



**COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA**  
**PROVINCIA DI MESSINA**



**PORTO TURISTICO**  
**PROGETTO PRELIMINARE**



**RIF. NOTA n° 193/08 del 16/04/2008**  
**DELLA SOPRINTENDENZA BB.CC.AA. DI MESSINA**

**RIDIMENSIONAMENTO OPERE A TERRA**  
**LINEE GUIDA**  
**PER LA PREDISPOSIZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO**  
**E**  
**INDICAZIONI SUI SISTEMI DI GESTIONE AMBIENTALE**

**COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA**  
*Provincia di Messina*

**Copia Conforme**



all'originale adottato/approvato con la delibera DI C.C.

n° 03 del 24-01-09 e allegato e parte integrante dell'atto.

S. Stefano di Camastra, li 30-03-2009

*Il Segretario Generale*

**Dott. Andrea GAGLIC**

**CONSULENZA**

**Ing. Prof. G. MALLANDRINO**

**STUDI GEOLOGICI**

**Geol. M. GERBINO**



**Arch. F. LA MONICA**

**Santo Stefano di Camastra,**

**R.U.P.**

**Geom. D. DI MAURO**



**Visto**

**SINDACO**



<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>2</b>
<b>2. IL CONTESTO AMBIENTALE.....</b>	<b>10</b>
<b>3. L'ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO.....</b>	<b>22</b>
3.1 LE OPERE MARITTIME.....	22
3.1.1 OPERE DI INTEGRAZIONE PAESAGGISTICA.....	25
3.2 L'EDILIZIA DI BANCHINA.....	26
3.2.1 IL CLUB HOUSE.....	26
3.2.1.1 OPERE DI INTEGRAZIONE PAESAGGISTICA.....	26
3.2.2 L'EDILIZIA COMMERCIALE.....	27
3.2.2.1 RIDIMENSIONAMENTO E OPERE DI INTEGRAZIONE PAESAGGISTICA.....	27
3.2.3 EDIFICIO PER L'AUTORITA' MARITTIMA.....	28
3.2.3.1 OPERE DI INTEGRAZIONE PAESAGGISTICA.....	28
3.2.4 L'AREA PER IL RIMESSAGGIO E IL CALAFATAGGIO.....	29
3.2.4.1 OPERE DI INTEGRAZIONE PAESAGGISTICA.....	29
3.2.5 L'EDILIZIA RESIDENZIALE A SERVIZIO DEI DIPIRTISTI.....	30
3.2.5.1 RIDIMENSIONAMENTO E OPERE DI INTEGRAZIONE PAESAGGISTICA.....	30
3.2.6 LE OPERE ACCESSORIE ED I SERVIZI.....	31
3.2.6.1 OPERE DI INTEGRAZIONE PAESAGGISTICA.....	31
3.2.7 LE URBANIZZAZIONI.....	32
3.2.7.1 OPERE DI INTEGRAZIONE PAESAGGISTICA.....	32
<b>4. OPERE GENERALI DI GESTIONE AMBIENTALE.....</b>	<b>33</b>
<b>5. QUADRO ECONOMICO RIMODULATO.....</b>	<b>35</b>

Ai sensi dell'art. 5 del DPR 509/1997, per come applicato in Sicilia con l'art. 75 della L.R. 16/04/2003 n° 4, è stata convocata la conferenza dei servizi per stabilire se il progetto è meritevole di passare alla fase successiva.

In seguito alle conferenze di servizi del 16/04/2008 e del 01/07/2008 restano ancora da acquisire i pareri di due dipartimenti dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente. Lo schema dei pareri acquisiti e da acquisire risulta dalla tabella che segue:

<b>Assessorato Regionale Territorio Ed Ambiente</b> <b>Servizio 5<sup>a</sup> - Demanio Marittimo</b>	Si riserva di esprimere parere dopo che l'avranno espresso tutti gli altri Enti e richiede talune integrazioni	<b>Parere da acquisire</b>
<b>Assessorato Regionale Territorio Ed Ambiente</b> <b>Servizio 10<sup>a</sup> - Dipartimento Urbanistica</b>	Non intervenuto alla conferenza	<b>Parere da acquisire</b>
<b>Assessorato Regionale Territorio Ed Ambiente</b> <b>Servizio 2<sup>a</sup> - VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE</b>	Ha effettuato le necessarie valutazioni preliminari alla V.I.A.	
<b>Assessorato Regionale Turismo Comunicazioni E Trasporti</b> <b>Dipartimento Turismo, Sport E Spettacolo</b>	Parere espresso favorevolmente con la raccomandazione di osservare tutte le indicazioni del Piano strategico Regionale per la nautica da diporto relativamente alla progettazione di qualità	
<b>Assessorato Regionale Turismo Comunicazioni E Trasporti</b> <b>Ufficio Speciale Per I Porti Turistici</b>	Ente soppresso	Ente soppresso
<b>Assessorato Regionale Beni Culturali E Ambientali E P.L. Dipartimento Beni Culturali E Ambientali Ed E.P.</b> <b>Soprintendenza Del Mare</b>	con nota del 15/04/2008 prot. 4185 del 15/04/2008 hanno richiesto studi sui fondali prima di esprimere parere	Ai fini archeologici ha reso parere favorevole la Soprintendenza di Messina. I richiesti accertamenti verranno effettuati comunque prima di bandire la gara
<b>Soprintendenza Beni Culturali Ed Ambientali - Sezione Beni Paesistici</b>	Parere espresso favorevolmente all'ipotesi progettuale con condizioni di ridimensionamento	Tale parere, se applicato nella sua interezza, sconvolgerebbe l'articolazione del progetto. Si impone comunque una rivisitazione
<b>Soprintendenza Beni Culturali Ed Ambientali - Sezione Beni Archeologici</b>	Parere espresso favorevolmente	
<b>Ufficio Del Genio Civile Opere Marittime</b> <b>Ufficio Del Genio Civile di Messina</b>	Parere espresso favorevolmente Non è intervenuto alla conferenza ma ha chiarito che è sufficiente il parere del Genio Civile OO.MM. trattandosi di opere marittime	
<b>Capitaneria Di Porto Di Milazzo</b>	Parere espresso favorevolmente	
<b>Agenzia Delle Dogane</b>	Parere espresso favorevolmente	
<b>Agenzia Del Demanio</b>	Parere espresso favorevolmente	
<b>Agenzia Del Territorio</b>	Parere espresso favorevolmente	
<b>Comando Provinciale Vigili Del Fuoco</b>	Parere espresso favorevolmente	
<b>Comando Militare Marittimo Autonomo Per La Sicilia</b>	Parere espresso favorevolmente	
<b>Comando Zona Fari Per La Sicilia</b>	Parere espresso favorevolmente	
<b>Rete Ferroviaria Italiana</b>	Parere espresso favorevolmente	
<b>Alla Azienda U.S.L. N° 5 -- Messina</b> <b>Distretto Sanitario Di Mistretta</b>	Parere espresso favorevolmente	
<b>U.T.C. -- Servizio Urbanistica</b>	Parere espresso favorevolmente	

Alla conferenza di servizi del 16/04/2008 ha partecipato la Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina che ha formalizzato il parere che di seguito si allega.

