



# COMUNE di SANTO STEFANO DI CAMASTRA

CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA  
ADERENTE ALL'ENTE PARCO DEI NEBRODI  
COMUNE D'EUROPA

prot. N° 359 / AT del 11/06/2018



Spett.le

[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Via Cristoforo Colombo, 44 ----- 00144 ROMA

[mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it)

Ministero dei beni e delle attività Culturali e del turismo  
D.G. Archeologia, Belle Arti e Paesaggio

[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

Commissione Tecnica VIA e VAS presso Ministero dell'Ambiente

Oggetto: IDVIP [3844] V.I.A. - SANTO STEFANO DI CAMASTRA (ME)  
REALIZZAZIONE DEL PORTO TURISTICO ED OPERE CONNESSE  
Procedimento di V.I.A.

**CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL CIRCOLO LEGAMBIENTE NEBRODI**

Si fa riferimento al procedimento di V.I.A. indicato all'oggetto ed in merito alla osservazione del circolo Legambiente Nebrodi pervenuta a seguito avviso al pubblico del 18/12/2017, si controdeduce come segue.

#### PREMESSA

Il Circolo Legambiente Nebrodi in data 23/10/2017, con nota in atti al prot. 11249 del 25/10/2017, che si allega in copia, aveva formalmente chiesto a questo Comune di intervenire nel procedimento per presentare osservazioni allo Studio di Impatto e chiesto di essere informato dei relativi termini.

Questo Comune, in riferimento alla predetta nota datata 23/10/2017, comunicò al Circolo Legambiente Nebrodi, con nota del 21/12/2017, che era pubblicato all'albo pretorio di questo Ente "Avviso al pubblico di avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale". Contestualmente questo Ente comunicò al Circolo che nel predetto avviso erano contenute tutte le notizie relative all'avvenuta presentazione dell'istanza, in data 12/12/2017, al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs.152/2006 per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra.

La nota di questo Ente del 21/12/2017, anch'essa allegata alla presente, è stata inviata all'indirizzo postale riportato nella nota del Circolo mediante Raccomandata con avviso di ricevimento. La raccomandata non venne recapitata e fu restituita a questo Ente per compiuta giacenza. Questo Comune, pur non essendone tenuto, appena ha avuto contezza che la raccomandata inviata non era stata ritirata dal destinatario, ha provveduto a comunicare telefonicamente per le vie brevi, ai componenti del Circolo, l'avvenuta pubblicazione dell'avviso per la procedura di V.I.A.

Nello specifico delle osservazioni formulate dal Circolo di Legambiente al progetto del Porto Turistico sottoposto a V.I.A. ed allo Studio di Impatto Ambientale, si controdeduce puntualmente come segue.

## 1 - Il contesto economico e sociale nel quale si inserisce il Porto.

L'analisi completa del contesto economico e sociale nel quale si inserisce l'opera portuale è stata condotta approfonditamente nelle fasi precedenti di approvazione del progetto preliminare, del Piano Regolatore del Porto e della procedura di Valutazione Ambientale Strategica che ha determinato il dimensionamento, la localizzazione e le caratteristiche dell'opera portuale.

In tali precedenti fasi sono state nel dettaglio esposte tutte le motivazioni della scelta già elaborata a livello Regionale con il Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia approvato con D.A. dell'Assessore per il Turismo, le Comunicazioni ed i Trasporti n. 69 del 26/05/2006, pubblicato nella G.U.R.S. n. 29 del 16 giugno 2006.

Il "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia" individua 42 porti turistici e presenta come finalità l'ottimizzazione della portualità turistica realizzata attraverso un insieme sistemico collegato in rete, attribuendo al sistema siciliano un ruolo baricentrico in un ampio scenario mediante una gestione dei porti turistici e di applicazione in essi delle nuove avanzate tecnologie e della qualità dei vari servizi indispensabili per l'accoglienza dei diportisti. Nell'ambito del Piano Strategico Regionale il porto turistico non è inteso come un punto di arrivo del diportista nautico, né il parcheggio della sua imbarcazione, bensì come una ulteriore "**porta di accesso al sistema turistico**" e punto di partenza di itinerari per la fruizione e integrazione con gli altri segmenti dell'offerta turistica immediatamente retrostante la costa per incentivare la crescita dei flussi turistici, del tasso medio di permanenza del turista e incrementare la spesa procapite in attività di fruizione del territorio.

L'individuazione dei porti nel Piano strategico Regionale è avvenuta sulla base delle risultanze dello studio di settore della portualità turistica, che ha individuato i siti con potenzialità evidenti per divenire infrastrutture armonizzate nel "sistema" di portualità turistica.

