



**for a living planet®**

Al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture  
Graziano Delrio  
p.c. Al ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Gian Luca Galletti

Messina, Caltanissetta, Catania, 28 luglio 2017 -

**TRASMISSIONE VIA PEC**

Oggetto: porto di Tremestieri (Messina) – 1° stralcio funzionale – richiesta di approfondimento su impatto ambientale – studi non aggiornati – studi incompleti - gravissimo rischio idrogeologico

Gentile Ministro,

in questi giorni l'amministrazione comunale di Messina e la deputazione nazionale della stessa città stanno chiedendo a gran voce i poteri speciali per procedere con il nuovo porto di Tremestieri (Messina), finalizzato a liberare la città dai TIR.

Il nuovo porto verrebbe realizzato in un'area ad alto rischio idrogeologico (come acclarato dal Ministero dell'Ambiente e dall'ENEA), a sud dello scalo attuale che si è dimostrato inadatto ad assorbire il traffico dell'attraversamento dello Stretto.

Le scriventi associazioni condividono la necessità di spostare il traffico pesante fuori dall'area urbana, ma non possono condividere scelte non ponderate, quale è oggi quella dell'ampliamento del porto nella medesima località.

Il progetto già pronto e finanziato della Via Don Blasco (che collegherebbe il porto di Messina con la rete autostradale non coinvolgendo il tessuto urbano centrale) sarebbe una soluzione a medio termine, in attesa di una corretta e approfondita verifica del porto di Tremestieri, con l'assunzione di decisioni consapevoli sulla base di una conoscenza dei **reali costi** (ambientali, sociali, economici) nel breve, medio e lungo termine.

**Allo stato attuale, questa conoscenza non c'è** e per questo motivo, ci preme chiedere, con la presente, che **venga riavviata una nuova e approfondita istruttoria sull'impatto ambientale del nuovo progetto e che non vengano dati i poteri speciali** (già dati in passato per la stessa tematica).

La Valutazione di Impatto Ambientale già effettuata è infatti da ritenersi datata, carente ed inadatta ad affrontare i problemi di un'opera complessa e costosa in un territorio di alta fragilità, terrestre e marina.

Realizzare una struttura nuova, di ingenti proporzioni, senza un aggiornato e approfondito studio di impatto ambientale, significherebbe vanificare le notevoli somme che si intendono investire (circa 80 milioni di euro) e non risolvere, già nel medio periodo, il problema dell'attraversamento del traffico pesante in ambito urbano.

Si rischierebbe - come sta accadendo da anni ormai con il precedente porto realizzato in procedura emergenziale - di dover investire ulteriori somme per risolvere man mano i problemi che si verrebbero giocoforza a creare, che siano fuori, dentro o a ridosso della nuova struttura.

Per motivare tale richiesta, esplicheremo per punti, rimandando per ulteriori dettagli alle osservazioni al progetto e relativo studio di impatto ambientale da noi inviate ad aprile, luglio e settembre 2014 alla Commissione CTVIA – VAS del MATTM, senza alcun esito.

Nel parere favorevole emesso il 19 settembre 2014 dalla sopraccitata CTVIA, non sono riportate neanche le nostre ultime osservazioni, regolarmente inviate via PEC il 13 settembre, che pure sollevavano problematiche di estremo rilievo.



WWF® *for a living planet*®

Tra queste, **le notevoli modifiche dei materiali previsti** (in termini di percentuale e tipologia) in area di alto rischio sismico, proposte spontaneamente il 30 luglio 2014 dalla ditta che si è aggiudicata la realizzazione (ATI nuova CO.ED.MAR s.r.l. e CCC).

Inoltre, come avrà modo di leggere in questo nostro documento, **vi è un aspetto che riteniamo gravemente sottovalutato, relativo al rischio idrogeologico**, che non può essere trattato con la leggerezza che ha caratterizzato – ad oggi – l’iter del progetto in oggetto e relative opere previste.

### **Sintesi di alcuni dei punti sviluppati nella memoria allegata:**

- 1) l’attuale porto si interra in occasione di ripetuti e/o poderosi eventi meteo marini e venti dai quadranti meridionali (II e III quadrante), richiedendo interventi di rimozione dei detriti accumulati, con costi a carico della collettività e interrompendone la funzionalità anche per lunghi periodi. Le soluzioni proposte recentemente da una società danese (Dhi) vedono quella a lungo termine, impedita dal nuovo progetto, mentre quella a medio termine (funzionale per due eventi eccezionali), possiede il costo di 400/500 mila euro
- 2) presso l’area individuata per il nuovo porto, sboccano tre fiumare
- 3) Nel parere del MATTM del 2011, si legge ***“l’unico elemento di attenzione è la presenza in testa al vallone Guidari, che sfocia nella zona del previsto ampliamento del porto di Tremestieri, di una discarica di inerti, ancora in attività, che potrebbe riversarsi sul torrente e arrivare alla foce”***. Si rimanda all’approfondimento (pag. 3) il dettaglio di questo importantissimo aspetto
- 4) Non sono state prese in considerazione le mappe dell’ENEA (edite nel febbraio 2013) e relativa propensione all’erodibilità, colate rapide e innesco crolli (allegato n. 4) che nella zona sovrastante l’area di progetto, indicano i valori massimi di rischio e pericolosità
- 5) I dati sulla dinamica costiera non sono aggiornati e non tengono in considerazione la grave erosione in corso a sud
- 6) Sono subentrate modifiche dei materiali e loro percentuali (luglio 2014), senza una verifica approfondita, trattandosi peraltro anche di zona a rischio sismico livello 1

Il Presidente dell’ Associazione Mediterranea per la  
Natura

Deborah Ricciardi

Il Presidente regionale di Italia Nostra Sicilia

Leandro Janni

Il Presidente WWF Sicilia Nord Orientale

Maria Grazia Attanasi

Segue approfondimento (pag. 3) più 4 allegati (allegato 1 pag.11; allegato 2 pag. 13; allegato 3 pag.15; allegato 4 pag. 18)



**for a living planet®**

## **LE MOTIVAZIONI DELLA RICHIESTA – approfondimento**

### **L'assetto attuale del porto**

Il porto attuale di Tremestieri, realizzato in procedura di emergenza, ha rivelato oggettivi limiti di praticabilità e ha innescato fenomeni di erosione costiera estremamente gravi.