REPUBBLICA ITALIANA



Ricevuto  
Dispo

16/04/08  
L. 22

Mod. 14 s.c.  
R. S.

Num. codice fiscale 60012000826  
Partita I.V.A. 02711070827

*Regione Siciliana*  
Assessorato dei Beni Culturali ed Ambientali  
e della Pubblica Istruzione.  
Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali.  
Servizio per i Beni Paesistici,  
Urbanistici, Naturali e Naturalistici.  
MESSINA  
Gruppo U.O. VI N. di prot. 193708

16 APR. 2008

Risposta a Prot. n° 0002  
del 02/01/2008

**OGGETTO:** S.STEFANO di CAMASTRA - Ditta Comune - Porto Turistico - D.P.R. 2/12/1997  
n° 509, coordinato con le norme dell'art. 75 della L.R. n° 4/2003 - art. 5 esame del progetto -  
Conferenza di Servizi

Allegati N. \_\_\_\_\_

Al Comune di  
S.STEFANO di CAMASTRA (ME)

- Esaminati gli atti trasmessi;
  - accertato che le opere ricadono in zona sottoposta a tutela ai sensi dell'art. 142 lett. a) del D. L.vo n° 42/04;
  - premesso che questa Soprintendenza condivide l'ipotesi di realizzare il porto turistico in oggetto, già assentito nel P.R.G. del Porto di S.Stefano di Camastra, approvato con D.A. n° 514/87 del 16/03/1989;
  - premesso, ancora, che si condivide la necessità di adeguare le previsioni progettuali a suo tempo assentite ai nuovi criteri di portualità indicati nel "piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia", ovvero attrezzando i porti di tutte le necessarie infrastrutture di servizio;
  - considerato, altresì, che il progetto non sembra valorizzare paesaggisticamente il tratto di costa emersa e sommersa, a cui si attribuisce una elevata valenza naturale-naturalistica, nonché il sovrastante nucleo abitato di storico insediamento vincolato con D.A. n° 6456 del 10/07/1998;
  - ritenuto che le opere rappresentate sembrano strutturalmente sovradimensionate rispetto alla realtà turistica locale (749 posti barca, 2 campi da tennis, centro commerciale, 162 posti letto con strutture a tre piani, ecc.);
  - considerato il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al D. L.vo n° 42 del 22/01/04 (in G.U.R.I. n° 45 del 24/02/04);
- questa Soprintendenza esprime una valutazione favorevole all'ipotesi progettuale a condizione che:
- il progetto sia rielaborato ridimensionando l'estensione della superficie relativa all'intervento nonché le strutture di servizio in esso contenute;
  - il progetto deve meglio inserirsi nella realtà ambientale locale, recuperando ed integrando l'immagine del paesaggio costiero esistente sia nelle componenti naturali che antropiche;
- Ai fini della tutela archeologica, come da nota prot. n° 36 del 31/01/08 del Servizio III, si rilascia parere favorevole.
- Si trattiene agli atti l'unica copia del progetto pervenuto.
- Contro il presente provvedimento è ammesso ricorso gerarchico all'Assessorato Regionale dei Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione entro giorni trenta dall'acquisita conoscenza o al Tribunale Amministrativo Regionale entro giorni sessanta.

Il Direttore del Servizio  
(arch. Anna M. PICCIONE)



SSU U.O. VI / U.O. XV

viale Bocchetta, 38 98027 Messina - tel. 0903689411 - fax 090363589

Visto: il Soprintendente  
(dott. Gianfilippo VILLARI)

elaborato da Luca e olistici e collocato in un contenitore di sicurezza e in un contenitore di sicurezza

Giusto quanto risulta dagli atti fino ad oggi posti in essere è previsto che l'iniziativa trovi attuazione con le procedure di cui all'art.19 della Legge n.109/94, come recepita dalla L.R. N. 7/2002 e s.m.i. : CONCESSIONE DI LAVORI PUBBLICI

Nel caso in argomento la concessione avrà per oggetto:

1. La progettazione definitiva ed esecutiva per il progetto del porto turistico, delle opere a terra costituite da tutta l'edilizia di banchina ed i servizi connessi.
2. La progettazione definitiva ed esecutiva per il tratto di strada prospiciente il porto.
3. La costruzione delle opere strutturali ed infrastrutturali necessarie la realizzazione del porto turistico e delle opere a terra costituite da tutta l'edilizia di banchina ed i servizi connessi.
4. La costruzione, con esclusione di gestione e manutenzione del tratto di strada prospiciente il porto.
5. La gestione di tutto il complesso portuale e la relativa edilizia secondo la disciplina del capitolato d'appalto.
6. La manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere e degli impianti realizzati, il monitoraggio degli arenili e l'esecuzione delle eventuali opere di protezione.

Inoltre, a mente dell'art. 18 del DPR 554/99 tenuto conto che il progetto preliminare, validato ed approvato con delibera di G.M. n° 68 del 09/05/2007 dovrà essere posto a base di una concessione di lavori pubblici, bisognerà:

- a) effettuare, sulle aree interessate dall'intervento, le indagini necessarie quali quelle geologiche, geotecniche, idrologiche, idrauliche e sismiche e redigere le relative relazioni e grafici;
- b) redigere un capitolato speciale prestazionale.

In relazione a quanto sopra, definita la acquisizione dei pareri di cui alla conferenza dei servizi, prima della stesura del bando di gara e del capitolato prestazionale definitivo dovranno essere effettuate sulle aree interessate dall'intervento, le indagini necessarie quali quelle geologiche, geotecniche, idrologiche, idrauliche e sismiche e redigere le relative relazioni e grafici comprese le verifiche richieste dalla Soprintendenza del mare.

In relazione agli elementi previsti dall'art. 85 del precitato DPR, anch'essi potranno essere determinati solo dopo la definizione della conferenza dei servizi già aperta. Comunque relativamente al punto a) (*l'eventuale prezzo massimo che l'amministrazione aggiudicatrice intende corrispondere*) dovranno essere definiti gli importi o i beni che il Comune intende corrispondere per la realizzazione dell'opera. Al riguardo è stata fatta istanza di contributo al Presidente della Regione ed al Presidente della Provincia.

