

Si trasmettono in allegato le note in oggetto richiamate unitamente agli allegati.

Distinti saluti

Ing. Gianfranco Comito

Dirigente Generale reggente

Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente



**REGIONE CALABRIA**  
**Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente**

Amm: Regione Calabria  
Aoo: REGCAL  
Protocollo nr. 160903 del 01/04/2022



**Ufficio di Gabinetto**  
*capogabinettopresidenza@pec.regione.calabria.it*

**Referente della Regione Calabria**  
Per la partecipazione di procedimenti di  
Interesse regionale  
Commissione Tecnica di VIA/VAS MiTE  
Ing. Ida Cozza  
*i.cozza@regione.calabria.it*

**OGGETTO:** [ID: 7497] Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs.152/2006 di competenza statale relativa al progetto "Porto Turistico Marina Resort".  
**Trasmissione osservazioni della Struttura Tecnica di Valutazione regionale VIA-AIA-VI.**

Con riferimento all'intervento in oggetto ed alla nota del Ministero della Transizione Ecologica recante prot. n. 129825 del 23/11/2021 si trasmettono le osservazioni (prot. n. 159178 del 31/03/2022) sull'intervento proposto, in esito all'esame della documentazione di progetto da parte della Struttura Tecnica di Valutazione VIA-AIA-VI di questo Dipartimento.

Quanto sopra ai fini della partecipazione nell'ambito del procedimento di competenza statale (ex art. 8 D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.).

Il Dirigente di Settore  
Edith Macri

Il Dirigente Generale  
Ing. Gianfranco Comito



REGIONE CALABRIA  
Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente  
STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE  
VIA – AIA – VI

---

**Seduta: 30/03/2021**

**Oggetto:** Porto Turistico Marina Resort relativo alla concessione demaniale marittima da destinare ad area attrezzata per la nautica localizzata all'interno dello specchio acqueo portuale di Vibo Valentia Marina.  
**Osservazioni della Struttura Tecnica di Valutazione VIA-AIA-VI nell'ambito del Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs.152/2006 di competenza statale.**  
**Proponente:** CADI Srl con sede legale in Vivo Valentia (VV) 89900, Z.I. Porto Salvo.

### LA STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE VIA – AIA –VI

Nella composizione risultante dalle sottoscrizioni in calce al verbale stesso dichiara, ognuno per quanto di propria individuale responsabilità, l'insussistenza di situazioni di conflitto o di incompatibilità per l'espletamento del compito attribuito con i soggetti proponenti o progettisti firmatari della documentazione tecnica-amministrativa in atti.

*Relatore/istruttore tecnico: ing. Luigi Gugliuzzi*

*Le presenti osservazioni sono formulate sulla base di valutazioni ed approfondimenti tecnici eseguiti in forma collegiale nel corso delle precedenti sedute della Struttura Tecnica di Valutazione.*

#### VISTI

- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., avente ad oggetto “Nuove norme sul procedimento amministrativo”;
- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii. avente ad oggetto “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”;
- il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. avente ad oggetto “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137”;
- il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. avente ad oggetto “Norme in materia ambientale”;
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto “Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali”;
- la Legge Regionale 3 settembre 2012, n. 39 e ss.mm.ii., avente ad oggetto “Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VP”;
- il Regolamento Regionale 5 novembre 2013, n. 10 e ss. mm. ii., avente ad oggetto “Regolamento regionale di attuazione della L.R. 3 settembre 2012, n. 39, recante: “Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI””;
- il D.M. Ambiente del 30/03/2015 n. 52 recante le Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116;
- il Regolamento Regionale 9 febbraio 2016 n. 1 di modifica del R.R. n. 3/2008;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VINCA) adottate in data 28/11/2019 con Intesa tra Governo, regioni e Province autonome di Trento e Bolzano;
- i Decreti del Dirigente Generale n. 14055 del 18/12/2020, n. 7021 del 7/07/2021 e n. 11180 del 03/11/2021 con i quali sono stati nominati i componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (VIA-AIA-VI) di seguito “STV”;

**PREMESSO CHE** la società CADI s.r.l. in data 11/10/2021 (prot. n. 0109394 del MiTE) ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA (art. 19 D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.) di competenza del Ministero della Transizione Ecologica per l'intervento in oggetto, per come rappresentato dal medesimo Dicastero con nota recante prot. n. 129825 del 23/11/2021;

