



## **La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**VISTA** la nota prot. n. 3292/DVA del 08/02/2018, acquisita al prot. n. 583/CTVA del 09/02/2018, con la quale la Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali (Direzione) ha comunicato la procedibilità dell'istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA (ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.) della proposta di progetto denominato *“Porto turistico di Riposto (Ct), opere complementari per la protezione dello specchio acqueo del I bacino del porto. Rielaborazione generale, misure di mitigazione del fenomeno di risonanza all'interno del bacino”*, presenta dal Comune di Riposto (Proponente) con la nota prot. n. 20668 del 27/11/2017, acquisita al prot. n. 27939/DVA del 30/11/2017;

**VISTO** il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248”* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS.

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

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

**VISTO** il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea”* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;

**VISTO** il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 recante *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”*;

**VISTO** il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 *“Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”*.

**ESAMINATA** la documentazione trasmessa con la nota prot. n. 3292/DVA del 08/02/2018, acquisita al prot. n. 583/CTVA del 09/02/2018, comprendente:

- Elaborati di progetto;
- Studio preliminare ambientale.

**VISTI** gli esiti della riunione effettuata in data 19/04/2018 (giusta convocazione nota prot. n. 1334/CTVA del 06/04/2018);

**ESAMINATA** la documentazione integrativa trasmessa con la nota prot. n. 10217 dell'11/05/2018, acquisita al prot. n. 1812/CTVA del 14/05/2018, consistente in una "nota integrativa allo studio preliminare". Nella stessa nota il Proponente ha manifestato la disponibilità ad "accettare e inserire nel progetto le eventuali prescrizioni che codesta Commissione volesse indicare";

**PRESO ATTO** che, ad oggi, non risultano essere pervenute osservazioni;

**PREMESSO** che:

- Obiettivo del Progetto è la mitigazione dell'agitazione ondosa interna, connessa principalmente con l'innescarsi del fenomeno della risonanza nel bacino portuale, che al momento non consente l'operatività dei pontili e pone seri problemi in termini di sicurezza dell'intera area portuale.
- In attesa dell'attuazione degli interventi previsti al vigente P.R.P. ed in funzione delle aree attualmente disponibili, tra le diverse soluzioni analizzate, la scelta progettuale è ricaduta sulla realizzazione di una scogliera in massi naturali con funzione antiriflettente, da posizionare a ridosso della Banchina Grasso, consentendo un notevole abbattimento dell'altezza d'onda residua all'interno del primo bacino, a fronte di un investimento economico non eccessivo, grazie alle limitate profondità ivi presenti. Tale intervento consentirebbe di compensare la situazione attuale, caratterizzata dalla presenza, nell'intero specchio acqueo del bacino, di banchine a parete verticale, di cui solo una antiriflettente (lato esterno del molo di ridosso), ma con capacità probabilmente limitata dalla condizione delle aperture delle celle antirisacca che risultano quasi interamente sommerse.
- La scogliera di progetto sarà realizzata su fondali posti mediamente a circa - 5,00 m s.l.m.m., con coronamento a quota + 1,05 m s.l.m.m. e presenterà le seguenti caratteristiche:
  - mantellata costituita da un doppio strato di massi naturali di seconda categoria (con peso del singolo masso compreso tra 1 e 3 t), con pendenza della scarpata 1:1,5 e spessore pari a 1,80 m;
  - nucleo in massi naturali di prima categoria (con peso del singolo masso compreso tra 120 e 210 kg);
  - scanno di imbasamento in massi naturali di prima categoria (con peso del singolo masso compreso tra 120 e 210 kg), pendenza della scarpata 3:4;
  - geocomposito costituito dall'accoppiamento di una geogriglia con resistenza a trazione pari a 50 kN/m, ed un geotessile non tessuto in poliestere del peso di 140 g/m<sup>2</sup>, con apertura caratteristica di filtrazione pari a 0,10 mm, interposto tra i massi naturali ed il terreno di base al fine di prevenire l'erosione di quest'ultimo attraverso gli elementi della scogliera.

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

**CONSIDERATO** che

- Sono stati presi in esame i seguenti strumenti di programmazione e pianificazione:
  - Piano Regolatore Portuale del 1988
  - Piano Paesaggistico Regionale della Regione Siciliana
  - P.A.I. Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico
  - Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico — Unità fisiografiche
  - Piano Gestione rischio alluvioni
  - Studio Rischio idrogeologico con finalità di prot. civile nella fascia Ionico-Etnea
  - Classificazione stato ecologico e stato ambientale — acque marino costiere
  - Formazione e banquettes di posidonia oceanica
- Il sito in esame, da quanto si evince dalla documentazione amministrativa e dagli strumenti urbanistici adottati ricade in zona D1 "Insediamenti portuali o turistici" secondo l'attuale variante al P.R.G. 2002 e successive Norme Tecniche d'Attuazione del 02/2003 e revisione del 11/2008Il primo bacino

turistico rientra all'interno delle aree soggette al Piano Regolatore Portuale del Porto di Riposto approvato con D.A. 1173 del 21.09.1988 e la sua attuale configurazione, come quella dell'adiacente Marina di Riposto, risultano conformi all'articolato di tale strumento tecnico – urbanistico. Allo stato dei fatti l'Amministrazione comunale ha predisposto il progetto di variante al Piano regolatore del porto di Riposto che risulta al momento in itinere.

- Piano Paesaggistico Regionale della Regione Siciliana: l'area oggetto di studio appartiene all'Ambito Territoriale n° 13 denominato “Area del cono vulcanico etneo”. e il Piano territoriale di specifico interesse non risulta ancora ufficialmente redatto. In particolare sono state prese in considerazione le Tavv. 16 e 17 “Vincoli” e “Vincoli territoriali”, dalle quali emerge che l'unico vincolo cui sono soggette le aree in questione è quello relativo alla Legge 29/06/1939 n. 1497 (si ricorda che il progetto ha già ottenuto il relativo nullaosta dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA. di CT con provvedimento n. 15940 del 01/09/2017)
- Piano Regolatore Portuale: le previsioni di Piano del 1988 prevedevano la parziale conversione della struttura esistente in una coppia di bacini da diporto, un'area ad uso peschereccio e la costruzione ex novo di un bacino commerciale a Nord dell'esistente. Nel 2001 un Decreto Regionale classificò il porto di 3ª classe con le funzioni di commerciale, servizio passeggeri, turistico, da diporto e peschereccio. Ad oggi, l'intera area commerciale del porto così come prevista dal Piano Regolatore (bacino riservato e prolungamento del Molo di Sopraflutto), non risulta ancora realizzata. Il Piano stesso è oggetto di un complesso procedimento di aggiornamento da parte dei diversi Enti competenti nell'ambito del quale saranno valutate possibili varianti alle opere ed alle destinazioni d'uso. Nello specifico il Molo di Sopraflutto, ad oggi, ha raggiunto la progressiva di 907,00 m, le previsioni di P.R.P. prevedono il raggiungimento della progressiva 1.250,00 m;
- L'area non rientra all'interno di alcun sito della Rete Natura 2000;
- L'area in studio risulta censita nello “Studio del Rischio Idrogeologico con finalità di protezione civile nella fascia Ionico – Etnea” – Dip. Reg. Prot. Civ. U.O.B. XIV (09/2002) e per le pertinenze di stretto interesse risultano censiti i seguenti nodi di rischio idraulico: RPS 01: disagi veicolari, in caso di forti piogge, per la confluenza di flussi idrici abbondanti: opere idrauliche sufficienti.

