



Handwritten marks: a circle, the name 'Mull', and a signature with '4.2' written above it.

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

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

Handwritten signature

\*\*\*

**Parere n. 2894 del 07/12/2018**

<b>Progetto</b>	<b>ID VIP 3844</b> <b>Santo Stefano di Camastra (Me), realizzazione del porto turistico e opere connesse</b> <i>Istruttoria VIA</i>
<b>Proponente</b>	<b>Comune di Santo Stefano di Camastra (Me)</b>

Handwritten marks on the right side of the table, including a checkmark and several signatures.

Extensive handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the name 'FR' and various initials.

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

**VISTA** la nota prot. 29293/DVA del 18/12/2017, acquisita al prot. 4303/CTVA del 19/12/2017, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito, Direzione Generale) ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (di seguito, Commissione VIA) la procedibilità dell'istanza di VIA ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, come da ultimo modificato con D.Lgs. 104/2017, relativa al progetto *“Santo Stefano di Camastra (Me), realizzazione del porto turistico e opere connesse”*, presentata dal Comune di Stefano di Camastra.

**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”*.

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'avviso al pubblico dell'avvio dell'istruttoria è stata data sul sito web del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare il 18/12/2017 e che il termine per la presentazione delle osservazioni del pubblico è terminato in data 16/02/2018;

**PRESO ATTO** che con nota prot. 4334/CTVA del 20/12/2017 del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS è stato nominato il Gruppo Istruttore (G.I), successivamente integrato con nota prot. 171/CTVA del 15/01/2018;

**VISTA** la documentazione presentata dal Comune di Santo Stefano di Camastra, allegata alla nota prot. 29293/DVA del 18/12/2017, acquisita al prot. 4303/CTVA del 19/12/2017, comprendente:

- Avviso al pubblico
- Elaborati di progetto;
- Studio d'Impatto Ambientale;
- Sintesi non Tecnica;
- Relazione paesaggistica.

**CONSIDERATI** gli esiti della riunione del 15/02/2018 (giusta convocazione nota prot. n. 587/CTVA del 09/02/2018);

**VISTA** la nota prot. 6689/DVA del 20/03/2018, acquisita al prot. 1151/CTVA del 20/03/2018, con la quale la Direzione Generale ha trasmesso al proponente la richiesta di integrazioni formulata da questa Commissione (giusta nota prot. 1063/CTVA del 16/03/2018);

**VISTA** la nota prot. n. 9527/DVA del 23/04/2018, acquisita al prot. n. 1604/CTVA del 26/04/2018, con la quale la DVA ha concesso una sospensione di 30 giorni dei termini richiesta dal Proponente (giusta nota prot. n. 4190 del 17/04/2018, acquisita al prot. n. 9014/DVA del 18/04/2018), per la consegna della documentazione integrativa richiesta da questa Commissione;

**VISTA** la documentazione integrativa presentata dal Comune di Santo Stefano di Camastra, allegata alla nota prot. 12425/DVA del 29/05/2018, acquisita al prot. 2043/CTVA del 04/06/2018, comprendente:

- Avviso al pubblico;
- Elaborati di progetto;
- Studio di incidenza Ambientale.

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'avviso al pubblico della documentazione integrativa è stata data sul sito web del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare il 29/05/2018 e che il termine per la presentazione delle osservazioni del pubblico è terminato in data 29/06/2018;

**PRESO ATTO** che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, oltre alla documentazione presentata dal Comune di Santo Stefano di Camastra, anche le osservazioni ed i pareri espressi ai sensi di legge;

**VISTE** le seguenti osservazioni pervenute, il cui elenco si riporta nella tabella a seguire:

n.	Osservazione	Protocollo	Data
1	Circolo Legambiente Nebrodi (osservazione protocollata due volte)	DVA-2018-0003929	15/02/2018
		DVA-2018-0003949	16/02/2018
2	Associazione Circolo Legambiente Nebrodi	DVA-2018-0003929	15/02/2018
3	Sig. Paolo Bertolini	DVA-2018-0014253	20/06/2018
4	Città Metropolitana di Messina (parere positivo prot. n. 0020248/2018)	CTVA-2018-0002120	06/06/2018
5	Città Metropolitana di Messina (revoca in regime di autotutela del parere prot. n. 0020248/2018)	CTVA-2018-0002163	08/06/2018
6	Città Metropolitana di Messina (parere positivo prot. n. 0020822/2018)	DVA-2018-0013389	11/06/2018

**CONSIDERATO** che le osservazioni, le controdeduzioni del Comune di Santo Stefano di Camastra alle osservazioni, acquisite con nota prot. CTVA 2239 del 13/6/2018, si riferiscono agli argomenti di seguito elencati:

## **Contesto economico e sociale nel quale si inserisce il porto**

come si rileva dai documenti in atti: *“Il contesto economico e sociale nel quale si inserisce l'intervento è stato 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”.*

*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 E 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.”;*

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

Dai documenti allegati al progetto e dalla documentazione integrativa si rileva che:

*“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”,*

## **Dinamica 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;

al fine comunque di mitigare gli impatti della realizzazione dell'opera sul trasporto solido litoraneo nelle aree immediatamente ad est del porto turistico il Proponente ha previsto, nel progetto definitivo, la realizzazione di un by-pass delle sabbie, necessario per garantire la stabilità del litorale, la rifioritura della scogliera esistente lato Est del molo di sottoflutto e il riutilizzo di una parte dei sedimenti per circa 129.000 mc per ripascimento dei litorali, inoltre è previsto il monitoraggio dell'evoluzione della linea costa, durante e dopo la realizzazione del porto turistico.

In seguito il Proponente ha presentato una relazione specialistica, agli atti come integrazione volontaria, prot. CT VIA 3909 del 08/11/2018 nella quale ha ipotizzato, in base ad un approfondimento effettuato a cura di Prof. Mallandrino, dimensioni diverse del materiale trasportato. In seguito a tale evidenza, il Proponente ha ipotizzato una diversa modalità di spostamento del materiale di deposizione, non più effettuato con un impianto di by-pass del sedimento ma con metodiche meccaniche di raccolta del sedimento probabilmente alla base della radice del nuovo molo;

Sull'argomento, a maggior garanzia dell'ipotesi menzionata nella relazione integrativa volontaria citata, sono previste specifiche prescrizioni (identificazione con transetti delle aree di accumulo del sedimento, monitoraggio della linea di costa per il controllo e mitigazione del verificarsi di fenomeni di erosione o deposizione e l'utilizzo degli apporti di sedimento/sabbie per mitigare le aree in erosione sulla linea di costa;

## Le praterie di Posidonia

Le indagini eseguite per conto del Ministero dell'Ambiente nel documentano la presenza di una prateria isolata, e non in successione con praterie di Posidonia oceanica, 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., da si tratta. E' comunque previsto dal quadro prescrittivo il monitoraggio ambientale nei fondali antistanti il porto che sarà svolto prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori;

## Consumo di materie prime

Il progetto prevede l'utilizzo di massi artificiali, facendo salve solo le situazioni in cui i materiali da cava rappresentano la sola soluzione tecnica possibile e tramite l'approvvigionamento a cave già autorizzate ed in esercizio, peraltro elencate. Per l'approvvigionamento alla cava ME034, sita in C.da Campi nel territorio di San Marco d'Alunzio, dato che rientra parzialmente nel SIC e nella ZPS ITA030043, il Proponente dovrà ottenere specifica autorizzazione dall'Ente Gestore, come previsto dal quadro prescrittivo;

## Mancata indicazione delle alternative

In sede di integrazioni progettuali tale documentazione è stata richiesta, consegnata e pubblicata sul sito del MATTM;

## Rischio idraulico dei valloni che sfociano in area di progetto

Per quanto riguarda l'argomento, si segnala che questo è stato attentamente valutato anche in relazione al progetto di mitigazione del Proponente sulla sistemazione idraulica dei due valloni, che viene ritenuta idonea. A maggior cautela di quanto proposto è stata adottata la seguente prescrizione sull'argomento: *“La realizzazione delle opere di contenimento ed accompagnamento dei deflussi verso il mare (opere di mitigazione del rischio idraulico) proposte e relative alla sistemazione idraulica del vallone Tudisca-Pecoraro nel tratto che insiste in ambito portuale è subordinata all'autorizzazione da parte degli Enti preposti per la verifica di compatibilità tra l'equilibrio idrogeologico del territorio e le opere da realizzare. A tal fine in fase di progettazione esecutiva, si dovrà acquisire il parere del Genio Civile Regionale al riguardo delle verifiche idrauliche dei corsi d'acqua che insistono nel bacino portuale”*;

