



b

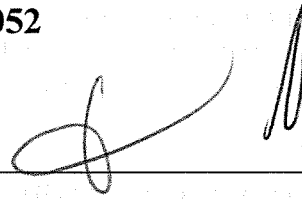
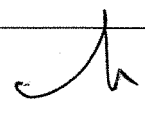
Uuu

4.14

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 2812 del 03/8/2018

| | |
|--------------------|--|
| Progetto: | <p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Demanio marittimo - ambito portuale del capoluogo posto sulla foce del fiume Bruna - progetto di un pennello in massi soffolto per la riduzione dell'insabbiamento all'imboccatura del porto di Castiglione della Pescaia (Gr)</p> <p>ID_VIP: 4052</p>  |
| Proponente: | <p>Comune di Castiglione della Pescaia (Gr)</p>  |

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 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 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 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 ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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 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;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011, prot.n.GAB/DEC/2011/217 del 11/11/2011 e prot.n.GAB/DEC/2011/223 del 12/11/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

PRESO ATTO della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dal Comune di Castiglione della Pescaia (Gr) con nota prot.n.10149 del 23/04/2018 relativamente al “*Demanio marittimo - ambito portuale del capoluogo posto sulla foce del fiume Bruna - progetto di un pennello in massi soffolto per la riduzione dell'insabbiamento all'imboccatura del porto di Castiglione della Pescaia (Gr)*”;

PRESO ATTO che:

- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot. 10045/DVA del 02/05/2018;
- la DVA con nota prot.n.10612 del 08/05/2018, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/1727 in data 08/05/2017, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

ESAMINATA la documentazione allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio Preliminare Ambientale comprensivo di relativi allegati;
- Documentazione progettuale;

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stato pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota con nota prot.n.10612 del 08/05/2018, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

ESAMINATA la documentazione integrativa trasmessa con mail del 30/07/2018, acquisita con prot.n.CTVA/2901 del 31/07/2018;

CONSIDERATO che non risultano presentati osservazioni ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

CONSIDERATO che il progetto proposto è stato sottoposto alla valutazione ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs.152/2006;

VISTI gli esiti della sopraccitata valutazione comunicati con nota prot.n.5939/DVA del 12/03/2018;

PRESO ATTO che con la nota prot.n.19434 del 31/07/2018, acquisita con prot.n.CTVA/2897 in data 31/07/2018, con la quale il Comune di Castiglione della Pescaia richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

PRESO ATTO che oggetto del presente parere è la verifica in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. al fine di valutare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA;

VERIFICATO sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. che:

Per quanto riguarda la localizzazione dell'intervento

CONSIDERATO che

- Il porto di Castiglione della Pescaia è ubicato sulla costa settentrionale della provincia di Grosseto su un tratto di costa sabbiosa che si estende dalla foce dell'Ombrone fino alla costa alta di punta delle Rocchette e al promontorio di Punta Ala, ed è costituito da un Porto Canale, da una Darsena per l'ormeggio delle barche e per la flottiglia da pesca e da un'altra darsena a monte del Ponte dove stazionano prevalentemente piccole barche da pesca;
- L'imboccatura del canale è sempre stata protetta da due moli, ma a proposito dell'agitazione interna, il Proponente segnala che sono frequenti "piccoli incidenti dovuti a manovre errate eseguite da parte di chi non conosce bene la situazione aggiornata dei fondali ed in ogni caso le imbarcazioni con pescaggio superiore a 2 m possono entrare con grande difficoltà se le condizioni di mare non sono buone. Per garantire la sicurezza dell'imboccatura l'amministrazione comunale ha sostenuto negli ultimi anni una spesa media di 70.000 €/anno ed è stato previsto di realizzare un'opera che permetta di ridurre sensibilmente questa spesa";
- Il progetto quindi prevede la realizzazione del pennello di massi soffolti che prolunga l'esistente molo destro, uniformandolo al molo sinistro, con lo scopo anche di limitare la c.d. "barra" di sedimento che si deposita all'ingresso del porto canale, con conseguente diminuzione dei costi di dragaggio, che sono elencati anche in forma di previsione in seguito alla realizzazione dell'opera;

