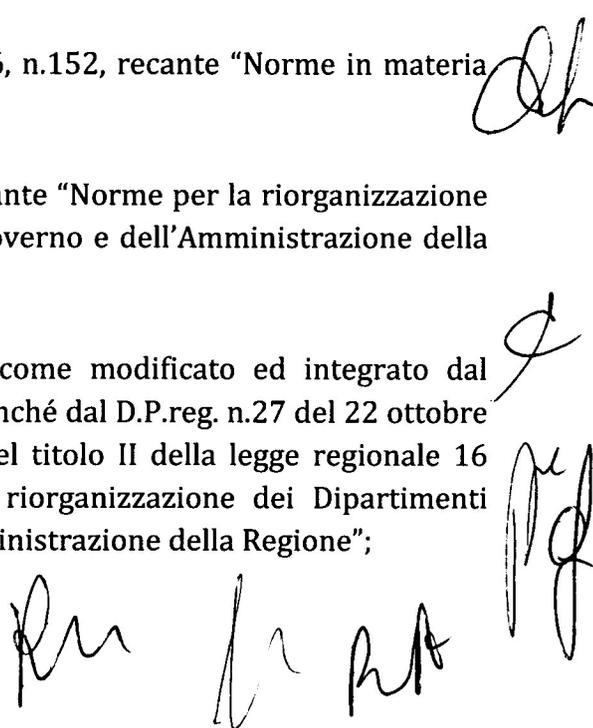
L'Autorità portuale di Messina – Sistema portuale Messina e Milazzo, rappresentata dal Presidente Dott. Antonino De Simone, domiciliato per la carica a Messina presso la sede dell'Autorità portuale, in via Vittorio Emanuele II, n.27, Messina

Il Comune di Messina rappresentato dal Sindaco Prof. Renato Accorinti, domiciliato per la carica a Messina presso il Palazzo del Comune, in Piazza dell'Unione Europea, Messina

L'Università degli studi di Messina rappresentata dal Rettore Prof. Pietro Navarra, domiciliato per la carica a Messina, Piazza Salvatore Pugliatti n.1, Messina e per esso dal Prof. Giovanni Moschella, giusta delega in atti prot. n°4328 del 25/01/2016;

VISTI

- gli articoli 4, 5 e 6 della legge 28 gennaio 1994, n.84 "Riordino della legislazione in materia portuale";
- l'articolo 30 della legge regionale del 29 aprile 1985, n.21, recante "Norme per l'esecuzione dei lavori pubblici in Sicilia";
- la legge 7 agosto 1990, n.241 e sue successive modifiche ed integrazioni, recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi", con particolare riferimento al comma 1, articolo 15, ove è previsto che "le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune";
- la legge 30 aprile 1991, n.10 e sue successive modifiche ed integrazioni, recante "Disposizioni per i procedimenti amministrativi, il diritto di accesso ai documenti amministrativi e la migliore funzionalità dell'attività amministrativa";
- la Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- la Legge Costituzionale 18 ottobre 2001, n.3, recante modifiche al titolo V della seconda parte della Costituzione che "riconosce i porti" tra le materie a legislazione concorrente;
- la Sentenza n. 191/2013 del 28 gennaio 2013, resa dal Tribunale di Messina - Prima Sezione Civile - che ha statuito l'appartenenza al demanio statale delle aree ricomprese all'interno della c.d. "Zona Falcata del Porto di Messina" ed ha escluso che proprietario possa essere considerato il Comune di Messina;
- l'Accordo negoziale interistituzionale firmato il 23.04.2014 presso la sede dell'Autorità Portuale di Messina tra l'Autorità Portuale e l'Ente Autonomo Portuale di Messina con l'avallo della Regione Siciliana;
- gli articoli 4 e seguenti del d.lgs. 3 aprile 2006, n.152, recante "Norme in materia ambientale";
- la legge regionale 16 dicembre 2008, n.19, recante "Norme per la riorganizzazione dei dipartimenti regionali. Ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione";
- il D.P.reg. n. 12 del 5 dicembre 2009, per come modificato ed integrato dal successivo D.P.reg. n. 6 del 18 gennaio 2013 nonché dal D.P.reg. n.27 del 22 ottobre 2014 recante il "Regolamento di attuazione del titolo II della legge regionale 16 dicembre 2008, n.19, recante norme per la riorganizzazione dei Dipartimenti regionali. Ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione";



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones below it.