**CONSIDERATO CHE** l'attività della STV si articola nell'attività di espressione del parere regionale nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza statale prevista dall'art. 5 del R.R. n. 10/2017;

**VISTI** gli elaborati progettuali presentati dal Proponente, ancorché integrati, resi disponibile sul portale del MiTE (<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8074/11871?pagina=3>);

**PRESO ATTO** dell'intera documentazione tecnica, la cui validità ed idoneità è di esclusiva responsabilità del Proponente, del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti, che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza;

**ESAMINATA** la predetta documentazione presentata dal Proponente si rileva quanto segue:

## 1. DESCRIZIONE DELLE OPERE DI PROGETTO

La proposta progettuale sviluppata, denominata "Porto Turistico Marina Resort" si propone la realizzazione di un'area attrezzata per il diporto turistico all'interno del Porto di 1° classe 2° categoria, nel territorio del comune di Vibo Valentia.

Il proponente, CADI s.r.l. ha fatto istanza di concessione demaniale di un'area interna al porto di Vibo Marina, prospiciente le vie Michele Bianchi e Cristoforo Colombo e ubicata tra la banchina Fiume e la concessione demaniale esistente "Marnav", al fine di realizzare un'area attrezzata per il diporto turistico.

Il progetto si propone, pertanto, una variazione di destinazione d'uso dell'area che passa da industriale-commerciale a diporto nautico, con riqualificazione della struttura portuale attraverso il miglioramento dell'accoglienza turistica della Provincia di Vibo Valentia in un'area dove la richiesta di posti barca è superiore alla disponibilità (1.200 posti barca necessaria contro i 600 disponibili).

Le opere da realizzare interessano un'area di complessivi 44.939 mq suddivisi in 39.672 mq di specchio acqueo e 4.459 mq di aree a terra. La proposta prevede un numero di posti barca pari a 265 (variabile fino a 330) per una tipologia di imbarcazioni di fascia medio-alta di lunghezza fino a 20 metri.

L'area interessata dalla Concessione Demaniale ricade in ambito portuale (area di demanio marittimo art. 28 e 30 del Codice della Navigazione) e per la parte a terra è normata, come area destinata ad attività di turismo nautico e da diporto, dal Piano Regolatore Portuale (PRP) approvato con Delibera del Consiglio Comunale nn 36 del 29 aprile 1978 e successivamente con D.M. LL.PP. n° 1292 del 5 maggio 1982 (piano attuativo L. 865/1971 art 27 comma 2 e 3), tuttora in vigore.

Le opere da realizzare sono le seguenti:

- Banchina di servizio al porto turistico della lunghezza complessiva di 278 m per un'area di 4459 mq.  
La banchina sarà realizzata a partire dal lungomare fino in mare al fondale di circa - 2 m con costruzione di un setto impermeabile antiriflettente e riempimento retrostante. Sulla banchina saranno ubicati i sottoservizi del porto (serbatoi, impianti e depositi) ed un edificio adibito ad uffici e servizi per gli utenti. Gli arredi portuali ed il verde completeranno le opere a terra.
- Pontile A su pali della lunghezza di 264 m e larghezza 4,50 m al transito e 4,79 m di ingombro. Il pontile sarà realizzato con infissione di n. 480 pali su fondali variabili da - 2 m a - 8 m, costruzione di impalcato e copertura con tegoli in cls per il transito di persone e piccoli mezzi. Il pontile si chiuderà con un tratto disposto a T della lunghezza di 24 m.
- Pontile B su pali per il transito della lunghezza di 210 m e larghezza 4,50 m e 4,79 m di ingombro. Il pontile sarà realizzato con infissione di n. 380 pali su fondali variabili da - 2 m a - 6 m, costruzione di impalcato e copertura con tegoli in cls per il transito di persone e piccoli mezzi. Il pontile si chiuderà con un tratto disposto a T della lunghezza di 12 m.
- Pontile C galleggiante della lunghezza di 96 m e larghezza 3 m. Il pontile sarà realizzato con elementi a moduli prefabbricati della lunghezza di 12 m ancorati con corpi morti e catene su fondali variabili da - 2 m a - 4 m.

Il pontile si chiuderà con un elemento a T.