In relazione alla procedura di cui al DPR 509/97, posto che le opere non risultano conformi al PRG ed al PRP, pur se lo stesso predetto DPR prevede, all'art. 6, che l'approvazione del progetto definitivo, in caso di difformità rispetto ai vigenti strumenti di pianificazione ed urbanistici, è effettuata mediante accordo di programma, il Comune ha avviato parallelamente la procedura di approvazione della variante al Piano Regolatore Portuale ai fini della successiva trasmissione degli atti all'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente che, sentito il C.R.U., decreterà in merito alla suddetta variante.

Tale procedura è stata posta in essere al fine di porre a base di gara un progetto preliminare che contenga tutti gli elementi atti a redigere un progetto definitivo, e successivamente esecutivo, che con gli opportuni approfondimenti possa garantire al concessionario la realizzabilità delle opere con le prescrizioni e condizioni di tutti gli Enti ed Organi preposti all'esame del progetto.

In relazione all'adozione della variante al Piano Regolatore Portuale è stato già notificato a tutti i proprietari delle aree interessate dagli espropri l'avvio del procedimento di imposizione del vincolo preordinato all'espropriazione che si concretizzerà con l'adozione del progetto in argomento in variante al vigente strumento urbanistico.

Per quanto concerne il parere della Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina espresso con nota prot. 193708 del 16/04/2008, dallo stesso emerge che il progetto del Porto Turistico è condiviso dalla stessa Soprintendenza che esprime un parere favorevole all'ipotesi progettuale a condizione che:

- *Il progetto sia rielaborato ridimensionando l'estensione della superficie relativa all'intervento nonché le strutture di servizio in esso contenute;*
- *Il progetto deve meglio inserirsi nella realtà ambientale locale recuperando ed integrando l'immagine del paesaggio costiero sia nelle componenti naturali che antropiche*

In relazione a tale suddetto parere è stato elaborato il presente studio che analizza e affronta un'ipotesi di ridimensionamento delle opere a terra ed in una traccia le linee guida per la predisposizione del progetto definitivo ed esecutivo, fornendo le indicazioni sui sistemi di gestione ambientale dell'opera.

Relativamente alle opere marittime, viene definito il quadro degli obblighi del concessionario per inserire l'opera nella realtà ambientale locale recuperando ed integrando l'immagine del paesaggio costiero, ma non si opera un ridimensionamento in quanto dal conto economico risulta che un'eventuale ridimensionamento delle opere a mare non potrebbe essere in alcun modo compensato mentre ciò è concretizzabile per le opere a terra che se ridimensionate possono trovare collocazione in altro posto del territorio. Con il presente studio anche per le opere a terra vengono fornite tutte le indicazioni per inserire l'opera nella realtà ambientale locale recuperando ed integrando l'immagine del paesaggio costiero.

Oltre quanto sopra bisogna anche rilevare che il Comune di Santo Stefano di Camastra, congiuntamente con il comune di Reitano, tramite l'ufficio tecnico consortile del PRUSST Valdemone, ha avviato la progettazione di **UNA STRUTTURA VIARIA COLLEGANTE IL LUNGOMARE DELLA FRAZIONE VILLA MARGI NEL COMUNE DI REITANO CON IL TERRITORIO DEL COMUNE DI S. STEFANO DI CAMASTRA.** In tale contesto l'opera portuale si collega direttamente al Territorio del comune di Reitano in zona ove è stata avviata la realizzazione di importanti strutture ricettive mediante recupero degli ex stabilimenti di laterizi e lavorazione della sassa, giusto quanto risulta dal verbale allegato:



## PRUSST VALDEMONE

Comune di Randazzo - Ente attuatore

UFFICIO SPECIALE CONSORTILE

**VERBALE DELLA RIUNIONE DI CONCERTAZIONE RELATIVA ALL'ATTIVITA' DI PROGETTAZIONE PRELIMINARE PER LA REALIZZAZIONE DI UNA STRUTTURA VIARIA COLLEGANTE IL LUNGOMARE DELLA FRAZIONE DI VILLAMARGI, NEL COMUNE DI REITANO, CON IL TERRITORIO DEL COMUNE DI S. STEFANO DI CAMASTRA.**

**Enti proponenti: Comuni di S. Stefano di C. e Reitano.**

L'anno duemilasette il giorno due del mese di Agosto presso il Municipio del comune di Reitano alle ore 17.00, si è tenuta la riunione di concertazione sull'attività di progettazione preliminare relativa alla "Realizzazione di una struttura viaria collegante il lungomare di Villa Margi, nel comune di Reitano, con il territorio del Comune di S. Stefano di Camastra", previa nota di convocazione prot. USC/PRUSST n. 491 del 23/07/07.

Sono presenti i Sigg.:

1. Dott. Mastrandrea Giuseppe, Sindaco del Comune di S. Stefano di Camastra, Ente proponente;
2. Rag. Dragotto Sebastiano, Sindaco del Comune di Reitano, Ente proponente del Prusst Valdemone;
3. Dott. Mirabito Lorenzo - componente USC PRUSST VALDEMONE, incaricato per la redazione dello studio di prefattibilità ambientale;
4. Ing. Campione Pier Luigi - componente USC PRUSST VALDEMONE, progettista incaricato;
5. Arch. La Monica Francesco - Dirigente dell'Area Tecnica di S. Stefano di C. e progettista incaricato;
6. Ing. Corica Francesco, componente USC PRUSST VALDEMONE, Responsabile Unico del Procedimento.

Risultano assenti:

1. Il Responsabile dell'Ufficio Tecnico del Comune di Reitano;
2. Geol. Bonasera Maurizio, - componente USC PRUSST VALDEMONE, incaricato per la redazione dello studio geologico;

I progettisti illustrano ai sindaci presenti il progetto in argomento e gli aspetti salienti del tracciato viario, che previa alcune piccole modifiche viene condiviso dagli stessi. Il Sindaco del Comune di S. Stefano fa presente che:

1. si rende necessario, al fine di creare un unicum fra il porto turistico previsto nel territorio di S. Stefano ed il litorale di Villa Margi, la realizzazione di una bretella che dal sottopasso ferroviario arrivi fino all'inizio del realizzando porto turistico;

2. il tratto di strada che si diparte dal porto turistico ed arriva al litorale di Villa Margi sia dotato di pista ciclabile, lato valle, della larghezza di ml. 2.00, in sostituzione di una delle due banchine.