#### **VALUTATO** che

- Il progetto in esame non modifica in alcun modo le strutture portuali previste dal PRP vigente, ma rappresenta il presupposto per la realizzazione delle previsioni del PRP relative al primo bacino del porto turistico;
- la documentazione prodotta ha analizzato gli strumenti di Programmazione e Pianificazione territoriale e settoriale vigenti, non rilevando incoerenze tra il progetto e tali strumenti;
- il progetto è conforme alla pianificazione regionale e comunale e costituisce una razionalizzazione di una struttura ad oggi esistente ma non utilizzabile;
- Nell'area di studio non risulta presenza di posidonia oceanica.

### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

#### **CONSIDERATO** che

- L'area oggetto di studio risulta ubicata nella porzione costiera del comune di Riposto immediatamente a ridosso del centro storico, a circa 170 m dalla principale Piazza San Pietro, in un contesto urbanistico – ambientale del tutto antropizzato ed urbanizzato. Il settore d'interesse occupa la parte settentrionale del bacino portuale e risulta circoscritta, oltre che dal Molo di Sottoflutto, dalla Banchina Grasso (sede dei lavori) dalla Banchina Rapisarda, che lo separa dal bacino turistico attualmente in funzione, e dal Molo di Ridosso
- L'intervento in progetto prevede, la realizzazione di una mantellata antiriflettente posta su scanno di imbasamento avente uno sviluppo lineare coincidente con la Banchina Grasso per un'estensione complessiva di circa 222 ml. Il volume coinvolto dunque, compreso lo scanno di imbasamento, sarà di circa 11.928 mc. L'altezza della mantellata rispetto al livello medio del mare sarà di 1.05 m e, raccordandosi armonicamente con l'originaria struttura del molo, non comporterà alcun notevole impatto visivo sull'attuale manufatto. La profondità dei fondali interessati dallo scanno d'imbasamento è di circa – 5.0 m e risulta costante lungo tutta la banchina Grasso.

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il progetto e lo studio di alternative:

- L'area di interesse, rappresentata figura, è interna al porto di Riposto ed è costituita dal cosiddetto "primo bacino", delimitato a Nord dal molo di sottoflutto, ad Ovest dalla Banchina Grasso, a Sud dal Molo Rapisarda e ad Est dal molo di ridosso.



- All'interno del primo bacino sono presenti quattro pontili galleggianti, ormeggiati in direzione N-S al molo di sottoflutto, ciascuno dei quali realizzato in moduli di 16.0 – 20.0 m, per una lunghezza complessiva di 188.00 m. e, inoltre, 36 finger ancorati direttamente alla banchina di riva ed al molo di ridosso
- Attualmente il primo bacino non è utilizzabile, a causa dei fenomeni di agitazione ondosa interna che hanno causato il danneggiamento di buona parte dei pontili galleggianti. Già subito dopo la conclusione dei lavori di realizzazione del bacino, nel gennaio del 2009, si sono verificati i primi ingenti danni ai pontili galleggianti, tanto da indurre il Comune di Riposto alla redazione di un Progetto Esecutivo, complementare ai lavori già eseguiti, al fine di limitare ulteriori danni. Tale Progetto prevedeva la realizzazione di un pennello trasversale al molo di ridosso di lunghezza pari a 50,0 m, posto a 20,0 m dall'imboccatura del primo bacino turistico. Ad oggi tuttavia alcun intervento è stato mai eseguito per mettere in sicurezza le infrastrutture portuali
- L'utilizzo delle celle antirisacca, invece, è stato scartato in quanto con la geometria a disposizione, le celle sarebbero quasi interamente sommerse e difficilmente in grado di garantire un'adeguata efficacia. In tal caso, pertanto, il costo elevato richiesto dall'intervento, connesso anche con la necessità di demolire l'attuale banchina di riva, in confronto alla prestazione attesa, non ne giustificherebbe l'adozione.
- Il presente Progetto prevede una soluzione alternativa che, in attesa della attuazione degli interventi previsti al vigente P.R.P., ed in funzione delle aree attualmente disponibili, consenta di mitigare quanto più possibile il problema dell'agitazione ondosa interna al bacino. La scelta progettuale, tra le diverse soluzioni analizzate, è ricaduta sulla realizzazione di una scogliera in massi naturali con funzione antiriflettente, da posizionare a ridosso della Banchina Grasso, consentendo un notevole abbattimento dell'altezza d'onda residua all'interno del primo bacino, a fronte di un investimento economico non eccessivo, grazie alle limitate profondità ivi presenti.