- visto il D.P.reg. dell'8 luglio 2014, n.23 recante "Regolamento della Valutazione Ambientale Strategica. Piani e programmi nel territorio della regione Sicilia."

CONSIDERATO

- che tutti gli attori interessati allo sviluppo dell'area sollecitano da tempo l'adozione di tempestive e risolutive misure finalizzate alla riqualificazione ed al rilancio economico, culturale ed ambientale dell'area portuale del comune di Messina;
- che il Piano Regolatore del Porto, di seguito PRP, è l'imprescindibile strumento di pianificazione che individua l'ambito e l'assetto complessivo del porto, specificando altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle zone interessate, tra cui ricopre notevole importanza per la Città di Messina quella denominata "Falcata";
- che risulta di preminente interesse pubblico accelerare, per quanto possibile, e semplificare il processo finalizzato ad approvare il PRP di Messina;

RITENUTO

- che ai fini del conseguimento del suddetto obiettivo è conducente promuovere, nel quadro delle rispettive competenze, articolate forme di collaborazione inter istituzionale anche per il contingentamento dei tempi di approvazione.

TUTTO CIO' PREMESSO, CONVENGONO QUANTO IN APPRESSO

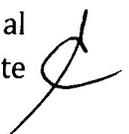
Articolo 1

1. Le parti si propongono di dare attuazione ad un raccordo interistituzionale in conformità a quanto stabilito nei seguenti articoli.

Articolo 2

1. L'Amministrazione Comunale di Messina e l'Autorità Portuale di Messina si obbligano entro 10 giorni dalla sottoscrizione del presente Patto a definire i parametri urbanistici del PIO (Piano d'Inquadramento Operativo) della zona denominata FAL3 del PRP, specificando indici, standard e norme di attuazione da applicare all'interno di quelle già previste in modo generico dal PRP.

Articolo 3

1. L'Autorità Portuale (proponente) si obbliga a sottoporre, entro 45 giorni dalla sottoscrizione del presente accordo, all'Assessorato regionale del Territorio e dell'Ambiente, (Autorità Ambientale competente), il Piano ed il Rapporto ambientale che ne costituisce parte integrante. 
2. Decorso infruttuosamente il termine di cui al comma 1 la Regione proporrà al competente Ministero delle Infrastrutture l'esercizio dei poteri sostitutivi mediante richiesta di nomina di un commissario ad acta. 
3. L'Autorità Ambientale, esaurita l'obbligatoria fase di consultazione, si obbliga a svolgere, in collaborazione con l'Autorità Portuale, entro e non oltre il termine di 30 giorni, le attività tecnico-istruttorie preliminari a predisporre il Parere motivato, nel rispetto dell'accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di cui all'art. 2. 

  RA

4. Esaurite le attività di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo e completati gli adempimenti di legge, la Regione procederà all'approvazione del PRP ai sensi e per gli effetti della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni, entro 30 giorni.

Articolo 4

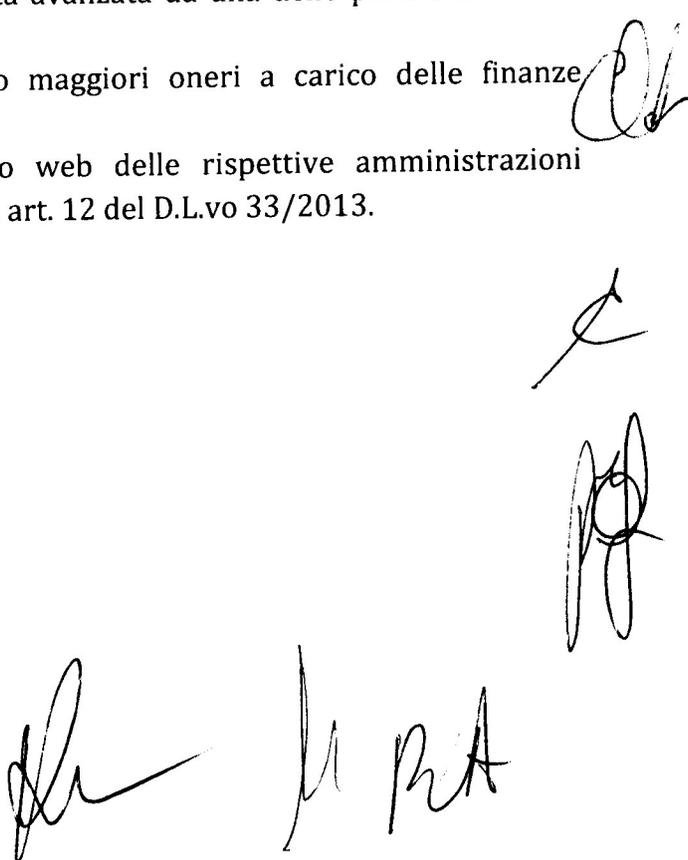
1. Tra i soggetti sottoscrittori del presente accordo, è istituito un tavolo tecnico presso l'Università degli Studi di Messina, cui compete il coordinamento d'intesa con il Comune e l'Autorità Portuale di Messina, col precipuo compito di sostenere e promuovere l'attuazione del PRP con riferimento alle zone individuate come FAL 2 e FAL3.
2. Il tavolo tecnico si riunirà entro 30 giorni dalla firma del presente accordo per definire gli impegni anche economici che ognuno degli Enti sottoscrittori dovrà assumere per consentire le azioni per l'attuazione di quanto previsto all'articolo 2, ivi compresa la bonifica delle aree.