## Rimessaggio in sicurezza dei natanti presenti allo stato attuale nell'area di progetto

In relazione all'argomento si rileva che, effettivamente, una volta realizzato il progetto, verrebbe a mancare l'area sulla quale sono presenti, ad oggi, un certo numero di natanti da diporto ( le imbarcazioni da pesca hanno l'ormeggio garantito all'interno del porto), per i quali quindi non sarebbe garantito l'ormeggio o il rimessaggio a terra in sicurezza. A tal fine si segnala quanto imposto dal quadro prescrittivo. *“per quanto riguarda i natanti non iscritti e le barche da diporto attualmente presenti ( in rimessaggio o in ormeggio) in area di progetto, il Proponente dovrà effettuare il censimento e stipulare delle particolari condizioni favorevoli per il loro ormeggio o rimessaggio in ambito del porto turistico”*;

## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

**CONSIDERATO** che gli strumenti di programmazione e pianificazione considerati sono:

- Piano Regolatore Generale;
- Piano Regolatore Portuale;
- Piano Territoriale Paesistico Regionale;
- Piano Territoriale Provinciale di Messina;
- Piano Strategico per lo Sviluppo della Nautica da Diporto in Sicilia;
- Protocollo sulla Gestione Integrata della Zone Costiere nel Mediterraneo” (Protocollo ICZM);
- Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI);
- Piano di Tutela delle Acque;
- Piano Regionale di Coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente;
- Piano Energetico Ambientale Regionale Siciliano (PEARS).

È stato, inoltre, riportato il regime vincolistico relativo alle aree di progetto:

### Rete Natura 2000:

- Sistema delle aree protette;
- Aree vincolate ai sensi del D.Lgs.42/2004.

Come si riscontra dalla documentazione in atti:

il Progetto si pone in variante al PR del Porto approvato con D.A. Regione Siciliana n. 514/87 del 16/3/1987, in seguito alla definizione del progetto preliminare sono stati effettuati i seguenti passaggi ed acquisiti i seguenti pareri favorevoli:

1. la Variante al PR è stata sottoposta a procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ed ha ottenuto il Decreto di VAS n. 490 del 06/07/2011; in seguito è stata parzialmente approvata con D.D.G. 251/2012 del Dipartimento Regionale Urbanistica (ai sensi dell'art.30 della LR 21/1985 come modificato dall'art.32 c.1 lett.c) della LR 12/2011) a condizione che fosse verificato un eventuale ridimensionamento dello specchio acqueo, fosse destinata una percentuale pari al 20% dei posti complessivi alle imbarcazioni da pesca, comunque un numero non inferiore a 20 posti per tale tipologia, fosse ricompreso nel progetto il completamento della viabilità lato levante e fosse rivisto il dimensionamento delle funzioni residenziali, commerciali e ricettive secondo le indicazioni della Soprintendenza BBCCAA di Messina;
2. approvazione da parte dell'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Siciliana, con decreto n. 251/2012, con condizioni, della variante al P.R. del Porto di S.Stefano di Camastra del 8/11/2012;
3. parere del Genio Civile e OO.MM. n. prot. 3257 del 24/06/2008 (successivamente confermato con la nota n. prot. 0011923 del 21/05/2013 acquisita in ambito della Conferenza dei Servizi decisoria del 23/05/2013), acquisito con n. prot. 16032/DVA del 11/07/2018;
4. conferenza dei servizi decisoria del 23/05/2013, acquisita con n. prot. 2576/CTVA del 11/07/2018, che ha ammesso il Progetto preliminare alle successive fasi procedurali ai sensi del D.P.R. 509/97, ove l'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento Urbanistica ha espresso parere favorevole, precisando che l'approvazione del Progetto Definitivo e il rilascio della concessione demaniale, avverrà ai sensi dell'art.6 comma 2 lett.a del DPR 509/97, coordinato dall'art.75 commi 3,7,8 della LR 4/2003, in quanto l'opera è conforme agli strumenti urbanistici;
5. parere favorevole sul Progetto preliminare da parte della Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina Sezione per i beni Paesistici, con nota prot. 9177/08/cc del 24/11/2008, a seguito del ridimensionamento delle opere a terra, da sottoporre alla procedura di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'Art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.
6. parere favorevole con prescrizioni relative all'eventuale individuazione di evidenze archeologiche o reperti in fase di esecuzione delle opere, sul Progetto preliminare da parte della Soprintendenza Beni culturali e ambientali del Mare (prot. n.466 del 18.04.2013) a seguito dello svolgimento della verifica archeologica preventiva, richiesta con note prot. 531 del 10.06.2008 e n.865 del 19.06.2008 e procedura di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. per quanto riguarda fascia costiera in cui ricade il progetto che risulta vincolata ai sensi del DLgs 42/2004 art.142 c.1 "ope legis" per una profondità di 300 m dalla linea di battigia;
7. il Piano Territoriale Provinciale di Messina è stato approvato con delibera del consiglio provinciale n. 19 del 13/02/2008 e prevede la realizzazione di un porto turistico nell'area individuata dal progetto in esame;
8. 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, prevede la realizzazione di una rete di porti turistici; nel distretto Capo Peloro-Capo Cefalù, individua il porto turistico di S. Stefano di Camastra;
9. parere favorevole della Città Metropolitana di Messina, acquisito dalla CTVA con n. Prot. 2214 in data 11/6/2018.

Per quanto riguarda il regime vincolistico in area vasta, il territorio comunale di Santo Stefano di Camastra ricade in parte all'interno del Parco Naturale Regionale dei Nebrodi (EUAP0226), istituito con D.A.R. 560/11 del 04/08/1993.

#### **VALUTATO che**

In seguito a quanto precedentemente espresso dagli Enti interessati, Il Comune ha predisposto il progetto definitivo inserendo le condizioni dei vari Enti intervenuti;

Come dichiarato e da quanto si evince dalla documentazione progettuale, Il Progetto Definitivo ha recepito le indicazioni sinora segnalate nel percorso autorizzativo (VAS, Regione Siciliana, Genio Civile e Opere Mariuttime, ecc.) dagli enti coinvolti, ha convocato la Conferenza dei servizi istruttoria che ha rimandato la prope valutazioni all'esito della procedura di VIA;

il progetto definitivo quindi prevede:

- un ridimensionamento delle opere portuali comprensive dello specchio acqueo e dei posti barca (riduzione di circa 8.000 m<sup>2</sup> della superficie, riduzione dei posti barca (da 749 a 624);
- la disponibilità di posti barca per la flotta peschereccia ( che il Proponente prevede per 20 posti barca ma che il quadro prescrittivo dispone per un numero pari al 10% dei posti barca totali, così come indicato dal parere di VAS);
- la progettazione del tratto di viabilità litoranea posto in corrispondenza dell'infrastruttura ed il collegamento ad ovest; mentre il collegamento ad est sarà effettuato successivamente, tuttavia come si rileva dal quadro prescrittivo, qualora per la fase di cantiere dovesse rendersi necessario utilizzare la viabilità ad est, tale tratto dovrà essere progettato e realizzato prima dell'inizio dei lavori;

Per quanto riguarda il regime vincolistico, in sede di richiesta di integrazioni progettuali, è stata richiesta la VINCA relativa ai siti natura 2000 e aree protette in area vasta, che il Proponente ha predisposto;

## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

### CONSIDERATO che

Il Proponente segnala che l'alternativa zero non è stata presa in considerazione poiché la realizzazione dello scalo portuale di Santo Stefano è prevista nel 'Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto' in Sicilia approvato con D.A. n. 69 del 26/05/2006;

per quanto riguarda le alternative di configurazione del progetto, la documentazione integrativa contiene una relazione illustrativa relativa alle alternative progettuali;

Il porto turistico ospiterà 624 posti barca di lunghezza fuori tutto (l.f.t.) compresa tra 10 m e 36 m; la profondità del bacino interno oscillerà tra i - 4 m s.l.m.m. presso la banchina di riva e i - 7, 5 m s.l.m.m. in corrispondenza dell'imboccatura.

