

Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del Progetto Definitivo relativo al Porto turistico di Santo Stefano di Camastra (ME). Avviso pubblico del 18/12/2017.  
Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale.

Il sottoscritto BONTEMPO Vincenzo, in qualità di Presidente e legale rappresentante del Circolo Legambiente Nebrodi, associazione ambientalista riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente, residente in Capo d'Orlando nella via Duca di Genova n.4, ai sensi dell'art.24 comma 3 del D.Lgs. 152/2006, presenta la seguente Osservazione allo Studio di Impatto Ambientale dell'infrastruttura in oggetto.

#### Premessa

- 1) Il Circolo Legambiente Nebrodi è attivo da oltre trent'anni sul territorio dei Nebrodi, nel quale ricade la progettata infrastruttura. Nel corso della sua attività si è occupato di numerose tematiche ambientali, in particolare modo di erosione costiera pubblicando libri, dossier e siti internet sull'argomento. Grazie a queste iniziative ha contribuito al formarsi di una coscienza diffusa sulla necessità di tutelare la costa dall'erosione e da quegli interventi antropici che la innescano. Pertanto, è portatore di questi interessi diffusi e come tale abilitato ad intervenire nel procedimento VIA ai sensi della vigente normativa.
- 2) Il Circolo Legambiente Nebrodi
  - in data 23 ottobre 2017, ha formalmente chiesto al Comune di Santo Stefano di Camastra di intervenire nel procedimento presentando osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale in corso di redazione e di essere dunque informato sui relativi termini;
  - solo alcuni giorni fa, ha avuto notizia della pubblicazione dell'avviso pubblico in oggetto attraverso una comunicazione telefonica dell'Ufficio Tecnico Comunale;
  - la lettera raccomandata con la quale il Comune di Santo Stefano di Camastra asserisce di avere informato il Circolo Legambiente Nebrodi non è mai stata recapitata all'indirizzo indicato per la risposta.

Il difetto di tempestiva informazione della pubblicazione dell'avviso ha drasticamente ridotto il tempo disponibile per formulare compiute osservazioni a tutti gli aspetti dello studio di impatto ambientale. Pertanto, questo Circolo presenta intanto sommarie osservazioni allo Studio proponendosi di integrarle con documentazione e studi di supporto. A questo scopo, **chiede** la concessione di un nuovo termine di scadenza delle osservazioni, riservandosi in caso contrario di impugnare l'intero procedimento.

## Sommarie Osservazioni al SIA

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

Come peraltro descritto nella relazione, il Porto Turistico di Santo Stefano di Camastra si inserisce nella costa settentrionale della provincia di Messina a pochi chilometri di altri porti esistenti e/o in costruzione: ad ovest il porto di Cefalù, ad est i porti di S.Agata di Militello e di Capo d'Orlando.

Dalla documentazione in esame non emerge alcuna analisi attendibile del fabbisogno di posti barca, sicché l'infrastruttura rischia di produrre notevole impatto ambientale a fronte di pochi o nulli benefici economici. E' ben noto, infatti, che l'intero comparto dei servizi portuali versa in situazione di crisi, tant'è che la stessa Assomarine ha segnalato al Governo Nazionale ed alle Regioni l'eccesso di offerta di posti barca chiedendo una moratoria nella realizzazione di nuovi Marine.

Autorevoli economisti, del resto, sostengono che non basta realizzare un porto turistico per determinare la domanda di posti barca e dunque i flussi dei natanti; al contrario, è l'esistenza di una domanda nascente da fattori obiettivi di attrazione (ambiente marino, presenza storica di attività turistiche, dinamismo economico del territorio) a determinare l'offerta di posti barca.

Le motivazioni del progetto sembrano superficiali e non sostenute da valutazioni approfondite del rapporto costi/benefici; non sono esposti dati relativi al PIL dell'area, né analisi sulla situazione dei comparti economici, né proiezioni sull'impatto economico del Porto sull'economia del Nebrodi.

In assenza di queste valutazioni, il Porto rischia di essere la classica "Cattedrale nel deserto", di rappresentare una *enclave* estranea al territorio, la cui realizzazione è motivata principalmente dalla possibilità di privatizzare un tratto di costa e di costruire immobili entro la fascia di inedificabilità assoluta.

### 2.- Contrasto con la legge regionale 78/76

Nella relazione dello Studio e nello stesso avviso si legge che: *"L'edificio principale ospita anche, al piano terra, i locali commerciali, mentre al primo piano sono ubicate le residenze per i diportisti, circa 10 unità abitative"*.

