



CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Nella parte introduttiva della Valutazione ambientale Strategica si legge:

“Il presente documento, elaborato dall’autorità procedente ha lo scopo di individuare i possibili impatti ambientali significativi dell’attuazione del “Piano”.

Il documento, datato giugno 2017, fa presumere che, trattandosi di uno strumento operativo, abbia raccolto ed utilizzato le più aggiornate informazioni esistenti, e ove queste non fossero disponibili, abbia indagato approfonditamente ed esaustivamente per dare dei dati oggettivi e quantificabili.

In realtà il rapporto fa quasi sempre riferimento a dati, tabelle, previsioni, risalenti ad alcuni lustri orsono e quindi, in molti casi, non più utilizzabili.

Gli argomenti riportati sui due ponderosi documenti sono a volte ripetuti, ridondanti e, in più di un caso, contraddittori.

La Sintesi non tecnica, per stessa ammissione dei redattori, è, di fatto un copiato dei due precedenti documenti, non è di alcuna utilità e non viene neanche preso in considerazione.

E’ preoccupante la superficialità con cui vengono presentati alcuni aspetti fondamentali, (vedi quello che appare sul costruendo porto di Tremestieri: un poligono colorato in blu su una vista tratta da Google maps) per cui si ritiene che tutta la valutazione debba essere criticamente aggiornata e rivista.

OSSERVAZIONI

Di seguito vengono riportate brevi e puntuali osservazioni riferite ad alcuni dei punti esposti nei due rapporti ambientali.

Buona parte degli argomenti esposti sono suscettibili di osservazioni, ma per mancanza di tempo se ne analizzano, a titolo di esempio, solo alcuni.

I paragrafi non sono stati scelti in ordine di importanza e sono stati copiati integralmente dai due documenti riportando la pagina da cui sono stati presi.

Per le osservazioni sono stati utilizzati caratteri maiuscoli di colore blu

Pag. 7 Rapporto Ambientale parte prima

1 INTRODUZIONE Il presente Rapporto Ambientale e la relativa procedura di VAS di cui costituisce il principale elemento informatore è applicato ai PRP del Porto di Messina *e contiguo* approdo di Tremestieri.

...omissis... *e al momento è in attuazione il secondo molo. Nel Rapporto Ambientale sono tenuti in conto gli studi e i pareri espressi sul porto di Tremestieri.*

NOTA: DALLA DESCRIZIONE APPARE CHE IL PORTO DI TREMESTIERI ABBA QUALCHE ELEMENTO IN COMUNE CON QUELLO DI MESSINA, MENTRE I DUE PORTI SONO DISTANTI UNO DALL’ALTRO CIRCA 7 KM, IN AMBIENTI SOSTANZIALMENTE DIVERSI E NON CONFRONTABILI. NON E’ CHIARO A QUANDO SI RIFERISCE IL COMPLETAMENTO DEL MOLO (GIUGNO 2017?) E A QUALE MOLO SI FACCIA RIFERIMENTO. NEL RESTO DEL DOCUMENTO NON SI HA SEMPRE EVIDENZA DEGLI STUDI E PARERI QUI RICHIAMATI

Pag. 9 Rapporto Ambientale parte prima

Omissis... *La procedura di applicazione della VAS si articola in varie fasi:*

la prima, in cui si procede alla redazione di un Rapporto Preliminare, è volta alla determinazione dei contenuti e della portata delle valutazioni da farsi nel Rapporto Ambientale, attraverso una stretta



collaborazione tra Autorità Proponente, Autorità Competente e Soggetti Competenti in Materia Ambientale.

la seconda fase consiste nella redazione del Rapporto Ambientale, in cui vengono individuati e valutati gli effetti significativi che il piano potrebbe avere sull'ambiente, così come le sue ragionevoli alternative. Il RA deve, inoltre, contenere una serie di valutazioni sulla coerenza degli obiettivi del Piano con gli obiettivi ambientali e con il quadro normativo e programmatico esistente. In coerenza a quanto detto è stato redatto il presente documento. **Il RA, insieme ad una sintesi non tecnica, deve essere, quindi, divulgato tra i soggetti competenti in materia di ambiente, il pubblico in generale e gli utenti in particolare, affinché questi, entro il termine di sessanta giorni, possano prendere visione del documento e abbiano la possibilità di esprimersi e presentare osservazioni, fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi....omissis...**

Il presente documento, elaborato dall'autorità procedente ha lo scopo di individuare i possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del "Piano" ...omissis...

Pag. 19 Rapporto Ambientale parte prima

3.1.1 Caratterizzazione delle aree e delle attività interessate dal Piano per la definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale

...Omissis...

Gli interventi previsti dal nuovo P.R.P. possono essere così riassuntivamente elencati:

rettifica e modifica alle banchine del Terminale Crociere, del Terminale Navi Veloci e Aliscafi e del Molo Norimberga. Il molo Norimberga, con banchine costituite da pile di massi in c.a. imbasati alla quota -8.5 m, ha un perimetro di circa 400 metri. **Nel molo sono presenti la banchina sud-ovest (lunghezza 165 metri), usualmente adibita alla cantieristica, la banchina testata (lunghezza 90 metri) adibita principalmente al servizio di bunkeraggio e la banchina nord-est (lunghezza 138 metri) utilizzata anch'essa per la cantieristica e il rimessaggio.**

...omissis...

NOTA: LA DESCRIZIONE E' ERRATA ED INCOMPLETA (LA RETTIFICA E MODIFICA ALLE BANCHINE DEL TERMINALE CROCIERE, DEL TERMINALE NAVI VELOCI E ALISCAFI E' STATA COMPLETATA PIU' DI CINQUE ANNI ORSONO. (BASTA VEDERE LE IMMAGINI SU GOOGLE MAPS) SUL MOLONORIMBERGA LA BANCHINA DI TESTATA NON E' ADIBITA DA ANNI AD ATTIVITA' DI BUNKERAGGIO, NON SI FA MENSIONE DELLE NAVI CHE EFFETTUANO IL SERVIZIO PER SALERNO.,

Pag. 48 Rapporto Ambientale parte prima

4.1.1.4 Conclusioni operative sulla situazione attuale

Dall'analisi dei dati di fonte pubblica si evince che, in tutti i punti di monitoraggio compresi nell'ambito di studio, **i livelli ante opera risultano superiori ai limiti massimi di immissione indicati dalla zonizzazione acustica comunale.** ...Omissis...

Alcune tipologie di attività localizzate nel Porto di Messina e Tremestieri sono, in ogni caso, sicuramente associate ad un rilevante carico di rumore. Tra queste le operazioni di sbarco e imbarco nel Terminal ferroviario FF.SS, nel Terminal nella Rada San Francesco e del Porto di Tremestieri caratterizzate da livelli in prossimità della sorgente compresi tra 70-80 dBA...omissis...

NOTA: NON VIENE PROPOSTO NIENTE PER MITIGARE LA SITUAZIONE PRESENTE ED AFFRONTARE QUELLA FUTURA

Pag.49 e seguenti Rapporto Ambientale parte prima

3.2.4 Quadro di riferimento normativo nazionale



Diversi sono gli strumenti normativi emanati in tema d'inquinamento atmosferico; nel seguito sono sinteticamente illustrati i più significativi ...omissis..