Il Sindaco di Reitano condivide le richieste effettuate dal Sindaco di S. Stefano di Camastra ed il RUP invita i progettisti presenti ad adeguare il progetto alle richieste sopra effettuate ed alla stesura finale del progetto preliminare, così come previsto dal D.P.R. 554/99; fa presente, altresì, che prima di richiedere l'indizione della conferenza di servizi, ex art. 14bis c. 1 della Legge 241/90 e s. m. ed i., sarà inoltrato copia del progetto ai due Enti interessati per la localizzazione delle relative aree ai sensi dell'art. 17 c. 59 della L. 127/97 e s.m. ed i.

Contestualmente i Consigli Comunali dei due Enti devono pronunciarsi per la richiesta della deroga ex art. 16 c. 1 L.R. 78/76 per acquisire la deroga trattandosi di aree ricadenti nella fascia dei 150 metri della battigia.

Alle ore 18.30 viene conclusa la riunione, del che è stato redatto il presente verbale che previa lettura agli astanti viene confermato e sottoscritto.

Dott. Mastrandrea Giuseppe

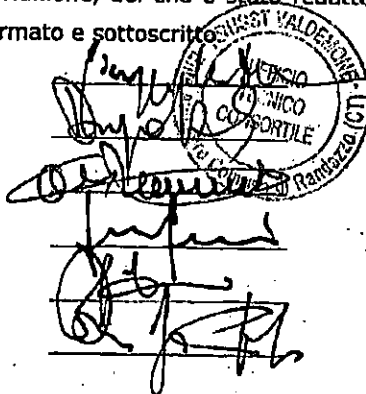
Rag. Dragotto Sebastiano

Dott. Mirabito Lorenzo

Ing. Corica Francesco

Arch. La Monica Francesco

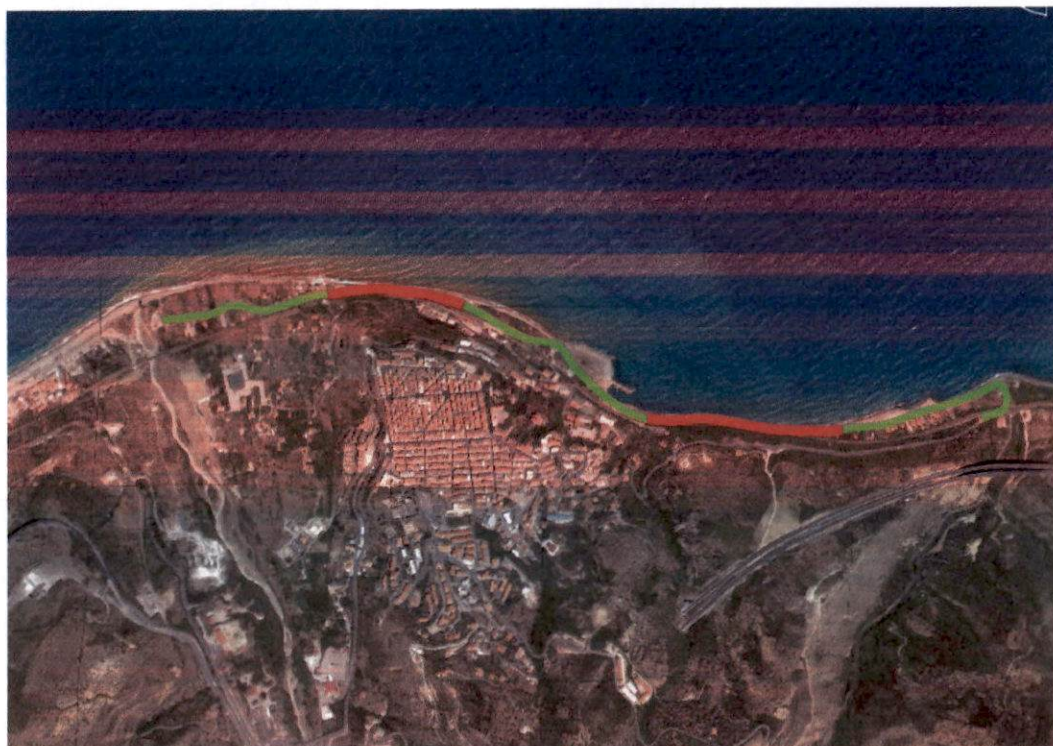
Ing. Camplone Pier Luigi



Nell'ambito del progetto del porto è prevista la realizzazione di un tratto di strada non contemplata nello strumento urbanistico vigente, dal quale in sede di approvazione, il C.R.U. la ha stralciata in quanto avrebbe dovuto trovare soluzione nell'ambito della rivisitazione del piano regolatore portuale trattandosi di viabilità a servizio del porto stesso.

Tutto il rimanente tracciato è già previsto nel PRG vigente.





Nella foto aerea sopra riportata sono indicate in rosso le porzioni di strada inserite in progetto ed in verde le viabilità esistente ed inserita già nel vigente PRG.

Il tratto che collegherebbe l'infrastruttura portuale con il lungomare di Reitano ha una lunghezza di circa ml 400, il tratto che la collegherebbe con l'esistente lungomare Ortora una lunghezza di circa ml 500.

La viabilità ipotizzata si colloca a ridosso di una fascia di arenile per il quale è previsto il ripascimento con il materiale di dragaggio come indicato nella fotosimulazione che segue e meglio illustrato in progetto.



## 2. IL CONTESTO AMBIENTALE

Santo Stefano di Camastra comprende un territorio prevalentemente collinare-montuoso che dal mare sale fino al confine con il Comune di Mistretta e Caronia.

La geologia del complesso collinare-montuoso, marne ed argille, dà vita al Torrente Santo Stefano, a numerosi valloni, burroni e incisioni, che sono fortemente caratterizzanti l'ambiente ed il paesaggio.

L'area di intervento risulta ubicata nell'ambito del tratto di costa compreso tra la foce del Torrente Santo Stefano e la foce del Torrente Ortora. La zona d'intervento per le opere portuali si stende dalla foce del Vallone Tudisca-Pecoraro fin quasi alla Sottostazione di trasformazione elettrica della RFI. Relativamente alle opere da realizzarsi a terra si interverrà sempre in aree pressochè pianeggianti, ad eccezione della parte iniziale della strada di collegamento portuale.

Alle spalle dell'area di ubicazione delle opere in progetto, pressochè pianeggiante, si sale gradatamente fino al terrazzo su cui si è insediato l'abitato di S. Stefano di Camastra. Nel complesso, il modellamento dell'area presa in esame, così come appare oggi, risulta soprattutto quale conseguenza dell'effetto della combinazione tra litostruttura e processi geomorfici. Rilevante risulta l'azione antropica evidenziata da vari tagli operati per la realizzazione di varie strade e di varie piccole costruzioni disposte a schiera lungo la strada di collegamento al mare esistente.