Articolo 5

1. Il Comune di Messina si obbliga a rinunciare a tutti i contenziosi in atto pendenti su questioni afferenti il presente accordo entro 15 giorni dall'avvio di quanto previsto al comma 2 dell'articolo 3, che comunque deve concludersi entro 90 giorni.
2. In esito al comma precedente, l'Autorità Portuale rinuncerà a proporre qualsiasi azione di rivalsa nei confronti della Amministrazione Comunale anche per effetto di presunti danni generati dal contenzioso estinto e/o dal mancato uso delle relative aree.

Articolo 6

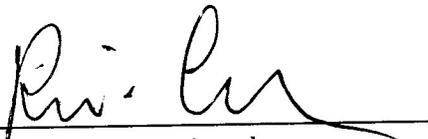
1. Il presente accordo impegna le parti sottoscrittrici alla realizzazione degli obiettivi in esso contenuti per un periodo di tre anni a decorrere dalla data di sottoscrizione; esso può essere rinnovato, previa richiesta scritta avanzata da una delle parti e adesione delle altre.
2. Per l'attuazione dell'accordo non derivano maggiori oneri a carico delle finanze pubbliche.
3. Il presente accordo è pubblicato sul sito web delle rispettive amministrazioni firmatarie per gli adempimenti di cui al co. 1, art. 12 del D.L.vo 33/2013.



Handwritten signatures of the parties involved in the agreement, including the Comune di Messina, the Autorità Portuale di Messina, and the Università degli Studi di Messina.

Palermo, 26.01.2016

Per la Regione Siciliana:
Il Presidente della Regione
On.le Rosario Crocetta



L'Assessore regionale
per i beni culturali e per l'identità
siciliana

Avv. Carlo Vermiglio

Firma per delega

L'avv. Nunziello Anastasi



L'Assessore regionale
per l'energia e per i servizi di
pubblica utilità

Dott. ssa Vania Contrafatto



L'Assessore regionale
per il Territorio
e per Ambiente

Dott. Maurizio Croce



Per l'Autorità Portuale di Messina
Il Presidente
Dott. Antonino De Simone



Per il Comune di Messina
Il Sindaco
Prof. Renato Accorinti



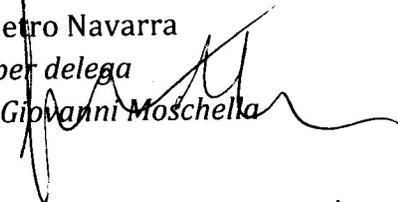
Per l'Università degli studi di
Messina

Ch.mo Rettore

Prof. Pietro Navarra

Firma per delega

Il Prof. Giovanni Moschella



N.B. Ai sensi del comma 2-bis, dell'articolo 15, della legge 241 del 1990, il presente accordo viene controfirmato con firma digitale, ai sensi dell'articolo 24 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n.82, o con firma elettronica avanzata, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera q-bis) del decreto legislativo 7 marzo 2005, n.82, o con altra firma elettronica qualificata pena la nullità dello stesso.



Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina

ai sensi dell'articolo 2 del
Patto per la Falce



PREMESSE

Con il presente documento, redatto in attuazione dell'art. 2 dell'accordo interistituzionale denominato "Patto per la Falce" sottoscritto a Palermo tra la Regione Siciliana, l'Assessorato Regionale dei Beni culturali e dell'Identità siciliana, l'Assessorato Regionale del Territorio e Ambiente, l'Assessorato dell'Energia e Rifiuti, l'Amministrazione Comunale di Messina, l'Autorità Portuale di Messina e l'Università degli Studi di Messina; l'Amministrazione Comunale di Messina e l'Autorità Portuale di Messina definiscono i parametri urbanistici del PIO (Piano d'Inquadramento Operativo) della zona denominata FAL.3 del PRP (Piano Regolatore del Porto), e specificamente nell'ambito di quelli già previsti nell'approvando PRP di Messina, già oggetto di intesa tra i medesimi enti, in procinto di essere avviato alla approvazione regionale previa VAS, al fine di fornire precise e concordate indicazioni per la redazione del PIO previsto dal PRP quale strumento intermedio di attuazione dello stesso.

Il contenuto del presente documento costituisce manifestazione dell'accordo tra l'Amministrazione Comunale di Messina e l'Autorità Portuale di Messina nonché vincolo immodificabile per la redazione e l'attuazione del PIO della FAL 3 del PRP di Messina, da porsi, dunque, a fondamento della redazione del rapporto ambientale della VAS - in fase di predisposizione da parte della Autorità Portuale – giusto art.3, comma 3, del già citato "Patto per la Falce"; i contenuti del presente accordo dovranno essere recepiti come vincolo immodificabile nel rapporto ambientale e nel parere motivato esitato dall'Autorità competente.

LE RAGIONI DELLE PREVISIONI DEL PRP PER LA FAL.3

L'Autorità Portuale di Messina all'atto della predisposizione del PRP oggi all'esame, di concerto con l'Amministrazione comunale del tempo, al termine di alcuni incontri avuti con associazioni, ordini professionali ed altro, ha ritenuto di proporre per la area FAL.3 un modello di sviluppo che rispondesse alle esigenze che appresso sinteticamente si riportano.

L'analisi dello stato di fatto ha portato ad osservare che, se da un lato appariva (ed oggi allo stesso modo appare) ineluttabile la necessità di far rinascere l'area in una chiave di massima armonizzazione con la natura, con la cultura e col tempo libero, d'altra parte la marginalità sostanziale della stessa porzione di territorio rappresentava la prima ragione del degrado urbano evidente in tutta la zona falcata.

È infatti assodato ancor oggi che la frequentazione dell'area da parte dei cittadini (e conseguentemente la fertilità della stessa nei confronti del degrado) è negata sia dalla presenza del fascio ferroviario con relativa difficoltà di raggiungimento della stessa a piedi e/o con mezzi pubblici, sia dalla assoluta mancanza di attività di interesse pubblico nell'area.

L'obiettivo del piano è stato pertanto quello di individuare nella FAL 3 un luogo dove, con sapiente realizzazione di volumi e di architetture pubbliche e/o private di qualità (è infatti previsto nel PRP largo ricorso ai concorsi di architettura per la realizzazione della opere), si pervenisse proprio a raggiungere quella densità di funzioni ed interessi capaci di attrarre l'interesse di una vasta porzione della popolazione messinese, portando la stessa a frequentare intensivamente i luoghi nel tempo e nello spazio. Tutto ciò a beneficio anche della area FAL 2.

È pur vero che l'Amministrazione Comunale ha espresso in recenti incontri congiunti il desiderio di coniugare questo modello di sviluppo con i propri specifici obiettivi strategici, che certamente avranno sede naturale nei propri strumenti pianificatori in corso di redazione, ma che possono trovare importanti momenti di espressione anche in una rilettura delle previsioni per l'area FAL.3, e che tale armonizzazione richiede già da ora un doveroso atto di disponibilità al dialogo da parte della Autorità Portuale. Per tali ragioni pur ritenendo valide le originarie motivazioni che hanno ispirato il PRP, l'Autorità Portuale ha manifestato e continua a manifestare la più ampia disponibilità a recepire le indicazioni dell'Amministrazione Comunale purchè compatibili con le previsioni del PRP, già oggetto di intesa con il Comune ai sensi e per gli effetti dell'art.5 della L.84/1994.