Un decreto dei Ministri dell'Ambiente e della Sanità dovrà emanare le direttive tecniche per le misurazioni entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo (fine Gennaio 2000).... Omissis...

NOTA: SEMBRA CHE SIA STATO FATTO UN COPIA-INCOLLA SENZA UNA ADEGUATA REVISIONE DELLA LEGISLAZIONE PRESA IN ESAME

Pag. **61** Rapporto Ambientale parte prima

3.2.5.2 Velocità e direzione dei venti

Per la caratterizzazione climatologica della zona di Messina e Tremestieri si è fatto riferimento alla stazione della Rete Mareografica Nazionale (RMN) di Messina. ...Omissis...***dati di vento disponibili della stazione della RMN di Messina riguardano l'intervallo di tempo che va dal 1 agosto 1998 al 31 dicembre 2005 ...omissis***

NOTA: SI HA L'IMPRESSIONE CHE I REDATTORI NON ABBIANO FATTO TUTTE LE NECESSARIE RICERCHE PER OTTENERE DATI AGGIORNATI

Pag. **70** Rapporto Ambientale parte prima

Precipitazioni

Anche per quanto riguarda le precipitazioni sono state utilizzate le informazioni dei dati CLINO elaborati dall'Aeronautica Militare della stazione installata a Messina. Nella Tabella 3.33 e nella Figura 3.18 vengono riportate le elaborazioni eseguite, con particolare riferimento al numero di giorni in cui, ***nel trentennio esaminato...***omissis

NOTA:IL TRENTENNIO ESAMINATO VA DAL 1961 al 1990, SI PRESUME CHE CON UN MAGGIORE IMPEGNO SI SAREBBERO POTUTI TROVARE DATI UN PO' PIU' AGGIORNATI

Pag. **73**Rapporto Ambientale parte prima

3.3 Ambiente idrico

3.3.1 La componente ambiente idrico e riferimenti normativi

NOTA: VENGONO RIPORTATI SOLO I TITOLI DEI PARAGRAFI SENZA ALCUNA DESCRIZIONE

Pag. **73** Rapporto Ambientale parte prima

3.3.1.1 Caratteristiche meteomarine generali

Le analisi del moto ondoso possono essere eseguite utilizzando diverse tipologie di dati: quali ad esempio dati di boe ondometriche, dati ricostruiti mediante modelli meteorologici, dati di satelliti o dati visuali.

I dati di boe ondometriche, se disponibili, sono i più affidabili in quanto ricavati da strumenti. Inoltre le boe ondometriche eseguono misure puntuali, e pertanto si ha disposizione tale tipologia di dati soltanto in pochi punti lungo le coste. Ad esempio, considerando l'imboccatura Sud dello Stretto di Messina, troviamo una boa ondometrica ormeggiata al largo di Catania (boa RON - Rete Ondometrica Nazionale, periodo 1989-2007).

Un'alternativa affidabile, è costituita dai dati di moto ondoso da modello, ricostruiti a partire da dati di vento, ad esempio mediante lo EuropeanWave Model (EWM) dal centro meteorologico inglese Met-Office (UKMO) di Bracknell.



Tali dati coprono con continuità tutto il bacino del Mediterraneo; essi richiedono talvolta una opportuna taratura mediante misure strumentali: è noto che i dati di modelli tendono a sottostimare sistematicamente l'intensità degli eventi estremi ('mareggiate').

Ad esempio, per il problema in esame, i dati UKMO potrebbero essere acquisiti per il nodo (grid point) nell'imboccatura Sud dello Stretto di Messina, di coordinate [37.8°N-15.5°E].

Infine, i dati visuali del KNMI sono relativi ad aree assegnate, e sono ricavati a partire dalle osservazioni delle navi in transito nell'area in esame.

Un'area adatta allo studio in esame potrebbe essere la seguente:

Mar Ionio - [36.2°N,38.0°N - 14.8°E,16.4°E] - imboccatura SUD dello Stretto di Messina.

L'analisi meteomarina, da eseguire in fase di progettazione, dovrà prevedere l'analisi statistica del moto ondoso al largo, calcolando i livelli di altezza significativa per assegnati valori del periodo di ritorno. Tale analisi dovrà essere sia omnidirezionale (a prescindere, cioè, dalla direzione di propagazione delle onde) sia direzionale (eseguita cioè per assegnati settori direzionali del moto ondoso). L'analisi direzionale consente di ricavare la direzione dalla quale provengono le mareggiate più forti, nonché l'intensità di tali mareggiate. In particolare, l'analisi dei livelli estremi potrà essere eseguita con uno dei metodi noti in letteratura (ad esempio il metodo delle Mareggiate Triangolari Equivalenti, o il Peak Over Threshold).

È poi necessario determinare le frequenze dei diversi livelli di altezza significativa, in funzione delle direzioni di propagazione delle onde e dei periodi caratteristici delle onde. Tali Tabelle, ricavate sia per le onde al largo sia per le onde sotto costa, sono necessarie per stabilire il trasporto litoraneo, l'effetto della struttura sulla dinamica costiera e le caratteristiche del moto ondoso all'interno del bacino portuale, in termini statistici.

Quanto alla tipologia di dati, si consiglia l'impiego di dati strumentali, acquisiti ad esempio mediante una boa ondometrica da ormeggiare nel paraggio in esame. In alternativa potranno essere utilizzati i dati di modelli meteorologici, opportunamente elaborati.

NOTA:TUTTO L'ARGOMENTO,CHE RIVESTE UNA IMPORTANZA FONDAMENTALE PER LA REALIZZAZIONE DEL SECONDO APPRODO DI TREMESTIERI E' TRATTATO CON UNA SUPERFICIALITA' SCONCERTANTE. IL "CONSIGLIO", EVIDENZIATO IN VERDE, LASCIA SENZA PAROLE.

Pag. 74 Rapporto Ambientale parte prima

3.3.2 Idrodinamica nelle aree portuali di Messina e Tremestieri: indicazioni sulle caratteristiche meteomarine dell'imboccatura sud dello Stretto di Messina

Alcune informazioni sulle caratteristiche meteomarine nell'imboccatura Sud dello Stretto di Messina sono ricavate a partire dai dati visuali KNMI, osservati dai comandanti delle navi in transito, nel periodo (1961-1980). Per quanto detto in precedenza, tali dati forniscono soltanto alcune indicazioni sulle caratteristiche meteomarine: per la progettazione esecutiva sarà comunque necessario predisporre una più accurata perizia meteomarina (utilizzando dati più attendibili dei dati visuali). ...omissis...

NOTA:VENGONO RIPRESE INFORMAZIONI SUPERATE DA PIU' DI TRENTACINQUE ANNI CHE NON HANNO ALCUN VALORE SCIENTIFICO. LA CONSIDERAZIONE , EVIDENZIATA IN VERDE, FA PENSARE CHE AL MOMENTO NON SIANO DISPONIBILI STUDI PRELIMINARI DI FATTIBILITA' DEL NUOVO APPRODO

Pag. 78Rapporto Ambientale parte prima

3.3.2.2 Propagazione del moto ondoso sotto costa

Le caratteristiche ondose ricavate al largo vanno propagate sotto costa, considerando gli effetti di shoaling-rifrazione...OMISSIS...