- a) Si interra ad ogni forte sciroccata (SE) che nello Stretto di Messina, per conformazione ad imbuto dovuta alla conformazione dei Monti Peloritani (Sicilia) e dell'Aspromonte (Calabria), prende la direzione di SW (Cicala, 1988). Per riattivarlo, si investono ingenti somme (pubbliche), fino alla successiva sciroccata che interra nuovamente il bacino portuale. Vedasi allegato 2.
- b) Il modello sviluppato da una società danese (Dhi) recentemente coinvolta nella ricerca di soluzioni per scongiurare ulteriori insabbiamenti, secondo quanto appreso dalla stampa (gazzetta del sud del 23 luglio 2015), ha formulato una proposta, del costo di 400/500 mila euro, che può far fronte alle conseguenze che **potrebbero derivare da due (2) “eventi eccezionali”**. Sul sito [torrefarometeo.alteravista.org](http://torrefarometeo.alteravista.org) si potranno visionare (in calce alla pagina internet), i dati anemometrici degli ultimi anni, estrapolando gli eventi da SE/SW, durata e intensità
- c) secondo lo studio della Dhi, esisterebbe una seconda soluzione, più risolutiva nel lungo termine, ma andrebbe ad interessare l'area del nuovo porto e pertanto non sembrerebbe neanche da prendere in considerazione. Si legge in calce all'articolo *“Per quanto sia una preziosa opzione, immaginarne l'attuazione oggi, significherebbe prospettare il fallimento dell'iter in corso a Roma per la costruzione del porto a sud”*.

Quindi, si esclude di trovare un rimedio risolutivo a lungo termine, per i problemi che subisce il porto attuale, perseverando invece in un nuovo progetto che da quanto rilevato nei pareri della CTVA del MATT che hanno dato il via libera (2011/2014) presenta già oggi diverse incognite e, come esporremo a seguire, rischi elevatissimi, non affrontati e non calcolati, né in termini progettuali né – a seguire – economici. Il nuovo porto prevede la somma di circa 80 milioni di euro.

### **Sintesi dell'iter del nuovo porto**

- 1) Lo studio di impatto ambientale è stato esaminato dal MATTM, ed approvato il 18 luglio del 2011 (istruttoria iniziata nel 2010)
- 2) Tale studio era stato redatto dalla SIGENCO, cui è subentrata (per vari motivi), la ATI nuova CO.ED.MAR s.r.l. e CCC
- 3) Nel marzo 2014 è stata avviata, da ATI nuova CO.ED.MAR s.r.l. e CCC, la procedura di assoggettabilità a VIA *“in quanto al progetto erano state apportate alcune varianti”* (tratto dal parere del MATTM del 19 settembre 2014). Eppure, sul sito del Ministero, ad avvio della nuova procedura, erano presenti i documenti dell'istruttoria 2010 (lo stesso elenco allegati, scaricato dal sito, è della SIGENCO, del 2010), e solo il 30 luglio del 2014 sono apparse le *“integrazioni spontanee”* del nuovo proponente, di cui diremo in seguito, mentre nel maggio del 2014, è apparso un documento denominato *“Valutazione di Incidenza”* (vedasi approfondimento).
- 4) Durante la fase di consultazione pubblica del 2014 le scriventi associazioni hanno presentato ben tre richieste motivate, documentate e supportate da valide argomentazioni,



**for a living planet®**

affinchè il progetto fosse sottoposto a nuova procedura VIA. Tutte le nostre note sono state inviate nei termini di legge, via PEC.

- 5) Nessuna delle ben documentate e motivate lettere che sollevavano importanti elementi di criticità è stata considerata e il progetto è stato escluso da nuova Procedura VIA in modo estremamente celere

## **Il perché della nostra richiesta di approfondimento e nuova istruttoria dello Studio di Impatto Ambientale**

Riportiamo a seguire la sintesi degli argomenti da noi sollevati e nuove considerazioni, scaturite da ulteriori approfondimenti da noi effettuati:

- Il nuovo porto interferisce con lo sbocco di ben tre fiumare (Guidara, Canneto o Palummarà, Farota). Siamo nell'ambito territoriale interessato dall'alluvione del 1 ottobre 2009, dove è altissimo il rischio di nuove alluvioni, per conformazione geomorfologica, esposizione. Si riporta una ricostruzione scientifica di quanto accaduto il 1 ottobre 2009 poco più a sud dell'area del progetto (documento del Prof. Ortolani, Università di Napoli <http://www.chiaianodiscarica.it/doc/Alluvione%20Messina%201%20ottobre%2009%20Ortolani%20Spizuoco.pdf> )
- Per le tre fiumare, sono previste ulteriori regimazioni e intubamenti, oltre a vasche di raccolta, a monte, del materiale detritico che precipiterebbe con le piogge dai monti sovrastanti. Per quanto si voglia credere che non possa più precipitare in poche ore una quantità elevatissima di acque meteoriche, non mettere in conto eventi eccezionali e relativa impossibilità umana ad evitare che accadano, è – dopo il drammatico evento del 1 ottobre 2009 – rischiosissimo e foriero di danni incalcolabili. Dal parere del MATTM risultano assicurazioni sulla tenuta delle opere previste sui corpi idrici in caso di eventi eccezionali, ma tali assicurazioni collidono fortemente sia con quanto espresso nello stesso parere del 2011 che con la modifica progettuale proposta nel luglio del 2014 dal Proponente.
- Nel precedente parere del MATTM (luglio 2011) in merito alla situazione di possibile rischio idrogeologico, si cita una nota della Regione Sicilia del 29 ottobre 2009. In essa si afferma che allora (2009, sono passati nel frattempo 6 anni e molte piogge e incendi) non risultavano dissesti nel precedente PAI e in quello in corso di redazione. Si cita *“l'unico elemento di attenzione è la presenza in testa al vallone Guidari, che sfocia nella zona del previsto ampliamento del porto di Tremestieri, di una discarica di inerti, ancora in attività, che potrebbe riversarsi sul torrente e arrivare alla foce”*. Per gli *“aspetti idraulici”* vengono individuati quattro *“siti di attenzione”* in corrispondenza dei torrenti *“Giostra, Larderìa, Canneto, Guidari”*. Gli ultimi 2 dei 4 a suo tempo considerati di *“attenzione”* sono direttamente interessati dalle opere presso Tremestieri.
- Sempre in questo parere (2011), e in mancanza di altri dati, si cita nuovamente il PAI (che risale al 2004) che indica tre tratti di litorale (tutti a nord dell'area di progetto) *“tra le foci delle fiumare di Larderìa e Zafferìa (...) caratterizzati da un indice di pericolosità P4 e rischio di erosione costiera molto elevato R4”*.