AS

4

8

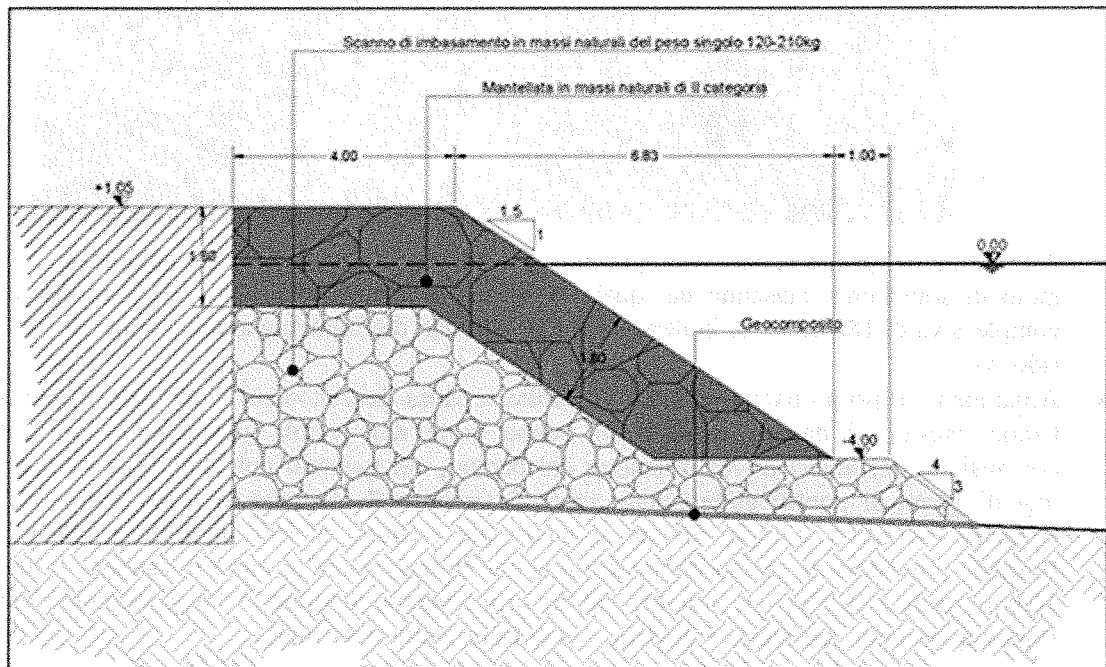
FM  
P. C. M.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several smaller marks below.

- Di norma, la presenza di fenomeni di risonanza viene controllata attraverso la protezione del bacino e/o l'introduzione di elementi antiriflettenti all'interno del bacino stesso. Nel caso in esame, risultando il bacino abbastanza protetto, ci si è soffermati sull'antiriflettente offerta dagli elementi costituenti lo stesso. Nello specifico, il contorno degli specchi acquei è interamente caratterizzato dalla presenza di banchine a parete verticale, di cui solo una risulta antiriflettente (lato esterno del molo di ridosso), sulla cui reale efficacia, tuttavia, esistono parecchi dubbi, dato che le aperture delle celle antirisacca risultano quasi interamente sommerse. A ciò si aggiungono le profondità relativamente elevate che caratterizzano il bacino portuale e che non contribuiscono sicuramente alla dissipazione dell'energia del moto ondoso che penetra all'interno del porto.

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la soluzione progettuale proposta:

- prevede la realizzazione di una scogliera antiriflettente a ridosso della Banchina Grasso, realizzata su fondali posti mediamente a circa  $-5,00$  m s.l.m.m. e con coronamento a quota  $+1,05$  m s.l.m.m. e con le seguenti caratteristiche:
  - mantellata costituita da un doppio strato di massi naturali di seconda categoria (con peso del singolo masso compreso tra 1 e 3 t), con pendenza della scarpata  $1:1,5$  e spessore pari a  $1,80$  m;
  - nucleo in massi naturali di prima categoria (con peso del singolo masso compreso tra 120 e 210 kg);
  - scanno di imbasamento in massi naturali di prima categoria (con peso del singolo masso compreso tra 120 e 210 kg), pendenza della scarpata  $3:4$ ;
  - geocomposito costituito dall'accoppiamento di una geogriglia con resistenza a trazione pari a  $50$  kN/m, ed un geotessile non tessuto in poliestere del peso di  $140$  g/m<sup>2</sup>, con apertura caratteristica di filtrazione pari a  $0,10$  mm, interposto tra i massi naturali ed il terreno di base al fine di prevenire l'erosione di quest'ultimo attraverso gli elementi della scogliera.



- La presenza della scogliera sarà segnalata attraverso il posizionamento di apposite boe di segnalazione per tutta la sua lunghezza.
- Si procederà alla rimozione dei pontili di ormeggio galleggianti (finger) direttamente collegati sia alla Banchina Grasso (per consentire la realizzazione dell'intervento) sia al Molo di Ridosso (al fine di proteggere le imbarcazioni ivi ormeggiate); gli stessi saranno temporaneamente abbancati in apposita area individuata sulla Banchina Grasso, in attesa della definizione di un loro possibile riutilizzo.
- Si provvederà infine alla sistemazione delle passerelle di accesso ai pontili galleggianti collegati al molo di sottoflutto, attualmente in buona parte inaccessibili e distaccati dallo stesso molo.

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda lo studio del clima ondoso:

- Il Proponente nel corso dello studio delle diverse soluzioni progettuali al problema ha curato la predisposizione di “Studio Idraulico-Marittimo finalizzato alla caratterizzazione del clima al largo del Porto di Riposto e all’agitazione del moto ondoso all’interno del primo bacino del porto turistico”, successivamente sono anche state realizzate una ulteriore serie di simulazioni numeriche, finalizzate allo studio dei fenomeni di penetrazione e risonanza del moto ondoso nel bacino
- Attraverso l’utilizzo del codice di calcolo CGWAVE (*elliptic mild slope equation*) messo a punto dall’Università del Maine per l’U.S. Army Corps of Engineers è stata effettuata una serie di simulazioni con la medesima altezza d’onda ma diversi periodi, fino ad individuare tra questi ultimi quelli che esaltano il fenomeno di risonanza
- dai risultati ottenuti si evince che, per alcuni periodi, l’agitazione ondosa all’interno del primo bacino è particolarmente elevata. Si osserva infatti che la mareggiata con periodo di 12 s è in grado di innescare un evidente effetto di risonanza, creando una elevata agitazione ondosa per effetto della riflessione tra la banchina Grasso e il molo di ridosso
- Le possibili soluzioni progettuali finalizzate alla riduzione dell’agitazione interna del bacino, sono state definite in relazione ai seguenti criteri:
  - conservazione del layout planimetrico previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente;
  - massimizzazione del numero di posti barca effettivamente utilizzabili, con
  - particolare attenzione alla possibilità di ospitare grandi imbarcazioni, notoriamente più appetibili per i gestori dal punto di vista economico;
  - assenza di limitazioni alla navigabilità rispetto alla configurazione attuale;
  - contenimento dei costi e dei tempi di realizzazione;
  - flessibilità rispetto all’eventuale completamento delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale vigente (reversibilità della soluzione adottata).
- sulla base dei risultati ottenuti per le diverse configurazioni progettuali, nonché su più generali considerazioni di carattere economico e funzionale, sono state individuate due possibili soluzioni:
  - Scogliera sulla Banchina Grasso (progetto in argomento): la realizzazione di una scogliera a ridosso della Banchina Grasso consente di ottenere un significativo abbattimento dell’agitazione interna, a fronte di un investimento economico non eccessivo (le profondità a ridosso della banchina sono piuttosto ridotte).
  - Scogliera sulla Banchina Grasso e sul Molo Rapisarda: la realizzazione di un ulteriore tratto di scogliera lungo il molo Rapisarda consente un ulteriore abbattimento dell’agitazione ondosa, che risulterebbe così conforme agli standard di settore.
- La verifica delle condizioni di agitazione residua nel bacino portuale è stata eseguita facendo riferimento ai valori di altezza d’onda raccomandati nelle Linee Guida degli Australian Standard. Sebbene la realizzazione della scogliera sulla Banchina Grasso e sul Molo Rapisarda permetterebbe l’abbattimento dell’altezza d’onda all’interno del primo bacino fino a valori inferiori a quelli suggeriti dagli Australian Standard, sia per condizioni frequenti che rare, il progetto si limita alla realizzazione della scogliera solo sulla Banchina Grasso. Infatti nel periodo che va dall’inizio di giugno alla fine di settembre, la boa di Catania ha registrato mareggiate con altezza significativa inferiore ai 3.0 m (periodo 1989-2005), pertanto appare ragionevole ipotizzare per il primo bacino un utilizzo stagionale, anche nel caso della sola realizzazione della banchina Grasso. L’intervento restituirebbe quindi una, seppur limitata, funzionalità per l’ormeggio al primo bacino