Tale direzione di propagazione delle onde influenza inoltre il fenomeno di trasporto solido, essendo inclinata rispetto all'ortogonale alla battigia (è ben noto, infatti, che le onde con attacco ortogonale alla battigia non innescano fenomeni di trasporto solido litoraneo).

*Il fenomeno del trasporto solido merita, in realtà, uno studio apposito in fase di progettazione esecutiva. Nel paraggio in esame le componenti di agitazione ondosa significativa hanno, quasi sistematicamente, direzione dominante di propagazione superiore a 135° (direzione di provenienza rispetto al **NORD**). Tali componenti innescano esclusivamente un trasporto solido da **SUD-OVEST** verso **NORD-EST** (verso Messina, per intenderci). **Pertanto, nel corso di tale ulteriore studio sarà necessario quantificare l'eventuale accumulo di materiale a ridosso del sopraflutto e prevedere eventuali interventi di by-pass...OMISSIS...***

NOTA: TUTTO IL PARAGRAFO E' GENERICO, ANCHE IN QUESTO CASO LA CONCLUSIONE LASCIA ALLIBITI

Pag. **79** Rapporto Ambientale parte prima

3.3.2.3 Analisi delle mareggiate estreme nel paraggio in esame

L'intensità delle mareggiate estreme nell'imboccatura SUD dello Stretto di Messina può essere calcolata mediante uno dei criteri noti in letteratura...OMISSIS...

Essendo il paraggio in esame "schermato" dalla Calabria, **in fase di progettazione sarà necessario eseguire l'analisi degli estremi 'direzionale'**. Si tratta cioè di prevedere l'intensità delle mareggiate estreme per diversi assegnati settori di provenienza delle onde, considerando, ovviamente, soltanto i settori che interessano il nostro paraggio.

NOTA: VALE LA CONSIDERAZIONE FATTA AL PUNTO 3.3.2.2

Pag. **80** Rapporto Ambientale parte prima

3.3.2.4 Considerazioni generali sulle caratteristiche meteomarine nel paraggio in esame

Le condizioni ondose all'imboccatura SUD dello Stretto di Messina, su alti fondali, possono essere stimate mediante una distribuzione omnidirezionale dei livelli di altezza significativa di tipo Weibull, ...OMISSIS...

L'analisi che si ritiene invece più completa ed affidabile, prevede lo studio del moto ondoso all'interno del bacino per tutte le possibili direzioni di propagazione, assegnati altezza significativa, periodo e frequenza; in tal modo si può ricavare la probabilità che l'altezza significativa in un punto assegnato all'interno del porto superi una soglia assegnata. In tal caso, fissata una soglia di altezza significativa massima all'interno del bacino, ed un valore della frequenza massima (X ore per anno) sarà possibile dimensionare correttamente il molo. Tale analisi potrà essere eseguita nel corso di un apposito studio nel corso della progettazione esecutiva.

NOTA: VALE LA CONSIDERAZIONE FATTA AL PUNTO 3.3.2.2

Pag. **82** Rapporto Ambientale parte prima

La normativa MARPOL 73/78 riguarda la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi. L'annesso IV riguarda specificatamente la prevenzione dell'inquinamento da parte degli scarichi liquidi di carattere civile (sewage) delle navi che sono classificati dalla Normativa Italiana come rifiuti liquidi.



Con l'entrata in vigore di questa norma, salvo che la nave non sia dotata di un impianto di depurazione autonomo approvato dalle autorità di controllo dello stato di bandiera secondo la normativa internazionale, ogni nave ha l'obbligo di essere fornita di un serbatoio di capacità adeguata alle esigenze di raccolta dei liquami e di una tubazione standard per la connessione a terra nei porti al fine della loro evacuazione.

Alla luce di questa normativa il nuovo piano regolatore portuale dovrà prendere in considerazione il problema di fornire adeguati servizi a terra per il collettamento e per la depurazione dei liquami delle navi.

Le nuove navi sono già generalmente dotate d'impianti di depurazione degli scarichi civili, ma è prevedibile che vi sia una notevole richiesta, di servizi a terra anche da parte di questo naviglio sia per la difficoltà di gestione di un impianto di depurazione a bordo, sia perché in ogni caso la produzione di fanghi chimici e/o biologici non è trascurabile...OMISSIS...

NOTA: E'EVIDENTE CHE NON E' STATA FATTA ALCUNA ANALISI DELLA SITUAZIONE REALE E SONO STATE RIPORTATE CONSIDERAZIONI RISALENTI AD ALCUNI DECENNI ORSONO

Pag. 30 Rapporto Ambientale parte seconda

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 traghettiamento 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 rifacimento 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...OMISSIS...

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

- esecuzione in ambienti aggressivi. Le soluzioni progettuali, in se stesse complesse, da individuarsi per la soluzione dei problemi ingegneristici posti al punto i) comportano certamente scelte tecniche articolate, che vanno verificate anche alla luce della durabilità delle opere nel tempo, posta in progetto pari a 50 anni.

NOTA: A FRONTE DI QUANTO EVIDENZIATO NON VIENE RIPORTATO NESSUN RIFERIMENTO AL PROGETTO ESISTENTE



Pag.55 Rapporto Ambientale parte seconda

...omissis *Per la città di Messina la principale misura prevista riguarda il completamento dell'autostrada A20 Messina–Palermo.*

... omissis...Tra gli interventi individuati per la città di Messina si segnalano il potenziamento della relazione ferroviaria tra Messina e Giampilieri mediante la realizzazione di una Metroferrovia, sistema di trasporto di tipo metropolitano, con la realizzazione di fermate in linea e l'attrezzaggio tecnologico delle fermate esistenti e dell'intera tratta ferroviaria.

NOTA:I REDATTORI NON HANNO NEANCHE VERIFICATO QUANTO AFFERMATO

Pag.65 Rapporto Ambientale parte seconda

...omissis *Alcuni di questi nodi sono già attrezzati con un approdo portuale, per altri esiste un progetto di realizzazione (Porticciolo Marina Guardia) mentre per Ganzirri e Gazzi si dovrà predisporre la realizzazione di nuove infrastrutture (Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.), anche mobili (per esempio pontili galleggianti).*

La fermata in corrispondenza della Real Cittadella è stata ipotizzata sia in prospettiva del recupero e della riqualificazione dell'area stessa, sia in previsione di un sistema ettometrico che consenta un agevole raccordo con l'area della stazione ferroviaria e del proposto terminal crociere.