Il porto turistico sarà protetto da due dighe, la diga di sopraflutto, radicata ad ovest, che si allungherà nel mare per circa 600 m, con andamento spezzato, e la diga di sottoflutto, radicata ad est e protesa nel mare per circa 460 m, anch'essa con andamento spezzato. Lungo la diga di sopraflutto saranno presenti due pennelli, uno esterno, lungo circa 33 m, avente lo scopo trattenere la migrazione dei sedimenti lungo la costa, ed uno interno, lungo circa 30 m, che chiuderà l'imboccatura portuale per limitare l'ingresso del moto ondoso all'interno dell'infrastruttura.

L'imboccatura portuale, rivolta a nord-est, sarà delimitata dall'estremità occidentale del pennello interno della diga di sopraflutto e dalla testata della diga di sottoflutto ed sarà larga 35 m.

Nell'ambito del progetto proposto, la dotazione dei parcheggi osserva il parametro del 60% dei posti auto rispetto al numero dei posti barca: l'infrastruttura disporrà complessivamente di 443 di cui 374 per il diporto nautico e i restanti 69 unicamente a servizio delle residenze. L'area di banchina misurerà 7.783 m<sup>2</sup> e correrà a tergo delle banchine est, ovest e di riva. Lungo la banchina di riva è prevista l'ubicazione dei servizi per diportisti articolati in quattro blocchi. Il dimensionamento dei servizi per i diportisti è stato effettuato con riferimento alle indicazioni AIPCN.

Saranno posti in opera pontili galleggianti di larghezza 2,35 m e 4,70 m a seconda delle categorie di imbarcazioni previste all'ormeggio. Tali pontili, ancorati mediante corpi morti e catenarie sono radicati agli esistenti pontili fissi fondati su piloni. E' prevista la posa in opera di 4 pontili galleggianti larghi 2,35 m e lunghi complessivamente 990 m. Inoltre saranno posti in opera 2 moli galleggianti ad elevato dislocamento per le imbarcazioni di maggiori dimensioni, larghi 4,70 m e lunghi complessivamente 330 m oltre a un frangiflutti galleggianti destinato al bunkeraggio ed all'attracco di aliscafi, largo 4,00 m e lungo 80 m.

La realizzazione del nuovo "Porto turistico nel Comune di Santo Stefano di Camastra" richiede il potenziamento della viabilità per garantire la perfetta fruibilità della nuova infrastruttura da parte dell'utenza e il tratto in progetto, lato ovest, verrà realizzato in ambito del progetto, ed avrà le seguenti caratteristiche fornite dal proponente : " *La sezione trasversale scelta è di categoria E - Urbana di Quartiere, secondo il D.M. 05/11/2001 e s.mm.ii. con velocità di progetto 40-60 km/h con una corsia per senso di marcia. La carreggiata ha una larghezza di 7m, e pertanto la corsia è di larghezza 3,00m per senso di marcia con banchine da 0,50m per lato. È prevista la realizzazione di una pista ciclabile di 2,50m che corre in sinistra in affiancamento alla viabilità e marciapiedi di larghezza di 1,50m su entrambi i lati. Il tracciato stradale si sviluppa per una lunghezza di 511,24m. Da un punto di vista planimetrico, l'asse viario è costituito da un primo rettilineo di ca. 72 m di lunghezza a cui segue una curva di raggio 300m, un altro rettilineo di lunghezza*

di 111,50m, un'ulteriore curva di raggio 180m ed infine il rettilineo di raccordo con la viabilità esistente di lunghezza di ca. 100m";

Il Proponente presenta nella documentazione cartografica le aree di cantiere a terra e a mare, individuando una *Area Logistica a terra*, una *area operativa a terra*, e *aree operative a mare* e indicando la durata del cantiere in mesi 25.

#### **VALUTATO che**

Il Progetto del Porto turistico è stato sviluppato seguendo le linee guida di settore, studiando le diverse alternative progettuali e attenendosi alle indicazioni degli enti sinora coinvolti nel procedimento ed in base ai passaggi preliminari di VAS e urbanistici è stato leggermente ridimensionato e appare in linea con le indicazioni della progettualità diportistica.

La viabilità di progetto ricade nelle previsioni di PRG e nella programmazione comunale per la riqualificazione del lungomare tra Santo Stefano di Camastra;

### **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

#### **CONSIDERATO che**

##### **Suolo e sottosuolo - regime idrologico superficiale - acque sotterranee - bacino portuale**

Il Proponente analizza la componente, evidenziando nel complesso, un'area di soddisfacente equilibrio geomorfologico, non suscettibile di movimenti gravitativi né soggetta ad erosioni da parte di soggetti fluviali o ad esondazioni;

Nell'ambito delle indagini e delle prove geognostiche finalizzate ad avere una conoscenza puntuale del dall'area d'intervento sono state realizzate anche due prospezioni sismiche in foro del tipo Down-Hole in corrispondenza dei due fori dei sondaggi a terra, spinti per lo scopo a -30 m dal p.c;

Dalle carte tematiche del PAI si evince che:

1. l'area portuale non ricade in siti soggetti a fenomeni di dissesto mentre l'area in corrispondenza dei valloni Tudisca e Pecoraro viene classificata come "Sito d'attenzione" in relazione alla pericolosità idraulica per fenomeni di esondazione e quindi R3 come rischio idraulico. I due valloni confluiscono in un'unica asta che sfocia immediatamente ad Est della diga di levante in progetto. In progetto è prevista la risistemazione della foce che oggi è un piccolo fosso in battigia scavato naturalmente dal defluire delle portate e si prevede la realizzazione di una nuova inalveazione a partire immediatamente a valle dell'opera di scavalco della ferrovia in muri ad "U" di larghezza al fondo pari a 5m, di 7 m in testa e di altezza di 2,0 m con una banca intermedia di 1m ed altrettanto alta da ambo i lati. Lo sviluppo lineare è di ca. 50 m.
2. in merito alla protezione dall'erosione della linea di costa nell'area ad Est (R3) e Ovest (R2) del nuovo porto e classificata nel PAI con rischio R3, è prevista la rifioritura della scogliera esistente con massi dimensionati e sistemati per sostenere gli effetti delle mareggiate anche più forti, così da far ritrovare l'equilibrio dell'arenile, senza creare quegli effetti di riflessione del moto ondoso e di zappatura del fondale tipici delle opere verticali (muri) oggi esistenti.

Per quanto riguarda la circolazione all'interno del bacino portuale, questa sarà favorita dalla realizzazione di opere permeabili (pontili galleggianti e opere di difesa con ampie imboccature). Pertanto, non è previsto uno schema di circolazione forzata, mentre, a scopo cautelativo, sono previste due tubazioni sotto il livello meteomarinare situate alla radice della diga di sottoflutto

#### **VALUTATO che**

Il progetto definitivo del porto turistico di S. Stefano di Camastra è stato predisposto ai sensi delle Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M. del 14/01/2008), come dichiarato dal proponente.

Per risolvere la condizione di rischio idraulico citato, il Proponente prevede diffusi interventi di sistemazione e di mitigazione del rischio idraulico che appaiono corrette, tuttavia sono subordinate all'autorizzazione da parte degli Enti preposti, come previsto dal quadro prescrittivo: "in fase di progettazione esecutiva, si dovranno acquisire i seguenti pareri:

- *il parere del Genio Civile Regionale al riguardo: delle verifiche idrauliche dei corsi d'acqua che insistono nel bacino portuale : La realizzazione delle opere di contenimento ed accompagnamento dei deflussi verso il mare (opere di mitigazione del rischio idraulico) proposte e relative alla sistemazione idraulica del vallone Tudisca-Pecoraro nel tratto che insiste in ambito portuale è*



subordinata all'autorizzazione da parte degli Enti preposti per la verifica di compatibilità tra l'equilibrio idrogeologico del territorio e le opere da realizzare.