Per quanto riguarda le caratteristiche progettuali

CONSIDERATO che

- Il progetto prevede la realizzazione di una scogliera che avrà una lunghezza di circa 90 metri ed una larghezza in testa di circa 5 metri, che resterà subito sotto la superficie del mare, ed una pendenza delle scarpate di 1 a 2. Si prevede la realizzazione di un imbasamento di tout-venant di cava dello spessore di 50 cm, un nucleo con massi di 1^a categoria ovvero del peso da 0,5 a 1 ton, ed il rivestimento con una mantellata di massi di 3^a categoria, ovvero del peso da 3 ton a 7 ton, nei primi 44 metri verso il mare e di categoria inferiore, ovvero di 2^a categoria, massi da 1 a 3 ton, nei 45 metri più vicini al faro del molo destro del porto. La scogliera sarà fondata ad una profondità di 4 metri sotto livello del mare, al fine di consentire il dragaggio fino a tale profondità, senza danneggiare l'opera. La lieve pendenza della scogliera oltre ad assicurare la stabilità del paramento, ha la funzione di limitare la riflessione dell'onda con benefici effetti sulla sicurezza del transito delle imbarcazioni. La scogliera sarà segnalata con un fanale rosso posto su un palo infisso della lunghezza di 12 metri, alimentato da un pannello solare. Tale soluzione, in alternativa al tradizionale faro posto in testa la

molo, consente la manutenzione della scogliera senza dover rimuovere nemmeno temporaneamente la luce di segnalazione, con conseguente risparmio di costi di gestione e maggiore sicurezza per la navigazione;

- I materiali selezionati per la scogliera (circa 6000 mc di massi provenienti da cave autorizzate) sono naturali e tipici dei luoghi nonché la scelta della cava sarà effettuata secondo criteri di vicinanza e compatibilità;
- Per la realizzazione del piano di imposta dall'imbasamento della scogliera alla corretta profondità di progetto, sarà utilizzata una draga aspirante e rifluente e i materiali scavati verranno depositati nelle immediate vicinanze della scogliera sul lato opposto al porto;
- Per accedere alla testa della scogliera si prevede di realizzare una pista di larghezza di 6 metri sulla sabbia lungo il paramento esterno del muro paraonde dell'attuale molo destro, pista costituita da uno strato di inerti dello spessore di 50 cm, sulla quale transiteranno gli autocarri che trasporteranno i massi fino alla costruenda scogliera. I camion procederanno sulla pista in retromarcia per scaricare i massi a ridosso di un escavatore che sarà posizionato sulla scogliera stessa e sposterà i massi per avanzare verso il mare con la costruzione. In questa prima fase sopra la scogliera, sarà realizzato un riempimento di larghezza di 5 metri, per poter procedere con sicurezza con i mezzi di cantiere, ovvero con gli autocarri e con l'escavatore, i materiali saranno successivamente rimossi una volta completata la pista;
- Il costo dell'opera è di circa 590.000,0 € e le attività di cantiere sono previste per mesi quattro;

VALUTATO che

- Le opere in progetto derivano da una reale esigenza identificata dall'Amministrazione Comunale, per limitare il fenomeno della barra all'imboccatura del porto canale e per offrire una maggior sicurezza alle imbarcazioni in ormeggio e in manovra,
- Il progetto delle opere realizzato in massi soffolti consente di limitare l'impatto sull'ambiente senza incrementare l'estensione dello specchio acqueo, del numero degli accosti e dei posti barca;

Per quanto riguarda la tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale.

Dinamica costiera

CONSIDERATO che

- Per il progetto delle opere è stato commissionato uno studio di modellistica numerica alla soc. AM3 Spin-off dell'Università di Firenze. Studio meteo-marino propedeutico alla realizzazione di interventi strutturali per la riduzione dei fenomeni di insabbiamento interessanti l'area di accesso al porto canale (2016);
- La struttura di progetto è stata identificata con il modello tenendo conto del mantenimento dell'equilibrio del litorale. E' stata inoltre verificata con il modello, che per avere qualche interazione con la corrente principale, il prolungamento del molo nord dovrebbe essere superiore a 100 m, mentre nel caso specifico è di circa 90 m;
- Per quanto riguarda la qualità del sedimento, si segnala che i sedimenti presenti nella zona di intervento sono esclusivamente sabbiosi, (analisi eseguite nel 2015 nell'ambito degli interventi annuali di manutenzione ordinaria delle spiagge di Castiglione della Pescaia, Punta Capezzolo Rocchette, Punta Ala nord);
- Le frazioni granulometriche riportate sono le seguenti:
 - ghiaia (superiore ai 2 mm di diametro);
 - Sabbia molto grossolana (compresa tra 2 e 1 mm);
 - Sabbia grossolana (compresa tra 1 e 0.5 mm);