NOTE: OLTRE ALL'ANALISI OBSOLETA, E' EVIDENTE CHE NON E' STATA FATTA ALCUNA REVISIONE,(NEL COPIA-INCOLLA E' RIMASTO IL RIFERIMENTO ALL'ERRORE)

Pag.66 Rapporto Ambientale parte seconda

...omissis...Nodo d'interscambio e terminal crociere Molte città costiere del Mediterraneo.*(sic) Il PUM suggerisce, inoltre, la possibilità di realizzare, nell'area indicata nella figura seguente, un nuovo terminal crociere caratterizzato da una molteplicità di funzioni distribuite su più piani (servizi ai viaggiatori, sale check-in, uffici, centro commerciale, saloni espositivi, centro congressi, sale conferenze, parcheggi).*

La struttura è vista come un potenziale nodo intermodale di trasporto, dotato di una serie di servizi quali centri convegni, esercizi commerciali e di ristorazione, aree con spazi per la cultura, ecc.

Si segnale che l'amministrazione comunale ha bandito la gara per il nuovo PUM e PUT

NOTE: IL DOCUMENTO E' , DI FATTO, SUPERATO NON SI PRENDE IN ESAME LO SCENARIO ATTUALE

Pag.66 Rapporto Ambientale parte seconda

5.2.4.2 Piano Attuativo del Trasporto delle Merci e della Logistica

Il Piano Attuativo del Trasporto delle Merci e della Logistica è stato redatto nel 2003 secondo le prescrizioni del Piano Direttore.

In coerenza con le indicazioni di politica dei trasporti contenute nel Libro bianco della Commissione delle Comunità europee, del 2001,...omissis

NOTE: IL DOCUMENTO E' , DI FATTO, SUPERATO NON SI PRENDE IN ESAME LO SCENARIO ATTUALE

Pag. Rapporto Ambientale parte seconda



... omissis...*L'Amministrazione Comunale di Messina ha previsto di completare l'attuale tangenziale che va dallo svincolo di Tremestieri allo svincolo di Bocchetta, con un prolungamento utile a raccordare due importanti assi stradali nella città, viale Giostra e viale Annunziata. In particolare, è prevista la realizzazione dello svincolo di Giostra che permetterà un allaccio ad una galleria di collegamento tra il viale Giostra e il viale Annunziata.*
...omissis...Il tratto autostradale Giostra/Annunziata è stato già realizzato; esso si sviluppa totalmente in galleria, ma non è funzionante poiché non risulta completato l'allaccio su Giostra.

NOTE: NELLA STESURA DEL PARAGRAFO NON SI E' CONSIDERATA LA SITUAZIONE ESISTENTE

Pag.80 Rapporto Ambientale parte seconda

... omissis ...Nell'Ambito V [POM 3, POM 2 e FAL 2], denominato *Parco ferroviario* troviamo 1) Terminale FS; 2) Sosta veicoli FS; 3) **Campo nomadi**; 4) **Discariche**; 5) **Inceneritore**; 6) **Cantieri Silmar**, e nell'Ambito VIII [WAT 2] denominato **Fiera, che comprende i Padiglioni e spazi dell'Ente Fiera di Messina, il POR 2007-2013** potrebbe contribuire in quanto le aree in oggetto potrebbero rientrare all'interno dei Progetti finanziati attraverso l'Asse 3...omissis....

NOTE: NELLA STESURA DEL PARAGRAFO NON SI E' CONSIDERATA LA SITUAZIONE ESISTENTE

Pag.81 Rapporto Ambientale parte seconda

5.3.1.3 **Documento di Programmazione Economica-Finanziaria (DPEF)**

Si ricorda che il Codice degli appalti pubblici e delle concessioni, recentemente approvato, prevede infatti due strumenti di pianificazione e programmazione:

il piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), che contiene le linee strategiche delle politiche della mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese; il documento pluriennale di pianificazione (DPP), che contiene l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il piano generale dei trasporti e della logistica."

Il nuovo DPEF, approvato dall'ARS il 14/11/2007, ...OMISSIS..

NOTE: E' L'ULTIMO DPEF APPROVATO?

Pag.108 Rapporto Ambientale parte seconda

... omissis...

Nell'Ambito V [POM 5, POM 3 e FAI 2] chiamato Parco ferroviario l'area è complessivamente vincolata ai sensi della LR 78/76, Art. 15 la fascia costiera per 150mt dal mare ed ai sensi della L 431/85 per le aree a i 300mt dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare. **Gli elementi puntuali sottoposti a vincolo sono l'Inceneritore e l'Edificio della Stazione Marittima e Ferroviaria** sono classificati quali immobili di interesse storico monumentale.

NOTE: NELLA STESURA DEL PARAGRAFO NON SI E' CONSIDERATA LA SITUAZIONE ESISTENTE

Omissis...Pag. 125Rapporto Ambientale parte seconda

POM 5 - COSTRUZIONI E RIPARAZIONI NAVALI

Quest'area è riservata alla riorganizzazione delle attività industriali ed artigianali presenti nel Porto di Messina, di cui non si prevede il trasferimento a Tremestieri o a Milazzo, ed alla installazione di nuove aziende con attività del medesimo tipo. La riorganizzazione dell'area



comporterà la realizzazione di adeguati spazi e servizi comuni come la viabilità interna, i parcheggi, locali di ristoro, eventuali mense, etc.

NOTE: E' PARZIALMENTE IN CONTRASTO CON QUANTO PREVISTO NEL "PATTO PER LA FALCE"

...Omissis...Pag. **150** Rapporto Ambientale parte seconda

Inquinante Riduzione nelle emissioni

Relativamente alla “zona portuale di Tremestieri”, caratterizzata da un contenuto incremento del carico emissivo, in mancanza di dati di monitoraggio ufficiali, ***ad oggi esiste un unico monitoraggio compiuto da ARPA nell’area di Tremestieri per un periodo di 1 mese, pertanto tale dato non è, evidentemente, da ritenersi rappresentativo per lo stato qualitativo delle aree di studio, la valutazione degli effetti connessi all’attuazione del PRP ed in particolare alla “costruzione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale” sifa presente che tali opere hanno già attenuato il parere di compatibilità relativo alla VIA e che l’incidenza percentuale del contributo inquinante associabile al progetto (quindi solo emissioni connesse al traffico natanti e traffico indotto veicoli), risulta trascurabile rispetto lo stato qualitativo “ante operam”.***

Si precisa comunque che il grado di indeterminatezza associabile alle stime dello stato “ante operam”, risulta inevitabilmente non trascurabile in quanto non esistono centraline di monitoraggio della qualità dell’aria nelle zono di intervento.

Un importante contributo conoscitivo per la verifica della validità delle conclusioni del presente studio potrà essere ottenuto attraverso un adeguato sistema di monitoraggio, a tal proposito si rammenta che i dati, relativi agli indicatori individuati, devono essere disponibili e popolabili e, pertanto, forniti dagli enti competenti in materia ambientale e dalla stessa agenzia ambientale oltre quelli disponibili dall’autorità precedente in quanto devono essere certificati e aggiornabili e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

NOTE: NON E' CHIARO SE NELLA VALUTAZIONE DEL CARICO DI INQUINANTI SIANO COMPRESI GLI SCARICHI DELLE NAVI

Pag. **186** Rapporto Ambientale parte seconda

Omissis...***Gli orizzonti temporali considerati sono stati lo stato attuale e l’anno 2015, anno in cui si presuppone che le opere vengano realizzate.*** Omissis..