- il parere del Genio Civile Regionale in merito alla prevista rifioritura della scogliera esistente con massi per la protezione dall'erosione della linea di costa nell'area ad Est (R3) e Ovest (R2) del nuovo porto e classificata nel PAI con rischio R3”;

Per quanto riguarda la circolazione all'interno del bacino portuale, il ricircolo delle acque dovrebbe favorire il mantenimento di un buon livello di qualità delle acque interne e ai fini della buona qualità delle acque portuali, il progetto prevede un impianto per la raccolta e lo smaltimento delle acque di sentina e dei servizi igienici delle imbarcazioni, la cui esigenza di installazione è segnalata nel quadro prescrittivo;

### **Evoluzione della linea di costa**

Lo Studio dell'evoluzione della linea di costa allegato al Progetto definitivo, è basato sull'analisi storica delle linee di riva disponibili dell'intero tratto orientale dell'unità fisiografica; in particolare sono stati utilizzati i dati del periodo che va dal 1988 al 2012. Lo studio dell'evoluzione della spiaggia ha consentito di formulare un bilancio dei volumi netti di sabbia movimentati dai fattori meteomarinari nel periodo investigato. E' stato inoltre determinato l'andamento del trasporto solido litoraneo netto lungo tutto il tratto orientale dell'unità fisiografica dell'area in esame, nell'intervallo di tempo compreso tra il 1988 ed il 2012, stimato tramite l'applicazione del programma di calcolo POLYPHEMUS;

il Proponente ha previsto, nel progetto definitivo, 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 129.000 mc per ripascimento dei litorali, inoltre è previsto il monitoraggio dell'evoluzione della linea costa, durante e dopo la realizzazione del porto turistico.

lo Studio dell'Evoluzione del Litorale (SEL) è stato integrato con la valutazione della condizione della costa a seguito dell'adozione di un impianto di by pass posizionato ad est della radice del molo frangiflutti che sbocca in un'area ad ovest del porto;

In seguito il Proponente ha presentato una relazione specialistica, agli atti come integrazione volontaria, prot. CTVIA 3909 del 08/11/2018 nella quale ha ipotizzato, in base ad un approfondimento effettuato a cura di Prof. Mallandrino, dimensioni diverse del materiale trasportato. In seguito a tale evidenza, il Proponente ha ipotizzato una diversa modalità di spostamento del materiale di deposizione, non più effettuato con un impianto di by-pass del sedimento ma con metodiche meccaniche di raccolta del sedimento probabilmente alla base della radice del nuovo molo;

Sull'argomento, a maggior garanzia dell'ipotesi menzionata nella relazione integrativa volontaria citata, sono previste specifiche prescrizioni (identificazione con transetti delle aree di accumulo del sedimento, monitoraggio della linea di costa per il controllo e mitigazione del verificarsi di fenomeni di erosione o deposizione e l'utilizzo degli apporti di sedimento/sabbie per mitigare le aree in erosione sulla linea di costa;

### **VALUTATO che**

Sull'argomento, a maggior garanzia, sono previste specifiche prescrizioni (identificazione dell'area di accumulo mediante stazioni di campionamento, monitoraggio della linea di costa per il controllo e mitigazione del verificarsi di fenomeni di erosione o deposizione e l'utilizzo degli apporti di sedimento/sabbie per mitigare le aree in erosione sulla linea di costa);

Dai risultati degli studi meteo marini e relativi modelli, si rileva che il trasporto solido longitudinale netto è prevalentemente diretto da ovest verso est lungo tutto il litorale investigato. Ad est della foce del torrente Santo Stefano il trasporto solido netto risulta negli anni avere valori compresi tra 80.000 ed i 50.000 m3/anno, di cui 25.000 m3/anno provenienti dallo stesso torrente;

L'impianto di bypass delle deposizioni, il sabbiodotto, realizzato con una stazione di sollevamento e pozzetti di ispezione, che nello SIA era stato identificato dal Proponente come mitigazione sufficiente a garantire il flusso dei sedimenti lungo la costa successivamente alla realizzazione del porto turistico di Santo Stefano di Camastra, in seguito alle integrazioni volontarie presentate dallo stesso Proponente, è stato ritenuto opera non necessaria ed è stato proposto l'effettuazione delle operazioni di movimentazione degli accumuli con mezzi meccanici. Sul tema sono state predisposte specifiche prescrizioni per garantire il minor impatto sull'componenti ambientali;

Si segnala che, per quanto riguarda le opere relative ad escavo di sedimenti marini, scavi in genere, riempimenti, ecc., il Proponente dovrà procedere, attraverso un apposito progetto, all'acquisizione delle necessarie autorizzazioni ambientali di cui l'Art. 109, comma 2, lettera a) del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in quanto lo stesso Proponente ha dichiarato di non voler procedere alla autorizzazione

contestuale al procedimento di VIA, ma di procrastinare ad una fase esecutiva del progetto gli adempimenti di cui l'Art. 4 comma 3 del Decreto 15 luglio 2016, n. 173;

## Bilancio dei materiali

### CONSIDERATO che

Il progetto comporta l'approvvigionamento dei seguenti quantitativi di materiali principali:

- materiale da cava: 275.190,0 m<sup>3</sup>, di cui:
  - tout venant di cava: 156.447,17 m<sup>3</sup>
  - massi naturali 50-1000 kf: 4.565,60 m<sup>3</sup>
  - massi naturali 1-3 t: 77.687,90 m<sup>3</sup>
  - massi naturali 7-10 t: 26.467,40 m<sup>3</sup>
  - pietrame imbasamento/rinfianco: 9.874,16 m<sup>3</sup>
- acciaio: 130,69 t
- inerti per calcestruzzo e per calcestruzzo armato: 119.685,36 t

il Proponente ha esaminato le cave di prestito in area vasta, fornendo un elenco:

#### ELENCO CAVE

IDCAVA	COMUNE	PROVINCIA	LOCALITA	MATERIALE	PROVVEDIMENTO	SCADENZA ANNO
ME 021	PETTINEO	MESSINA	ROCCA D'ARMI	CALCARE	09104 CT	2019
ME 020	PETTINEO	MESSINA	ROCCA D'ARMI	CALCARE	43197 CT	2012 in rinnovo
ME 039	TORRENOVA	MESSINA	BICURCA	CALCARE	07102 CT del 25/02/2002 PEA del 18/03/2017	2017 in rinnovo
ME 034	SAN MARCO D'ALUNZIO	MESSINA	CAMPI	CALCARE	01114 CT	2024
EN 511	NICOSIA	ENNA	FICILINO	CALCARE DOLOMICO	10/03 CL del 23/08/2003	2018 in rinnovo
PA 048	TERMINI IMERESE	PALERMO	GIARDINELLO	CALCARE	02109-94R1 PA del 6/04/2009	2022

### VALUTATO che

Il Proponente fornisce il bilancio dei materiali occorrenti per la realizzazione del progetto e le relative cave di prestito;

per l'approvvigionamento presso la cava ME034, sita in C.da Campi nel territorio di San Marco d'Alunzio, prevista dal piano dei lavori per l'approvvigionamento dei materiali, che rientra parzialmente nel SIC e nella ZPS ITA030043, il Proponente dovrà ottenere specifica autorizzazione dall'Ente Gestore, come previsto dal quadro prescrittivo;

il cemento e l'acciaio necessari alla realizzazione dell'opera saranno approvvigionati tramite automezzi dai luoghi di produzione direttamente al punto di utilizzo;

per quanto riguarda l'acciaio il costruttore si rivolgerà ad impianti di produzione già esistente sul territorio una volta accertatane la qualifica.

i pontili galleggianti, essendo da 12 m x 2,35 m e da 20 m x 4 dovranno arrivare con trasporto eccezionale;

## Dragaggi/escavo di sedimenti marini/ riempimenti

### CONSIDERATO che

per continuare a garantire il flusso di materiale tra Ovest ed Est del porto è prevista l'installazione di un impianto di by-pass con cui i materiali intercettati dalla diga foranea di sopraflutto vengono periodicamente riportati in circolo lato Messina al fine di garantire le attuali condizioni di trasporto solido. La zona di spiaggia immediatamente a ridosso della diga di sopraflutto è stata lasciata libera da interventi trattandosi di un'area dove è previsto il naturale accumulo di materiale ed è la zona della sand trap per il bypass;