**CONSIDERATO** che in merito alle attività di cantiere:

- la realizzazione delle opere si prevede in 120 giorni
- L’area di cantiere è interna al porto di Riposto ed è costituita dal cosiddetto “primo bacino”, delimitato a Nord dal molo di sottoflutto, ad Ovest dalla Banchina Grasso, a Sud dal Molo Rapisarda e ad Est dal molo di ridosso
- Tutte le macchine utilizzate per i lavori, quali ad esempio quelle per movimenti terra (escavatori, pale meccaniche, ecc.), compressori, gruppi elettrogeni, martelli demolitori, ecc. dovranno essere del tipo silenzioso e di moderna concezione, con marmitte perfettamente efficienti
- L’area interessata dai lavori sarà delimitata con una recinzione, di altezza non inferiore a quella richiesta dal locale regolamento edilizio, in grado di impedire l’accesso di estranei all’area delle lavorazioni. Il sistema di confinamento scelto offrirà adeguate garanzie di resistenza sia ai tentativi di

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*

*[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]*

superamento sia alle intemperie

- Allo scopo di ridurre i rischi derivanti dalla presenza occasionale di mezzi per la fornitura di materiali, la cui frequenza e quantità è peraltro variabile anche secondo lo stato di evoluzione dell'opera, si prevedranno adeguate aree di carico e scarico nel cantiere e personale a terra per guidare i mezzi all'interno del cantiere stesso
- Il progetto prevede l'occupazione temporanea, fino alla realizzazione del prolungamento del molo di Sopraflutto, dello specchio d'acqua antistante la banchina Grasso per una superficie totale non superiore a circa 3.216 mq. Durante la fase di cantiere si prevede l'occupazione provvisoria, di una porzione della banchina Grasso per le operazioni di carico sui mezzi navali.

**CONSIDERATO** che in merito alla produzione di rifiuti

- La produzione di residui ed emissioni risulta uno tra gli aspetti, dal punto di vista ambientale, ritenuti più rilevanti soprattutto in fase di realizzazione (operazioni di cantiere). L'intervento in oggetto non comporterà la produzione di rifiuti solidi essendo costituito esclusivamente da blocchi basaltici naturali non sono dunque previste modalità di smaltimento
- I rifiuti liquidi pericolosi, quali gli olii esausti ed i liquidi di lavaggio delle attrezzature che manipolano composti chimici (es. betoniera), saranno stoccati in recipienti etichettati posti al coperto, utilizzando un bacino di contenimento in grado di contenere eventuali sversamenti.
- L'impresa esecutrice provvederà quotidianamente all'allontanamento dei materiali di demolizione e di quanto non riutilizzabile in cantiere consegnando gli stessi a ditta specializzata o trasportandoli in idoneo punto di raccolta o discarica autorizzata

**CONSIDERATO** che in relazione all'utilizzazione delle risorse naturali

- L'opera in progetto prevede l'utilizzo quasi esclusivo, ad eccezione del geotessile posto alla base dello scanno d'imbasamento, di materiali lapidei naturali di I e II categoria. Come previsto dal Progetto il reperimento di tale materiale, nel rispetto di quanto stabilito al "Piano Regionale dei Materiali di Cava e dei Materiali Lapidei di Pregio" – Ass. Reg. Energia e Servizi di Pubblica utilità – Dip. Energia – G.U.R.S. 19/02/2016 - Parte Prima n. 8, avverrà tramite approvvigionamento da cave poste all'interno del settore orientale del distretto minerario etneo; in particolare, stante la distribuzione degli impianti di cava e frantumazione autorizzati dal predetto piano, alcune cave individuate per aree geografiche sono sintetizzate nella seguente tabella.

Comune	Materiale	Località	Distanza dal porto (Km)
MASCALI	Basalto frant.	Nunziata	10
CASTIGLIONE DI SICILIA	Basalto frant.	Cerro	26
BELPASSO	Basalto frant.	Perniciaro	40
BERNAVE'	Basalto frant.	Bernavè	30
Regione Sicilia - Assessorato Industria - Dipartimento Corpo Regionale delle Miniere - distretto Minerario di Catania			
La distanza media considerata ai fini del computo metrico è di 26,5 Km. Per ulteriori cave si rimanda al Piano Regionale dei Materiali di Cava e dei Materiali Lapidei di Pregio			

- La realizzazione della mantellata, prevede l'utilizzo esclusivo di due tipologie di materiali:
  - Geocomposito costituito dall'accoppiamento di geogriglia di determinata resistenza a trazione e geotessile non tessuto;
  - Pietrame naturale costituito da blocchi naturali di I e II categoria per lo scanno d'imbasamento e la mantellata vera e propria.
- In particolare il geocomposito avrà un'estensione di 3.218,19 mq; mentre il pietrame naturale, suddiviso in I categoria per lo Scanno d'imbasamento e II categoria per la mantellata, avrà le seguenti quantità.