L'azione primaria, di conseguenza, è da ascrivere sia all'erosione operata dai corsi d'acqua incanalati ed al successivo deposito di quanto asportato, sia all'azione dell'uomo. Scarsa risulta l'azione erosiva delle acque dilavanti. Molto marcati risultano, invece, gli effetti da ruscellamento che si notano lungo il vallone Ciaramirello, il Vallone Palermo, il Vallone Tudisca-Pecoraro ed il Vallone Gebbiola. I primi due sfociano nell'ambito del bacino portuale; gli altri ad Est di esso.

Per quanto concerne gli aspetti geologici e strutturali dell'area di intervento si rimanda allo studio geologico allegato al progetto preliminare e per quanto concerne l'evoluzione delle costa in seguito alla realizzazione dell'opera si rimanda allo studio specifico allegato alla presente e redatto dal prof. G. Mallandrino.

In questa sede si fornisce un quadro degli elementi caratterizzanti il contesto ambientale nel quale si interviene, inteso come caratteristiche economiche, sociali e paesaggistiche.

In tale contesto l'elemento di maggior rilievo è costituito dal centro storico e dalle aree adiacenti sottoposte a vincolo paesaggistico.

Il Centro Abitato di S. Stefano di Camastra, un tempo S. Stefano di Mistretta, trae origine dalla rifondazione dell'antico casale di S. Stefano nella terra di Mistretta avvenuta nel 1683 a seguito della frana che il 6 giugno 1682 aveva distrutto l'antico agglomerato "*quod squaletibus primum montium radicibus circumiacebat*". Esso sorgeva in corrispondenza della convalle dell'attuale torrente Ortora, alle pendici del monte ora noto come S. Croce di S. Stefano. Il luogo è oggi denominato "Lavanca", termine che allude chiaramente alla frana del 1682. Dal punto di vista topografico esso si trova sul versante settentrionale del monte S. Croce, nella conca compresa tra i valloni Ortora, Bazia e Felicità ad una quota media di 500 mt. s.l.m.

Artefice primo della ricostruzione del casale distrutto, all'epoca dei fatti già divenuto comune feudale (l'investitura del primo feudatario con il titolo di Principe di S. Stefano risale al 1639), fu Don Giuseppe Lanza di Barresi Duca di Camastra e Principe di S. Stefano (1630 circa-1708) al quale, direttamente o indirettamente, si deve la scelta del progetto urbanistico che diede vita alla pianta urbana del Centro Storico stefanese.

La fondazione della nuova S. Stefano reca certamente in sé il fascino storico, antropologico ed urbanistico insito nella nascita di tutte le nuove città. Tuttavia, relativamente a quest'ultimo aspetto non si deve parlare di sola operazione urbanistica nel senso tecnico del termine (anche se essa ha una sua particolare preponderanza), fu anche azione politica e quindi di mediazione, operazione economica e quindi di soddisfazione di esigenze individuali e collettive volte alla

riorganizzazione di un tessuto sociale sul punto di disgregarsi, travolto dall'impeto delle forze incontrollabili della natura.

L'ingrediente formale costituito dalla ricerca e dalla cura della simbologia geometrica, tipica espressione della positività ideologica rinascimentale arricchita dai nuovi orizzonti dell'empirismo filosofico, prodromo della scienza moderna e quindi superamento degli antichi dogmi medievali (pur con i condizionamenti della "restaurazione" operata dal Concilio di Trento), si innesta nella essenzialità pragmatica dell'uomo educato all'arte della guerra ed all'esercizio del potere, indicandoci quali furono le motivazioni e le pulsioni ideologiche del Duca di Camastra, fondatore della "nuova città".

Esse possono essere così riassunte:

- recupero e ricollocazione nel territorio di una comunità sul punto di disgregarsi;
- ricostituzione e consolidamento del suo tessuto sociale con il fine di mantenerne le potenzialità economiche;
- riaffermazione dell'ordine costituito secondo i canoni della "potestas feudale" con l'esercizio del "mero e misto impero" su uomini e terre;
- riorganizzazione della comunità secondo un criterio di distribuzione gerarchica degli spazi vitali, programmati e modulati con l'uso di una soluzione urbanistica strumentale al fine ideologico perseguito;
- riaffermazione, infine, dell'ordine religioso, nel pieno rispetto dei canoni della controriforma cattolica, con l'inserimento nello schema della città di nuova fondazione di un'inequivocabile simbologia religiosa data dalla collocazione di altrettante chiese ai quattro punti cardinali, ognuna posta al limite dei bracci della croce formata dalle due strade principali, rettilinee ed ortogonali tra loro, con al centro la Chiesa Madre.

Quindi il frutto dell'operazione di ricostruzione voluta dal Duca di Camastra non fu "la città dell'utopia", vagheggiata da autori contemporanei, poiché troppo concreti erano i suoi scopi per perdersi dietro a vaneggiamenti teorici. Piuttosto egli volle che la nuova città fosse un "*oppidum*" che ancorché difendere dall'esterno la comunità, ne garantisse la sua ordinata compartimentazione interna. Un labirinto di linee parallele ed intersecanti che creano una "gabbia" necessaria al mantenimento dell'ordine sociale, precludendo ogni possibilità di espansione coerente non solo nel senso fisico ma anche in quello socio-economico.

L'impianto urbanistico va visto, di conseguenza, come la risultante non solo della sofisticata elaborazione tecnica generata da un'astratta esegesi delle forme o dalla applicazione ripetitiva di un'aulica ricerca estetica dell'ordine geometrico maturata altrove - come molti sostengono riferendosi alle analogie dell'impianto urbanistico di S.Stefano con i giardini della Reggia di Versailles, realizzati al tempo del Re Sole - ma anche come il tentativo pragmatico del Principe feudale di predefinire ed imporre lo spazio vitale ai propri vassalli, con il chiaro intento di riaffermare la sua "potestas".

Tralasciamo, tuttavia, i particolari storici che portarono al rilascio della "licentia aedificandi" del 30 marzo 1683 e spostiamo l'attenzione sui fatti di ordine territoriale ed urbanistico che caratterizzarono prima l'operazione di ricostruzione del nuovo paese e successivamente l'ulteriore espansione.

I Giurati dell'Universitas stefanese ottennero dal Duca di Camastra la concessione di due distinte porzioni di terreno da destinare alla riedificazione nella località detta Pian del Castellaccio o Piano di Serravalle. Questa località era stata considerata nei secoli precedenti come uno dei casali di Mistretta e come tale dovette essere il luogo di un insediamento umano stabile anche se non particolarmente numeroso.