WWF *for a living planet*

- Si aggiunga anche che il materiale scaricato illegalmente (grid, smerigliatura di navi e altro materiale) a monte della fiumara Guidara (condanne di alcuni imputati che hanno patteggiato, per altri, processo in corso), continua a percolare a valle. Intervenire – senza uno studio preliminare sull’opportunità di una eventuale rimessa in superficie/rimescolamento – è estremamente rischioso. Vedasi allegato n. 3
- Nel parere del MATTM del 2011, viene indicato l’apporto di sedimenti fluviali di ciascuna fiumara: Canneto (131,2 mc/anno); Farota (60,8 mc/anno); Guidari (o Guidara) (353,3 mc/anno)
- Il Comune di Messina (precedente amministrazione) ha commissionato **all’ENEA, una mappatura del territorio**, in relazione al rischio di erosione, stato di fatto, suscettibilità a innesco di crolli, colate rapide, scorrimenti rotazionali e traslazionali. Tali mappe edite nel **febbraio del 2013**, importantissime e molto dettagliate, descrivono una situazione di estrema pericolosità per la parte terrestre a monte del sito oggetto di nuovo porto. **Nessuno, nell’iter del 2014, ha mai tenuto in considerazione queste informazioni**, né ha preso in considerazione quanto già riportato nel parere del 2011, in relazione alla possibilità che la discarica possa **“riversarsi sul torrente e arrivare alla foce”**. Per quanto si voglia credere che il progetto del 2011 potesse – con le tecnologie adottate – garantire la sicurezza del bacino portuale, ci si domanda lecitamente, chi realmente si possa fare garante di tale sicurezza a fronte di territori fragilissimi ed eventi meteorologici sempre più frequenti e devastanti.
- nel parere della CTVIA del MATTM del 2014 si legge che si attuerebbero opere di ingegneria naturalistica, certamente meno impattante rispetto ad interventi tradizionali. Purtroppo si dubita che l’ingegneria naturalistica con utilizzo di materiale semplice possa impedire piene, colate e frane devastanti, atteso il fatto che l’area risulta di altissimo rischio idrogeologico. In questo parere si legge che gli interventi nelle fiumare avverrebbero **“escludendo l’uso del cemento e prevedono la costruzione di piccole briglie in pietrame atte a diminuire il potere erosivo dell’acqua e creare specie nel torrente Guidara dei piccoli bacini di accumulo di detrito”**. Nel medesimo parere (2014) si legge che” (..) *per evitare interferenze con l’opera di difesa dei piazzali P5, P6 e P7 e migliorare la dinamica dei sedimenti si propone di far sfociare il torrente Farota nella foce del torrente Canneto opportunamente riqualficati”*. Ed ancora **“le modifiche proposte hanno lo scopo di migliorare la fluidità nella parte terminale verso il porto allo scopo di migliorare che l’inevitabile accumulo nel tempo della frazione solida possa alterare i fondali dell’interno del porto e rendere lo stesso inagibile”**. Il tutto nell’ambito territoriale dove si è materializzato l’inferno di pioggia e vittime, il 1 ottobre 2009.
- Sempre nel medesimo parere del 2014, si legge che **“le opere in progetto andranno a sicuro beneficio di una generale rinaturalizzazione dell’ambiente e di una decisa diminuzione del rischio idrogeologico”**. Le vasche di accumulo si prevede possano contenere 1.500 mc, per il torrente Farota (1 ottobre 2009, materiale stimato precipitato a valle, 80.000 mc). Nel dissentire dalla facile affermazione di una **“rinaturalizzazione dell’ambiente”**, a supporto della incomprensibile sicurezza con la quale si afferma che vi sarebbe una **“decisa diminuzione del rischio idrogeologico”** rimandiamo alla frase già



**for a living planet®**

riportata del parere del 2011, sul rischio di caduta della discarica di Vallone Guidari, e agli estratti delle mappe dell'ENEA (allegato n. 4), da nessuno prese in considerazione, pur autorevoli, recenti e a disposizione degli enti, tutti.

- Il materiale detritico che si dovrebbe (il condizionale è d'obbligo) accumulare nelle vasche di raccolta da realizzarsi lungo le aste torrentizie, sarebbe – secondo il parere – da rimuovere periodicamente a spese del proponente. Per la terminologia utilizzata nel parere, il proponente dovrebbe essere la ATI nuova CO.ED.MAR s.r.l e CCC. Si presume che nonostante ci si appigli a “tecniche di ingegneria naturalistiche”, sarebbe comunque necessario mantenere l'accesso ai mezzi motorizzati per rimuovere il materiale detritico. Permane – a nostro avviso pericolosamente – l'inquietante (e veritiera) possibilità che la discarica possa **“riversarsi sul torrente e arrivare alla foce”**. La prescrizione contenuta in entrambi i pareri (2011 – 2014) che la Provincia Regionale di Messina assuma *“le opportune iniziative, nel minor tempo possibile, per l'eliminazione della discarica di inerti presente in testa al Vallone Guidari e l'idoneo smaltimento dei rifiuti”* risulta non ottemperata. Solo l'intervento del Corpo Forestale regionale ha consentito di scoprire lo scarico di sostanze tossiche (primavera 2013), ma l'attività per detriti “normali” prosegue nella parte sommitale (durante un sopralluogo in data 23 luglio 2015, i camion scaricavano).
- Nessuno può escludere che possa piovere come e/o più del 1 ottobre 2009 e nessuno può escludere che le vasche di raccolta del materiale detritico siano insufficienti e nessuno può escludere che dove si vorrebbe realizzare il nuovo porto, non possa riversarsi una valanga di fango e detriti. Così come nessuno può escludere che il cambio di materiale proposto spontaneamente dal Proponente nel luglio del 2014, che vede – per gli interventi sui torrenti - **una diminuzione rispetto al 2011 del 393,73 % del conglomerato cementizio, del 144, 92% dell'acciaio e del 43, 14% del materiale arido** (dati in percentuale estratti dal parere CTVIA del MATTM del 19 settembre 2014) e, di contro, un lieve aumento del pietrame (11, 84%) possano essere sufficienti a garantire che nulla accada in ambito portuale, in caso di piogge eccezionali, stante quanto già affermato nel parere del 2011 e quanto riportato dalle mappe dell'ENEA del 2013. Mappe che **nessuno degli enti preposti al progetto - è bene ribadirlo - ha considerato necessario consultare** (si invita a visionare l'allegato 4).
- Le informazioni relative alla dinamica della costa risalgono al 2008 (dato estrapolato dal parere del 2011), nonostante già poco tempo dopo la realizzazione del porto attuale (2006) vi fossero, anno dopo anno, evidenti correlazioni tra l'erosione gravissima sia a sud che a nord e la nuova infrastruttura portuale. E' del tutto evidente che un nuovo porto avrà l'effetto di deviare l'energia dell'onda, abbattendosi altrove e innescando anche a distanza effetti drammatici per le popolazioni (attualmente a Galati, a sud del porto attuale, il mare è arrivato dentro le case). Nel parere del 2011, al punto C 5) (prescrizioni della Regione Sicilia), si legge tra le diverse prescrizioni relative alla costa che *“ lo studio dell'evoluzione morfologica della linea di costa in fase di progettazione esecutiva dovrà essere aggiornato tenendo conto delle proposte progettuali formulate dalla società proponente (...)”*. Nell'istruttoria 2014, non risulta alcun aggiornamento e per quanto non si tratti ancora di progetto esecutivo, ci si sarebbe aspettati che gli anni intercorsi, insieme alla drammatica cronaca relativa al mare nelle case, da noi segnalata