Tale previsione è in netto contrasto con l'art.15 lettera a) della legge regionale n.78 del 16/6/1976 che così recita:

*"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;"*

Se è pur vero che la successiva legge regionale 29 novembre 2005, n.15 ha esteso la nozione di "opere e impianti destinati alla fruizione del mare" e che diverse circolari regionali hanno precisato i casi di deroga, nessuna legge consente l'insediamento di unità abitative i 150 metri di distanza dalla battigia.

### 3.- Morfologia costiera

La costa settentrionale della provincia di Messina è interessata da forti fenomeni di erosione la cui origine è riconducibile a fattori antropici.

Il deficit sedimentario, registrato in numerosi studi in possesso della pubblica amministrazione, è stato determinato da interventi negli alvei fluviali e torrentizi che, alterandone il profilo, hanno bloccato il flusso di sedimenti verso la foce.

A ciò si sono aggiunti altri fattori di interferenza nel trasporto solido sotto costa: opere di urbanizzazioni che esercitano azione riflettente, moli portuali, opere di difesa rigida dei tratti urbanizzati o in erosione.

I casi ampiamente registrati e documentati dimostrano che la costruzione di moli portuali determina il blocco quasi totale dei sedimenti, esponendo le aree sottoflutto ai porti a fortissimi processi di erosione che provocano ingenti danni materiali e necessità di nuove opere di difesa: al danno della distruzione irreversibile di bellezze naturali si aggiunge anche la beffa di dovere investire rilevanti risorse economiche negli interventi di difesa.

Ad esempio:

Il porto in costruzione a Sant'Agata di Militello ha privato e continua a privare di alimentazione la spiaggia sottostante l'abitato. Anno dopo anno, essendo scomparsa la spiaggia, le mareggiate hanno attaccato la strada lungomare che è crollata in più punti. Attualmente sono in corso costosi interventi di ricostruzione ed altri se ne prevedono.

Il porto di Capo d'Orlando ha privato e continua a privare di alimentazione il litorale ad ovest del molo di sottoflutto. Anche qui abitazioni e strade danneggiate, costosi interventi di difesa di difesa rigida, distruzione di bellezze naturali.

Alla luce di queste esperienze e degli studi che le hanno descritte in termini qualitativi e quantitativi, si può assolutamente prevedere:

- che il molo di sopra flutto del porto turistico di Santo Stefano di Camastra, che si protenderà per circa 600 metri dalla costa verso il mare, bloccherà per sempre il flusso di sedimenti provenienti dal torrente Santo Stefano che lo stesso studio del trasporto litoraneo del SIA quantifica approssimativamente in 25.000 metri cubi l'anno;
- che tutto il litorale sotto flutto al Porto sarà esposto ad una feroce erosione;
- che intere zone abitate, come Canneto o Marina di Caronia, già oggi esposte a mareggiate distruttive, rischiano di essere danneggiate o quanto meno di essere "separate" dal mare se ed in quanto si potranno spendere decine di milioni di euro per "difenderle".

Lo studio di impatto ambientale proposto appare assolutamente carente di indagini sul campo necessari a quantificare correttamente i sedimenti trasportati dal torrente Santo Stefano e movimentati *longshore*, ed è pericolosamente elusivo sulla previsione degli effetti a danno delle zone sotto flutto al Porto.

Non è accettabile che in uno studio di impatto ambientale si rinviino gli accertamenti quantitativi a monitoraggi successivi all'inizio dei lavori, né che si accenni genericamente alla necessità di interventi di manutenzione del litorale senza precisarne la portata e l'imputazione dei costi, nè tantomeno che si concluda ammettendo la necessità di *by pass* per superare il blocco del trasporto solido provocato dalle opere portuali senza precisare le modalità ed i costi successivi al periodo della concessione.

Le superiori osservazioni saranno adeguatamente integrate da riferimenti, dati quantitativi e studi esistenti qualora ne sarà data la possibilità riaprendo il termine di presentazione.

### 3.- Le praterie di Posidonia

Documento SIA (pagg. 201-204)

Si rileva la presenza di *Cymodocea nodosa* che subirà un impatto negativo e significativo sia in fase di cantiere che di esercizio. Questa pianta, oltre a costituire un ecosistema marino importante, ha la funzione di attenuare l'erosione della spiaggia riducendo la velocità del moto ondoso.

Si evidenzia anche un'alterazione dell'idrodinamica costiera per quanto riguarda il trasporto di materiale solido che ridurrà di 1/3 la quantità dei sedimenti che vanno ad alimentare un tratto di costa già in erosione, come riporta lo stesso SIA.