NOTE: E' EVIDENTE CHE LA RELAZIONE NON E' AGGIORNATA, NON E' STATO NEANCHE VERIFICATO QUALE E' LO STATO DI FATTO

OMISSIS...Pag. **200** Rapporto Ambientale parte seconda

7.3.1.7 Conclusioni della fase di screening



La conclusione della fase di screening viene descritta, secondo quanto previsto dalla guida metodologica alle disposizioni dell'art. 6, nella Matrice di screening. Scopo di questa matrice è quello di fornire un quadro completo e facilmente comprensibile sia dell'oggetto del presente studio di incidenza ambientale che degli esiti delle valutazioni effettuate.

Matrice di screening

Breve descrizione del progetto	<i>Il progetto, oggetto del presente studio, riguarda la creazione di un area funzionale ai margini della ZPS. Il piano prevede, oltre alla creazione di spazi verdi, un ampliamento delle strutture sportive già esistenti, nonché opere di riqualificazione a seguito anche di uno spostamento dei terminali delle navi traghetto nella zona di Tremestieri.</i>
Breve descrizione del sito Natura 2000	Il sito si sviluppa sulla stretta dorsale montuosa che si protende nello Stretto di Messina di notevole valore paesaggistico e avifaunistico, comprendente i Laghi costieri di grande interesse naturalistico oltre che paesaggistico per essere posti in prossimità di Capo Peloro sullo Stretto di Messina.

NOTE: LA "BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO" E' SUPERFICIALE ED INCOMPLETA

pag. 207 Rapporto Ambientale parte seconda
7.3.1.11 Porto di Tremestieri

Il progetto del PRP prevede ai margini della ZPS la creazione di un area funzionale. Il piano prevede, oltre alla creazione di spazi verdi, un ampliamento delle strutture sportive già esistenti, nonché opere di riqualificazione a seguito anche di uno spostamento dei terminali delle navi traghetto nella zona di Tremestieri.”. Pertanto il progetto del Piano Regolatore Portuale non degrada gli habitat della ZPS e non perturba le specie. Il progetto non produce alcuna incidenza significativa sugli habitat della ZPS “Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello stretto di Messina” e non comporta alcuna perdita di habitat significativa né minaccia l'integrità del sito, non si registra alcuna compromissione significativa

NOTE: E' STATO ACriticamente COPIATO QUANTO DESCRITTO NELLA TABELLA DI PAGINA 200

Pag.218 Rapporto Ambientale parte seconda

8.1.3 Misure di mitigazione degli impatti sull'ambiente idrico

Nei confronti dell'ambiente idrico superficiale, ed in particolare delle fiumare interessate dagli interventi previsti nell'ambito del PRP, in particolare, l'ampliamento dell'approdo di Tremestieri



(Canneto/Farota, Guidari e Palumbara), si prevedono, visto anche l'attuale stato fatiscente della manutenzione degli argini, effetti positivi legati al ripristino delle opere di regimazione idraulica.

Durante le fase di realizzazione degli interventi previsti si potranno avere impatti negativi, per quanto temporanei, a carico delle acque. Le lavorazioni dovranno essere dunque programmate nella stagione secca durante la quale non si ha alcun scorrimento superficiale.

NOTE: LA SOLUZIONE PROPOSTA APPARE PIUTTOSTO DISCUTIBILE

Pag .224-226Rapporto Ambientale parte seconda

Omissis...8.1.5 **Misure di mitigazione degli impatti sul Paesaggio e patrimonio culturale**

Come emerso nell'ambito dell'Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina (art. 2 Patto per la Falce), le quantità edificatorie attualmente previste per la zona FAL 3 dal PRP risultano eccessive essendo 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 ed è compresa nella fascia dei 150 m. dalla linea di battigia ed è dunque oggetto di vincolo di inedificabilità. Viste le peculiarità dell'area e la necessità di lasciare ampi spazi attorno ai monumenti esistenti, le quantità edificatorie consentite dovranno essere ulteriormente diminuite rispetto a quanto previsto dal PIAU (IUT pari a 0,2 mq/mq) e utilizzate con i seguenti accorgimenti²¹:

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.

Inoltre, 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.

Omissis...

In esecuzione all'accordo Patto per la Falce, in relazione al FAL 3 – ambito di sensibilità ambientale e paesaggistica - in sede di approvazione di PRP, oltre al parere reso a suo tempo dalla Sovrintendenza, oggi in procedura di VAS lo stesso Ente preposto alla tutela paesaggistica propone “una diminuzione della cubatura massima e delle altezze per le nuove costruzioni previste nella suddetta zona FAL 3”.

I beni culturali soggetti a tutela e ricadenti nel FAL 3 saranno oggetto delle norme del PRP e delle indicazioni puntuali anche attraverso prescrizioni individuate dall'Unità sezione BBPP e Demotnoantropologici, in sede di approvazione del PRP. Tutte le attività di conservazione e trasformazione dovranno essere coerenti con le funzioni del PRP (tutelate dall'interesse statale delle Autorità Portuali, oggi Autorità di Sistema, in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e compatibili con gli indirizzi del Piano Paesaggistico d'ambito 9 – paesaggio locale

Infatti, le aree funzionali del PRP rientrano nelle direttive e prescrizioni ricadenti nell'art. 44 Paesaggio Locale 1 Stretto di Messina e relative norme. Più in dettaglio si rileva che direttive specifiche sono esplicitate al punto “1B Centro Storico di Messina e aree d'espansione”. In particolare, di interesse per l'area sono le direttive che indicano “recupero della penisola di San Raineri mediante la demolizione dei detrattori ambientali, il trasferimento graduale delle attività produttive non connesse alla fruizione del mare, il restauro filologico delle emergenze architettoniche, la definizione di una fascia di rispetto delle testimonianze superstiti della Real Cittadella. La destinazione d'uso della penisola consentirà la fruizione pubblica attrezzata e le opere a diretta fruizione del mare, la cantieristica navale connessa anche alla nautica da diporto. ***Va in ogni caso preservato lo sky-line esistente.***

Le direttive (non prescrittive) devono essere compatibili con le funzioni del Porto e gli interventi previsti.

Pag. 234 Rapporto Ambientale parte seconda

Omissis...FAL 3 - POLO TURISTICO-ALBERGHIERO

L'area dismessa dall'attività di degasifica 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***

CIRCOLO LEGAMBIENTE MESSINA

www.legambienteme.altervista.org - Contatti: 3687346098

Sede Legale: Legambiente Messina c/o Paolo Scaramuzza,



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.

A DIMOSTRAZIONE DELLA SUPERFICIALITA' CHE PERMEA L'INTERA VAS, SONO STATE RIPORTATE IN GRASSETTO ED IN CORSIVO, ALCUNE PARTI RELATIVE AGLI INTERVENTI PREVISTI NEL FAL 3. NONOSTANTE I DUE PARAGRAFI SOPRA RIPORTATI SIANO INSERITI NELLO STESSO DOCUMENTO, A DIECI PAGINE UNO DALL'ALTRO, LE INDICAZIONI RELATIVE ALLE DESTINAZIONI D'USO, ALLE VOLUMETRIE REALIZZABILI ETC. SONO FORTEMENTE CONTRASTANTI A RIPROVA CHE IL LAVORO DI STESURA E REVISIONE DEI DOCUMENTI DI RIFERIMENTO NON E' STATO APPROFONDITO IN MODO ESAURIENTE.