E' previsto il dragaggio, eseguito sia con mezzi terrestri che marittimi, dei fondali portuali inferiori alla batimetrica -4,00 m s.l.m.m. per complessivi 146.000 m<sup>3</sup>, che verranno completamente riutilizzati, secondo la seguente ipotesi di gestione:

- circa 17.000 m<sup>3</sup> verranno riutilizzati per la costituzione dei terrapieni portuali alla radice della diga di sopraflutto,

- la restante parte, circa 129.000 mc, stante la buona qualità del materiale, sarà impiegata per il ripascimento del litorale limitrofo collocati ad est del porto nella zona di potenziale erosione costiera, come esplicitato nella tavola di progetto allegata alla documentazione integrativa;

Il Proponente, in relazione alla componente, segnala di non procedere, nella fase del presente procedimento di VIA, all'acquisizione delle necessarie autorizzazioni ambientali di cui l'Art. 109, comma 2, lettera a) del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e di procrastinare ad una fase esecutiva del progetto gli adempimenti di cui l'Art. 4 comma 3 del Decreto 15 luglio 2016, n. 173;

### VALUTATO che

In considerazione di quanto segnalato dal Proponente in relazione alla tipologia dell'area di progetto, in quanto le aree interessate dall'escavo ricadono in un tratto di costa non interessato storicamente da attività produttive/industriali che comportino un carico inquinante rilevante, ed in base alle indagini preliminari effettuate si ipotizza che i materiali risultanti dall'attività di dragaggio provengano da area costiera non portuale, probabilmente con scarse caratteristiche inquinanti, che dovranno comunque essere valutati e gestiti, con un apposito progetto, attraverso la procedura del DM 173/2016, che prevede, in conformità alle disposizioni del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 art. 109, come previsto dal quadro prescrittivo. Pertanto, in base a quanto richiesto, il presente parere non contiene valutazioni relative al percorso autorizzativo relativo al DM 173/2016, che prevede, in conformità alle disposizioni del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 art. 109;

### Atmosfera

#### CONSIDERATO che

l'area in esame non dispone di dati specifici relativi alla qualità dell'aria.

Come riportato nelle integrazioni documentali, la centralina per il rilevamento inquinanti atmosferici è stata rimossa in quanto i risultati erano poco significativi e le stazioni di monitoraggio più vicine reperite sono quelle che afferiscono alla rete regionale di qualità dell'aria di ARPA Sicilia, Termica Milazzo e Termini Imerese.

l'area del porto turistico di Santo Stefano non ricade in nessuna delle Zona A di mantenimento, bensì, invece, in Zona B di manutenzione.

Lo scenario ipotizzato per la valutazione delle emissioni, per la scelta del dominio e per la valutazione delle dispersioni, è stato sviluppato secondo:

- la caratterizzazione fisica dello scenario micro-meteorologico;
- la stima delle emissioni delle attività di movimento terra;
- la stima del flusso veicolare indotto dalla movimentazione dei mezzi pesanti;
- la stima delle emissioni dei flussi marittimi;
- la stima delle emissioni dei flussi terrestri

Il modello integrato utilizzato è quello di dispersione di tipo gaussiano multi-sorgente (AERMOD-PRIME) in grado di descrivere gli effetti della dispersione di inquinanti emessi da sorgenti al suolo anche in condizioni di scarsa ventilazione.

I dati di riferimento utilizzati derivano da:

- il progetto definitivo;
- analisi delle caratteristiche meteorologiche del contesto;
- Fattori emissivi ISPRA;
- stima EPA.

Sono stati inoltre identificati 12 recettori sensibili e la simulazione della dispersione delle emissioni tramite il modello ha permesso di determinare l'impatto ambientale delle emissioni e le concentrazioni simulate presso ciascun recettore, che sono state confrontate con i limiti di riferimento di legge;

I risultati del modello sono stati rappresentati graficamente mediante mappe di isoconcentrazione in cui sono riportate le curve isovalore degli inquinanti considerati. Data la tipologia delle sorgenti emissive, si è ritenuto di dover approfondire quelle relative a Particolato sottile (PM10) e Ossidi di Azoto (NOx);

#### VALUTATO che

Le conclusioni dello studio documentano che i valori delle concentrazioni di NO2 e PM10 sono in generale bassi per quanto riguarda le medie di lungo periodo con episodi acuti per le medie orarie di NO2. Tali episodi, tuttavia, riguardano la sola fascia costiera direttamente prospiciente il porto, non l'intero abitato e,

soprattutto si verificano nello scenario di cantiere, per il quale, a maggior tutela, dovrà essere previsto il monitoraggio delle emissioni, come previsto dal quadro prescrittivo;

Dai risultati degli studi e modelli, si rileva che i superamenti registrati, peraltro isolati, sono al di sotto di quelli ammissibili per legge e le concentrazioni non permangono alte durante l'arco dell'anno e gli inquinanti, in linea generale, tendono a cadere in mare a nord del centro abitato grazie ad un favorevole regime anemologico e alla diversa altitudine del centro abitato;

per quanto attiene alle attività di cantiere, che appare l'unica fase che può rivestire una certa importanza per la componente, si dovrà fare attenzione soprattutto alle modalità di approvvigionamento dei materiali da costruzione minimizzando la percorrenza in area residenziale o lungo la viabilità con elementi di criticità (strette, semafori, passaggi a livello, ecc.) e nella scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra il cantiere e la viabilità a lunga percorrenza. Inoltre in tale fase dovranno essere previste le centraline per il monitoraggio degli inquinanti in aria e del rumore, come previsto dal quadro prescrittivo;

inoltre, per il miglioramento della viabilità è prevista una specifica prescrizione che vincola il Proponente alla realizzazione, prevista, di nuova viabilità:

*“Il Proponente dovrà presentare la progettazione esecutiva delle seguenti opere:*

- *il progetto della nuova viabilità lato ponente, che dovrà essere realizzata prima dell'inizio delle attività di cantiere;*
- *il progetto della viabilità lato levante. Qualora si dovesse ricorrere a percorsi lato levante per la realizzazione del porto turistico (attività di cantiere) dovrà essere completata anche la realizzazione della viabilità lato levante;*
- *il progetto delle aree a verde;”*
- *la pista ciclabile;*

## **Rumore**

### **CONSIDERATO che**

Per la verifica dell'attuale clima acustico, ovvero dello stato ante-operam, è stata effettuata una specifica campagna di misurazioni fonometriche (integratore Brüel & Kjaer mod. 2260 (s/n 2076317) classe 1 con microfono Brüel & Kjaer Type 4189 (s/n 2616489) classe 1, calibratore Brüel & Kjaer tipo 4231 (s/n 2022680) classe 1, e un anemometro Kaindi mod. Windmaster (s/n 0304-30787-3) per la misura della velocità del vento) condotta il 5 e il 7 aprile 2017, in n.6 stazioni di misura scelte sulla base delle azioni di progetto, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio. Le stazioni sono state ubicate lungo la fascia costiera, nel tratto in cui sarà realizzato il nuovo porto turistico, nonché presso le zone abitate influenzate dal traffico veicolare generato dal futuro porto turistico sia in fase di esercizio che di cantiere. Le misurazioni sono state effettuate in periodo diurno, per integrazione continua, con costante Fast e tempo di misura Tm non inferiore a 30 minuti;

il clima acustico dello stato attuale è stato ricostruito secondo quanto documentato: *“ su un'area più vasta rispetto a quella dell'opera in oggetto, impiegando il codice di calcolo Mitrha vers. 4.00 che utilizza la teoria del “ray-tracing” in campo libero e/o semiconfinato. Partendo dalla ricostruzione 3D dell'area di interesse sono state immesse le sorgenti lineari stradali, i dati di flusso veicolare rilevati durante le misurazioni fonometriche in ambito urbano e, per le tratte autostradali A20 Palermo-Messina, i dati pubblicati dal Consorzio per le Autostrade Siciliane risalenti all'anno 2015. Per l'omonima linea ferroviaria in gestione RFI, questa è stata caricata con un numero giornaliero, nel solo periodo di riferimento diurno, di 33 convogli distinti per tipologia tramite dati consultati sull'orario ufficiale. Il clima acustico attuale è stato rappresentato tramite mappature a curve/zone di colore isofoniche e livelli di rumore in facciata ed ai singoli piani degli edifici considerati come ricettori. Sono stati identificati 60 ricettori abitativi, scelti sensibili con i numeri da R1 ad R60, ed è stata predisposta la mappa ad isofone dello stato attuale su piano di proiezione a 4 metri dal p.c. “;*

### **CONSIDERATO che**

Il Comune di S. Stefano di Camastra non ha ancora redatto ed approvato la classificazione acustica del territorio comunale ai sensi della Legge 447/95. Vigge pertanto quanto stabilito dall'art. 15 della Legge Quadro, Regime transitorio, che recita al comma 1 *“Nelle materie oggetto dei provvedimenti di competenza statale e dei regolamenti di esecuzione previsti dalla presente legge, fino all'adozione dei provvedimenti e dei regolamenti medesimi si applicano, per quanto non in contrasto con la presente legge, le disposizioni contenute nel decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° marzo 1991, pubblicato nella Gazzetta*

Ufficiale n. 57 dell'8 marzo 1991, fatta eccezione per le infrastrutture dei trasporti, limitatamente al disposto di cui agli articoli 2, comma 2, e 6, comma 2."