for a living planet®

nelle tre note inviate, potesse indurre a richiedere un corretto e necessario aggiornamento della situazione, portando alla non esclusione da nuova procedura VIA.

- Veniva citato, per smaltire materiale di dragaggio inquinato - stimato in 5000 mc - un sito che dopo il 2011, è stato posto sotto sequestro dall'autorità giudiziaria (Malopasso, presso Salice). Dopo le nostre osservazioni, sia nei documenti del proponente presentati nel luglio del 2014 che nel parere del MATTM 2014, non si fa più cenno a materiale di dragaggio che – per impossibile riutilizzo – dovrebbe essere smaltito altrove. Materiale, che pure risultava stimato nel progetto del 2010 e che, alla luce di quanto scoperto accadere a monte del Vallone Guidara, si ritiene possa essere in quantità ben maggiori dei 5000 mc stimati nel 2010. Si fa generico cenno a concordare con l'ARPA lo smaltimento di rifiuti in siti idonei.
- Non venivano citate le cave di prestito, nonostante vi sia il divieto esplicito (DM 17 ottobre 2007) di apertura di nuove cave nel territorio del messinese (città) e quelle esistenti dispongono di precise volumetrie calibrate e in relazione agli anni di concessione. Nel parere del 2011 si legge *“per l'approvvigionamento dei quantitativi di materiali sopra riportati non si prevede l'apertura di nuove cave, ma il ricorso a cave esistenti ed autorizzate”*. I quantitativi indicati nel parere del 2011, nonostante il proponente cambi (notevolmente) nel luglio del 2014, le percentuali di materiale da utilizzare non si rinvengono nel parere del 2014 che si limita ad affermare che sono gli stessi siti del precedente progetto. E' evidente che l'approvvigionamento di ingenti quantitativi di materiale di cava (e relativa localizzazione rispetto al sito di progetto) incide e non poco nella valutazione dell'impatto ambientale, anche in termini di traffico, inquinamento, rischi per la salute pubblica, rischio incidenti, e viabilità.
- Si legge, nel parere (2011) come *“(…) già dopo 3 anni lo stesso intervento non sia più in grado di trattenere il materiale solido accumulatosi. Sono pertanto indispensabili monitoraggi continui per verificare la cadenza delle operazioni di dragaggio che sarà opportuno effettuare sui volumi di materiale solido intercettati dal pennello, che potranno essere impiegati per ripascere il tratto di litorale a nord delle opere di difesa che, anche dopo l'intervento, continua a subire una tendenza all'arretramento”*. E' evidente quindi che è ben chiaro sin dal 2011, che a porto nuovo realizzato, si dovrà continuare a dragare e a buttare a nord, il materiale dragato, nonostante la devastante previsione del 2014, di gettare in mare 711.000 mc e fare 1,9 km di ripascimento protetto. Non è chiaro a carico di chi sarebbe un intervento ineludibile e necessario sia per il funzionamento del porto che per la salvaguardia della costa a nord, non considerando al momento quanto sta ancora accadendo a sud, in termini di erosione, men che meno cosa accadrebbe a porto realizzato.
- E' stato previsto di utilizzare il materiale di dragaggio, stimato in 711.000 mc (850 mila mc nel 2011), per un ripascimento costiero. Fino al 30 luglio del 2014, esso era previsto da riversarsi in entrambi i versanti (ionico e tirrenico) e si era già segnalata la gravità, in termini ambientali, nonché **l'inutilità di tale previsione progettuale finalizzata al ripascimento**, stante le fortissime correnti esistenti nello Stretto e studi insufficienti per il versante tirrenico (come da prescrizione della regione Sicilia). Con le integrazioni spontanee della ditta (luglio 2014), si è previsto il riutilizzo dell'intero quantitativo di



for a living planet®

materiale di dragaggio nello Ionio (Stretto di Messina). Il tutto, senza una valutazione sul raddoppio degli effetti devastanti sulle delicatissime biocenosi marine in relazione anche alle diverse correnti cicliche e non, presenti nello Stretto di Messina. Questa novità progettuale è stata accettata – dalla commissione tecnica VIA – VAS del Ministero e dalla Regione Sicilia, senza ulteriori studi. Inevitabili gli effetti a breve, medio e lungo termine, non solo sulle delicate (e protette) biocenosi marine, ma anche nel settore della pesca, oltre ad un possibile incremento dell’erosione costiera, per la inevitabile scomparsa anche a distanza, delle praterie di *Posidonia oceanica*, unica vera difesa naturale contro il potere erosivo dell’energia dell’onda.