Dal Piano strategico Regionale sono stati individuati 42 siti; l'individuazione è avvenuta previa la verifica del possesso di uno strumento di pianificazione portuale, la verifica tipologica, la verifica della rispondenza ai parametri turistico-ricettivi e tenendo conto di:

- *Fondali, posti barca, lunghezza degli scafi*
- *Rapporto tra posti auto e posti barca ed Officine*
- *Strutture ricettive: numero di alberghi, bed & breakfast, agriturismo, etc. presenti nel raggio di 20 km;*
- *Parchi e/o riserve: distanza minore tra quelli presenti nel raggio di 25 km;*
- *Siti archeologici : distanza minore tra quelli presenti nel raggio di 25 km;*
- *Monumenti: numero presenti nel raggio di 20 km;*
- *Musei: numero presenti nel raggio di 25 km;*
- *Eventi e/o manifestazioni presenti nel corso dell'anno;*
- *Sport: numero di eventi sportivi (es. regate) presenti nel corso dell'anno;*
- *Autostrada: distanza dal porto allo svincolo autostradale più vicino;*
- *Aeroporto: distanza dal porto all'aeroporto più vicino;*
- *Presidi ospedalieri: distanza minore tra quelli presenti nel raggio di 20 km;*

La interrelazione delle varie componenti ha consentito l'individuazione di 42 infrastrutture turistiche portuali aventi le caratteristiche e le potenzialità per afferire alla rete integrata dei porti turistici in Sicilia.

Delle 42 infrastrutture individuate, 3 sono state valutate prioritariamente extraregionali e definite "hub", mentre per le restanti 39 è stato valutato il possesso di una vocazione extraregionale. Per il conseguimento definitivo di tale vocazione territoriale extraregionale dei porti turistici", le infrastrutture individuate dal Piano Strategico dovranno essere adeguate attraverso la riconfigurazione dell'infrastruttura mediante una progettazione "di qualità", di cui nel "Piano Strategico Regionale" si danno gli indirizzi tecnici, nel rispetto di parametri di funzionalità, di impatto estetico e di sostenibilità ambientale.

Con il predetto Piano è stata confermata la scelta dei punti strategici per l'accesso in Sicilia al nord e al sud in modo da coprire tutte le destinazioni e provenienze ed è stata fatta la scelta di Marina di Ragusa e Marsala, confermando quanto previsto dal Piano Nazionale dei Trasporti Marittimi. E' stato ubicato il porto hub del vertice nord del periplo siciliano a Sant'Agata Militello ove si è ipotizzato di fare convergere tutti i flussi provenienti dal settentrione.

Nel Piano Regionale il perimetro della Sicilia, è stato suddiviso in sei distretti nautici, individuati da punti significativi di riferimento geografico. Nel distretto nautico da Capo Peloro a Capo Cefalù è ricompreso il porto turistico di S. Stefano Camastra che è l'unica nuova infrastruttura prevista.

Il contesto economico e sociale nel quale si inserisce l'intervento è stato pertanto valutato accuratamente a livello Regionale con il Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia di cui il Porto Turistico di Santo Stefano di Camastra costituisce piena e coerente attuazione.

In fase di progettazione preliminare, di Valutazione Ambientale Strategica e di variante al Piano Regolatore Portuale sono stati ulteriormente approfonditi gli studi. Di tali approfondimenti si allegano stralci alla presente che illustrano in maniera chiara il contesto e le motivazioni della scelta di dimensionamento, la localizzazione geografica, la storia di Santo Stefano di Camastra e delle sue tradizioni e viene fatto ulteriore cenno alla condizione socio-economica del contesto ed alla situazione dei porti turistici e dei posti barca in tutta la costa tirrenica italiana con particolare riferimento alla costa calabra e siciliana.

Al riguardo si ritiene conducente riportare uno stralcio del D.D.G. n° 251 del 08/11/2012 di approvazione della variante al Piano Regolatore del Porto ove viene affermato:

*"L'opera è ritenuta quale intervento cardine per il raggiungimento di obiettivi funzionali all'attivazione di uno sviluppo sostenibile in quanto volano per lo sviluppo dell'intero territorio. Il Progetto potrà incoraggiare lo sviluppo della nautica da diporto con riflessi sull'attività economica, turistica e ricettiva. Il Progetto prevede la realizzazione di opere funzionali alla struttura portuale, parcheggi e verde attrezzato.*

*Dal punto di vista urbanistico con la realizzazione delle opere saranno potenziate e migliorate le infrastrutture portuali della costa siciliana e quelle di collegamento stradale con conseguenti refluenze economiche, turistiche e commerciali."*

In ultimo va evidenziato che la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è relativa alla prosecuzione di un iter procedimentale complesso nell'ambito del quale con conferenza dei servizi in data 23/05/2013 è stato approvato il progetto redatto da questo Ente fissando il dimensionamento, le caratteristiche e la localizzazione.