LE RAGIONI DELLE SCELTE DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

L'Amministrazione Comunale di Messina considera il Patto per la Falce anche un Patto per Messina, l'occasione per mettere a sistema idee, piani e progetti per definire una visione complessiva e strategica degli scenari futuri della città attraverso la costruzione di un quadro di principi, obiettivi e azioni – nel caso specifico in oggetto preceduti da inderogabili e indispensabili interventi di bonifica – ma, soprattutto, di scelte che guidino la città verso il rinnovamento.

Il Patto per la Falce fissa un momento importante per la costruzione di un piano di lavoro condiviso tra Amministrazioni utile a superare la disorganicità della pianificazione urbanistica nel nostro territorio, che ciò accada partendo dalla zona falcata conferisce al percorso intrapreso anche un valore simbolico. L'Amministrazione Comunale ha avviato la revisione dei suoi strumenti urbanistici investendo sulla costruzione di un'idea di città resiliente e sicura, e sulla partecipazione dei cittadini. Partendo da questi principi il dialogo aperto con l'Autorità Portuale assume importanza storica poiché consente una verifica incrociata delle scelte e delle localizzazioni previste nei rispettivi strumenti di pianificazione in corso di redazione.

Il PRP è un piano di settore ma spesso nelle Aree portuali l'aspetto geografico si fonde con l'aspetto funzionale, rendendo difficile la separazione del porto dalla città; la recente interpretazione più ampia del PRP lo configura come un piano strategico di sviluppo dell'area portuale anche in termini di sostenibilità ambientale e di rispetto dell'identità culturale. Tale profilo indirizza questo strumento verso un necessario confronto con la città alla ricerca di integrazione ed equilibrio tra funzioni portuali e urbanistiche.

In questa logica la consapevolezza delle caratteristiche straordinarie dell'area in oggetto conduce all'apertura di un ragionamento tra istituzioni, in grado di superare i limiti della "pianificazione separata" e della parzialità dei punti di vista settoriali, alla ricerca di un necessario equilibrio nella definizione dei rapporti tra porto, città e territorio.

La storia della pianificazione dell'area della Falce è emblematica di scelte frammentarie e settoriali ciascuna con diversi obiettivi e strumenti che hanno finito col frantumare l'*unicum* per eccellenza della nostra città. È necessario adesso ricostruire una visione d'insieme che, a partire dalla Falce, possa avviare il recupero dell'intero fronte mare urbano.

La necessità di scelte condivise da parte dei soggetti istituzionali coinvolti dev'essere indirizzata al confronto tra PRP e gli altri strumenti di pianificazione che regolano l'intero territorio comunale. Il PRP contiene indirizzi fondamentali per la zona falcata ma anche per il futuro della città; la volontà e l'impegno espressi dall'Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di condivisione delle scelte rende necessario l'aggiornamento di tali indirizzi, tenendo presente che nel periodo in cui sono stati definiti (2006-2008) il confronto è avvenuto con un PRG ormai privo di una visione adeguata, e che oggi si è definita la volontà pianificatoria dell'area del PIAU che è in continuità con le aree del FAL2, a loro volta in relazione con la FAL 3.

I PRINCIPI DEL PIANO, LA FALCE E LA CITTÀ

La revisione della strumentazione urbanistica avviata da parte dell'Amministrazione comunale di Messina a partire dalla salvaguardia del territorio, si basa sul principio della resilienza e assume la geografia della città, il suo paesaggio e tutte le componenti fisiche, sociali, culturali ed economiche come priorità per ripensare strategie e azioni della rigenerazione urbana.

Questa lettura attribuisce alla linea di costa e al tema progettuale dell'affaccio a mare un ruolo fondamentale nella ricerca di sviluppo compatibile e usi appropriati che coniughino economia, cultura e ambiente. Tale ultimo specifico ragionamento è anche contenuto nelle previsioni del PRP.

Condividere il ragionamento sulla Falce con l'Autorità Portuale significa cogliere l'occasione per rilanciare un processo di riqualificazione della città a partire dal porto storico, che vede nella Falce il fulcro e la testata pregiatissima – Real Cittadella (FAL 2) e area in oggetto (FAL 3) – di un sistema che a nord si connette con la Palazzata e a sud, attraverso un sistema di mobilità dolce, col parco lineare attrezzato e le altre proposte progettuali contenute nel PIAU (attività terziarie, residenziali,...).