Sappiamo da accenni che se ne fanno in alcuni documenti risalenti all'epoca della ricostruzione, che nel versante occidentale e cioè nella valle del fiume omonimo (ora torrente

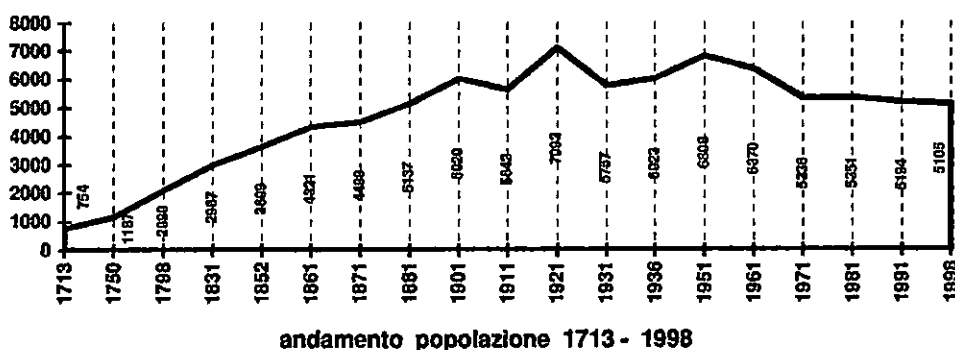
S.Stefano), vi erano terre coltivate (cosa che del resto avviene anche tuttora) e che verso il pianoro vi erano "carcare" per la cottura della calce. Inoltre, esisteva da tempo immemorabile il fondaco dal quale si originava la trazzera detta Serra che consentiva di collegare la costa con l'entroterra e di effettuare, in maniera abbastanza veloce per l'epoca, sia il trasporto di merci sia soprattutto la movimentazione del bestiame durante le transumanze stagionali. Anche se non vi sono prove documentali, la tradizione vuole che dopo l'attribuzione del titolo di Principe di S. Stefano, il Barone Antonio di Napoli vi abbia edificato la propria dimora, poi utilizzata anche dal Duca di Camastra, succedutogli nel titolo per dote coniugale avendone sposato la vedova. A S. Stefano di questa antica costruzione vi è ancora vivissima memoria essendo stata demolita solo nel 1962 quando, oramai, era un rudere pressoché irrecuperabile. Il complesso sorgeva (ed in minima parte ancora sorge) nella cortina di fabbricati che delimita il lato est dell'originario quadrato di fondazione, esattamente in corrispondenza dell'angolo sud-est, tra le attuali Vie Garibaldi e Porta S. Giovanni. Del complesso fa parte anche la Chiesa di S. Giovanni che poteva ben essere stata a suo tempo la Chiesa annessa alla dimora feudale ed al fondaco.

Nell'atto notarile in data 15 giugno 1686 del notaio Giuseppe Salemi di Mistretta è descritta la procedura di agrimensione del terreno interessato. La prima porzione concessa ammontava a salme 2 e tumuli 8 e la seconda a salme 2 e tumuli 12. Assumendo che una salma equivale a 16 tumuli e che un tumulo corrisponde ad una estensione media di circa 1.630 mq, complessivamente vennero assegnate ai giurati stefanesi salme 5 e tumuli 4, pari a circa ha 13.69.20, con una rendita censuale perpetua annua di oz.5 e tarì 24. L'edificazione del caratteristico insediamento urbano venne impostata nella prima porzione con uno sviluppo d'area di circa 65.200 mq. La detta superficie corrisponde allo spazio urbano attualmente delimitato dall'originario perimetro di fondazione.

In quest'ambito vennero effettuati i lavori di regolarizzazione della superficie di impianto e si diede corso all'impostazione del disegno urbanistico costituito da un quadrato con iscritto un rombo e dalla relativa trama viaria. Tuttavia, la trasposizione in scala reale del disegno della pianta urbana venne resa con una sfasatura angolare dovuta, verosimilmente, alla presenza di due capisaldi preesistenti (nord-ovest e sud-est), che finirono per condizionare gli allineamenti definitivi della pianta urbana. Questi capisaldi erano dati dalla torre di guardia del sistema di vigilanza costiera (nord-ovest) e dall'originaria dimora baronale posta all'angolo sud-est.

La ricostruzione del centro urbano di S.Stefano, iniziata come abbiamo visto nel 1683, si completò 23 anni dopo e fu caratterizzata da un sensibile ridimensionamento della popolazione residente. Infatti, il casale di S.Stefano all'epoca della frana contava circa 1.200 abitanti e poco più di trecento abitazioni, con un indice di affollamento pari a 3,78 abitanti/abitazione. Nel 1714, quando venne effettuato un nuovo rilievo della popolazione voluto dal Duca Vittorio Amedeo di Savoia divenuto "*Rex Siciliae*" a seguito dell'attribuzione dell'Isola al Ducato di Piemonte, in conseguenza dei trattati che sancirono la fine della Guerra di Successione al trono di Spagna (Congresso di Utrecht - 11 aprile 1713), la popolazione residente era di soli 754 abitanti che abitavano 281 case, con un indice di affollamento pari a 2,68 abitanti/abitazione. Da allora il trend demografico sarebbe stato caratterizzato da una costante crescita che avrebbe portato il paese, nell'arco dei successivi due secoli, a sfiorare la decuplicazione della sua popolazione con la conseguente necessità di espandere in due distinte fasi l'originaria pianta urbana (per i particolari sull'andamento demografico si veda il grafico illustrativo sotto riportato).





I lotti edificabili vennero assegnati secondo i criteri allora in uso, e cioè si diede la precedenza alle strutture religiose (che servirono anche da indicazione toponomastica dei quartieri), ed all'area riservata per sé stesso dal Duca. Successivamente vennero assegnati ai benestanti i lotti di maggiori dimensioni ed infine i lotti minimi di circa 24/30 mq. che tuttora caratterizzano gran parte delle unità immobiliari del centro storico stefanese. Questi lotti furono gravati da censo trasmissibile e solo all'inizio del XX sec. questa forma di vincolo fondiario di origine medievale scomparve del tutto, consentendo così di ricostituire la pienezza della proprietà fondiaria.