Livello	Categoria	Quantità	
		m <sup>3</sup>	Ton.
Scanno di imbasamento	Massi naturali di I cat.	7.787,35	16.820,68
Mantellata	Massi naturali di II cat.	4.141,04	7.826,57
<b>Totale</b>		<b>11.928,39</b>	<b>24.647,25</b>



- Come premesso la mantellata avrà carattere provvisoria qualora si realizzasse, come previsto dal P.R.P., il completamento/prolungamento del molo di Sopraflutto.
- I materiali che saranno utilizzati nella realizzazione della mantellata non necessitano di alcuna lavorazione e/o trattamento prima della loro messa in posa.

#### In merito agli studi specialistici e agli approfondimenti effettuati

- Il regime anemologico è stato studiato tramite i dati riferiti alle misure effettuate nel periodo 1961-1990 presso l'Osservatorio di Catania-Fontanarossa, Ente Nazionale di Assistenza al Volo: i venti caratterizzati da maggiore frequenza di apparizione sono quelli provenienti da E e W, mentre le velocità più elevate si sono riscontrate nel settore ENE e WSW
- ai fini dei controlli e delle operazioni di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, si prevede la tenuta dell'apposito fascicolo dell'opera ai sensi del D.Lgs. 81/08;
- si prevede l'esecuzione delle lavorazioni secondo piani di lavoro e procedure, nel rispetto di quanto disposto dalla normativa specifica sulla sicurezza nei luoghi di lavoro e nei cantieri mobili ex T.U sulla sicurezza di cui al D.lgs 9 aprile 2008, n°81 e successive modifiche ed integrazioni;

#### VALUTATO che

##### per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- qualora le opere previste dal Piano Regolatore Portuale venissero completate, la scogliera potrà essere rimossa e gli elementi costituenti la stessa riutilizzati in seno alla sezione del prolungamento del molo sopraflutto, restituendo totale funzionalità alla banchina esistente.
- La soluzione progettuale proposta presenta le seguenti caratteristiche:
  - Temporanea In quanto ha l'obiettivo di mitigare il fenomeno di agitazione interna nella attuale configurazione del porto e sarà rimossa alla piena attuazione del P.R.P. che prevede il prolungando il molo soprattutto;
  - Amovibile La mantellata, interamente realizzata in massi naturali basaltici a gettata, sarà amovibile con semplicità tramite salpamento;
  - Reversibile L'esistente banchina di riva, denominata Grasso, tornerà perfettamente funzionale senza alcuna ulteriore necessità di intervento in concomitanza della rimozione della mantellata;
  - Riutilizzabile Il pietrame basaltico costituente la scogliera sarà utilizzato per la formazione del nucleo e degli strati filtro del prolungamento del molo soprattutto, dunque nell'ambito della stessa area portuale, senza ulteriori trasporti e conseguenti impatti.
- si tratta di un intervento di limitata entità su una struttura portuale preesistente, ricadente su un litorale già antropizzato finalizzato a rendere fruibile una struttura già in essere
- la realizzazione del progetto consentirà di effettuare un importante passo verso il miglioramento della qualità dei servizi forniti, una migliore agibilità degli spazi a terra e una migliore operatività del rimessaggio e degli specchi acquei;
- per quanto riguarda il traffico indotto dalle attività di cantiere, questo non incide in maniera rilevante sul traffico complessivo della zona, anche in considerazione della consistenza dell'intervento, la cui realizzazione si prevede in soli 120 giorni;
- in fase di esercizio il progetto prevede un aumento del traffico navale del Porto in coerenza con il PRP vigente.

#### QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

##### CONSIDERATO che per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti:

- la documentazione presentata ha analizzato le componenti ambientali con riferimento al sito specifico di progetto. La vocazione del sito non è modificata dalla realizzazione del progetto; Pertanto, non è ravvisabile alcun significativo aumento dell'entità, della portata o della natura degli impatti nella fase di esercizio rispetto a quanto previsto dal PRP vigente e approvato;
- gli impatti attesi nella fase di realizzazione delle opere consistono nella produzione di polveri causate sia dal transito dei mezzi operanti in cantiere, che dalla realizzazione delle opere, nella produzione di rumori causati dalle attività del cantiere, nella produzione di rifiuti, generati durante le normali attività di cantiere;

### Atmosfera

- In fase di cantiere e dunque di realizzazione dell'opera la produzione di residui e di emissioni è fra gli aspetti ambientali ritenuti più rilevanti nella definizione della qualità dell'aria e degli eventuali impatti negativi
- Nel caso d'interesse le emissioni in atmosfera possono essere circoscritte esclusivamente all'attività dei mezzi di cantiere e dunque alle emissioni da parte dei motori a scoppio e relative alla tipologia di combustibile utilizzato. Per quanto concerne invece i materiali da costruzione essendo quest'ultimi blocchi basaltici di grossa pezzatura (I e II Cat) la produzione di polvere non sarà apprezzabile e dunque la si potrà considerare generalmente trascurabile
- la produzione di polvere non sarà apprezzabile e dunque si potrà considerarla generalmente trascurabile
- la stima degli impatti per la fase del cantiere ha rilevato fenomeni di inquinamento atmosferico di durata limitata nel tempo e circoscritti come area di influenza che non potrebbero causare disagi significativi, legati soprattutto alla movimentazione dei mezzi di trasporto di materiale ed apparecchiature da e per il sito di costruzione;

### Ambiente idrico

- Il sito di stretto interesse rientra all'interno dell'area **095 "Area territoriale compresa tra i F.mi Simeto ed Alcantara"** come definito dal P.A.I. (Piano per l'Assetto Idrogeologico – Regione Sicilia). Nello specifico il sito in esame ricade all'interno del bacino idrografico del T. Macchia che sfocia, in ambito *quasi* naturale, a circa 900 m verso nord
- A sud del I bacino e sempre all'interno dello specchio portuale sfocia il T.te Jungo, che scorre del tutto intubato in scolarari in c.a. all'interno dei centri urbani di Giarre e Riposto.
- Entrambi i corsi d'acqua presentano un regime idrologico tipicamente torrentizio e strettamente dipendente dalla distribuzione delle precipitazioni, con deflussi superficiali, scarsi o assenti nel periodo primavera-estate, e consistenti nei mesi autunnali e invernali.
- L'idrografia naturale di superficie, negli immediati dintorni del sito, è dunque di scarso interesse e/o addirittura assente, sia a causa dell'azione antropica (che ha alterato la morfologia superficiale naturale, pavimentando e/o modificando gran parte delle superfici) ma anche per la permeabilità dei terreni affioranti e di quelli presenti in sottosuolo (depositi alluvionali prevalenti). Il deflusso delle acque meteoriche è, pertanto, regolato quasi esclusivamente da superfici impermeabilizzate artificiali scoperte e/o coperte canalizzate (fognature - tombature) e lungo le sedi stradali.
- In generale dunque l'opera non verrà condizionata dalla locale idrografia ne sarà un elemento di condizionamento del deflusso idrico di superficie
- In fase di realizzazione si possono determinare seppur temporaneamente delle alterazioni della qualità delle acque legata all'aumento della torbidità con conseguente incidenza sul processo della fotosintesi. In ogni caso gli interventi avverranno esclusivamente in aree interne al bacino portuale.