- Solo per far comprendere l’enorme impatto che avrebbe la previsione di gettare in mare 711.000 mc, si ricorda che il materiale caduto in occasione dell’alluvione del 2009 (1 ottobre), è stato stimato in 80 mila mc e ha distrutto interi tratti di mare anche a grandi distanze (le torbide, il materiale in sospensione provoca effetti devastanti sulle biocenosi). Nel caso del nuovo porto, si tratterebbe di quasi 10 volte la quantità di materiale caduta per eventi naturali, con l’aggravante (ulteriore) che verrebbe dispersa per mesi e mesi di lavorazione e con l’aggiunta di ingentissimi quantitativi di massi per il ripascimento protetto.
- Riportiamo solo alcuni stralci dell’interessante articolo del prof. Ortolani - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio della prestigiosa università “Federico II” di Napoli, estratti da <http://www.meteoweb.eu/2014/12/messina-erosione-costiera-galati-tremestieri-come-scalo-sta-modificando-litorale/365558/> :  
*“Gli effetti causati dalla costruzione dello scalo di Tremestieri erano agevolmente prevedibili e dovevano essere stati ben individuati in uno studio di impatto ambientale. Gli scriventi non sanno se sia stato fatto uno studio di impatto ambientale preventivo né sono a conoscenza di eventuali interventi coordinati che i responsabili istituzionali che hanno autorizzato lo scalo portuale abbiano intenzione di attuare per “riparare gli errori commessi” aggravando l’erosione costiera irreversibilmente a sud e a nord dello scalo.”* L’articolo analizza anche lo studio di impatto ambientale della SIGENCO (cui è subentrata la ATI nuova CO.ED.MAR e CCC) e afferma: *“In parole povere si aggraverebbe ulteriormente la “distruzione della spiaggia. Di tale prevedibile impatto negativo non si fa alcun cenno nel citato studio che propedeuticamente deve individuare gli impatti negativi delle opere che si intendono realizzare”*. Ed ancora (...) *“Si evidenzia pure che lo studio di impatto ambientale relativo al secondo scalo portuale è “reticente” colpevolmente e ingiustificatamente per quanto riguarda il prevedibile impatto negativo sul litorale a sud come già si è verificato con la costruzione dell’attuale scalo portuale”*
- I flussi di traffico e relativi andamenti non sono aggiornati. Le recenti autostrade del mare hanno ridotto notevolmente il flusso che attraversa Messina. Alla luce di quelli che potrebbero essere i costi ambientali ingenti (e a seguire, sull’erario pubblico e sulla popolazione, rischi inclusi), sarebbe stato quanto mai opportuno rivalutare tali flussi ed eventualmente valutare se agire sul porto già esistente, tenendo conto delle criticità emerse in questi anni e dei recenti suggerimenti forniti dalla società danese, oppure, accelerare il progetto della Via Don Blasco (molto meno costoso e impattante). Esso



WWF *for a living planet*

sfrutterebbe viabilità già esistente e aree già adibite ad altri servizi dismessi, non inciderebbe sull'ambiente marino e non interferirebbe sui corpi idrici.

- In ultimo, per quanto possa esulare dalla specifica competenza del Suo Ministero, preme segnalare che per il progetto che ha effetti diretti e indiretti su un sito protetto dalla UE (ZPS ITA030042) è stato sottoposto (nel precedente iter), **solo la procedura di Screening** e non a corretta Valutazione di Incidenza, contrariamente a quanto affermato nel parere della CTVIA del MATTM del 2014. A seguito della nostra prima nota dell'aprile del 2014, è stata effettuata una presunta "Valutazione di Incidenza" solo per le opere previste nel vallone Guidara, denominate impropriamente "riqualificazione ambientale del Vallone Guidara". Nel nostro documento del luglio del 2014, abbiamo dimostrato che tale studio era – per gli aspetti faunistici – un possibile riciclo da un altro relativo ad opere edili e non certo riferito a gabbionate, vasche di accumulo, regimazione di fiumara quale è invece, l'intervento denominato di "riqualificazione ambientale". Si fa presente che al momento è in corso una procedura EU – Pilot sulla errata applicazione dello strumento della Valutazione di Incidenza in Italia, e uno dei casi oggetto di procedura è quello della ZPS presso la quale si intendono realizzare le opere in oggetto.

Delle nostre osservazioni del 13 settembre 2014, inviate entro i termini di legge via PEC, non vi è alcun cenno nel parere della Commissione CTVIA del MATTM del 19 settembre.

E' stata inviata anche una diffida a ratificare il parere (25 settembre 2014), con riportata la avvenuta corretta ricezione via PEC della nostra nota del 13 settembre, della quale non si è tenuto conto.

Nel ribadire che si condivide la necessità di liberare la città dal traffico pesante (esistono soluzioni meno costose e meno impattanti, come la Via Don Blasco, si rimanda alle nostre osservazioni), si è altrettanto convinti che **le soluzioni debbano essere basate su istruttorie che tengano conto delle criticità (tecniche e documentate) evidenziate da organismi di interesse pubblico, così come debbano basarsi su studi aggiornati al fine di scongiurare danni ambientali che sono poi costi sociali, qualunque sia il modo in cui si manifestano.**

Una valutazione che scinde da ciò, porta inevitabilmente a sottovalutare gli ingenti costi sia indiretti (inquinamento, diffusione di sostanze inquinanti per gli interventi nel vallone Guidara) che diretti (incremento dell'erosione costiera nord e sud, rischio idrogeologico altissimo per la previsione di interferire con lo sbocco di ben tre fiumare).

Costi che – come è noto – graverebbero sull'erario pubblico.

La necessità di studi aggiornati e approfonditi dovrebbe (il condizionale è d'obbligo) rendere consapevoli gli enti decisori dei rischi (che vengono in molti progetti, omessi o sottovalutati) e consentire di **assumere responsabilità precise nel momento della decisione**, mettendosi nelle condizioni – a priori - di stabilire se si sia in grado eventualmente, di affrontare anche i costi che ne deriverebbero, per anni e anni.

Con studi aggiornati e completi, si potrebbe anche pensare di rimodulare un progetto, a localizzarlo altrove, a potenziare l'esistente anziché insistere su un progetto che per localizzazione e dimensione, appalesa già dal 2011, la necessità di dragaggi certi, di rischio più che concreto di riversamento nel bacino di colate e frane.

Si è invece deciso di escludere da nuova procedura VIA un progetto con studi datati, incompleti e con modifiche di materiali (dall'acciaio al calcestruzzo), in un territorio che ha dimostrato una fragilità elevatissima e leggi ambientali precise (correnti e anemometria; piovosità,



WWF for a living planet®

oltre ad elevato rischio sismico) con inevitabili effetti devastanti a carico della collettività, nel breve medio e lungo termine.

**Si chiede pertanto di non concedere i poteri speciali e, di concerto con il MATTM, di revisionare la procedura VIA aggiornando gli studi, tenendo conto delle osservazioni da noi inviate** (aprile, luglio, settembre 2014) e sottoponendo a verifica anche di fattibilità reale le modifiche dei materiali, proposte dalla ditta in modo spontaneo, il 30 luglio 2014.