Le proposte che l'Amministrazione avanza per la FAL 3 non possono che essere rappresentate come conseguenza di una riflessione rivolta a ciò che la Falce rappresenta per Messina: essa ne è il *logo*. È il luogo originario che ha accolto in sé tutto il meglio e il peggio della città. È sintesi della sua storia, della sua geografia e del suo sviluppo. È un compendio che contiene la sfera materiale e quella simbolica e che, nonostante il lungo e pesante processo di separazione, continua ad esprimersi attraverso l'unicità e la potenza della sua forma. Un luogo "altro", potente nello sguardo da lontano ma paradossalmente inaccessibile e totalmente disintegrato nella sua percezione dall'interno. Un'area sottratta e cancellata, oggi privata del suo senso, che va invece recuperata e preservata nella sua irripetibilità. È quindi fondamentale che le Amministrazioni firmatarie del Patto condividano scelte progettuali che siano rispettose del luogo e attente ai suoi valori ambientali. Si tratta di un paesaggio che per essere restituito alla pubblica fruizione e valorizzato va prima bonificato; dove tutto lo spazio aperto va considerato come parte di un sistema litoraneo da rinaturalizzare attraverso opere di ingegneria naturalistica, e dove gli edifici esistenti (il Forte, la Lanterna, la Cittadella, guardando anche alla Stazione marittima che, insieme alla Dogana, rappresenta il grande ingresso alla Falce) sono delle presenze forti da valorizzare. Uno spazio da restituire alla natura e ai cittadini con una piena fruizione pubblica, "oasi" e necessaria "pausa naturale" accanto a un manufatto del pregio e dell'imponenza della Cittadella che deve diventare il grande contenitore culturale della città. Natura e Cultura, una riserva di identità per la costruzione di un nuovo rapporto tra la Falce e la Città.

Un progetto che superi la conflittualità tra città e porto e che sia in grado di coniugare nell'ambito portuale funzioni compatibili e sviluppo complessivo della comunità, insieme a tutela e valorizzazione del patrimonio storico e ambientale.

INDICI, STANDARDS, NORME DI ATTUAZIONE PER LA REDAZIONE DEL PIO

Per quanto esposto l'Amministrazione Comunale ritiene che le quantità edificatorie attualmente previste siano eccessive a ridosso di grandi edifici di interesse storico-architettonico e di una fascia di arenile di poche decine di metri; allo stesso tempo, lo spettro di destinazioni d'uso attualmente ammesse dal PRP, comprende anche funzioni attrattive ad alto carico urbanistico che più congruamente potrebbero collocarsi entro gli edifici specialistici da recuperare nella stessa area e in altre aree di trasformazione urbana, a partire dal contiguo PIAU.

L'area presenta una condizione di elevata sensibilità ambientale e paesaggistica, è compresa nella fascia dei 150 m. dalla linea di battigia ed è dunque oggetto di vincolo di inedificabilità.

In particolare la parte attualmente impegnata dai manufatti è di circa 25.000 mq e si articola lungo la strada esistente (confermata a meno di modeste modifiche di tracciato dal PRP) per una profondità mediamente pari a circa 55 m. Al fine di ridurre il peso urbanistico previsto e di estendere l'ottica perequativa inaugurata dal PIAU si potrebbe adottare un Indice di Utilizzazione Territoriale (IUT) non superiore a pari a 0,2 mq/mq, previsto in questo Programma (il PIAU) proprio per le aree vincolate della fascia costiera. Tuttavia, viste le peculiarità dell'area e la necessità di lasciare ampi spazi attorno ai monumenti esistenti, le quantità edificatorie consentite dovranno essere ulteriormente diminuite e utilizzate con i seguenti accorgimenti:

- la fascia di concentrazione edilizia deve essere adiacente alla strada e non superare una profondità di 25 m. dal suo margine;
- l'edificazione della cortina stradale deve essere discontinua e prevedere adeguati varchi liberi che garantiscano la piena permeabilità visiva e l'accessibilità al mare;

- gli edifici devono essere costruiti in modo da garantire condizioni di sicurezza in caso di mareggiate;
- la cubatura massima consentita non dovrà superare i 25.000 mc;
- l'altezza degli edifici non dovrà superare i 15 m.