### Suolo e sottosuolo

- Il territorio comunale di Riposto è posto al margine orientale dell'edificio vulcanico etneo in coincidenza delle ultime propaggini vulcaniche e risulta per lo più costituito dal deposito detritico - alluvionale del Chiancone, cui si sovrappone nelle porzioni prospicienti la linea di costa il deposito di spiaggia, spesso mascherato e/o regolarizzato dall'azione antropica. Il Chiancone riveste una notevole importanza in quanto costituisce quasi esclusivamente, ad eccezione di limitati depositi di spiaggia e delle alluvioni recenti ed attuali, il substrato geologico di riferimento. I depositi di spiaggia sono presenti in affioramento, laddove non obliterati dall'azione antropica, lungo la fascia costiera ed immediatamente retro costiera del nucleo storico della cittadina ripostese. Il deposito risulta costituito, per lo più, da sabbie e sabbie e ghiaie ad elementi eterometrici arrotondati ed appiattiti di natura prevalentemente vulcanica. La presenza di sabbie e silt è confermata da alcune verticali di indagine (SD1 – SD2 anno 1982) effettuate sotto l'imbasamento del molo.

- In termini morfologici generali l'intero comprensorio in studio e nello specifico il sito del 1° bacino portuale sono posti sul basso versante orientale etneo lungo i blandi pendii retrocostieri costituiti in prevalenza dal deposito detritico – alluvionale del “Chiancone”. Esso non rappresenta, esclusivamente, una formazione geologica ma riveste una chiara evidenza morfologica all'interno del versante orientale del vulcano; si tratta, infatti, di una conoide di deiezione, di forma triangolare, estesa nella zona compresa tra Pozzillo, S. Venerina e Riposto, che rappresenta, per questo settore, il substrato della copertura vulcaniche.
- Il territorio del comune di Riposto ricade nel basso settore orientale dell'edificio vulcanico etneo ed in particolare all'interno della fascia pianeggiante retrocostiera. Sulla scorta di tali informazioni e di quanto previsto dal D.M. LL.PP. 23/09/82 Riposto era inserito tra le zone appartenenti alla seconda categoria sismica
- la realizzazione dell'intervento non modifica della linea di costa,
- la documentazione contiene alcune simulazioni fotografiche, che mostrano la situazione attuale e quella a conclusione di lavori, rilevando l'assenza di modifiche rilevanti nel contesto dell'area
- In relazione alle risorse idriche sotterranee, vista la posizione di recapito in seno al sistema idrogeologico, e le caratteristiche litologiche dell'acquifero è stata definita una Vulnerabilità all'inquinamento media. Tuttavia, in relazione alle lavorazioni previste, ai materiali da costruzione, ed all'ambiente circostante è possibile ipotizzare che la qualità delle acque di circolazione sotterranee non subirà alcun impatto significativo.
- Dal punto vista della stabilità dei terreni in cui ricadrà l'opera non si riscontra alcuna situazione di rischio, mentre il grado di sismicità del sito (Zona 2) richiede l'applicazione delle relative normative tecniche.

#### Rumore e vibrazioni

- In relazione alle opere previste ed alla loro messa in esercizio, l'impatto acustico e quello dovuto alle vibrazioni avrà un impatto limitato alle esclusive fasi di cantiere. In particolare, in fase realizzativa, l'area di cantiere subirà un inevitabile incremento del livello del rumore prodotto dai mezzi d'opera.
- I mezzi d'opera utilizzati in cantiere non eccederanno i normali valori previsti dalla vigente normativa, per le aree di cantiere, in ogni caso sarà cura della D.L. operare una valutazione quotidiana del rumore in cantiere per stabilire con precisione il valore di emissione acustica

#### Vegetazione, Ecosistemi, Flora e fauna

- Nello specifico per quanto riguarda gli ecosistemi, la flora e la fauna, le opere in progetto, pur essendo poste in un areale che un tempo godeva di un seppur limitato interesse e pregio naturalistico non rappresentano, vista la destinazione portuale e la contigua urbanizzazione storica del centro urbano, un elemento di disturbo;
- In merito alla fauna le specie riscontrabili sono quelle ormai inserite in un ambito urbanizzato e, anche in questo caso, le opere in progetto non influenzeranno lo sviluppo e l'esistenza di tale contesto
- Per quanto concerne il regime vincolistico legato alla presenza di S.I.C. e Z.P.S. il sito in esame non risulta soggetto ad alcun vincolo in ragione della posizione (circa 4.0 km dal sito più vicino denominato La Gurna) rispetto a tali emergenze ambientali. Nello specifico i siti posti nelle vicinanze sono nel seguito
  - ITA 07003 - La Gurna (SIC);
  - ITA 07002 - Riserva naturale Fiume Freddo (SIC);
  - ITA 07003 - La Gurna (ZPS)

#### Paesaggio e beni culturali

- l'intervento insiste in un'area industriale fortemente antropizzata;
- Il paesaggio circostante l'area d'interesse, inserita a sua volta all'interno del contesto portuale, risulta caratterizzato dalla sovrapposizione degli interventi antropici che a partire dall'inizio dello scorso secolo hanno regolarizzato e mascherato l'originaria trama ambientale (spiagge) a fini prima agricoli e poi sia urbanistici (sviluppo delle aree adiacenti al centro storico) che legati alle attività portuali vere e proprie.