In tale contesto, i valori limite applicabili al territorio comunale risultano:

DPCM 01/03/1991 (Articolo 6)	LAeq diurno dB(A)	LAeq notturno dB(A)
Zona A del DPCM 01/03/1991	65	55
Zona B del DPCM 01/03/1991	60	50
Zona "esclusivamente industriale"	70	70
Zona "tutto il territorio nazionale"	70	60

#### VALUTATO che

Per quanto riguarda il clima acustico, nell'area oggetto di studio, non esistono impianti o sorgenti fisse tali da influire sul clima acustico che pertanto risulta determinato esclusivamente dal traffico veicolare locale e di attraversamento, soprattutto relativamente all'area del centro urbano e della zona industriale;

la campagna di misurazioni fonometriche è stata effettuata nel mese di aprile, periodo quindi in cui l'affluenza sul litorale e la presenza di attività connesse, risulta scarsa. E' facile quindi prevedere che nei mesi estivi, corrispondenti al periodo di massima affluenza turistica, il clima acustico possa presentare livelli di rumorosità più elevati;

la restituzione dei livelli acustici in facciata ai ricettori abitativi individuati come rappresentativi evidenzia la situazione sopra descritta ed altresì fa emergere saltuariamente situazioni in cui i livelli acustici risultano superare il valore di 65 dB (A) che corrisponderebbe al valore limite assoluto di immissione per la Classe IV; il territorio studiato non presenta ricettori annoverabili alla Classe I quali ospedali ed immobili ad uso assimilabili, e scuole, se non per quanto riguarda il ricettore R17, corrispondente all'Istituto Tecnico Commerciale in via della Marina ed al ricettore R40 corrispondente all'Istituto Regionale d'Arte in via Convento. Solo in quest'ultimo caso, il codice di calcolo restituisce livelli in facciata che superano i 65 dB(A),

in generale e dagli studi e modelli presentati, alcuni dei ricettori a ridosso dell'area portuale appaiono risentire di più della modificazione del clima acustico, in relazione alle operazioni di cantiere, in particolare quelli presenti sulla zona del lungomare e comunque più vicini all'area di progetto ( R 2-5-12-13-14-15-20-39-41-46-200);

In fase di cantiere si ritiene quindi debbano essere adottate tutte le mitigazioni relative all'utilizzo di macchinari di ultima generazione per quanto riguarda le emissioni sonore e il monitoraggio del clima acustico, che dovrà avvenire sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, sotto il diretto controllo di ARPA Sicilia. A tal fine sono state previste specifiche prescrizioni;

#### Biodiversità, flora, fauna, aree protette, aree Natura 2000

#### CONSIDERATO che

L'area di Progetto non interferisce né ricade all'interno di zone di tutela e/o di riserva, riserve marine e/o aree marine protette né Siti della Rete Natura 2000;

Con riferimento agli habitat prioritari, dalla documentazione in atti e dalle integrazioni richieste, si rileva che al largo della costa è presente un'area colonizzata dalla Cymodocea nodosa, nelle batimetriche tra gli 8 e i 30 metri di profondità, tale prateria risulta isolata e non in successione con praterie di Posidonia oceanica e non è interessata direttamente dalla realizzazione del porto;

in seguito anche alla richiesta di integrazioni avanzata dalla CTVIA, il Proponente ha adeguato la documentazione con la descrizione, elenco delle specie e comunità presenti, biocenosi e rilievi fotografici dei fondali sede dell'impronta delle dighe di nuova realizzazione e una rappresentazione grafica sulla l'area a Cymodocea nodosa, peraltro esterna all'area di progetto;

In seguito alle richieste di integrazioni della Commissione, il Proponente ha redatto una VINCA relativa alle possibili incidenze ambientali derivanti dall'opera in progetto che ha compreso una fascia di territorio all'interno di una fascia di 10 km dall'area interessata dai lavori, ove rientrano:

- il SIC ITA030017 (Vallone Laccaretta e Urio Quattrocchi) distante 6.735 km;
- il SIC ITA030015 (Valle del Fiume Caronia, Lago Zilio); distante 6.725 km;
- la Zona di Protezione Speciale ITA030043 - Monti Nebrodi; distante 9.594 km;

- il Parco Naturale Regionale dei Nebrodi (EUAP0226), istituito con D.A.R. 560/11 del 04/08/1993. Il sito di progetto, escluso da tale perimetrazione, dista circa 1 km dalla perimetrazione del Parco.

Data la mancanza di Siti Natura 2000 costieri e l'assenza di specie e habitat tutelati, il Proponente ha effettuato anche un'indagine floristica e vegetazionale dello stato dei luoghi interessati dall'opera, finalizzata alla valutazione della presenza di eventuali interferenze del progetto sui ricettori ambientali più vulnerabili e sensibili con particolare riguardo alle specie vegetali e agli habitat d'interesse comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE;

#### **VALUTATO che**

L'opera in progetto non determinerà riduzione della superficie degli habitat terrestri ricadenti nei SIC ITA030015 e ITA030017 e nella ZPS ITA030043;

Le emissioni inquinanti e le modificazioni del clima acustico non potranno interessare gli habitat e le specie di flora e fauna presenti nei SIC e nella ZPS per la notevole distanza dalle fonti di emissione;

l'incidenza, nel complesso, è da considerare di bassa entità e i lavori di costruzione del porto turistico è compatibile con il sistema territoriale di riferimento;

dalle indagini floristiche e vegetazionali effettuate direttamente dal Propoente con sopralluoghi e campionamenti nell'area di progetto e dalla documentazione specialistica presentata, non si rileva, in area di progetto, la presenza di taxa endemici o subendemici, di particolare interesse conservazionistico, nessuna delle specie o associazioni presenta problemi di conservazione e/o habitat di interesse comunitario e malgrado non si segnalino particolari misure di conservazione, si segnala che in ambito del quadro prescrittivo il Proponente dovrà presentare per approvazione e poi realizzare un progetto delle aree a verde in ambito portuale;

Per quanto riguarda la VINCA, 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, non ha fatto rilevare effetti negativi 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);

al riguardo è comunque previsto nel quadro prescrittivo la richiesta parere dell'ente Parco Naturale Regionale dei Nebrodi (EUAP0226) in relazione alla viabilità limitrofa a circa 1 km dalla perimetrazione del Parco, in particolare per la fase di cantiere;

relativamente alle attività estrattive, si sottolinea che una delle cave previste dal piano dei lavori per l'approvvigionamento dei materiali (ME034, sita in C.da Campi nel territorio di San Marco d'Alunzio), rientra parzialmente nel SIC e nella ZPS ITA030043, per cui per l'approvvigionamento presso tale cava il Propoente dovrà ottenere specifica autorizzazione dall'Ente Gestore, come previsto dal quadro prescrittivo: *“La cava ME034, sita in C.da Campi nel territorio di San Marco d'Alunzio, prevista dal piano dei lavori per l'approvvigionamento dei materiali rientra parzialmente nel SIC e nella ZPS ITA030043, per cui per l'approvvigionamento presso tale cava il Proponente dovrà ottenere specifica autorizzazione dall'Ente Gestore”*;