Una passerella prefabbricata garantirà l'accesso al pontile.

- Edificio servizi ed Uffici dove saranno ubicati i servizi al porto (igienici, palestra, ristoro, locali tecnici) e gli uffici di superficie 379 mq e rispetto degli standard di piano previsti.
- Magazzino-deposito a servizio del porto ubicato nel piazzale dell'edificio servizi di superficie di 360 mq con accesso pedonale e con botola di servizio per carico e scarico materiali con mezzo meccanico. Il magazzino avrà una quota di calpestio al di sotto del l.m.m. ed un accesso rialzato sul piazzale per la protezione da allagamenti.
- Impianti di erogazione carburanti, elettrico ed illuminazione, acqua ed antincendio, rete fognante ed aspirazione acque nere imbarcazioni con serbatoi e locali tecnici ubicati al di sotto della banchina con quota di calpestio al di sotto del l.m.m.;
- Arredi portuali, area ecologica e verde completeranno l'organizzazione portuale e l'accoglienza.

Per quanto riguarda gli accessi, l'accesso carrabile al porto avverrà attraverso la banchina Fiume con l'occupazione di un'area a terra per servizi portuali di circa 800 mq; un cancello collegherà l'area portuale alla via Michele Bianchi. La differenza di quota tra la banchina Fiume (+ 2,58 m) e la banchina portuale (+ 1,60 m) sarà coperta con una rampa di accesso a debole pendenza (8%). La rampa avrà una corsia riservata anche per l'accesso pedonale che avverrà direttamente dal lungomare in modo da non impegnare l'area per servizi portuali che rimarrà riservata alle operazioni portuali.

L'accesso pedonale principale al porto sarà poi garantito dal lungomare Cristoforo Colombo in corrispondenza della passeggiata panoramica comprensivo di una scala e di una rampa a debole pendenza. Un terzo accesso pedonale sarà presente sul retro dell'edificio servizi.

Nel tratto di via Michele Bianchi la spiaggia emersa è costituita da una fascia ristretta di scogli e massi in calcestruzzo posti a protezione del lungomare. In questo tratto era presente una spiaggia di sabbia che è stata erosa e traslata da ovest verso est dall'azione dei moti ondosi entranti nel porto da nord-est e verso il largo. La presenza del lungomare e dei massi a protezione dello stesso ha attivato una dinamica di riflessione che ha spostato progressivamente le sabbie da terra verso il largo.

I fondali nel tratto prospicienti via Michele Bianchi sono rapidamente declivi fino alla quota di 8 metri.

Il tratto di via Cristoforo Colombo presenta ancora una spiaggia larga sulla quale sono stati disposti massi in calcestruzzo a protezione del lungomare. Nel tratto prospiciente via Cristoforo Colombo i fondali sono più dolci e degradano alla quota di -4 m dove è presente una secca sabbiosa di accumulo sul fondo.

Geologicamente l'area è caratterizzata da terreni riconducibili ad una formazione Pleistocenica costituita da sabbie e sabbie limose che poggiano su un substrato calcareo marnoso, i livelli presentano degli spessori variabili e non hanno una stratificazione ben definita. La formazione sedimentaria sopra descritta ha una granulometria variabile da fine a grossolana: tale eterogeneità è accentuata dalla presenza di intercalazioni limose nei livelli formati da sabbie.

### ***Strumenti urbanistici vigenti.***

Il Porto di Vibo Marina è dotato di Piano Regolatore Portuale del 1978 approvato dal Consiglio Comunale con Delibera n° 36 del 29 aprile 1978 e definitivamente con Decreto Ministero LL. PP. n° 1292 del 5 maggio 1982, quindi antecedentemente all'entrata in vigore della Legge n° 84/94.

In data 25/06/2012 il Comandante della Capitaneria di Porto di Vibo Valentia, di concerto con il Comune di Vibo Valentia, emanava Decreto n.67/2012 individuando le destinazioni d'uso delle banchine e degli specchi acquei portuali.

Il comune di Vibo Valentia ha quindi approvato con Delibera G.M. n.250 del 26/7/2012 e successiva n.267 dell'8/10/2013 le Norme tecniche di Attuazione per lo stralcio delle aree esistenti.