Dal punto di vista qualitativo le case, anche le più grandi, vennero realizzate con l'utilizzazione di materiale scadente e con metodiche costruttive spesso parecchio primitive. Le case del popolo inizialmente furono tutte ad unica elevazione e solo il progressivo aumento della popolazione, che fu sensibile a partire dall'ultimo scorcio del XVIII sec. (si passò infatti dai 754 abitanti del 1714 ai 2.090 del 1798), indusse la necessità di procedere alle sopraelevazioni che comportarono il ricorso indiscriminato e diffuso alla usurpazione abusiva di spazi destinati a strade e piazze, già considerate demani urbani, per la realizzazione delle scale esterne (i c.d. anditi). L'originale disegno urbano fu anche stravolto dall'appropriazione da parte di privati di interi spazi stradali che portò alla sparizione di tratti di vie (come le attuali Vie Ospedale ed Arco) e di piazzette angolari.

Nella prima metà del XIX sec. l'agglomerato originario non fu più in condizione di accogliere la popolazione e venne deciso di espandere l'abitato verso est. Non potendosi in alcun modo rielaborare in maniera coerente il disegno della pianta urbana, venne scelta la soluzione più semplice e cioè si disegnarono tre cortine, parallele alla trama viaria secondaria già esistente con andamento nord - sud, e la cortina perimetrale di completamento lato sud ed est, realizzando quindi anche il prolungamento dell'asse viario principale (l'attuale Corso Vittorio Emanuele). Alla data del 30 novembre 1857 la topografia del centro abitato di S. Stefano di Camastra, rilevata dall'Ing. Provinciale Giuseppe Bonaviri, registrava questa situazione che certo non consentiva ad una popolazione di circa quattromila abitanti buone condizioni di vita, considerato che nell'abitato venivano ricoverate anche parecchie centinaia di bestie (quali asini, muli, cavalli e poi ancora capre, pecore, galline, conigli etc.).

Nonostante questa situazione, S. Stefano di Camastra aveva, tuttavia, un connotato di modernità poiché disponeva di un agglomerato produttivo, edificato in area demaniale esterna al centro abitato e prossima alle cave di argilla, costituito dalle fabbriche di stoviglie ubicate nella zona "Chianu" (dove la denominazione di "Mastri 'nto Chianu" data agli artigiani stoviglieri), che rappresentavano uno dei maggiori volani dell'economia locale, tale da sostenere anche alcuni settori indotti quali quelli dei trasporti per via terrestre (carretti) e soprattutto del traffico marittimo.

L'eredità dell'antica concessione fatta nel 1683 dal Duca di Camastra all'Università stefanese non fu priva di contestazioni. La determinazione dei limiti dell'area demaniale urbana fu oggetto di un lungo contenzioso che oppose la famiglia Sergio, in quanto titolare dei diritti dell'ex



feudatario Romualdo Trigona e Gravina Principe di Sant'Elia, al Comune di S. Stefano che rivendicava i propri.

La questione venne risolta dopo anni di liti giudiziarie, che riguardarono anche i cespiti fondiari degli ex feudi Aria e Radicata<sup>(1)</sup>, con l'atto in data 6 aprile 1861 del Notar Salvatore Florena con il quale si addivenne alla designazione dei limiti del demanio urbano del Comune così descritti: *"In causa e per causa di tutte le ragioni, azioni e pretenzioni sperimentate dalla Comune contro il Barone, costui si contenta che rimangano in assoluta proprietà della Comune, tanto il suolo su cui è collocato il suo abitato, quanto le terre così dette del Piano che vi stanno attorno; quali terre confinano da Ponente con la Chiesa del Calvario, continuano a confinare contornando con la Chiusa dei Reverendi Padri Cappuccini, con quelle di Petitto degli eredi di don Gaetano Aurea, con fondo della Sig.ra donna Caterina Catania [Risitano], a levante con terre della Comune a prendere col vallone detto Palermo, a girare con l'altra Chiusa dei Padri Cappuccini, seguendo il vallone di Ciaramirello fin sopra il ponte della Marina, riprendendo la confinazione a rimontare sotto Porta Messina, girando con fondi del fu Sig. Antonino Salamone e del Dott. Cristoforo Florena, sino al Telegrafo, da dove prende fino al Ponticello della così detta Prisa del Molino e contornando a ponente l'altra Chiusa dei predetti eredi Aurea sino alla Carcarella da dove sale seguendo i contorni dei fondi di don Pasquale Pagliaro e dell'Addolorata e vanno a raggiungersi al punto di partenza alla Chiesa dei Cappuccini."*

Risolto definitivamente il problema delle aree demaniali esterne all'abitato, il Consiglio Comunale, formatosi a seguito delle vicende dell'anno precedente che avevano portato al collasso del Regno delle Due Sicilie e della Dinastia dei Borbone-Napoli ed all'annessione della Sicilia al Regno d'Italia sotto la corona del Re Vittorio Emanuele II di Savoia-Carignano, decise con le Delibere n°47 e n°48 del 3 giugno 1861 di dare inizio alla edificazione di nuove cortine edilizie nella zona del Piano. Con Delibera n°88 del 13 novembre 1861 il Consiglio tomò sull'argomento della concessione di lotti edificabili nella zona del Piano e con Delibera n°106 del 29 novembre venne nominato l'Architetto Comunale nella persona del Sig. Gaetano Priolo e con Delibera n°23 del 27.10.1862 fu stabilito di prevedere l'inserimento di due piazze nella nuova cortina edilizia e fu nominata la Commissione Edilizia Comunale. Oggi, delle due piazze sopravvive solamente quella più orientale che di volta in volta è stata denominata Piazza della Vittoria, Piazza Arnaldo Mussolini ed infine Piazza Giacomo Matteotti. L'altra, alla fine degli anni '50 venne ceduta alla Parrocchia S. Nicolò di Bari per la riedificazione della Chiesa di S. Sebastiano. La Parrocchia vendette, invece, il lotto a privati che vi edificarono nel 1968.

L'organizzazione planimetrica del nuovo agglomerato fu disegnata secondo uno schema molto semplice costituito da una griglia formata da otto assi viari (est-ovest), paralleli alla cortina perimetrale sud dell'agglomerato di fondazione, che progressivamente, man mano che si procedeva alla saturazione dei lotti disponibili, individuava i nuovi isolati da lottizzare intersecando cinque assi viari con andamento nord-sud. La tipologia è data da lunghe schiere di fabbricati che si fronteggiano da un lato e dall'altro delle strade interposte.

Il lotto minimo residenziale era di circa 49 mq. (anche se ve ne sono di 55 o 63 mq.) ed in alcuni casi vennero aggiudicati alla stessa persona anche lotti contigui, mentre i lotti per le fabbriche di stoviglie superarono anche i 400 mq.

Come visto, il piano ammetteva la frammistione degli insediamenti civili, produttivi (fabbriche di mattoni e di stoviglie) ed agricoli e questo è spiegabile con la inesistenza di altre aree edificabili, dal momento che per più di un secolo esse coincisero esattamente con l'area demaniale del Comune.