Il progetto definitivo sottoposto a V.I.A., elaborato dall'aggiudicatario della gara bandita da questo Comune, contiene tutte le soluzioni che il promotore ha ritenuto congrue per la migliore gestione economico-finanziaria dell'opera.

Peraltro, in conformità ai contenuti del DDG 251/2012 si è provveduto ad un ridimensionamento dello specchio acqueo rispetto al progetto esitato con la conferenza dei servizi del 23/05/2013. Lo specchio acque è infatti previsto pari a circa 114.286 mq mentre era previsto pari a circa 166.819 mq nel progetto esitato dalla conferenza dei servizi del 23/05/2013. Si è provveduto inoltre al ridisegno delle opere a mare ed alla riduzione dei posti barca che dai da 749 sono stati ridotti a 624 disposti lungo la banchina ovest, 12 posti barca da 32 m x 7,5, parte lungo la banchina est, 50 posti barca da 10 x 3,5, e parte, infine, lungo i 6 pontili, A, B, C, D, E ed F, radicati lungo la banchina di riva. Il porto turistico sarà dotato di un pontile interno allo specchio acqueo per l'accosto degli aliscafi (pontile G, 80 m x 4 m) in conformità alle prescrizioni imposte dalla Capitaneria di Porto in sede di parere sul progetto preliminare.

In ultimo è stato rivisto il dimensionamento della residenza ricettività e del commercio, mediante il ristudio architettonico e dimensionale per meglio favorire una logica sinergia con il centro storico, ciò sia in relazione alle sue particolari ed innegabili valenze storico - architettoniche, sia nella considerazione di riconosciute potenzialità ricettive dello stesso, che può consentire il reperimento all'interno dello stesso abitato, di quegli spazi funzionali al Porto, venuti a mancare a seguito del citato ridimensionamento. Le volumetrie mantenute nel progetto sottoposto a V.I.A. sono infatti di mc 15.858,05 in meno rispetto a quanto contenuto nel progetto preliminare esitato e nel Piano Regolatore del Porto approvato.

Al fine di favorire la interconnessione con il centro storico è stato previsto ed è stato finanziato un intervento di realizzazione di parcheggio e collegamento diretto centro storico-porto, mediante cabinovia, giusto stralcio dell'accordo interistituzionale siglato il 22/04/2017 che si allega in copia alla presente.

Sempre con tale accordo, in merito all'attuale accessibilità ed alla sua sistemazione, per la fruizione della struttura portuale, è stato ricompreso nel progetto il completamento della viabilità lato levante (Messina), e lato ponente esteso da ambo i lati fino al congiungimento con la SS 113, così come prevista dal vigente PRG. Anche per tali viabilità sono in corso di realizzazione gli interventi essendo stati finanziati come risulta dalla tabella prima richiamata che fa parte dell'accordo interistituzionale prima richiamato.;

In merito alla condivisione dell'opera va inoltre rilevato che è stato sottoscritto protocollo d'intesa stipulato il 20/03/2014 tra questo Comune e:

**FONDAZIONE FIUMARA D'ARTE  
CONSORZIO INTERCOMUNALE VALLE DELL'HALAESO  
ASSESSORATO REGIONALE DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE  
ASSESSORATO REGIONALE DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE  
ASSESSORATO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA'  
ENTE PARCO DEI NEBRODI**

In esito a tale protocollo, d'intesa con la Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina, sono state previste somme per € 2.500.000,00 da utilizzare per opere di integrazione paesaggistica secondo le specifiche modalità contenute nell'accordo sottoscritto tra il Comune e La Fondazione Fiumara d'Arte.

L'opera è stata oggetto di accordo interistituzionale, richiamato in precedenza, sottoscritto il 22/04/2017, tra questo Ente e:

**IL MINISTRO PER LA COESIONE TERRITORIALE ED IL MEZZOGIORNO  
LA PRESIDENZA DELLA REGIONE SICILIANA  
L'ASSESSORATO REGIONALE DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE  
L'ASSESSORATO REGIONALE TERRITORIO E AMBIENTE  
L' UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI MESSINA  
LA CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA**

Con tale accordo è stato riconosciuto il contributo pubblico per la realizzazione dell'opera portuale che ammonta ad Euro 27.000.000,00 oltre le risorse private in misura almeno pari al 51 % del costo dell'opera portuale.

Con il medesimo accordo sono state riconosciute risorse per la realizzazione delle opere connesse all'opera portuale che ammontano ad Euro 28.100.000,00. Tali opere connesse sono costituite da viabilità, interventi di riqualificazione, potenziamento impianto di depurazione, parcheggi, ecc.