- La prossimità, senza soluzione di continuità, con il centro storico determina dunque una trama ambientale totalmente antropizzata in cui sono ancora presenti tracce della passata destinazione d'uso di parte degli edifici (Magazzini per il deposito di merci, Edifici industriali) adiacenti lo specchio portuale e le nuove edificazioni ed urbanizzazioni che si sono stratificate e hanno determinato l'attuale contesto architettonico – urbanistico.
- Per quanto riguarda l'impatto visivo e paesaggistico dell'opera in esame, la scelta dell'utilizzo dei massi naturali, oltre alle evidenti funzionalità di esercizio, è stata fatta in ragione della minimizzazione dell'impatto visivo. Va ricordato inoltre che la quota di coronamento della mantellata è posta a + 1.05 m dal livello medio del mare e si raccorda armonicamente con il piano di calpestio dell'attuale banchina. Sarà dunque assicurata l'invisibilità della mantellata dal lato di terra (ovest) senza, al contempo, precludere la visibilità ai natanti in ingresso al bacino portuale.

#### Salute pubblica

- lo studio ritiene trascurabile l'impatto sulla componente salute pubblica che potrebbe derivare dalla ricaduta di polveri e da emissioni in atmosfera e in mare durante le attività di cantiere, nonché da emissione di rumore e l'alterazione della qualità del paesaggio percepibile;

**VALUTATO** che, in merito al quadro di riferimento ambientale e alle misure di mitigazione degli impatti:

- le limitate dimensioni dell'intervento escludono effetti significativi a scala ampia sulla dinamica costiera e sulla tendenza evolutiva della linea di costa;
- gli impatti provocati dal traffico indotto dalle attività di trasporto dei materiali si ritengono trascurabili in quanto temporanei e puntuali;
- non si prevedono interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali dei SIC e ZPS presenti nell'area vasta, in considerazione delle limitate dimensioni dell'intervento e della distanza dalle zone perimetrate di tali aree protette;
- le azioni previste dal progetto nella fase di cantiere sono di portata limitata, sia dal punto di vista quantitativo (limitata estensione e dimensionamento delle strutture), che temporale (limitata durata dei lavori)
- la percezione visiva dal lato mare non subisce modifiche significative;

**VALUTATO** che

- La realizzazione dell'opera determinerà il ripristino della friubilità del primo bacino del porto con conseguente aumento dei natanti
- si tratta della realizzazione di un'opera di ridotta consistenza; complessivamente la proposta progettuale risulta adatta al carattere dei luoghi, tale da non produrre danni al funzionamento territoriale e da non abbassare la qualità paesaggistica esistente;
- da quanto dedotto dall'analisi della documentazione, si può escludere che a seguito della realizzazione del progetto vi saranno impatti permanenti che possano accrescere i valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti significativi e negativi dalla realizzazione dei lavori alle componenti ambientali e alla salute pubblica;
- si valutano positivamente le misure di mitigazione proposti dallo studio per le attività di cantiere;
- l'intervento non si ritiene in grado di incidere in maniera significativa sul contesto territoriale del progetto, sia con riferimento alle imbarcazioni sia con riferimento al traffico indotto previsto nel PRP; non si rilevano incrementi significativi dei volumi di traffico indotto nella viabilità della zona;
- gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti non significativi che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili. Ciò anche tenendo conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale, e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area stessa. In ogni caso si tratta di impatti transitori che termineranno con l'ultimazione dei lavori;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**

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

**ESPRIME**

**parere favorevole** all'esclusione dalla procedura di VIA della proposta di progetto denominata **"Porto**

*turistico di Riposto (Ct), opere complementari per la protezione dello specchio acqueo del I bacino del porto. Rielaborazione generale, misure di mitigazione del fenomeno di risonanza all'interno del bacino", presentata dal Comune di Riposto (Ct), fatti salvi i pareri, nulla osta ed approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere, a condizione che si osservino le seguenti condizioni ambientali:*

<b>Prescrizione n. 1</b>	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere redatto uno specifico studio che determini l'incremento specifico di traffico navale dovuto alla realizzazione dell'intervento confrontandolo con le previsioni del PRP vigente
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	-

<b>Prescrizione n. 2</b>	
Macrofase	CORSO D'OPERA
Fase	Fase precedente la cantierizzazione/durante cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti ambientali
Oggetto della prescrizione	Dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale
Termine avvio Verifica Ottemperanza	CORSO D'OPERA
Ente vigilante	ARPA SICILIA
Enti coinvolti	-

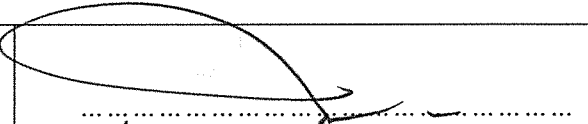
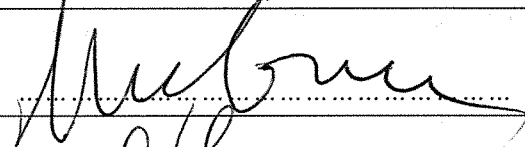
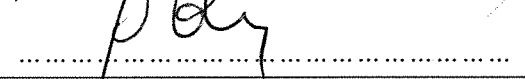
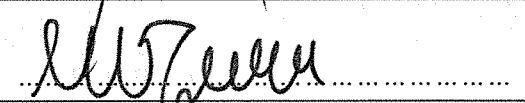
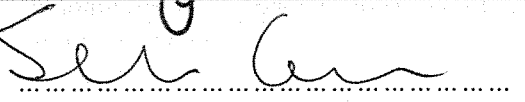
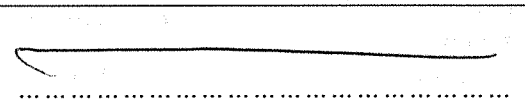
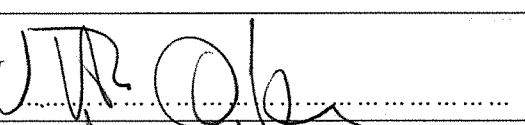
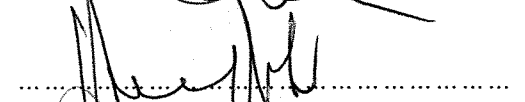
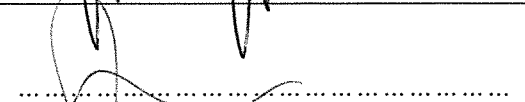
<b>Prescrizione n. 3</b>	
Macrofase	CORSO D'OPERA
Fase	Fase precedente la cantierizzazione/durante cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti ambientali
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio acustico da effettuarsi in corrispondenza degli edifici prossimi al porto
Termine avvio Verifica Ottemperanza	CORSO D'OPERA
Ente vigilante	ARPA SICILIA
Enti coinvolti	-