Di seguito sono riportati gli indici dei due documenti.

E' evidente la superficialità con cui è stata fatta la revisione, infatti la numerazione non è progressiva e manca il riferimento a diversi paragrafi che trattano anche aspetti rilevanti.

Anche in questi casi le osservazioni sono fatte utilizzando caratteri maiuscoli rossi.

DOCUMENTO 1

Sommario

1 INTRODUZIONE	7
2 APPROCCIO METODOLOGICO	9
2.1 FORMAZIONE E CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE	9
2.1.1 <i>Il Patto per la Falce - l'accordo</i>	13
2.2 PROCEDURA DI VAS EX ART. 13 D.LGS N.152/2016 E S.M.I. E ACCORDO DEGLI ENTI INTERESSATI "PATTO DELLA FALCE" – RECEPIMENTO OSSERVAZIONI	13
2.3 METODOLOGIA VALUTATIVA	16
3 QUADRO CONOSCITIVO AMBIENTALE – STATO DELL'AMBIENTE	19
3.1 OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ E VALUTAZIONE	19
3.1.1 <i>Caratterizzazione delle aree e delle attività interessate dal Piano per la definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale</i>	19
3.2 AMBIENTE E SALUTE: ANALISI GENERICA E SUPERFICIALE	22
3.2.1 <i>Le componenti rumore e vibrazione: ANALISI GENERICA ESUPERFICIALE.</i>	23
3.2.2 <i>Quadro di riferimento normativo ANALISI GENERICA E SUPERFICIALE.....</i>	24
LA NUMERAZIONE "SALTA" IMMOTIVATAMENTE	
4.1.1 <i>Caratteristiche del territorio</i>	36
MANCA IL PUNTO 4.1.1.1 ANALISI GENERICA E INCOMPLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	36
MANCA IL PUNTO 4.1.1.2 ANALISI GENERICA E INCOMPLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	38
MANCA IL PUNTO 4.1.1.3 ANALISI GENERICA E INCOMPLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	44
MANCA IL PUNTO 4.1.1.4 ANALISI GENERICA E INCOMPLETA AI FINI DELLE AZIONI DA INTRAPRENDERE	48
LA NUMERAZIONE "SALTA" IMMOTIVATAMENTE	
3.2.3 <i>La componente atmosfera e riferimenti normativi ANALISI GENERICA AI FINI DELLA VALUTAZIONE</i>	49
3.2.4 <i>Quadro di riferimento normativo nazionale ANALISI GENERICA E OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE</i>	49
3.2.5 <i>Caratteristiche meteorologiche del sito ANALISI GENERICA E OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE</i>	58
MANCA IL PUNTO 3.2.5.2 ANALISI GENERICA E OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	71
3.2.6 <i>Caratteristiche del territorio: sensibilità ANALISI GENERICA AI FINI DELLA VALUTAZIONE</i>	72
3.3 AMBIENTE IDRICO ANALISI GENERICA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	73
3.3.1 <i>La componente ambiente idrico e riferimenti normativi PARAGRAFO NON SVILUPPATO</i>	73

CIRCOLO LEGAMBIENTE MESSINA

www.legambienteme.altervista.org - Contatti: 3687346098

Sede Legale: Legambiente Messina c/o Paolo Scaramuzza,



MANCA IL PUNTO 3.3.1.1 ANALISI GENERICA E OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	73
3.3.2 <i>Idrodinamica nelle aree portuali di Messina e Tremestieri: indicazioni sulle caratteristiche meteomarine dell'imboccatura sud dello Stretto di Messina</i> ANALISI GENERICA E OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	74
MANCA IL PUNTO 3.3.2.1 ANALISI GENERICA E OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	77
MANCA IL PUNTO 3.3.2.2 ANALISI GENERICA E INUTILE AI FINI DELLA VALUTAZIONE	78
MANCA IL PUNTO 3.3.2.3 ANALISI GENERICA E OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	79
MANCA IL PUNTO 3.3.2.4 ANALISI GENERICA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	81
3.3.3 <i>Qualità delle acque</i> ANALISI GENERICA E OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	81
MANCA IL PUNTO 3.3.3.1 ANALISI GENERICA E OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	82
MANCA IL PUNTO 3.3.3.2 ANALISI GENERICA E OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	84
MANCA IL PUNTO 3.3.3.3 ANALISI GENERICA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	84
3.3.4 <i>Caratteristiche sedimentologiche dei fondali</i> ANALISI GENERICA E INSUFFICIENTE AI FINI DELLA VALUTAZIONE	91
3.3.5 <i>Caratteristiche del sistema idrologico terrestre e relazioni con l'ambito portuale</i> ANALISI GENERICA E INCOMPLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	92
3.3.6 <i>Dragaggi e rischi di contaminazione</i> PARAGRAFO NON SVILUPPATO	96
MANCA IL PUNTO 3.3.6.1 ANALISI GENERICA, OBSOLETA E INUTILE AI FINI DELLA VALUTAZIONE	96
MANCA IL PUNTO 3.3.6.2 ANALISI GENERICA E INUTILE AI FINI DELLA VALUTAZIONE	96
3.4 SUOLO E SOTTOSUOLO	100
3.4.1 <i>La componente suolo e sottosuolo e riferimenti normativi</i> PARAGRAFO NON SVILUPPATO ADEGUATAMENTE	100
3.4.2 <i>Geomorfologia e acque sotterranee</i> ANALISI GENERICA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	100
3.4.3 <i>Caratteristiche Studio geologico e geotecnico</i> ANALISI GENERICA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	103
3.5 ECOSISTEMA MARINO	107
3.5.1 <i>La componente ecosistema marino e riferimenti normativi</i> ANALISI GENERICA, OBSOLETA E INUTILE AI FINI DELLA VALUTAZIONE	107
3.5.2 <i>La Valutazione d'incidenza</i> ANALISI GENERICA E INUTILE AI FINI DELLA VALUTAZIONE	109
MANCA IL PUNTO 3.5.2.1 ANALISI GENERICA E INUTILE AI FINI DELLA VALUTAZIONE	110
MANCA IL PUNTO 3.5.2.2 ANALISI GENERICA E INUTILE AI FINI DELLA VALUTAZIONE	112