## **2) Contrasto con la legge regionale 78/76**

Le opere in progetto sono conformi alle vigenti norme statali e regionali in materia e sono altresì conformi a tutti gli strumenti di pianificazione Regionali e Comunali; in particolare sono conformi al Piano Regolatore Generale ed al Piano Regolatore del Porto.

Il Piano Regolatore Generale è stato approvato con DDG n° 419 del 20/04/2004;

Il Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/1985 /è stato approvato con DDG n° 251 del 08/11/2012, previa acquisizione del Decreto recante parere motivato ai fini della Valutazione Ambientale Strategica. n° 490 del 06/07/2011.

La L.R. 78/1976 all'art. 15 c. 1 lett. a) così dispone:

*1. Ai fini della formazione degli strumenti urbanistici generali comunali debbono osservarsi, in tutte le zone omogenee ad eccezione delle zone A e B, in aggiunta alle disposizioni vigenti, le seguenti prescrizioni:*

*a) le costruzioni debbono arretrarsi di metri 150 dalla battigia; entro detta fascia sono consentite opere ed impianti destinati alla diretta fruizione del mare, nonché la ristrutturazione degli edifici esistenti senza alterazione dei volumi già realizzati;*

Le opere previste in progetto sono indubbiamente destinate alla diretta fruizione del mare. Ma a fugare ogni dubbio su eventuali controverse interpretazioni è intervenuto l'art. 89, comma 12, della legge regionale 3 maggio 2001, n.6, che così dispone:

*12. Per l'esecuzione delle opere da eseguirsi all'interno dei porti e per la realizzazione degli impianti di depurazione non sussiste l'obbligo di arretramento previsto dall'articolo 15, comma primo, lettera a), della legge regionale 12 giugno 1976, n. 78."*

Risulta pertanto che le limitazioni imposte dalla L.R. 78/1976 per la fascia dei 150 mt dalla battigia del mare non sono applicabili agli ambiti portuali e pertanto non sono applicabili alle opere da eseguirsi all'interno del porto turistico di Santo Stefano di Camastra.

Per quanto riguarda le volumetrie e le destinazioni degli edifici in progetto, la tabella che segue contiene il confronto con le volumetrie ammissibili ed approvate con il progetto preliminare e gli strumenti urbanistici. Dall'esame della tabella emerge che il progetto definitivo sottoposto a procedimento di V.I.A. è caratterizzato da una importante riduzione delle volumetrie da realizzare che sono previste per mc 15.858,05 in meno rispetto a quanto ammissibile:

<b>Edificio</b>	<b>Volumetria del Progetto Preliminare</b>	<b>Volumetria del Progetto Definitivo</b>	<b>Differenza di volumetria</b>
<i>Residenze per i diportisti con locali commerciali al piano terra</i>	Mc 11.512,00	5.951,85 + 1.455,19 = 7.407,04	- 4.104,96
<i>Locali commerciali</i>			
<i>Clubhouse + Autorità Marittima</i>	Mc 7.650,00 + 2.800,00 = 10.400	6.450,70	- 3.999,30
<i>Servizi Igienici per i diportisti</i>	Mc 297+528+36 = 861	Mc 209.11*4= mc 836,44	- 24,56
<i>Residenze (già edilizia commerciale nel Progetto Preliminare)</i>	Mc 8.700,00	2.366,26	- 6.333,74
<i>Officina - Rimessaggio</i>	Mc 4.875,00	2.872,90	-2002,10
<i>Spogliatoio per impianti Sportivi</i>	Mc 345,00	Mc 491,61	+ 146,61
<i>Cabina elettrica n.1</i>	-	Mc 59,08	-
<i>Cabina elettrica n.3</i>	-	Mc 271,50	-
<i>Guardiola n.1</i>	-	Mc 99,20	-
<i>Guardiola n.2</i>	-	Mc 30,22	-
<b>TOTALE</b>	<b>MC 36 743,00</b>	<b>MC 20.884,95</b>	

## **3) Morfologia costiera**

La costa settentrionale del litorale della Provincia di Messina è interessata da fenomeni di erosione le cui cause sono riconducibili all'intensificarsi dell'urbanizzazione a partire dagli anni '60 fino ad oggi ed individuabili nello sviluppo dei centri abitati costieri con la progressiva occupazione di quella fascia di territorio contigua alla spiaggia fino alla linea di duna, nel crescente fabbisogno di inerti per l'edilizia e per le grandi infrastrutture pubbliche prelevato soprattutto dai letti delle fiumare, nelle grandi opere di regimazione idraulica degli anni 70 e 80 con la realizzazione di argini in calcestruzzo e serie continue di briglie, nella posa in opera di grossi rilevati stradali e ferroviari in prossimità delle spiagge e a ridosso del litorale e negli interventi di difesa non appropriati.