#### **Paesaggio**

##### **CONSIDERATO e VALUTATO che**

per la caratterizzazione del paesaggio allo stato attuale il Proponente ha effettuato:

- la determinazione dell'area di studio;
- la definizione del quadro dei vincoli e dei provvedimenti di tutela previsti dalla pianificazione paesaggistica;
- l'identificazione degli elementi costituenti il paesaggio;
- il rilievo fotografico volto alla definizione della percezione del paesaggio.

la Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina Sezione per i beni Paesistici, con nota prot. 9177/08/cc del 24/11/2008 ha espresso parere favorevole al Progetto preliminare a seguito del ridimensionamento delle opere a terra; con le seguenti prescrizioni:

- rielaborazione del progetto preliminare con ridimensionamento della superficie relativa
- all'intervento nonché delle strutture di servizio;
- migliore inserimento ambientale recuperando ed integrando l'immagine del paesaggio
- costiero;

Il Proponente nell'elaborare il Progetto Definitivo ha previsto un ridimensionamento delle opere portuali, il progetto si ritiene tollerabile da un punto di vista paesaggistico;

### Monitoraggi

Il Proponente elenca una serie di componenti ambientali che dovranno essere sottoposte a monitoraggio durante il cantiere e l'esercizio. Tuttavia il quadro prescrittivo impegna alla redazione di un apposito piano, (Piano di Monitoraggio Ambientale – PMA) da predisporre nell'ambito della progettazione esecutiva dell'opera.

### Salute umana

Non si rilevano effetti diretti o indiretti sulla salute umana.

## Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

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

#### ESPRIME

**parere positivo** al progetto del porto turistico di Santo Stefano di Camastra (Me) e opere connesse, con le seguenti prescrizioni e di procrastinare ad una fase esecutiva del progetto gli adempimenti relativi alla autorizzazione ex art. 109 del D.Lgs. 152/2006, di cui l'Art. 4 comma 3 del Decreto 15 luglio 2016, n. 173.

Numero prescrizione 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	Ai fini delle attività di dragaggio dell'ambito di progetto, dell'escavo della porzione di battigia interessata dal progetto, della movimentazione di sedimenti marini, della rimozione e posa dei massi di scogliera sulla linea di costa e del riempimento ad est dell'area portuale effettuato con sedimenti marini, il Proponente dovrà ottenere l'apposita autorizzazione ex art. 109 del D. Lgs. 152/2006 da parte del MATTM, presentando la relativa documentazione secondo quanto stabilito dal DM 15/7/2016, n. 173, in sede di progettazione esecutiva.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Numero prescrizione 2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Cantiere – esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	Il Proponente in sede di progettazione esecutiva, dovrà presentare un dettagliato progetto di monitoraggio ambientale che preveda almeno le seguenti componenti, per la fase di cantiere ed esercizio: <ul style="list-style-type: none"> <li>• rumore, atmosfera: verificare le previsioni effettuate in sede di SIA, comprendente gli interventi di mitigazione, in particolare presso i ricettori individuati, sotto il diretto controllo di ARPA Sicilia;</li> <li>• acque marino costiere;</li> <li>• ambiente marino: per la prateria di Cymodocea nodosa, esterna all'area di progetto, il monitoraggio dovrà essere effettuato</li> </ul>

Numero prescrizione 2

	<p>durante l'attività di cantiere a mare e in esercizio nei primi quattro anni di operatività dell'infrastruttura per verificare l'evolversi della situazione ambientale</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• acque superficiali: il monitoraggio dovrà essere esteso in corrispondenza dei deflussi dei Valloni verso il mare in seguito agli interventi di sistemazione idraulica in prossimità della diga di sottoflutto;</li> <li>• dragaggi: Per valutare l'area di accumulo e gli apporti quantitativi di materiale, derivanti dalla realizzazione del porto e intraprendere eventuali ed ulteriori misure di mitigazione, il progetto di monitoraggio dovrà prevedere, in area adiacente al molo di sopraflutto, prima dell'inizio lavori ( per determinare il bianco) e in esercizio, ogni sei mesi ( Marzo e Settembre) secondo il seguente protocollo (almeno 2 transetti da ml 200 circa perpendicolari alla linea di costa ed almeno 4 stazioni di campionamento lungo i transetti). Il Proponente dovrà assicurare, presentando una relazione annuale, soggetta a verifica di ottemperanza da parte di questo Ministero, l'utilizzazione/destinazione degli apporti dragati e movimentati, la loro classificazione e i volumi da conferire a fini di ripascimento o altro fine.</li> </ul>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Sicilia

Numero prescrizione 3

Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente, in sede di progettazione esecutiva dell'opera, dovrà presentare la progettazione esecutiva anche per le seguenti opere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il progetto della nuova viabilità lato ponente, che dovrà essere realizzata prima dell'inizio delle attività di cantiere;</li> <li>• il progetto della viabilità lato levante. Qualora si dovesse ricorrere a percorsi lato levante per la realizzazione del porto turistico (attività di cantiere) prima dell'inizio delle attività di cantiere dovrà essere completata anche la realizzazione della viabilità lato levante;</li> <li>• il progetto delle aree a verde;</li> <li>• la pista ciclabile.</li> </ul>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	ARPA Sicilia
Enti coinvolti	

Numero prescrizione 4

Macrofase	Ante operam / Post operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	Dovranno essere garantite all'interno del porto un numero di posti



Numero prescrizione 4	
	barca per la pesca professionale pari al 10% dei posti barca disponibili, oltre alle aree adibite al punto di sbarco del pescato che dovrà rispondere a tutti i requisiti igienico-sanitari. Per quanto riguarda i natanti non iscritti e le barche da diporto attualmente presenti ( in rimessaggio o in ormeggio) in area di progetto, il Proponente dovrà effettuare il censimento e stipulare delle particolari condizioni favorevoli per il loro ormeggio o rimessaggio in ambito del porto turistico.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Numero prescrizione 5	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Atmosfera / rumore / rifiuti
Oggetto della prescrizione	<p>a) Si raccomanda l'utilizzo di macchine operatrici di ultima generazione, la limitazione della velocità dei mezzi di cantiere, la telonatura dei mezzi di trasporto, la bagnatura delle aree di cantiere soggette a polverosità, la dislocazione di compressori, pompe ed impianti di betonaggio e tutte le sorgenti fisse più lontano possibile dalle abitazioni, l'installazione di schermi mobili fonoassorbenti e fonoisolanti a ridosso delle sorgenti fisse e mobili rumorose;</p> <p>b) al fine di di mantenere minima la pressione su alcuni recettori, le operazioni svolte presso la banchina della diga est non dovranno essere svolte contemporaneamente ad altre operazioni che coinvolgano la medesima area;</p> <p>c) dovranno essere adottate tutte le misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (sversamenti, rotture di tubazioni, ecc.) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti solidi e liquidi e l'osservanza della raccolta degli oli usati connessi all'impiego dei mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi industriali;</p> <p>d) la Società dovrà predisporre il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico ai sensi del D.Lgs. 152/2008 con riferimento alla Marpol 73/78.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Corso d'opera
Ente vigilante	ARPA Sicilia
Enti coinvolti	

Numero prescrizione 6	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva, si dovranno acquisire i seguenti

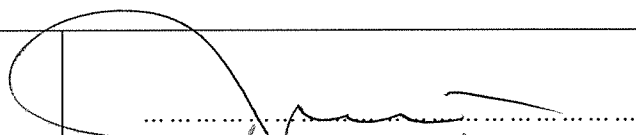
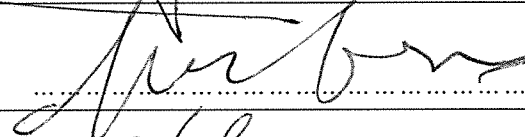
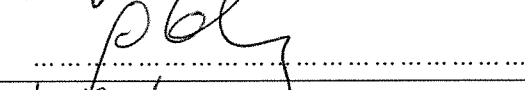
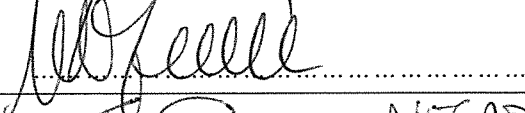