Le Amministrazioni firmatarie del presente accordo, nel precisare che le succitate premesse costituiscono parte integrante delle scelte effettuate e contenute nel presente titolo, stabiliscono:

1) Nel quadro delle opzioni offerte dalle NTA del PRP, il PIO dell'area FAL2 ed il PIO dell'area FAL3 saranno redatti congiuntamente, mediante concorso pubblico, come già previsto dal PRP, il cui bando sarà redatto di concerto da Autorità Portuale e Amministrazione Comunale con il supporto del tavolo tecnico istituito presso l'Università (art. 4 del Patto), nel rispetto delle seguenti previsioni che rientrano tra quelle originariamente previste nelle NTA del PRP.

2) Per le aree comprese nell'ambito FAL 2 si confermano le previsioni d'uso già previste dal PRP.

3) Con riferimento a quanto esposto nel presente documento, nella redazione del PIO relativo alla FAL2 e FAL3 si porranno in essere le misure necessarie per affermare funzioni che garantiscano la massimizzazione della pubblica fruizione delle aree.

4) Per le aree ricomprese nell'ambito FAL 3 ed in riferimento all'art. 4.1 "DISCIPLINA DELLE FUNZIONI AMMESSE E DEGLI INTERVENTI PREVISTI" delle NTA, le funzioni dovranno essere rigorosamente comprese tra:

E- attività terziarie

E1 - commercio e ristorazione vendita di beni e prodotti al dettaglio, agenzie varie (servizi bancari, di intermediazione, viaggi, ecc.); preparazione e somministrazione di cibi e bevande.

E2 - culturali ed espositive attività museali e biblioteche, centri per congressi, esposizioni, sale per spettacoli, mostre, e similari.

E3 - scientifiche e di ricerca pubblica istruzione, attività didattiche, di ricerca scientifica e tecnologica, divulgative e similari.

E4 - ricreative e ludiche spettacoli e giochi al chiuso ed all'aperto, giochi per ragazzi e bambini.

E7 - uffici pubbliche amministrazioni sedi amministrative ed operative dell'Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Pubblica Sicurezza, Carabinieri, Guardia di Finanza, Dogane, Vigili del Fuoco, A.S.L., Enti Locali, eccetera.

I - aree di rispetto

I1 - verde attrezzato giardini pubblici con piantumazioni, aiuole e trattamenti a prato, con attrezzature per la sosta, il ristoro, i giochi, percorsi pedonali e arredi (fontane, gazebo, panchine, ecc.);

I2 - verde di rispetto aree verdi non attrezzate di rispetto alle strade e ai corsi d'acqua

I3 - spazi e percorsi pedonali spazi aperti destinati al libero transito pedonale e pubblico con attrezzature e arredi per la sosta e il ristoro;

I4 - assi verdi prospettive di grande impatto visivo, realizzate con più filari di alberi, aiuole e trattamenti a prato.

H - attività sportive

H5 - sport nautici attività di formazione, addestramento, agonistiche, sociali nel campo degli sport nautici (vela, canottaggio, diving, surf, waterpolo, pesca amatoriale e simili); alaggio e varo di imbarcazioni sportive;

H6 - impianti sportivi esercizio di attività sportive prevalentemente non nautiche.

G – mobilità

G3 - parcheggi sosta di automezzi ed automobili in aree pubbliche e/o soggette a restrizioni d'uso; a raso se non indicato diversamente.

5)Le parti si danno reciprocamente atto che il rispetto delle prescrizioni e delle scelte specificate, concordate e contenute nel presente titolo, costituisce oggetto dell'accordo denominato "Patto per la Falce" stipulato in tra la Regione Siciliana, l'Autorità Portuale di Messina, l'Amministrazione Comunale di Messina e l'Università degli Studi di Messina, con il quale si sono proposte (art. 1) "*di dare attuazione ad un raccordo interistituzionale in conformità a quanto stabilito nei seguenti articoli*"; di demandare concordemente la scelta degli indici degli standards e delle norme di attuazione del PIO della zona denominata FAL 3 del PRP di Messina all'Amministrazione Comunale di Messina ed all'Autorità Portuale di Messina (art. 2); di rispettare l'accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di cui all'art. 2 (art. 3, comma 3). Le parti si danno, dunque, atto che il raccordo interistituzionale finalizzato all'approvazione del PRP di Messina avverrà nel rispetto degli indici, degli standards e delle norme di attuazione del PIO della zona denominata FAL 3 del PRP di Messina concordati con il presente titolo.

Messina 5 febbraio 2016

Il Presidente della Autorità Portuale
Antonino De Simone

Il Sindaco Di Messina
Renato Accorinti