Nella piena consapevolezza della delicatezza del tema, l'argomento è stato particolarmente approfondito sia in fase di redazione del progetto preliminare che successivamente in fase di stesura del progetto definitivo sottoposto a procedura di V.I.A. Allo scopo di inquadrare correttamente il fenomeno dell'erosione costiera è stato esaminato il tratto di litorale tra il Porto di Santo Stefano di Camastra, ad Ovest, ed il Porto di Sant'Agata di Militello ad Est, comprendere l'intera Unità Fisiografica e cioè il tratto di litorale in cui l'evoluzione è continua.

Ai fini di una maggiore tutela e garanzia ambientale, lo studio sull'evoluzione del litorale è stato esteso interessando nel complesso circa 8,5 km di costa compresa tra il torrente Santo Stefano e il torrente Caronia, rispettivamente il primo ad ovest, il secondo ad est del porto turistico. Al fine di caratterizzare il litorale oggetto di indagine si è proceduto al campionamento del materiale che costituisce la spiaggia emersa e sommersa. I campioni sono stati sottoposti a prove di identificazione consistenti nella descrizione macroscopica e nell'analisi granulometrica. È stata determinata la dimensione dei grani e si è proceduto a classificazione dei diametri caratteristici dei grani. Sono stati altresì esaminati i corsi d'acqua che sfociano nel tratto di costa e ne producono l'alimentazione con i propri sedimenti fluviali.

Al fine di mitigare gli impatti della realizzazione dell'opera sul trasporto solido litoraneo nelle aree immediatamente ad est del porto turistico è stata prevista sia la realizzazione di un by-pass delle sabbie, necessario per garantire la stabilità del litorale, sia la rifioritura della scogliera esistente lato Est del molo di sottoflutto, sia il riutilizzo di una parte dei sedimenti per circa 120.000 mc per ripascimento dei litorali

Tuttavia poiché qualunque modello matematico è in grado di simulare le condizioni future della costa con precisione sotto il profilo qualitativo, evidenziando il manifestarsi di criticità (nel caso in esame erosione), ma non risulta attendibile sotto il profilo quantitativo, risulta necessario, nel tratto in corrispondenza del porto turistico, lo svolgimento di un monitoraggio dell'evoluzione della linea costa, effettuabile solo durante e dopo la realizzazione del porto turistico stesso. Tale monitoraggio sarà utile alla migliore gestione dell'impianto di by-pass suddetto limitandone l'utilizzo solo ai periodi necessari.

A tale riguardo è stato previsto che la capacità del by-pass sarà impegnata per un solo 10% della sua potenzialità lasciando ampi margini per eventuali incrementi di trasferimento dei volumi dovuti ad eventi meteomarinari straordinari o ad evoluzioni climatiche oggi non prevedibili.

Inoltre, nella consapevolezza che il tema risulta particolarmente delicato, questo Ente ha sottoscritto in data 03/05/2018 uno specifico "**Contratto di Costa**" con il Presidente della Regione Siciliana, il Commissario di Governo contro il dissesto idrogeologico nella regione siciliana ed i comuni di Acquadolci, Brolo, Capo d'Orlando, Caprileone, Caronia, Gioiosa Marea, Motta d'Affermo, Naso, Patti, Piraino, Reitano, Sant'Agata di Militello, Santo Stefano di Camastra, Torrenova, Tusa. Tale contratto, sottoscritto da tutti i Comuni dell'unità Fisiografica n° 19 - da Cefalù a - Capo d'Orlando e da una parte di quelli dell'unità Fisiografica n. 20 - Costiera da Capo d'Orlando a Capo Milazzo, consentirà, tra l'altro, di implementare la sicurezza, la qualità ambientale, la valorizzazione delle potenzialità turistiche, il potenziamento della realtà infrastrutturale e consentirà di implementare un' sinergica azione di monitoraggio su un tratto di costa che è ben più ampio rispetto a quello della potenziale zona di influenza del Porto Turistico di Santo Stefano di Camastra.

Nella medesima direzione dell'implementazione di azioni importanti di monitoraggio, è stato sottoscritto protocollo d'intesa tra questo Comune ed il Dipartimento di ingegneria civile, ambientale, aerospaziale, dei materiali (dicam) dell'Università degli Studi di Palermo che possiede tutte le competenze e le attrezzature necessarie all'approfondimento degli aspetti legati allo studio e all'analisi dell'evoluzione della linea di riva e del monitoraggio ambientale.

#### **4) Le praterie di Posidonia**

Le indagini eseguite per conto del Ministero dell'Ambiente nel 2002 e lo studio eseguito nel 2005 da S. Calvo et Alii per conto della SOGESID S.p.A ("Classificazione dello stato ecologico e dello stato ambientale dei corpi idrici superficiali – Acque marine costiere", SOGESID S.p.A., Rev. 00, Luglio 2005. (Query: [www.regione.sicilia.it](http://www.regione.sicilia.it)) documentano la presenza di Cymodocea nodosa al largo della costa prospiciente l'area del porto di Santo Stefano di Camastra, tra le batimetriche - 8 e - 30 m s.l.m.m.; si tratta di una prateria isolata e non in successione con praterie di Posidonia oceanica.