Si fa presente che si è in zona ad altissimo rischio sismico e che nel parere del 2011, la tipologia di materiale veniva ampiamente analizzata e correlata con gli aspetti sismici, mentre nel parere del 2014, viene affermato “ *si rileva una sostanziale equivalenza con il progetto già approvato con DEC – DVA 2011 n. 402 del 18/7/2011 (...); le scelte oggetto del presente parere privilegiano il minor consumo di alcuni materiali, ad esempio, per l'acciaio – 25%, per il materiale arido da cava – 81%, ed incrementi su altre tipologie, calcestruzzo, + 8,3%; (...) la realizzazione delle opere non presenta elementi tali da modificare quanto già valutato nel procedimento di VIA approvato con DEC – DVA 2011 n. 402 del 18/7/2011*”

In ultimo, nel parere del 2014, non vi è alcun cenno né ai siti di “attenzione” citati nel parere del 2011, incluso il rischio di caduta della discarica nel Vallone Guidara, fino alla foce, né alle mappe dell'ENEA (2013) che – come si vedrà in apposito allegato – indicano un livello di “*erodibilità del suolo*”, di “*colate rapide*” e di “*innesco crolli*” al massimo valore per tutto il bacino a monte del sito dove si è autorizzata la realizzazione del nuovo porto.

**Le diminuzioni percentuali maggiori del 100% dei materiali del 2014 rispetto al progetto 2011 non sono un nostro errore ma sono quelle riportate nel progetto (30 luglio 2014) e nel parere della CTVIA del MATTM, a dimostrazione ulteriore della superficialità della progettazione e della valutazione.**

Si rimane in attesa di urgente riscontro.

Il Presidente dell' Associazione Mediterranea per la Natura

Deborah Ricciardi

Il Presidente regionale di Italia Nostra Sicilia

Leandro Janni

Il Presidente WWF Sicilia Nord Orientale

Maria Grazia Attanasi

Associazione Mediterranea per la Natura Onlus (MAN): V.le San Martino is. 11 – 98123 Messina

Italia Nostra - Consiglio Regionale Siciliano: Via Leonida Bissolati 29 – 93100 Caltanissetta

WWF Sicilia Nord Orientale: Vicolo Gentile Cusa, 1 – 95123 Catania

### Si allegano

- 1) prospetto differenze di materiale tra il progetto 2011 e il progetto 2014 estrapolato dal parere del MATTM del 2014;
- 2) foto del porto attuale dopo un insabbiamento a seguito di scirocco (novembre 2014)
- 3) foto delle acque che percolano da monte del Vallone Guidara
- 4) estratto di alcune delle mappe dell'ENEA – febbraio 2013

## Allegato 1:

Si riportano le differenze di materiale per le due opere (2011/2014) da noi parzialmente rielaborate, delle tabelle comparative 2011/2014 riportate nel decreto di esclusione dalla procedura VIA della CT VIA del MATT (19 settembre 2014). Si dispone comunque del documento del proponente, scaricato dal sito del MATTM a luglio 2014. Laddove si leggerà 100% (in più o in meno), indicato con \*\*, significa che nel progetto 2011 o 2014, non è riportato nulla e si è pertanto inteso che il materiale incrementa (o diminuisce) per l'intero valore in percentuale.

### **molo foraneo**

materiale	anno 2014 (percentuale rispetto al progetto 2011)
Acciaio,	- 7,56%
Conglomerato bituminoso	+ 100 % **
Conglomerato cementizio	+ 12,33 %
Materiale di scogliera	+ 100% **
Materiale arido	- 112,41%

### **Banchina di riva**

materiale	anno 2014 (percentuale rispetto al progetto 2011)
Acciaio,	- 78,71%
Conglomerato bituminoso	+ 100 % **
Conglomerato cementizio	+ 31,73 %
Materiale di scogliera	+ 43,22 %
Materiale arido	- 100 % **

### **Interventi di ripascimento**

Materiale	anno 2014 (percentuale rispetto al progetto 2011)
Materiale di scogliera per difesa a mare	+ 10,27%
Sabbia per ripascimento – Zona nord	- 1,94

(il dato presente nel parere del MATTM è stato calcolato su una presunta diminuzione di 14 mila mc rispetto al totale complessivo del 2011. Non viene citata la suddivisione in due parti, prevista nel progetto del 2011 nelle due fasce costiere Ionio - Tirreno. Di fatto, si tratta invece di un incremento di quasi il 50% che graverebbe sul mar Ionio)



for a living planet®

Materiale	anno 2014 (percentuale rispetto al progetto 2011)
Acciaio,	- 100% **
Conglomerato bituminoso	nessun dato
Conglomerato cementizio	+ 22,19 %
Materiale di scogliera	- 1,03 %
Materiale arido	- 100 % **

### Interventi sui torrenti\*

Materiale	anno 2014 (percentuale rispetto al progetto 2011)
Acciaio	- 144,92 %
Conglomerato cementizio	- 393,73 %
Pietrame	+ 11,84 %
Materiale arido	- 43,14 %

\* diversi interventi che prevedono i materiali sopraccitati, sono, nel parere 2014, oggetto di prescrizioni e di individuazione di soluzioni diverse. Ad esempio, per la fiumara Guidara, si prescrive (2014) “ *al fine di consentire la massima fluidità idraulica del torrente, l'angolo in corrispondenza dei piazzali di imbarco del porto, dovrà essere modificato e risolto in sede di progetto esecutivo, previa la presentazione di un progetto specifico. A tal fine è stata inserita un'apposita prescrizione*”. Ed ancora “ *La soluzione riguardante il torrente Farota Canneto (attraversamento SS 114) presenta elementi di criticità relativi alla sezione della tubazione individuata dal proponente (...)*”

Infine, “*dato che lo sbocco dei torrenti sarà in ambito portuale, si ritiene opportuno che il proponente effettui il monitoraggio sulla qualità delle acque e dei sedimenti dei torrenti in questione (..) A tal fine dovranno comunque essere assicurati dal proponente la rimozione periodica del materiale depositato in alveo (..)*”.