- Sabbia media (compresa tra 0.5 e 0.25 mm);
 - Sabbia fine (compresa tra 0.25 e 0.125 mm);
 - Sabbia molto fine (compresa tra 0.125 e 0.063 mm).
 - Frazione pelitica (< 0.063 mm);
- Dai dati granulometrici si evidenzia che il sedimento del litorale è costituito da una prevalente componente di sabbia media (67%) e fine (27%); la sabbia grossa è mediamente presente per circa il 7%. Il sedimento estratto dalla carota ha una granulometria mediamente superiore: sabbia grossa=37%; sabbia media=55%; sabbia fine=6%. La frazione pelitica è in ogni caso inferiore al 10%;
- Le caratteristiche delle sabbie che verranno spostate per regolarizzare la superficie di posa della scogliera, oggetto del presente intervento, sono note a seguito delle analisi eseguite sulla carota della lunghezza di 2 m prelevata sul lato destro del canale di ingresso al porto nell'area dove è prevista la posa della nuova scogliera. La profondità del 20 fondo è circa 2 m quindi la carota ha raggiunto la profondità di - 4 m s.l.m inferiore alla quota del piano di posa della scogliera. La sabbia presente sia sulla spiaggia sia sui fondali fino alla quota di - 4 m s.l.m. ha caratteristiche molto simili presentando valori del diametro medio variabile da 0,45 mm a 0,30 mm., con assenza di materiali fini e di componente ghiaiosa;
- Il Proponente al riguardo dei dragaggi (circa 5000 mc di depositi in coincidenza dell'area del pennello che saranno movimentati per livellare il fondo e posti a rinfianco della massicciata) allega la caratterizzazione eco-tossicologica dei sedimenti, effettuata dal Centro Ricerche Energia e Ambiente dell'Università degli studi di Siena dipartimento biotecnologie chimica e farmacia, con cui si dichiara che i sedimenti sono compatibili per le operazioni di movimentazione in esame in quanto tutti i campioni analizzati risultano in classe A;
- Il Proponente allega anche una valutazione economica sui dragaggi effettuati all'imboccatura per evitare l'insabbiamento e l'eventuale risparmio ottenibile in base al progetto in essere;
- dragaggi eseguiti negli ultimi 10 anni (13), 1.3 /anno, con un costo medio di 65. 000 €;
 - con la realizzazione dell'opera non saranno necessari dragaggi per almeno 3 anni e successivamente il dragaggio verrà eseguito ogni 2 anni e con volumi minori, con un risparmio iniziale per 3 anni di circa 200 000 € e successivamente di almeno 80 000€ ogni due anni;

VALUTATO che

- Lo studio meteo marino allegato è adeguato e copre una lunghezza di costa di 4,4 km a partire dalla foce del Bruna;
- Come segnalato dal Proponente, in base ai risultati dello studio meteo marino, la lunghezza della scogliera è stata definita in base alla assenza di interazioni sulla dinamica costiera e quindi sul regime di correnti e di trasporto solido attualmente presenti nell'intorno del porto. Infatti lo studio meteo-marino stima la presenza di interazioni sulla attuale dinamica costiera per un prolungamento superiore 100 m (quindi oltre la diga esistente);
- Con l'opera in massi il fenomeno della barra dovrebbe attenuarsi notevolmente;
- I monitoraggi eseguiti dalla Provincia di Grosseto e dalla Regione Toscana evidenziano, l'assenza di accumuli sulle spiagge sopraflutto o erosioni significative sulle spiagge sottoflutto causate dalle nuove opere portuali;
- La necessaria autorizzazione al dragaggio e spostamento dei sedimenti, necessario per il livellamento del fondo, come asserito dal proponente, sarà richiesta alla Regione -Ufficio Genio Civile e OO.MM., in base art 109, disposizioni di cui al punto 3.4. dell'Allegato tecnico al DM n. 173/2016;