3.5.3 Inquadramento delle caratteristiche naturalistiche del contesto in cui si inseriscono le strutture portuali ANALISI GENERICA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	112
3.5.4 Descrizione della ZPS ANALISI GENERICA, NON UTILIZZATA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	123
LA NUMERAZIONE “ SALTA “ IMMOTIVATAMENTE	
4.1.2 Inquadramento delle caratteristiche naturalistiche del contesto in cui si inseriscono le strutture portuali ANALISI GENERICA	126
LA NUMERAZIONE “ SALTA “ IMMOTIVATAMENTE	
3.6 PAESAGGIO E PATRIMONIO STORICO – CULTURALE	127
3.6.1 Caratteri del Paesaggio ANALISI GENERICA	127
3.6.2 La componente naturale e antropico-culturale ANALISI NON AGGIORNATA ED A VOLTE IMPRECISA	127
3.6.3 Analisi della percezione ANALISI NON AGGIORNATA ED A VOLTE IMPRECISA ...	134
3.6.4 Accordo tra Amministrazione Comunale e Autorità Portuale di Messina (art. 2 Patto per la Falce) NON ESAUSTIVAMENTE DETTAGLIATO	141
3.6.5 Vegetazione ed eco tessuto ANALISI GENERICA ,.....	141
3.7 MOBILITÀ E TRASPORTI	142
3.7.1 Stato attuale ANALISI NON AGGIORNATA	142
MANCA IL PUNTO 3.7.1.1 ANALISI OBSOLETA	144
MANCA IL PUNTO 3.7.1.2 ANALISI OBSOLETA	149
Figura 3.1 - Zonizzazione acustica per l'ambito spaziale di 250 m dal sedime portuale di Messina. OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	36
Figura 3.2 - Zonizzazione acustica Porto di Tremestieri.	37
Figura 3.3 - Livelli di rumore in alcuni porti.	39
Figura 3.4 – Schermata del Database Source DB.	41
Figura 3.5 – Suddivisione del territorio portuale per tipologia di utilizzo.	42
Figura 3.6 – Riepilogo valori diurni.	45
Figura 3.7 – Riepilogo valori notturni.	45
Figura 3.8 – Riepilogo Lden.	45
Figura 3.9 – Andamento mensile del Leq.....	46
Figura 3.10 – Livelli di rumore annuali diurni e notturni	46
Figura 3.11 – Postazioni fonometriche area di progetto Tremestieri	47
Figura 3.12- RMN, stazione di Messina, rosa dei venti (periodo di osservazione 01/01/1999 – 31/12/2004). OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	63
Figura 3.13 - Frequenze dei venti per la stazione di Messina in funzione del settore di provenienza (periodo di osservazione 01/01/1999 – 31/12/2004). OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	67
Figura 3.14 - Frequenze dei venti per la stazione di Messina in funzione delle classi di velocità (periodo di osservazione 01/01/1999 – 31/12/2004). OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	67
Figura 3.15 - RMN, stazione di Messina, medie mensili della velocità del vento (periodo di osservazione 01/01/2004 – 31/12/2007). OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	68
Figura 3.16 - RMN, stazione di Messina, massimi mensili della velocità del vento (periodo di osservazione 01/01/2004 – 31/12/2007). OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	69
Figura 3.17 - Medie delle temperature medie massime e minime per la stazione di Messina.....	70



Figura 3.18 - Afflussi meteorici rilevati nella stazione di Messina (CLINO - trentennio standard 1961-1990) OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	71
Figura 3.19 - Valori medi dell'umidità relativa rilevati nella stazione di Messina (CLINO - trentennio standard 1961-1990). OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	72
Figura 3.20 - Altezza d'onda significativa media per assegnati settori di provenienza. Dati KNMI (1961-1980 - area [36.2N/38.0N - 14.8E/16.4E]. OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	75
Figura 3.21 - Valor medio del periodo medio di Rice Tm, per assegnati settori di provenienza. Dati KNMI (1961-1980) - area [36.2N/38.0N - 14.8E/16.4E].....	76
Figura 3.22 - Frequenza percentuale delle onde, per assegnati settori di provenienza. Dati KNMI (1961-1980) - area [36.2N/38.0N - 14.8E/16.4E].	76
Figura 3.23 - Diagramma polare del clima ondoso, per assegnati settori di provenienza: percentuale di occorrenza dei livelli di altezza significativa. Dati KNMI (1961-1980) - area [36.2N/38.0N - 14.8E/16.4E] OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	77
Figura 3.24 - Diagramma polare dell'energia del clima di moto ondoso. OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	78
Figura 3.25 - Curva di shoaling-rifrazione per onde irregolari per direzione dominante di propagazione formante un angolo pari a 20° con l'ortogonale alla battigia. Condizione di frangimento delle onde. OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	79
Figura 3.26 - Il periodo di ritorno R(Hs>h) di una mareggiata in cui l'altezza significativa massima supera la soglia assegnata h, calcolato a partire dai dati della boa ondometrica di Catania OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	80
Figura 3.27 - Stato Ecologico delle acque marine costiere (classi di TRIX) durante la quattro campagne di monitoraggio (luglio 2005-giugno 2006) OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	90
Figura 3.28 - Indice di Torbidità (TRBIX) delle acque (Luglio 2005 e Ottobre-Novembre 2005) OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	90
Figura 3.29 - Indice di Torbidità (TRBIX) delle acque (Gennaio-Febbraio 2006 e Maggio 2006) OBSOLETA AI FINI DELLA VALUTAZIONE	91
Figura 3.30 - Bacini idrografici, 102: bacino T.te Fiumedinisi - Capo Peloro.....	93
Figura 3.31 - Reticolo idrografico zona Nord – Rada San Francesco - Porto di Messina.	94
Figura 3.32 - Reticolo idrografico zona di Tremestieri.	95
Figura 3.33 – Schema tettonico del Mediterraneo centrale. (da Lentini et al., 1995, modificato).....	104
Figura 3.34 - Carta geologica scala 1:50.000	106
Figura 3.35 - Semiologia antropica [Sono rappresentati i segni apportati dall'uomo (infrastrutture di collegamento, manufatti architettonici rappresentativi a carattere urbano, nuclei sto.....	132
Figura 3.36 - Carta del Paesaggio Antropico - Porto di Messina (Ambiti I-X)	133
Figura 3.37 - Carta del Paesaggio Antropico - Porto di Tremestieri (Ambito XI)	134
Figura 3.38 - Vulnerabilità del paesaggio.	135
Figura 3.39 - Vulnerabilità del paesaggio.	136
Figura 3.40 - Vulnerabilità del paesaggio.....	137
Figura 3.41 - Vulnerabilità del paesaggio.	138
Figura 3.42 - Progetto “Aree Funzionali” del PRP, Livello di Vulnerabilità.	139
Figura 3.43 - Progetto “Aree Funzionali” del PRP, Livello di Percezione.	140
Figura 3.44 - Carta stradale di Messina.	144
Figura 3.45 - Rete stradale primaria del Comune di Messina.	145



Figura 3.46 – Sistema infrastrutturale.	146
Figura 3.47 - Grafo della rete stradale di Messina (Fonte PUM 2006).	149
Figura 3.48 – Grafo della rete stradale dell’area Portuale (Fonte PUM 2006).	149
Figura 3.49 – Tipologie di spostamento.	153
Figura 3.50 – Simulazioni flussi di traffico (ore 8:00-9:00) – Fonte PUT.	155
Figura 3.51 – Simulazioni flussi di traffico (ore 7:00-8:00) – Fonte PUM.	155