In data 24/3/2014 il Comandante della Capitaneria di Porto di Vibo Valentia, di concerto con il Comune di Vibo Valentia, emanava nuovo Decreto n.12/2014 con le "Prescrizioni Tecniche ed Elaborato planimetrico" annesse al decreto 67/2012 di destinazioni d'uso delle banchine e degli specchi acquei portuali.

Il progetto è conforme alle previsioni di piano e ricompreso nelle "aree di diporto nautico".

Nel Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio Ambientale Preliminare sono riportati gli strumenti pianificatori e programmatori considerati per valutarne le relazioni con l'opera progettata. I piani considerati sono stati suddivisi in due categorie: Pianificazione di interesse per il progetto; Pianificazione territoriale. Nello studio viene richiamato il Piano di Bacino, il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, Aggiornamento del 2014 Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), Piano

Regolatore Portuale (PRP). L'analisi di coerenza del progetto è stata fatta solo per il Piano Regolatore Portuale.

In relazione ai vincoli ambientali al di fuori dell'area portuale e dell'area di intervento sono presenti:

- il sito comunitario ZSC IT9340092 "Fondali di Pizzo Calabro";
- il Parco Marino Regionale "Fondali di Capo di Cozzo".

I siti si sovrappongono e riguardano gli stessi fondali antistanti gli abitati di Vibo Marina e Pizzo e coesistono con le attività industriali e commerciali ad alto impatto del porto di Vibo Marina da 150 anni.

Uno dei temi principali che è stato affrontato in sede di progettazione definitiva è la risacca interna al porto. In sede di Conferenza dei servizi del Progetto Preliminare in data 1 marzo 2001 il capo dell'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Reggio Calabria faceva osservare che la zona di specchio acqueo di interesse del progetto era interessata da un non trascurabile fenomeno di risacca del moto ondoso che negli anni ha determinato, anche a causa della presenza del muro di contenimento del lungomare che riflette le onde, la quasi completa scomparsa dell'arenile e la conseguente necessità di posizionare al piede dello stesso muro massi in calcestruzzo.

La soluzione tecnica è stata quella di fondare l'ampliamento della banchina su pali prevedendo una scogliera antiriflettente sottostante al fine di ridurre la risacca residua interna del porto di Vibo Marina.

L'intervento verrà ubicato in un'area già con la stessa destinazione d'uso generale (attività portuali) e riguarderà la riqualificazione di un'area degradata all'interno del porto.

In particolare l'intervento si propone di mitigare gli impatti del passato all'interno dello stesso porto in quanto limiterà l'area interessata al solo diporto nautico escludendo altre attività portuali attualmente in essere in altre parti del Porto e di maggiore impatto (idrocarburi, commerciale, pesca).

Il progetto, ricade nella definizione di "**Progetti di infrastrutture**" punto 2 lett. b) "**porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili**" dell'All.-bis Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. e, pertanto, da sottoporre alla verifica di assoggettabilità di competenza statale.

4

## 2. RELAZIONE TRA L'OPERA PROGETTATA E GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E DI PROGRAMMAZIONE VIGENTI.

Nello studio ambientale preliminare relativamente alla coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione esistenti sull'area interessata non sono stati presi in esame:

- il Masterplan della portualità calabrese – approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 450 del 14 ottobre 2011;
- il Piano Regionale dei Trasporti - approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 157 del 19/12/2016.

In particolare il Piano Regionale dei Trasporti propone un'analisi generale dell'offerta infrastrutturale del sistema portuale calabrese e l'analisi di benchmarking e criticità dei porti calabresi.

Il sistema portuale calabrese è costituito da una serie di porti/approdi di diverse dimensioni e funzioni, distribuiti lungo i circa 740 km di costa della Regione, parte lungo il versante tirrenico e parte lungo quello jonico.

Il porto di Vibo Valentia di categoria II classe II, rientrando tra i 6 porti di rilievo evidenziati dal piano (gli altri sono Reggio Calabria, Villa S. Giovanni, Gioia Tauro, Crotone e Corigliano), fa parte del sistema portuale calabrese e svolge una doppia funzione commerciale e turistica.

Il traffico commerciale in arrivo è costituito principalmente da carburanti e gas destinati ai depositi costieri ed agli stabilimenti presenti nella zona di Vibo Marina, mentre il traffico in partenza è rappresentato essenzialmente da prodotti industriali provenienti dalla limitrofa area industriale.