Si ritiene che la valutazione bassa data al disturbo arrecato alla prateria di *Cymodocea nodosa* nella costruzione delle dighe di sopraflutto e sottoflutto in fase di cantiere ed all'alterazione della qualità del fondale, prodotta dalla modifica dell'idrodinamica costiera e dal transito dei mezzi marittimi in fase di esercizio, non sia adeguata poichè dovrebbe essere alta vista le dimensioni dell'opera e del numero di posti barca (n° 624).

Per tali motivi si ritiene che un non auspicato giudizio positivo di compatibilità ambientale debba contenere come prescrizione principale la rivisitazione del progetto originario, volta al ridimensionamento della grandezza dell'opera portuale sia in termini di lunghezza dei moli, di superficie dello specchio d'acqua occupata e di numeri di posti barca.

### 4.- Consumo materie prime

Documento SIA (pagg. 273-275)

La valutazione degli impatti ambientali mette in risalto come fatto negativo il consumo di materie prime per la costruzione delle dighe di sopraflutto e di sottoflutto, della banchina di riva e per il riempimento a terra, così come negativi sono gli impatti sulle altre componenti ambientali analizzate, con un'incidenza alta/permanente/non reversibile, e l'alterazione dell'idrodinamica costiera prodotta dalla modifica della linea di costa, il cui profilo avanzerà in fase di esercizio.

### 5.- Sottovalutazione mutamenti climatici

Relazione Generale (pagg. 9-14)

Nei documenti presentati non si fa cenno al cambiamento climatico, né alle interferenze che un'opera portuale può avere con eventi meteomarini estremi come le mareggiate che amplificheranno gli effetti negativi sull'erosione della spiaggia sottoflutto. Questi aspetti vengono analizzati per l'incidenza che hanno sulle strutture del porto, come l'"onda di progetto" e la penetrazione ondosa per la sicurezza delle barche ormeggiate, ma non sull'evoluzione della linea di costa già in erosione.

È opportuno inserire nel SIA questa ulteriore componente ambientale e fare la valutazione della significatività dell'impatto provocato a terra.

### 6.- Mancata indicazione di alternative

Lo studio è carente in quanto non indica opzioni alternative al progetto presentato, ovvero una o più proposte progettuali con dimensioni differenti, ovviamente minori.

Conclusivamente e sommariamente, dato il brevissimo concesso a causa del difetto di informazione, il progetto del porto turistico di Santo Stefano di Camastra appare:

- pericoloso per gli effetti che produrrà sull'ambiente, in particolare sulla bellezza e sulla stabilità del litorale sotto flutto e quindi sulla sicurezza degli abitati ad est;
- inutile ai fini del declamato sviluppo turistico del territorio, che non dipende certamente dalla realizzazione di una struttura invasiva ma dalla valorizzazione delle risorse naturali e culturali esistenti in un quadro di sostenibilità ambientale, economica e sociale;
- dispendiosa e fonte di spreco, sia per i costi diretti parzialmente a carico della collettività, sia per quelli indiretti ossia conseguenti alla necessità di difendere il futuro il territorio e la popolazione dall'erosione che provocherà sui litorali a levante.

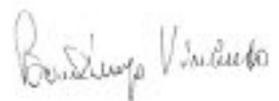
Infine, pare il caso di rilevare che l'attuale domanda di posti barca è già ampiamente soddisfatta dal porto turistico di Capo d'Orlando (evidentemente sottoutilizzato) e lo ancor di più lo sarà dopo l'ultimazione del porto di Sant'Agata di Militello: non vi è allo stato alcuna dimostrazione dell'esigenza di incrementare il numero di posti barca sulla costa settentrionale, anzi vi è l'evidenza di un eccesso di offerta.

Per questo, il porto di Santo Stefano non sembra rispondere ad alcun interesse pubblico; al contrario, rischia di alterare irreversibilmente il già precario equilibrio costiero.

La stessa modalità del Project Financing relega l'ente pubblico in una condizione di subalternità rispetto al concessionario, dal momento che non avrà nei fatti il controllo della situazione e degli impatti mentre invece sarà costretto a farsi carico degli effetti negativi che il Porto avrà sulla morfologia costiera.

Capo d'Orlando, 15 febbraio 2018

Il Presidente  
*Enzo Bontempo*



Indirizzo per eventuali comunicazioni

Circolo Legambiente Nebrodi  
c/o Vincenzo Bontempo  
Via Duca di Genova n.4  
98071 Capo d'Orlando