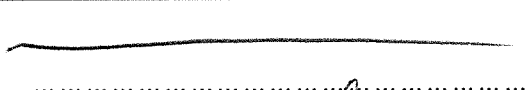
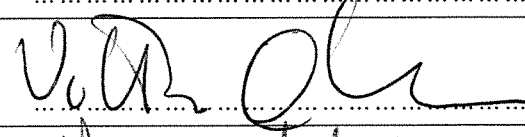
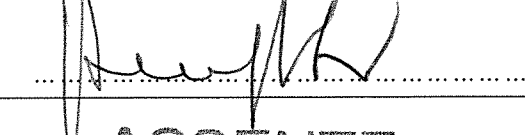
Numero prescrizione 6	
	pareri: <ul style="list-style-type: none"> <li>• il parere del Genio Civile Regionale al riguardo: delle verifiche idrauliche dei corsi d'acqua che insistono nel bacino portuale: La realizzazione delle opere di contenimento ed accompagnamento dei deflussi verso il mare (opere di mitigazione del rischio idraulico) proposte e relative alla sistemazione idraulica del vallone Tudisca-Pecoraro nel tratto che insiste in ambito portuale è subordinata all'autorizzazione da parte degli Enti preposti per la verifica di compatibilità tra l'equilibrio idrogeologico del territorio e le opere da realizzare.</li> <li>• il parere del Genio Civile Regionale in merito alla prevista rifioritura della scogliera esistente con massi per la protezione dall'erosione della linea di costa nell'area ad Est (R3) e Ovest (R2) del nuovo porto e classificata nel PAI con rischio R3;</li> <li>• il parere dell'ente Parco Naturale Regionale dei Nebrodi (EUAP0226) in relazione alla viabilità limitrofa a circa 1 km dalla perimetrazione del Parco, in particolare per la fase di cantiere.</li> </ul>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	ARPA Sicilia
Enti coinvolti	

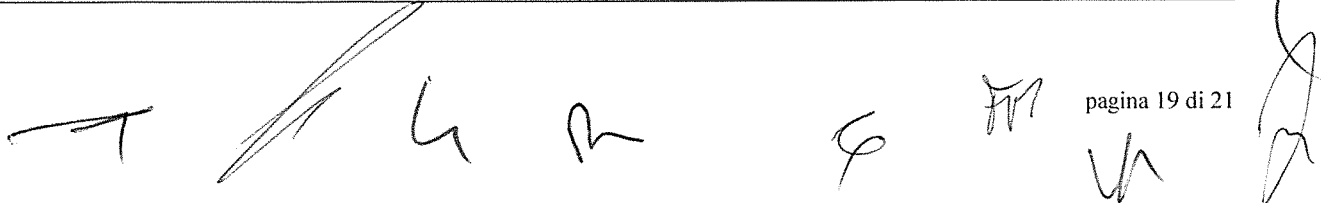
Numero prescrizione 7	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Dragaggi - Movimentazione sedimenti marini
Oggetto della prescrizione	a) In relazione alle attività di dragaggio ricorrenti, da effettuarsi con mezzi meccanici, ipotizzate dal Proponente in n. 4/anno, si dovrà ottenere l'apposita autorizzazione ex art. 109 del D.Lgs. 152/2006 dagli Enti preposti, presentando la relativa documentazione secondo quanto stabilito dal DM 15/7/2016, n. 173; b) dragaggio con mezzi meccanici: le operazioni di dragaggio del sedimento (dragaggi ricorrenti) dovranno essere obbligatoriamente effettuate con i mezzi meccanici previsti ed elencati nello Studio di Approfondimento del 26/10/2018, pagg. 39-43, " <i>Pianificazione delle attività di dragaggio, individuazione dei mezzi e della logistica</i> ".
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di cantiere
Ente vigilante	ARPA Sicilia
Enti coinvolti	

Numero prescrizione 8	
Macrofase	Cantiere ed esercizio
Fase	Sicurezza della navigazione
Ambito di applicazione	-
Oggetto della prescrizione	La società concessionaria dovrà rispettare le disposizioni della locale Autorità marittima (Ente vigilante) sugli aspetti di sicurezza della navigazione ed il posizionamento di opportuni segnali.
Termine avvio Verifica	

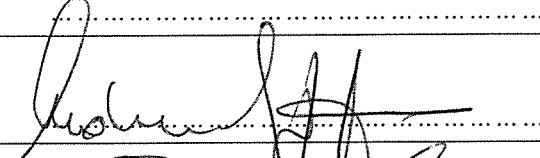
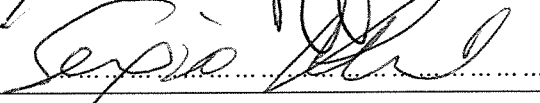
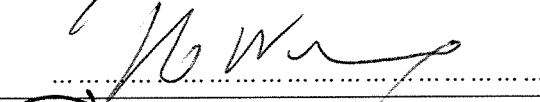
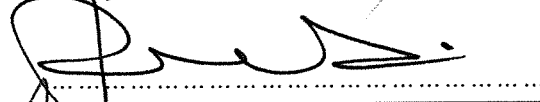


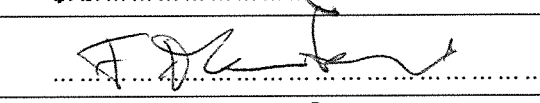
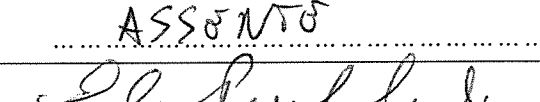
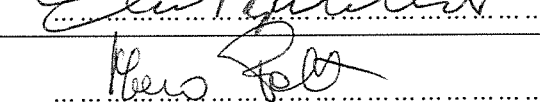
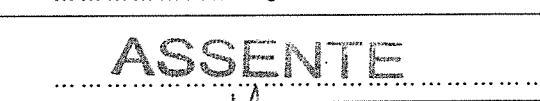
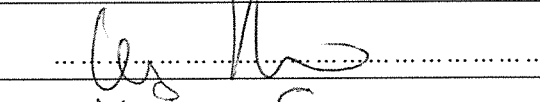
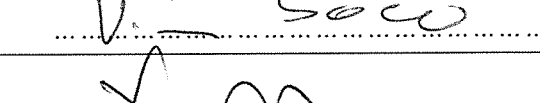
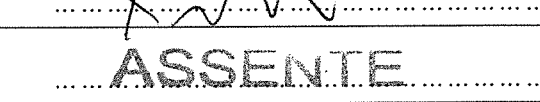
Numero prescrizione 8	
Ottemperanza	
Ente vigilante	Autorità marittima (Ente vigilante)
Enti coinvolti	

Numero prescrizione 9	
Macrofase	Cantiere
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Attività estrattive
Oggetto della prescrizione	Ancorchè la cava ME034, sita in C.da Campi nel territorio di San Marco d'Alunzio e prevista dal piano dei lavori per l'approvvigionamento dei materiali rientra parzialmente nel SIC e nella ZPS ITA030043, risulta autorizzata (vedi tab. pag. 10), il Proponente dovrà ottenere specifica autorizzazione dall'Ente Gestore
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)		
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)		v
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)		
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)		
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	 NEGATIVO	
Prof. Saverio Altieri		
Prof. Vittorio Amadio		vs
Dott. Renzo Baldoni		
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE	



Dott. Andrea Borgia	Borgia
Ing. Silvio Bosetti	Bosetti
Ing. Stefano Calzolari	Calzolari
Ing. Antonio Castelgrande	Castelgrande
Arch. Giuseppe Chiriatti	Chiriatti
Arch. Laura Cobello	Cobello (CONTRARIO)
Prof. Carlo Collivignarelli	Collivignarelli
Dott. Siro Corezzi	CONTRARIO (Corezzi)
Dott. Federico Crescenzi	ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	Santa De Donno
Cons. Marco De Giorgi	De Giorgi
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	Di Raimondo
Ing. Graziano Falappa	Falappa
Arch. Antonio Gatto	Gatto
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	Gargallo di Castel Lentini
Prof. Antonio Grimaldi	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	<del>ASSENTE</del> (CONTRARIO)
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaeludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	<del>ASSENTE</del> (CONTRARIO)
Arch. Giovanni Piero Di Magro (Rappr. Reg. Regione Siciliana)	ASSENTE