Oltre alle attività commerciali, all'interno del porto esiste un rilevante movimento di imbarcazioni da diporto che usufruiscono dei servizi essenziali, quali accoglienza e rifornimento di carburante. Tale movimento, nel periodo estivo, raggiunge elevati livelli di presenze e rappresenta un aspetto rilevante per il settore turistico provinciale. Durante il periodo estivo, il porto è interessato da rilevanti flussi passeggeri diretti e provenienti dalle Isole Eolie.

Nel Piano vengono evidenziati alcuni aspetti critici del Porto di notevole importanza di seguito elencati:

- basso pescaggio del porto, che non consente l'accesso alle imbarcazioni di grande stazza e che limita l'espansione dei volumi di traffico commerciale;

- vincoli di carattere urbanistico, atteso che il porto è completamente inglobato nel contesto urbano e ciò precluderebbe ogni possibilità di espansione dell'area portuale;
- assenza di adeguate infrastrutture di collegamento tra il porto e le reti stradali e ferroviarie;
- presenza di moto ondoso che interessa il bacino portuale in presenza di forti venti provenienti dal IV quadrante N-NW;
- gravi carenze strutturali (sifonamenti nelle parti sommerse) delle banchine presenti nella parte industriale e petrolifera, dovute verosimilmente alla vetustà delle stesse banchine;
- ricorrenti fenomeni di insabbiamento di parte dell'imboccatura portuale e dell'area petroli.

Dall'analisi del Piano dei Trasporti regionale inoltre emerge che per quanto attiene alla funzione turistica l'offerta disponibile nel territorio calabrese è inadeguata in termini di:

- numero di punti di approdo sicuro e permanente lungo il perimetro costiero;
- elevata residualità degli spazi per il turismo che, allo stato attuale, sono ricavati in porti che hanno una destinazione prevalente diversa;
- scarsa dotazione di attrezzature di supporto alla nautica da diporto e di posti barca a terra.

La proposta progettuale del porto turistico "Marina Resort", per come riportato nella Relazione Generale, nasce per rispondere all'esigenza di sviluppo della nautica di diporto in un'area dove la richiesta di posti barca è superiore alle disponibilità (si riferisce di 1200 posti barca necessari contro i 600 disponibili), potendo determinare quindi un miglioramento dell'accoglienza turistica della provincia di Vibo Valentia, punto di transito anche della circuitazione nautica per le Eolie.

Tale assunto, che risponde all'esigenza rappresentata nel Piano Trasporti del bisogno di una più ampia offerta in termini di numeri di approdo e dotazione di attrezzature di supporto alla nautica da diporto e di posti barca a terra, non viene però supportato da un'analisi del contributo che il progetto offre in questi termini rispetto alla rete regionale portuale.

**ATTESO CHE**, per tutto quanto sopra rappresentato, i Componenti tecnici della Struttura Tecnica di Valutazione danno atto di aver esaminato la documentazione presentata e di aver espletato, congiuntamente, in relazione agli aspetti di competenza, l'attività di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito, sulla scorta della quale si esprimono le seguenti osservazioni.

5

### **Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Struttura Tecnica di Valutazione Ambientale**

nell'attività di valutazione in seduta plenaria - richiamata la narrativa che precede come parte integrante e sostanziale del presente atto - sulla scorta della predetta attività di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito e per effetto della medesima, in relazione agli aspetti di specifica competenza ambientale - fatti salvi i diritti di terzi, la veridicità dei dati riportati da parte del Proponente e/o del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti e altri vincoli non conosciuti di qualsiasi natura esistenti sull'area oggetto di intervento, si esprimono le seguenti **OSSERVAZIONI**:

1. Si ritiene necessario garantire una maggiore correlazione tra l'opera progettata e gli strumenti di pianificazione e di programmazione vigenti, in modo particolare con il Piano Regionale dei Trasporti - approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 157 del 19/12/2016;
2. Si ritiene necessario garantire, negli elaborati progettuali:
  - a. una chiara descrizione delle aree occupate in fase di cantiere e di esercizio, nonché una esposizione descrittiva e grafica dell'eventuale scavo di fondale marino e del terreno litoraneo emerso in ambito portuale ovvero degli inerti, materiali geologici inorganici e manufatti al solo fine di utilizzo, per i quali si raccomanda, in caso di utilizzo ai fini del ripascimento costiero, immersione deliberata in mare, sversamento in aree contigue ovvero conferimento in ambiente conterminato, l'avvio delle procedure autorizzative ai sensi dell'art. 109 commi a) e b) e secondo l'allegato tecnico al D.M. n. 173/2016;
  - b. la descrizione delle modalità di escavo/dragaggio, trasporto e sversamento di sedimenti marini (tecnologie previste, mezzi di trasporto, rotte di trasporto, sistemi di contenimento dei materiali);
  - c. la disponibilità e l'accessibilità delle aree da utilizzare, con evidenza delle eventuali interferenze aeree, superficiali e interrate, riscontrabili nella fase di realizzazione dell'intervento (p.es. linee

- elettriche e telefoniche, linee ferroviarie, canali, fossi irrigui, viabilità, gasdotti, fognature, acquedotti, condotte sottomarine ecc.);
- d. il cronoprogramma delle fasi attuative.
  3. Si ritiene necessaria la Valutazione di incidenza (D.P.R. n. 357/1997) data la vicinanza dell'area di progetto tra i siti Natura 2000;
  4. Prima dell'inizio dei lavori dovranno essere acquisiti tutti i nulla-osta, autorizzazioni, pareri, concessioni e/o permessi previsti dalla normativa vigente;

Per quanto non espressamente indicato nel presente atto valgono, in ogni caso, le vigenti disposizioni normative in materia ambientale.

*Qualunque difformità e/o dichiarazione mendace nella documentazione tecnica/amministrativa/progettuale presentata, da parte del proponente e/o del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti (che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza) e, altresì, la violazione delle prescrizioni impartite (per la fase esecutiva), inficiano la validità del presente atto.*

**OGGETTO: Porto Turistico Marina Resort relativo alla concessione demaniale marittima da destinare ad area attrezzata per la nautica localizzata all'interno dello specchio acqueo portuale di Vibo Valentia Marina. Osservazioni della Struttura Tecnica di Valutazione VIA-AIA-VI nell'ambito del Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs.152/2006 di competenza statale.**

**Proponente:** CADI Srl con sede legale in Vivo Valentia (VV) 89900, Z.I. Porto Salvo.

#### La STV

Componenti Tecnici			
<b>1</b>	<b>Componente tecnico (Dott.)</b>	<b>Paolo CAPPADONA</b>	<b>F.TO DIGITALMENTE</b>
<b>2</b>	<b>Componente tecnico (Dott.)</b>	<b>Nicola CASERTA</b>	<b>F.TO DIGITALMENTE</b>
<b>3</b>	<b>Componente tecnico (Geom. - Rappr. A.R.P.A.CAL)</b>	<b>Angelo Antonio CORAPI</b>	<b>F.TO DIGITALMENTE</b>
<b>4</b>	<b>Componente tecnico (Ing.)</b>	<b>Costantino GAMBARDELLA</b>	<b>F.TO DIGITALMENTE</b>
<b>5</b>	<b>Componente tecnico (Ing.)</b>	<b>Luigi GUGLIUZZI (*)</b>	<b>F.TO DIGITALMENTE</b>
<b>6</b>	<b>Componente tecnico (Dott.)</b>	<b>Antonio LAROSA</b>	<b>ASSENTE</b>
<b>7</b>	<b>Componente tecnico (Dott.ssa)</b>	<b>Maria Rosaria PINTIMALLI</b>	<b>F.TO DIGITALMENTE</b>
<b>8</b>	<b>Componente tecnico (Ing.)</b>	<b>Francesco SOLLAZZO</b>	<b>F.TO DIGITALMENTE</b>
<b>9</b>	<b>Componente tecnico (Dott.ssa)</b>	<b>Sandie STRANGES</b>	<b>F.TO DIGITALMENTE</b>
<b>10</b>	<b>Componente tecnico (Dott.)</b>	<b>Antonino Giuseppe VOTANO</b>	<b>F.TO DIGITALMENTE</b>

6

**(\*) Relatore/Istruttore**

**Il Vice-Presidente STV**  
**Edith Macri**  
*F.TO DIGITALMENTE*

**Il Presidente STV**  
**Gianfranco Comito**  
*F.TO DIGITALMENTE*