### Materiali viabilità – piazzali

Materiale	anno 2014 (percentuale rispetto al progetto 2011)
Acciaio,	+ 71,56 %
Conglomerato bituminoso	- 15,01 %
Conglomerato cementizio	+ 82,28 %
Materiale di scogliera	nessun dato
Materiale arido	+ 25,18 %

**Riepilogo materiali** (secondo il parere del MATTM, riepilogo già nel documento del Proponente luglio 2014 e da noi stigmatizzato nel settembre 2014 per totali non corrispondenti)

Materiale	anno 2014 (percentuale rispetto al progetto 2011)
-----------	---



ASSOCIAZIONE MEDITERRANEA per la NATURA  
MEDITERRANEAN ASSOCIATION for NATURE

Acciaio,

Conglomerato bituminoso

Conglomerato cementizio

Materiale di scogliera

Materiale arido



- 25,38 %

- 17,57 %

+ 8,31 %

+ 5,23 %

- 81,62 %



*for a living planet*

## ALLEGATO 2

3) foto del porto attuale di Tremestieri, dopo un insabbiamento a seguito di forte vento di scirocco (novembre 2014)



## ALLEGATO 3

foto delle acque che percolano da monte del Vallone Guidara ogni volta che piove (già segnalato agli enti preposti)