Su richiesta del Ministero dell'Ambiente, poi, ad integrazione della campagna di indagini effettuata nel 2010 (vedi Integrazione n. 12), in data 08/04/2018, è stata effettuata una campagna di indagini integrativa finalizzata ad indagare la natura dei fondali in corrispondenza delle opere portuali da realizzare dalla quale è emerso che il fondale interessato dalla realizzazione delle opere è in parte caratterizzato dalla presenza di ciottoli e massi, in parte da sabbie fini superficiali in assenza di fanerogame.

Seppure, alla luce di quanto sopra, si ritenga che l'impatto del porto turistico sulla prateria Cymodocea nodosa non sia rilevante, a maggiore tutela e garanzia ambientale, è stato proposto il monitoraggio ambientale delle biocenosi bentoniche presenti nei fondali antistanti il porto che, in analogia con le altre componenti ambientali, tale monitoraggio sarà svolto prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori protraendosi per almeno 4 anni.

#### **5) Consumo di materie prime**

Per non sopportare costi ambientali notevoli (per le cave e per i trasporti) dovuti all'uso di grandi quantità di scogli naturali di grande pezzatura, nella costruzione delle scogliere frangiflutti verranno utilizzati i canonici blocchi di calcestruzzo costituiti da massi artificiali. Ciò è stato oggetto di studio già in fase di progetto preliminare, d'intesa con la Soprintenda BB.CC:AA. Di Messina. Al fine di ridurre il consumo di materiale da cava, si è proceduto anche con l'ottimizzazione del progetto in funzione dell'onda di progetto. Ciò significa che, si è ricorso, quanto più possibile, all'utilizzo dei massi artificiali, facendo salve solo le situazioni in cui i materiali da cava rappresentano la sola soluzione tecnica possibile.

A quanto sopra occorre aggiungere che, per quanto dal punto di vista strettamente ambientale l'impatto dovuto al consumo di materie prime sia concreto e negativo (seppure moderato considerando l'utilizzo di massi artificiali di cui si è detto), è pur vero che l'utilizzo del materiale da cava avviene nel rispetto della disponibilità del territorio, ossia tramite il ricorso solamente a cave già autorizzate ed in esercizio sulla base di strumenti di pianificazione a loro volta finalizzati a garantire uno sfruttamento sostenibile della risorsa.

#### **6) Sottovalutazione dei cambiamenti climatici**

Negli ultimi trenta anni l'ingegneria marittima italiana e mondiale ha dovuto fare i conti con il significativo incremento dell'incidenza ondata sulle opere marittime e sui litorali.

Tale incremento è dovuto sia alla migliore conoscenza del clima ondoso di largo dovuto all'impianto della Rete Ondametrica Nazionale (RON) che nel corso di un quindicennio di straordinario servizio ha consentito di rivalutare le one significative (Hs) lungo l'intero sistema costiero italiano con incrementi di circa il 20% su quanto precedentemente calcolato sia all'effetto delle variazioni climatiche in corso che agiscono nel lungo e lunghissimo periodo sull'incremento (millimetrico/centimetrico del livello medio del mare e sulla frequenza/intensità dei fenomeni meteomarinari).

Di tutti questi fenomeni si è tenuto conto, allo stato delle odierne conoscenze tecnico-scientifiche nel progetto del porto turistico di Santo Stefano di Camastra. In particolare, l'applicazione di adeguati modelli matematici per la ricostruzione del clima ondoso, a partire dai dati di vento ed ondametrici più recenti, e per la valutazione del trasporto solido potenziale massimo consentono di garantire sicurezza e ambiente.

Segnatamente nel corso della ricostruzione della potenziale evoluzione della costa, il sistema di by-pass delle sabbie di progetto consente un utilizzo flessibile nel tempo, attivabile secondo le esigenze che si verranno a riscontrare anche in presenza di condizioni climatiche più severe. Allo stato attuale, infatti, l'impianto si prevede sia necessario per non più del 10% della potenzialità nell'anno solare, lasciando enormi margini di incremento dei volumi di sabbia trattabile assolutamente compatibili con qualunque cambiamento climatico prevedibile nei prossimi cento anni.

### **7) Mancata indicazione delle alternative**

L'integrazione n. 01 fornita al Ministero dell'Ambiente in seguito alla richiesta di integrazioni - prot. n. m\_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.u.0006689.20-03-2018, dal Ministero stesso, documenta lo studio delle alternative effettuato nel corso del processo progettuale relativo al porto turistico di S. Stefano di Camastra.