"3.4. Movimentazione di sedimenti portuali in aree contigue

Le movimentazioni di sedimenti portuali, diversi dagli spostamenti in ambito portuale di cui all'art. 2, lettera f) ed effettuate mediante il semplice spostamento di sedimenti in aree immediatamente contigue per il ripristino della navigabilità, nonché per agevolare l'operatività portuale, sono consentite sulla base delle risultanze delle sole analisi ecotossicologiche (Capitolo 2) alle seguenti condizioni:

- i quantitativi coinvolti siano inferiori a 10.000 m³;*
- i sedimenti coinvolti presentino tossicità "assente";*
- siano esclusi impatti su biocenosi sensibili presenti in loco."*

Ambiente marino

CONSIDERATO che

- L'area di studio è caratterizzata da fondali sabbiosi, bassa profondità, assenza o quasi di vegetazione (sia alghe che fanerogame marine), tipologia che non costituisce habitat idoneo a specie di interesse naturalistico e nell'area di studio non è stata rilevata la presenza di praterie di Posidonia oceanica. La fauna dei substrati sabbiosi si caratterizza per la presenza dei Molluschi bivalvi, che possono raggiungere elevate densità e in grado di tollerare un certo livello di infangamento. Nell'area di studio le biocenosi presenti sono quelle caratteristiche dei fondi mobili (o molli) dei piani sopralitorale, mesolitorale e infralitorale. Le sabbie fini superficiali (o di bassa profondità) si estendono fino a 2-2,5 m metri di profondità e sono popolate da molluschi bivalvi quali: donax trunculus, tellina tenuis, lenticidium mediterraneum, cyclope donovani;

VALUTATO che per quanto riguarda la componente, non si rilevano criticità;

Atmosfera e rumore

CONSIDERATO e VALUTATO che

- Le attività di cantiere prevedono il passaggio di camion (massimo 2/3 camion ogni ora), intervallo che si rende necessario affinché l'escavatore abbia il tempo di posizionare i massi di ogni carico prima dell'arrivo dell'autocarro successivo;
- Non si prevede un impatto significativo in termini di qualità dell'aria della zona interessata dalle lavorazioni, in considerazione del ridotto numero di mezzi pesanti (2/3 ora) e della durata del cantiere che è previsto in mesi 4, nella stagione invernale, inoltre le moderate criticità sono temporanee grazie anche alla vicinanza del mare e alla ventilazione naturale;
- Per quanto riguarda la componente rumore il Proponente Studio Ambientale analizza l'impatto acustico delle varie lavorazioni, tenendo conto della classificazione acustica dell'area, IV area di intensa attività umana con limiti del diurno a 65 db e notturno a 55db;
- Il Proponente esclude lavorazioni notturne e il Proponente ha individuato, per la componente, mitigazioni e monitoraggi;
- Il Proponente dovrà rispettare tutte le mitigazioni proposte ed elencate nello SIAP, sia per quanto riguarda le opere a mare sia a terra e tutte le proposte di monitoraggio elencato sia nella fase ante operam che nella fase di cantiere ed esercizio;
- Il Proponente è tenuto a rispettare e far rispettare, eventualmente con specifiche disposizioni, le migliori pratiche per limitare, durante i mesi di attività del cantiere, la polverosità sulla pista di cantiere attraverso la bagnatura frequente della pista, l'utilizzo di macchine operatrici di ultima generazione ai fini delle emissioni in atmosfera di inquinanti e del rumore prodotto dai mezzi, la copertura dei camion scarrabili con teli, l'individuazione di percorsi ed orari idonei per il passaggio dei mezzi pesanti, il rispetto di velocità adeguate ai percorsi stradali in area cittadina e quanto altro utile;

Aree protette (Natura 2000, altre)

- L'area del porto canale non è all'interno di alcuna area protetta e le aree protette più vicine sono :
 - o l'area della Diaccia Botrona classificata, secondo la direttiva Natura 2000, SIR - SIC - ZPS insieme a quella limitrofa sulla costa denominata Tombolo da Castiglione della Pescaia a Marina di Grosseto (IT51A0011, IT51A0012;

VALUTATO che

- Le aree protette distano dalla zona interessata dal progetto circa 1.5 Km per l'area protetta costiera Tombolo da Castiglione della Pescaia a Marina di Grosseto (IT51A0011) e oltre 1.1 km per la l'area della Diaccia Botrona- IT51A0012, e non sono interessate dai lavori di costruzione del pennello né dal transito di mezzi pesanti;