DOCUMENTO 2

Sommario

4 CARATTERISTICHE E CONTENUTI DEL PIANO	7
4.1 INQUADRAMENTO DEL CONTESTO IN CUI SI INSERISCE L’INTERVENTO: LA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DELL’AUTORITÀ PORTUALE DI MESSINA	7
4.1.1 Porto di Messina	7
4.1.2 Approdo di Tremestieri	8
4.1.3 Porto di Milazzo	8
4.1.4 L’oggetto specifico del presente Rapporto: i Porti di Messina e Tremestieri	9
4.2 OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PRP	10
4.2.1 Premesse	10
4.2.2 Caratteristiche e funzioni presenti allo stato attuale	11
4.2.3 Infrastrutture di collegamento e interventi in atto	17
3.1.1 Principali dati quantitativi (merci, passeggeri, attracchi, ecc.)	19
4.3 LE ESIGENZE DI SVILUPPO	22
4.3.1 Ipotesi di sviluppo dei flussi di traffico nel sistema Messina – Tremestieri	23
4.4 OBIETTIVI STRATEGICI DEL PIANO E OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	28
3.1.2 Articolazione funzionale prevista dal PRP	29
4.4.1 Gli effetti del patto della Falce ARGOMENTO NON SVILUPPATO	30
4.5 L’AMPLIAMENTO DELL’APPRODO DI TREMESTIERI	30
5 RAPPORTO CON PIANI E PROGRAMMI PERTINENTI	31
5.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO ECONOMICO	31
5.1.1 Principali caratteri socio-economici del territorio coinvolto	31
5.2 INQUADRAMENTO DELL’INTERVENTO NELLA PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI	39
5.2.1 Quadro internazionale (piattaforma logistica-MIT)	39
5.2.2 La pianificazione a livello nazionale	47
5.2.3 Quadro regionale (PRGT - quadro strategico regionale - PS trasporti)	54
5.2.4 Quadro locale	61
5.3 RELAZIONI CON LA PROGRAMMAZIONE E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, DI AREA VASTA E URBANISTICA	76
5.3.1 Programmazione economico – territoriale, Pianificazione strategica, Programmazione negoziata	76
5.3.2 Premessa sulla disciplina della pianificazione territoriale e urbanistica nella regione siciliana aggiornamento 2014-20	85
5.3.3 Piano Territoriale Regionale	86



5.3.4 Piano Territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) – Città metropolitana	87
5.3.5 Pianificazione paesaggistica	92
5.3.6 Pianificazione urbanistica comunale	94
5.3.7 Altri strumenti di programmazione/pianificazione urbana (contratti di quartiere, Piano di Azione Locale a seguito di Agenda 21, PRUSST, ecc.) PIAU e patto per la FALCE.....	97
5.4 PIANI DI SETTORE RILEVANTI AI FINI DELLO STUDIO	102
5.4.1 Piano Regolatore Consortile dell'Area di Sviluppo Industriale	102
5.5 PIANIFICAZIONE IN MATERIA AMBIENTALE	103
5.5.1 Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) per l'Area Territoriale tra il bacino del Torrente Fiumedinisi e Capo Peloro	103
5.5.2 Piano dei Parchi e delle Riserve	104
5.5.3 Rete Natura 2000 – Piano di gestione	104
5.5.4 Aree archeologiche e beni culturali e paesaggistici soggetti a tutela (vincolo PRG).....	107
5.5.5 Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria dell'ambiente NON NECESSARIO PER LA PRESENTE VALUTAZIONE	109
5.5.6 Piano energetico ambientale della regione Sicilia NON NECESSARIO PER LA PRESENTE VALUTAZIONE	109
5.5.7 Piano di Bonifica Regionale NON NECESSARIO PER LA PRESENTE VALUTAZIONE	110
5.6 ADEMPIMENTI IN MATERIA D'INDUSTRIE A RISCHIO D'INCIDENZA RILEVANTE, SITI CONTAMINATI E DRAGAGGIO NON NECESSARIO PER LA PRESENTE VALUTAZIONE	110
5.6.1 Rischio di incidente rilevanti e porti (Accordo di Programma regione-comune per degassifica, bonifica zona falcata) NON NECESSARIO PER LA PRESENTE VALUTAZIONE	110
5.6.2 Normativa e procedure in materia di dragaggio ed adempimenti assolti e/o previsti dall'Autorità portuale di Messina NON NECESSARIO PER LA PRESENTE VALUTAZIONE	115
6 ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE SUPERFICIALE ED INCOMPLETO	120
7 STIMA DEGLI EFFETTI DEL PIANO SUPERFICIALE ED INCOMPLETO	124
7.1 ANALISI DELLE PRESSIONI E DEGLI IMPATTI SUPERFICIALE ED INCOMPLETO	124
7.1.1 Ambiente e Salute Pubblica GENERICO E NON NECESSARIO	124
MANCANO IN QUESTO SOMMARIO TUTTI I PUNTI DA 7.1.1.1 A 7.1.1.9 TRATTATI IN MANIERA GENERICA E SUPERFICIALE	
7.1.2 Ambiente Idrico ... GENERICO	158
MANCA IN QUESTO SOMMARIO IL PUNTO 7.1.2.1 TRATTATO IN MANIERA GENERICA E SUPERFICIALE	
7.1.3 Suolo e Sottosuolo ... GENERICO	160
7.1.4 Ecosistema Marino ... GENERICO	161
7.1.5 Paesaggio e patrimonio storico – culturale ... GENERICO	162
7.1.6 Mobilità e Trasporti ... GENERICO	183



7.2 GLI EFFETTI DELL'AMPLIAMENTO DELL'APPRODO DI TREMESTIERI SUPERFICIALE ED INCOMPLETO	194
7.3 VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE SUPERFICIALE ED INCOMPLETO	194
MANCANO IN QUESTO SOMMARIO I PUNTI DA 7.3 1.1 A 7.3.1.10 , TRATTATI IN MANIERA GENERICA E SUPERFICIALE	
8 MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE GENERICO ED INSUFFICIENTE	211
8.1.1 <i>Misure di mitigazione degli impatti sull'ecosistema marino</i> GENERICO ED INSUFFICIENTE	211
8.1.2 <i>Misure di mitigazione degli impatti sulla salute pubblica</i> GENERICO ED INSUFFICIENTE	216
8.1.3 <i>Misure di mitigazione degli impatti sull'ambiente idrico</i> GENERICO ED INSUFFICIENTE	218
8.1.4 <i>Misure di mitigazione degli impatti sul suolo e sottosuolo</i> GENERICO ED INSUFFICIENTE	223
8.1.5 <i>Misure di mitigazione degli impatti sul Paesaggio e patrimonio culturale</i> IN CONTRASTO CON QUANTO DICHIARATO ALTROVE	224
9 SINTESI DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DELLE ALTERNATIVE INDIVIDUATE	227
9.1 MOTIVAZIONI ALLA BASE DEL PROGETTO DEL NUOVO PRP	227
9.1.1 <i>Descrizione del Progetto del nuovo piano regolatore portuale</i>	227
10 MISURE PREVISTE PER IL MONITORAGGIO AMBIENTALE	236
11 SIMULAZIONI SUPERFICIALE ED INCOMPLETO	238

Messina, li 30.12.2017

La Presidente

dott.ssa Cinzia Oliva