*for a living planet*



si vede, a monte, la discarica di Vallone Guidara



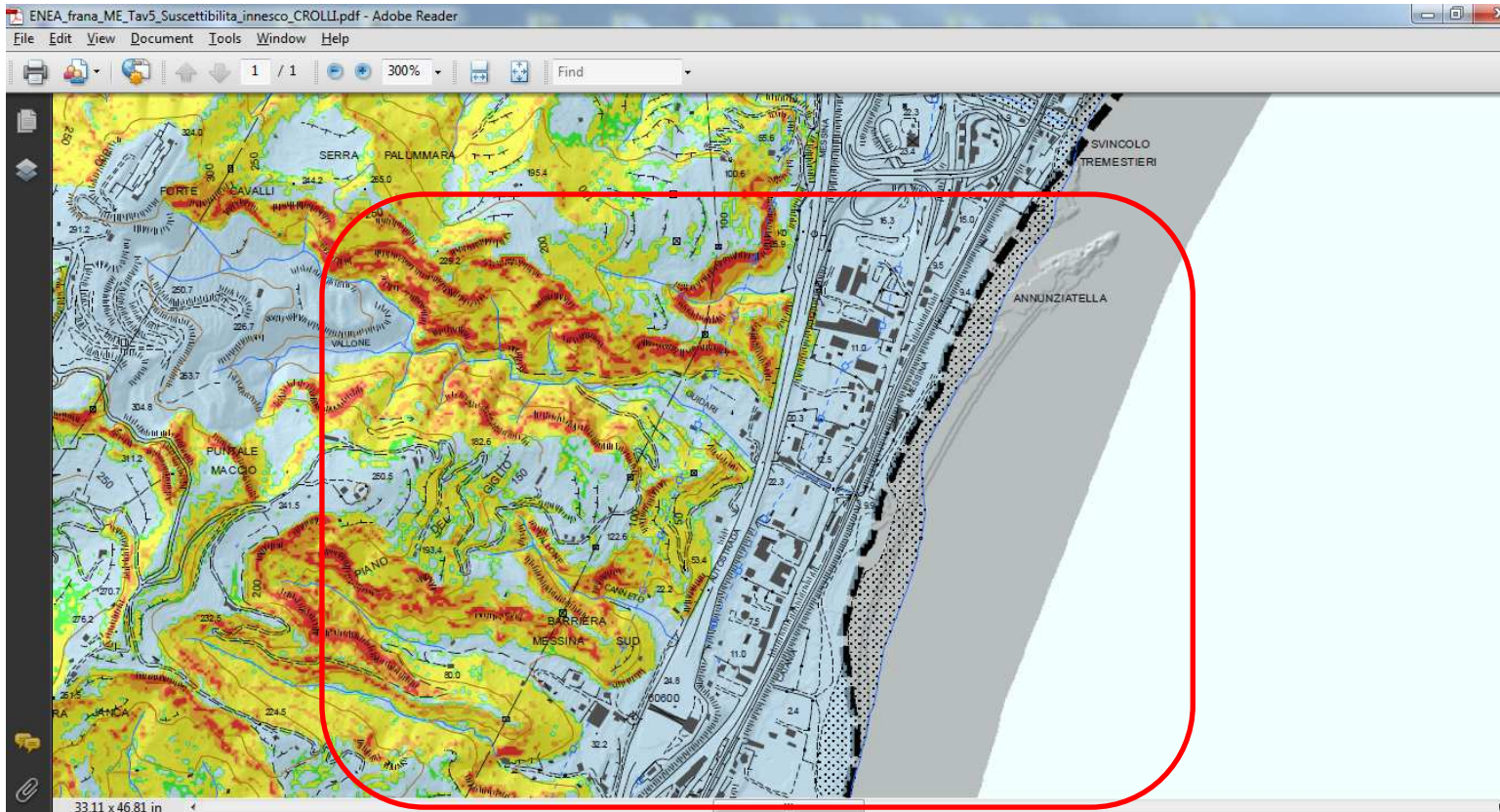


*for a living planet<sup>®</sup>*



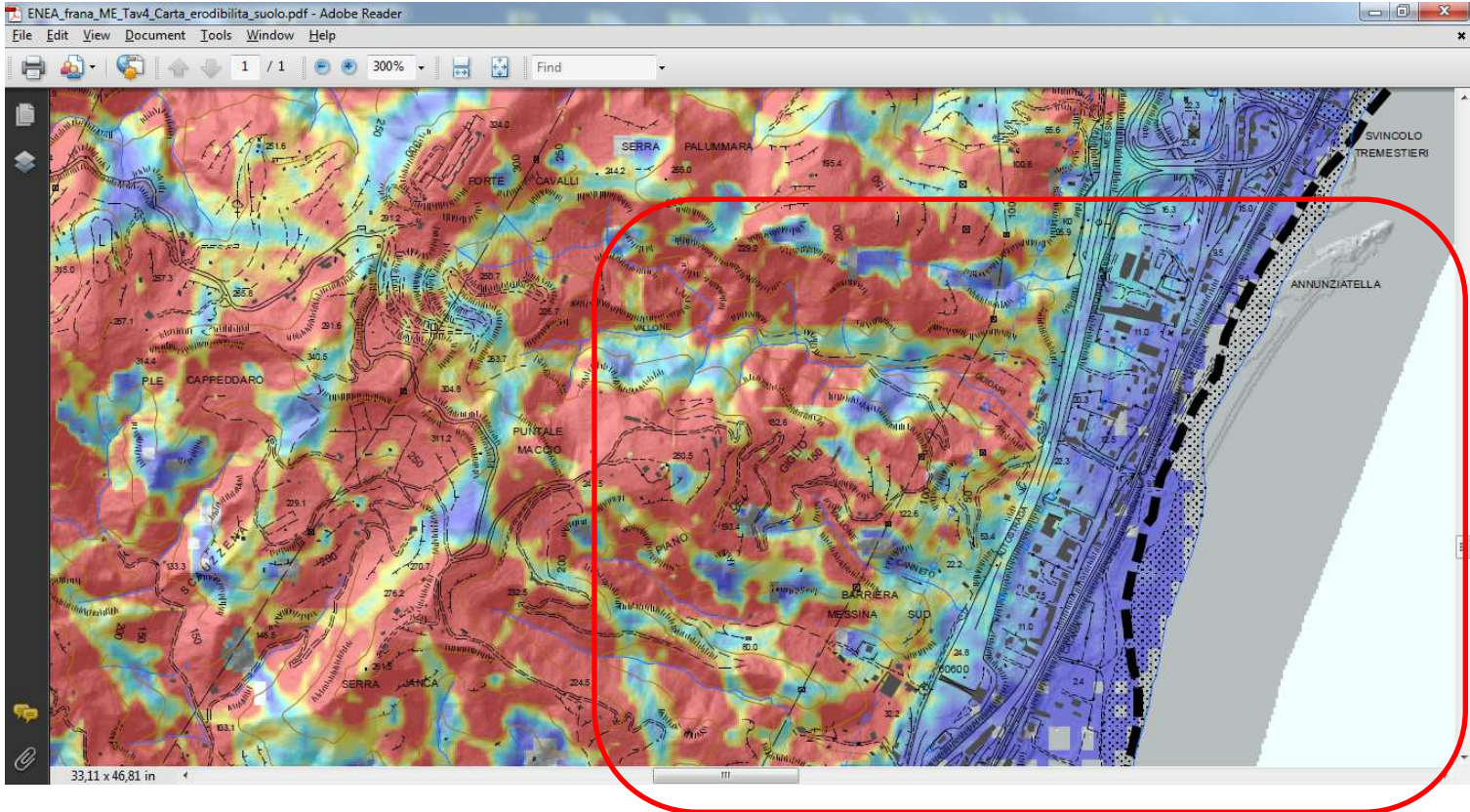
## ALLEGATO 4

Estratto dalle mappa dell'ENEA – febbraio 2013



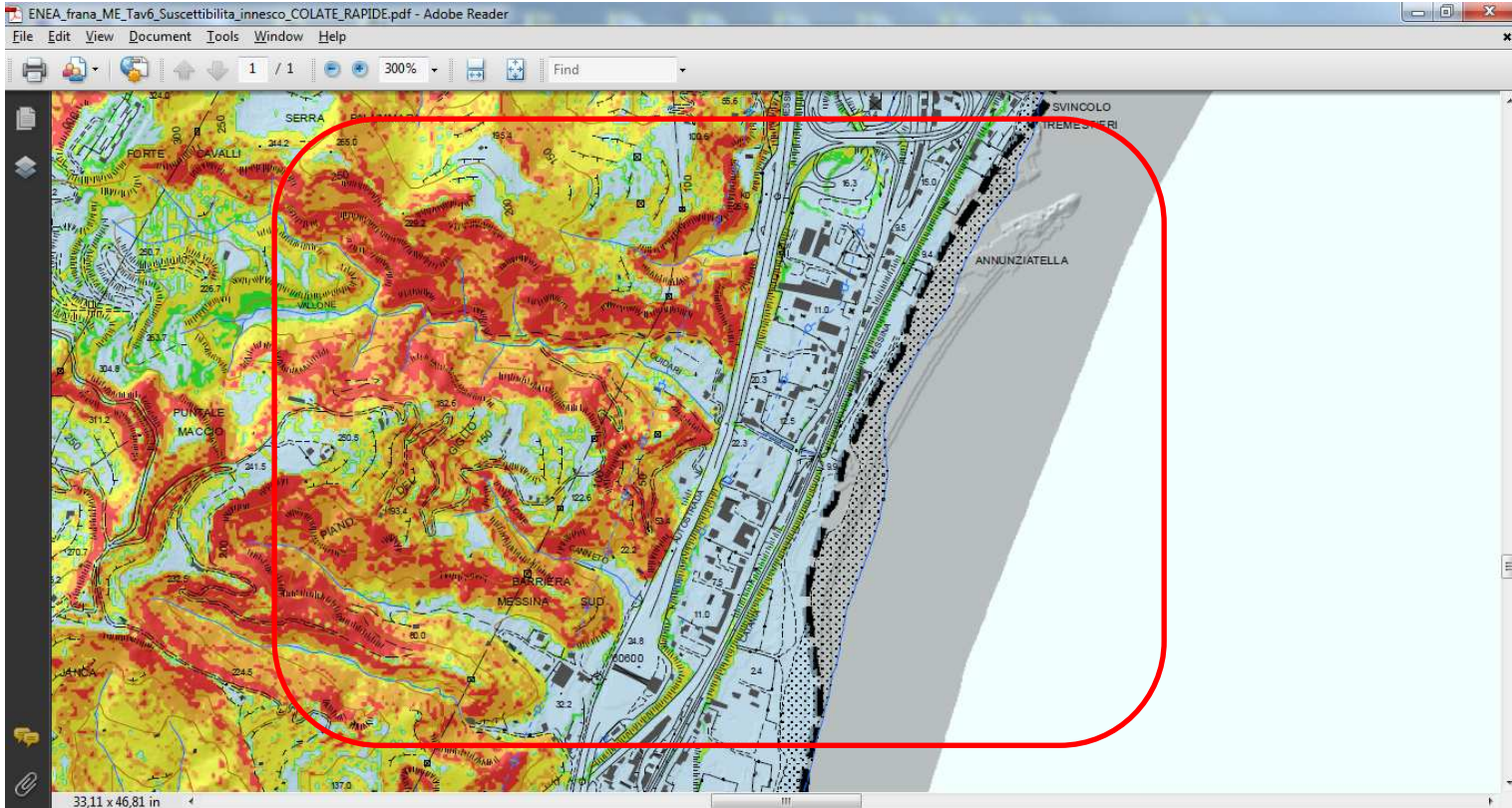
### Suscettibilità innesco crolli

in rosso, massimo livello di suscettibilità – nel riquadro, l'area del nuovo porto



## Erodibilità del suolo

in rosso le aree al massimo livello di erodibilità - – nel riquadro, l'area del nuovo porto



## Suscettibilità innesco colate rapide

in rosso, massimo livello di suscettibilità – nel riquadro, l'area del nuovo porto