Sicurezza alla navigazione

CONSIDERATO che

- Il Proponente segnala inoltre che "Per migliorare la sicurezza di accesso delle imbarcazioni al porto, la scogliera, oggetto del progetto, sarà di forma leggermente convergente, in modo da diminuire l'altezza dell'onda nell'imboccatura";

VALUTATO che

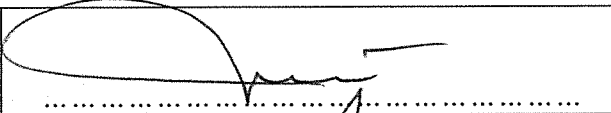
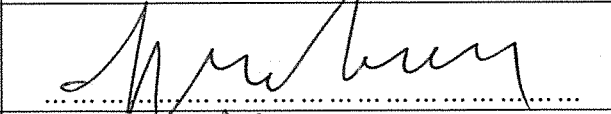
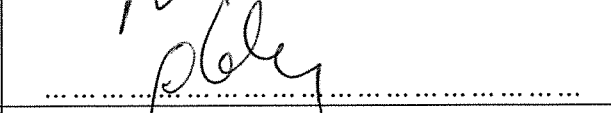
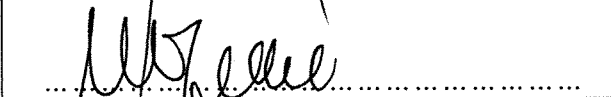
- Le opere in progetto consentono una minore agitazione interna del porto durante le mareggiate e quindi una probabile maggior sicurezza per le imbarcazioni in manovra e ormeggio all'interno del porto canale;

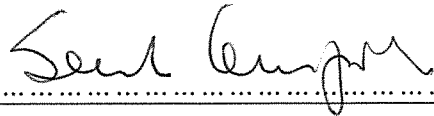
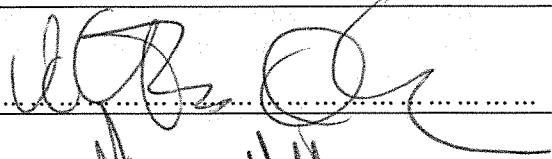
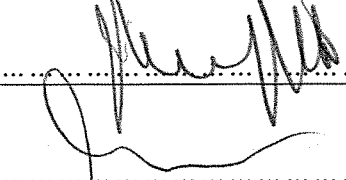
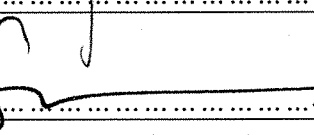
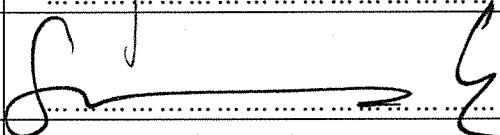
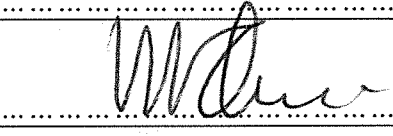

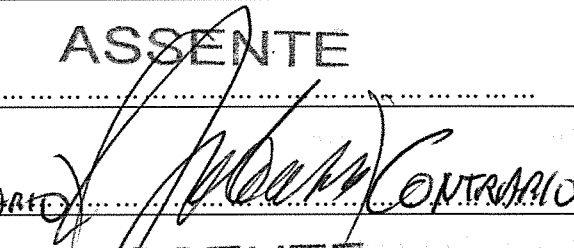
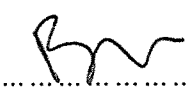
VALUTATO in conclusione che le considerazioni effettuate sulle caratteristiche delle attività e sugli effetti prodotti dalla realizzazione del progetto consentono di valutare che la realizzazione dell'opera non provoca impatti significativi e irreversibili sull'ambiente;