Tale studio è stato effettuato nella fase di progettazione preliminare del porto turistico di Santo Stefano di Camastra che, in quanto variante del piano regolatore portuale, è stato corredata dal rapporto ambientale ed ha esplicitato la relativa procedura di V.A.S. con procedimenti che ne hanno determinato localizzazione, dimensionamento e caratteristiche.

Peraltro nella prima parte delle presenti controdeduzioni è stato richiamato il Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia; con tale strumento sono stati individuati i 42 porti turistici tra i quali si colloca quello di Santo Stefano di Camastra che nella configurazione attuale è il frutto di un articolato e complesso procedimento che ne ha definito le peculiarità e le caratteristiche.

Il predetto procedimento è stato avviato con la richiesta nell'anno 2007 della concessione demaniale marittima ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 2/12/1997, n. 509, coordinato con le norme dell'art. 75 della L.R. 16/0/2003, n. 4. Di tale richiesta, la Capitaneria di Porto di Milazzo ne ha dato pubblicità mediante affissione nell'albo del comune ove è situato il bene richiesto e pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana e sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità europea. A seguito di detta pubblicazione nessuna istanza concorrente, né osservazioni in merito all'intervento di progetto de quo, sono pervenute.

In ultimo si precisa che in esito alla richiesta della Commissione Tecnica VIA, è stata predisposta e trasmessa documentazione integrativa, inoltrata anche a tutte le Amministrazioni competenti per il procedimento, che è disponibile unitamente a quella prodotta con l'istanza originaria sul portale del Ministero dell'Ambiente e che approfondisce alcuni degli aspetti contenuti nell'osservazione con le tavole di seguito riportate:

<b>Identificatore</b>	<b>Titolo</b>
INT_01	Studio delle Alternative
INT_02	Sovrapposizione della Planimetria di Progetto allo stato attuale
INT_03	Studio di Incidenza Ambientale
INT_05a	Ricostruzione dell'evoluzione della linea di riva tra il 1988 e il 2012 (studio del trasporto solido litoraneo - STL)
INT_05b	Impianto di by pass
INT_05c	Studio dell'evoluzione del litorale
INT_08-11	Fondali sede dell'impronta delle dighe
INT_08-11a	Cymodocea nodosa - Individuazione della prateria
INT_08-11b	Cymodocea nodosa - Rappresentazione grafica sulla Planimetria di Progetto
INT_12	Indagini archeologiche

In fase di integrazione è stata anche prodotta la Valutazione di Incidenza Ambientale volta ad esaminare gli eventuali effetti derivanti dalla realizzazione del Porto di Tursitico su habitat e specie presenti nei Siti Natura 2000. In particolare, sono stati valutati i reali o potenziali effetti sugli habitat e sulle specie vegetali e di fauna presenti nell'ambito della Zona di Protezione Speciale ITA030043 - Monti Nebrodi e dei Siti di Importanza Comunitaria che ricadono all'interno della fascia di 10 km dall'area interessata dai lavori: ITA030015 (Valle del Fiume Caronia, Lago Zilio) -- ITA030017 (Vallone Laccaretta e Urio Quattrocchi), distanti dall'area interessata dai lavori rispettivamente come segue:

- |                               |  |                 |
|-------------------------------|--|-----------------|
| • Zona di Protezione Speciale | <b>ITA030043</b> Monti Nebrodi                           | <b>Km 9,594</b> |
| • S.I.C.                      | <b>ITA030015</b> (Valle del Fiume Caronia, Lago Zilio)   | <b>Km 6,725</b> |
| • S.I.C.                      | <b>ITA030017</b> (Vallone Laccaretta e Urio Quattrocchi) | <b>Km 6,735</b> |

Il Responsabile dell'Area Tecnica  
(Arch. Francesco La Monica)



IL SINDACO  
(Francesco Re)

Riferimenti per contatti:

- > RUP: Geom. Danilo Di Mauro
- > SUPPORTI AL RUP: Prof. Avv. Carlo Mazzu' - Prof. Ing. Giuseppe Ricciardi - Ing. Fabio Arena
- > RESP. AREA TECNICA: Arch. Francesco La Monica
- > tel 0921/331110 -- fax 0921/331566 -- cell 347 24 00 007
- > mail: [francesco.lamonica@santostefanodicamastra.eu](mailto:francesco.lamonica@santostefanodicamastra.eu)
- > mail: [danilo.dimauro@santostefanodicamastra.eu](mailto:danilo.dimauro@santostefanodicamastra.eu)
- > P.E.C. [comune.santostefanodicamastra@pec.it](mailto:comune.santostefanodicamastra@pec.it)



**LEGAMBIENTE**

**NEBRODI**

Via delle Filande 8, Capo d'Orlando



Al Comune di Santo Stefano di Camastra  
Ufficio Tecnico - R.U.P. Porto Turistico

per conoscenza  
Regione Sicilia - Assessorato Territorio e Ambiente  
Servizio VIA VAS  
Via Ugo la Malfa  
Palermo

Oggetto: Progetto per la costruzione di un porto turistico nel Comune di Santo di Camastra.

Il sottoscritto Bontempo Vincenzo, nato a Capo d'Orlando il 20/10/1959, ivi residente nella Via Duca di Genova n.4, nella qualità di Presidente del Circolo Legambiente Nebrodi, Associazione ambientalista riconosciuta con decreto del Ministero dell'Ambiente pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 27 febbraio 1987,

venuto a conoscenza da articoli di stampa della avvenuta redazione del progetto per la costruzione di un porto turistico in codesto comune,

volendo intervenire con osservazioni sullo studio di impatto ambientale dell'opera che sarà sottoposto all'Ufficio VIA - VAS dell'assessorato regionale al territorio e all'ambiente,

**c h i e d e**

di essere informato sullo stato del procedimento con particolare riferimento allo Studio di Impatto Ambientale.

23 ottobre 2017

**Il Presidente**

**Enzo Bontempo**



# COMUNE di SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Comune di Santo Stefano  
di Camastra **P**  
Prot. 0013421 del 21/12/2017  
ore 09:39 Titolo: 10 Classe: 0

CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA  
ADERENTE ALL'ENTE PARCO DEI NEBRODI  
COMUNE D'EUROPA

Prot. 748 /AT

del 21/12/2017

RACC. A/R

**Legambiente Nebrodi**  
Via delle Filande, 8  
Capo d'Orlando (Me)

**OGGETTO:** Procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.152/2006  
REALIZZAZIONE DEL PORTO TURISTICO E DELLE OPERE CONNESSE.  
Riscontro Vs. nota del 23/10/2017.

In relazione all'oggetto ed in riferimento alla Vs. nota datata 23/10/2017, in atti al prot. 11249 del 25/10/2017, si comunica che, in data 20/12/2017, è stato pubblicato all'albo pretorio di questo Ente "Avviso *al pubblico di avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale*".

Nel predetto avviso sono contenute tutte le notizie relative all'avvenuta presentazione dell'istanza, in data 12/12/2017, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs.152/2006 per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra.

Santo Stefano di Camastra, 21/12/2017

Il R.U.P.  
(Geom. Danilo Di Mauro)



Il capo Area Tecnica  
(Arch. Francesco La Monica)

ID	CUP	INTERVENTO	Opera realizzata con apporto di capitali privati S/N	Entità massima della contribuzione pubblica	Previsione Risorse pubbliche ml €		
PORTO TURISTICO E OPERE CONNESSE	1	H21H07000030003	PORTO TURISTICO	S	quota percentuale massima indicata dall'art. 165 comma 2 del D.Lvo 50/2016	24,50	Patto per lo sviluppo della Regione Siciliana
	2	H22I09000040004	- opera connessa - adeguamento e potenziamento impianto di depurazione acque reflue di c.da Pecoraro	N	100 %	1,50	
	Totale risorse pubbliche sul Patto per lo sviluppo della Regione Siciliana					26,00	
PORTO TURISTICO E OPERE CONNESSE	1	H21H07000030003	PORTO TURISTICO	S	quota percentuale massima indicata dall'art. 165 comma 2 del D.Lvo 50/2016	2,50	Patto per lo sviluppo della città Metropolitana di Messina
	3	H21H16000040003	- opera connessa - riqualificazione dell'area adiacente la scuola elementare L. Radice e collegamento con la zona portuale	S		2,00	
	4	H21B17000040003	- opera connessa - realizzazione del tratto di viabilità ad est dell'area portuale per il collegamento dell'area portuale con la viabilità esistente	S		1,70	
	5	H21B17000050003	- opera connessa - realizzazione del tratto di viabilità ad ovest dell'area portuale per il collegamento dell'area portuale con la viabilità esistente	S		1,90	
	6	H21B16000340003	- opera connessa - rifunionalizzazione dei palazzi destinati a sede comunale per adibirli a struttura ricettiva	S		0,00	
	7	H29J17000060005	- opera connessa - collegamento viario con il lungomare di Reitano, con la S.S. 113 lato Ovest e collegamento con lo svincolo A20	N		100 %	
	8	H29J17000050005	- opera connessa - riqualificazione accessi pedonali e carrabili all'area portuale, viabilità di interconnessione tra il Porto e la S.S. 113 lato Est e aree a parcheggio	N	100 %	10,50	
	Totale risorse pubbliche sul Patto per lo sviluppo della città Metropolitana di Messina					29,10	