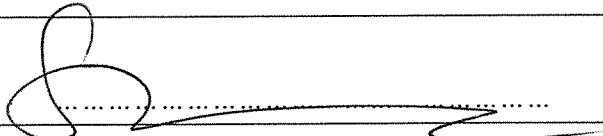
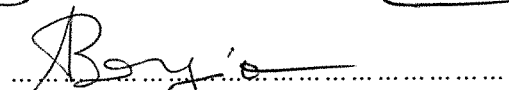
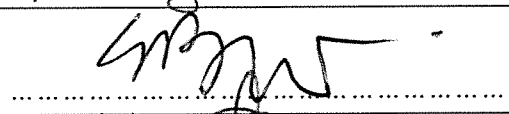
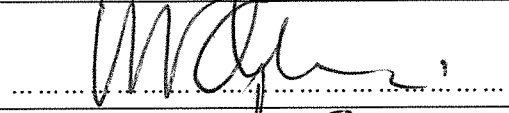


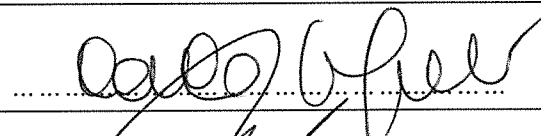
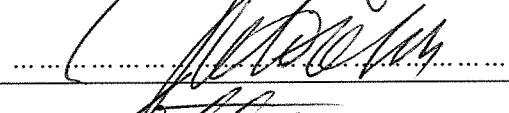
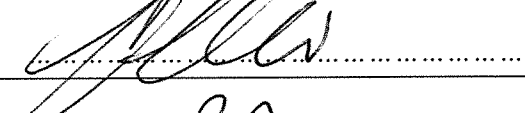
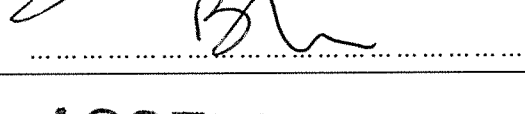
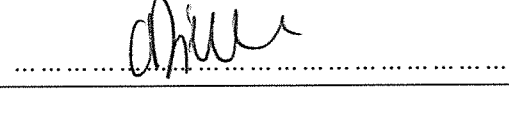

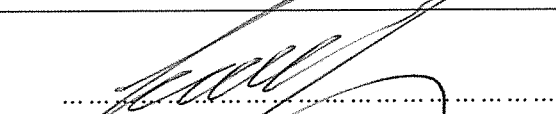
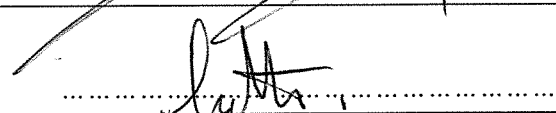
<b>Prescrizione n. 4</b>	
Macrofase	CORSO D'OPERA
Fase	Fase precedente la cantierizzazione/durante cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti ambientali

Oggetto della prescrizione	Durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata. Dovranno inoltre essere previste barriere mobili antirumore in caso di superamento dei valori limite di immissione presso recettori residenziali o sensibili e di barriere fisiche all'interno delle aree di lavoro per evitare la dispersione di polveri; tutte le misure di mitigazione dovranno essere introdotte nel Capitolato Speciale d'Appalto
Termine avvio Verifica Ottemperanza	CORSO D'OPERA
Ente vigilante	ARPA SICILIA
Enti coinvolti	-

### Prescrizione n. 5

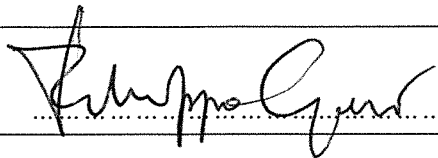
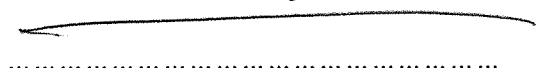
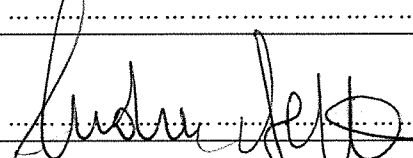
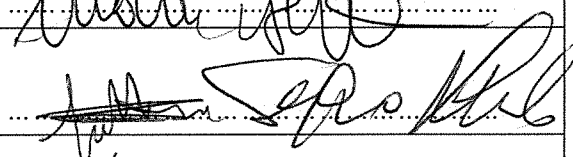
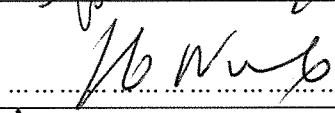
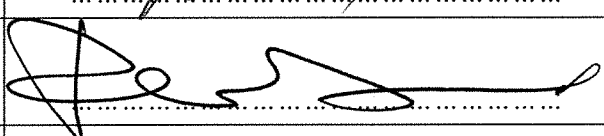
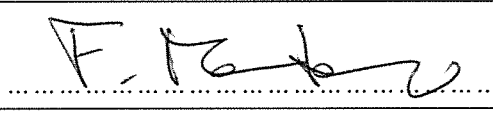
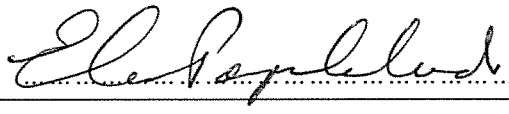
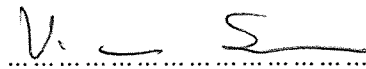
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ambito di applicazione	Componenti/fattori ambientali, aree Natura 2000, vegetazione
Oggetto della prescrizione	Dovranno essere comunicati ad ARPA Sicilia le cave e i relativi quantitativi utilizzati per l'approvvigionamento del cantiere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	-

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
<del>Prof. Saverio Altieri</del>	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	

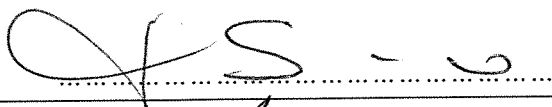
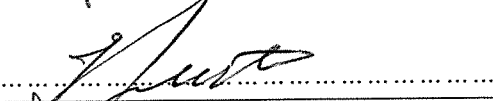
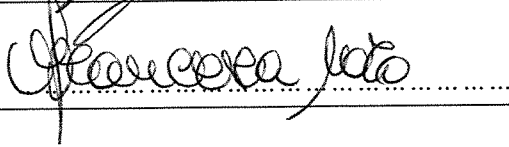

Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	

24



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	<del>ASSENTE</del>
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE



Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE