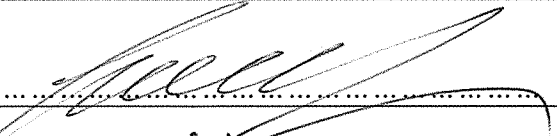
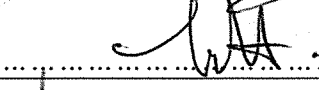
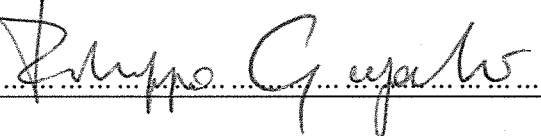
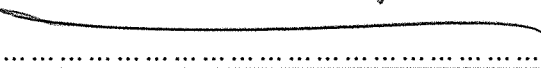
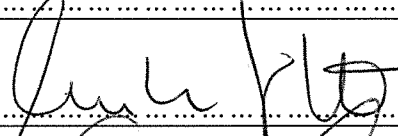
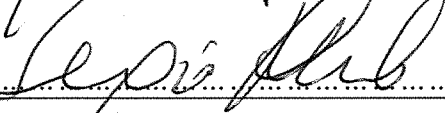
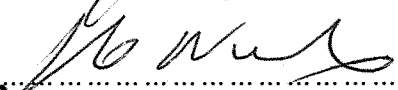
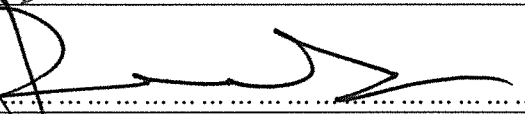

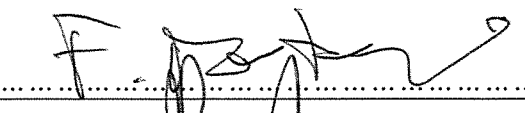
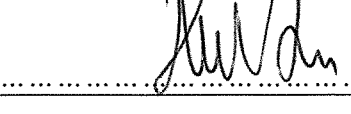
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

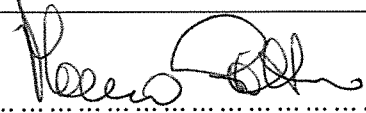
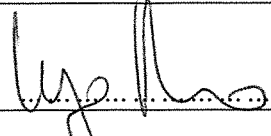

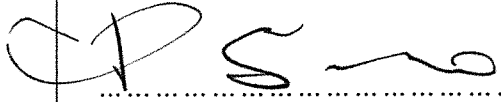

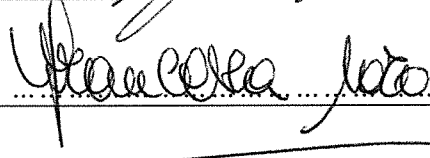
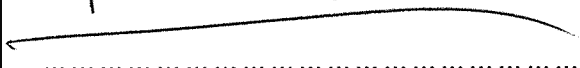
ESPRIME

Parere favorevole all'esclusione del procedimento di valutazione di impatto ambientale relativamente al progetto "Demanio marittimo - ambito portuale del capoluogo posto sulla foce del fiume Bruna - progetto di un pennello in massi soffolto per la riduzione dell'insabbiamento all'imboccatura del porto di Castiglione della Pescaia ", proponente Comune di Castiglione della Pescaia (GR)"

| | |
|--|--|
| 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) |  |
| Prof. Saverio Altieri | |
| Prof. Vittorio Amadio |  |
| Dott. Renzo Baldoni |  |
| Avv. Filippo Bernocchi |  |
| Ing. Stefano Bonino |  |
| Dott. Andrea Borgia | Borgia (Contrario) |
| Ing. Silvio Bosetti | ASSENTE |
| Ing. Stefano Calzolari |  |
| Ing. Antonio Castelgrande | ASSENTE |
| Arch. Giuseppe Chiriatti |  |
| Arch. Laura Cobello | ASSENTE |
| Prof. Carlo Collivignarelli | ASSENTE |
| Dott. Siro Corezzi | (Contrario)  CONTRARIO |
| Dott. Federico Crescenzi | ASSENTE |
| 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 |  |
| 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 |  |
| Ing. Arturo Luca Montanelli | ASSENTE |
| Ing. Francesco Montemagno |  |
| Ing. Santi Muscarà |  |
| Arch. Eleni Papaleludi Melis | ASSENTE |

| | |
|--|--|
| Ing. Mauro Patti |  |
| Cons. Roberto Proietti | ASSENTE |
| Dott. Vincenzo Ruggiero |  |
| Dott. Vincenzo Sacco |  |
| Avv. Xavier Santiapichi | ASSENTE |
| Dott. Paolo Saraceno |  |
| Dott. Franco Secchieri |  |
| Arch. Francesca Soro |  |
| Dott. Francesco Carmelo Vazzana |  |
| Ing. Roberto Viviani | Rob. Viv. (CONTRARIO) |
| Arch. Carla Chiodini (Rappresentante Regione Toscana) | ASSENTE |