La saturazione degli spazi demaniali del "Piano", ai quali si aggiunse infine la cessione di una parte della ex Chiusa dei padri Cappuccini (diventa patrimonio del Comune a seguito della

<sup>(1)</sup> Il Comune di S. Stefano sostenne per oltre tre secoli anche un complicato contenzioso con il Comune di Mistretta relativamente ai diritti discendenti dalla originaria comunione di alcuni cespiti ed in particolare relativamente al possesso ed ai relativi indennizzi per una parte del Feudo Ziopardo. Il contenzioso ebbe inizio nel 1648 davanti al Tribunale del Real Patrimonio della Corona di Spagna e le sue varie istanze furono trattate successivamente davanti ai Tribunali del Regno delle due Sicilie, del Regno d'Italia e della Repubblica per concludersi davanti al Tribunale Civile di Palermo all'inizio degli anni '70.

cessione fattane in data 15 maggio 1868 dall'Amministrazione del fondo per il culto ai sensi dell'art.20 della Legge 7.7.1866), si realizzò in un arco di tempo molto lungo. A sessant'anni di distanza dalla prima deliberazione, infatti, con Delibera n°124 del 24 novembre 1921 il Consiglio Comunale ricorreva ancora alla cessione di lotti edificabili nella zona occidentale del "Piano" sulla base di un piano regolatore che così veniva approvato: «... L'area di terreno da alienarsi ammonterebbe complessivamente a mq. 2.930,80 che oltre ad agevolare lo sviluppo edilizio del paese, costituirebbe per il Comune una considerevole entrata. Il terreno patrimoniale, come chiaramente si legge nella pianta è il lotto n°1, parte della sezione C del lotto n°2, la sezione E e parte della sezione D del lotto n°3, il rimanente è tutto demanio comunale; conseguentemente necessita per quest'ultimo deliberare contemporaneamente la sdemanializzazione. Il Consiglio preso atto della relazione del presidente; visto il piano regolatore compilato dall'Ing. Filadelfio Russo; considerato che per lo sviluppo edilizio del paese e per attenuare in parte la crisi degli alloggi si ravvisa necessario alienare la parte di demanio e patrimonio comunale sopra descritto; visto l'art.183 della vigente Legge Comunale e Provinciale; a voti unanimi, espressi per alzata e seduta

#### *Delibera*

1. approvare il piano regolatore del lato sud [ovest] di questo abitato, con il quale vengono stabiliti i lotti di terreno, parte demaniale e parte patrimoniale da alienare per uso edilizio;
2. sdemanializzare quella parte di terreno che rientra nel piano regolatore e precisamente il lotto n°3, esclusa la sezione E e parte della sezione D, ed i lotti n° 3 bis, 4 e 5;
3. l'alienazione del terreno di che trattasi sarà disciplinata dalle seguenti condizioni:
  - a) Si addiverrà alla vendita delle quote o sezioni ad asta pubblica ad unico incanto col sistema del pubblico banditore e con le forme stabilite per l'appalto delle opere dello stato.
  - b) Il piede d'asta viene fissato in lire dieci a metro quadrato ed ogni offerta in aumento non potrà essere inferiore a centesimi venticinque; si addiverrà all'aggiudicazione dopo non meno di due offerte.
  - c) I concorrenti dovranno prima dell'incanto depositare nelle mani del Tesoriere Comunale la somma di £ 200 = duecento = a garanzia dell'offerta e £ 50 = cinquanta = per anticipazione spese contrattuali, che vanno a carico dell'acquirente, comprese quelle di registrazione.
  - d) I lotti n°1 e 2 vengono concessi esclusivamente per uso abitativo; gli altri invece, oltre che per abitazione anche per uso fabbriche di stoviglie e magazzini.
  - e) I concessionari avranno obbligo di ultimare i lavori di costruzione fra due anni dal giorno in cui saranno loro aggiudicate le quote o sezioni di terreno; trascorso infruttuosamente tale termine, sia che i lavori di costruzione non fossero iniziati sia che lo fossero e non ultimati fino a pianterreno, il Comune rientrerà senz'altro in possesso del terreno venduto e allo stato che sarà per essere, senza che da parte degli interessati possa pretendersi indennizzo alcuno. Per tale reintegra sarà sufficiente un deliberato della Giunta Municipale previa diffida alla parte interessata e l'assegnazione di un congruo periodo di tempo non inferiore ad un mese né superiore a tre.
  - f) Lo scavo per il livellamento del terreno della quota aggiudicata resta a carico dell'acquirente; sarà anche a di costui carico lo scavo per il livellamento della parte frontale (lato nord) e per tutta la larghezza della strada, nonché quella laterale, che rimane pubblica via, la cui spesa sarà ripartita in parti uguali fra gli interessati. Nel caso di inadempienza sarà provveduto di ufficio salvo rivalsa delle spese a norma di legge.
  - g) Il terriccio degli scavi dovrà a spese degli interessati essere portato a rifiuto nei luoghi ove sarà prescritto dall'Amministrazione Comunale.
  - h) Ai concessionari è fatto obbligo di presentare alla Giunta Municipale i disegni prima di edificare onde riscontrare preventiva approvazione.
  - i) E' vietato aprire vani di entrata o di luce nei lati est ed ovest; solo le sezioni di lotti che in tali lati confinano colle vie possono aprire finestre dal primo piano in su, mai a piano terra.

- j) *Data l'acclività del terreno, gli ingressi, tanto a monte (lato sud) quanto a valle (lato nord) dovranno essere a livello della rispettiva strada ed in ogni caso alla quota che sarà segnata dall'Autorità Comunale.*
- k) *E' vietato ai concessionari aprire porte o comunque introdursi nel restante terreno della così detta Silva dei Padri Cappuccini*
- l) *Le nuove costruzioni dovranno da ogni lato rigorosamente seguire gli allineamenti dei fabbricati esistenti ed in ogni senso per tutte e quattro le facciate. ...»*

L'edificazione di nuovi fabbricati procedette secondo questi criteri per tutto il ventennio successivo e dopo la parentesi della 2<sup>a</sup> guerra mondiale continuò anche negli anni '50, fino alla saturazione di tutti gli spazi demaniali che il Comune progressivamente rese edificabili. Sul finire degli anni '50 vennero assegnati lotti nella zona Piano Botte e nella Chiusa d'Angelo di Via Quartieri anche alla G.E.S.C.A.L. che realizzò alcuni complessi di alloggi di edilizia popolare ed agevolata. Al di fuori delle aree menzionate, fino al 1° settembre 1967 (data di entrata in vigore della Legge 765/67), vennero effettuate delle edificazioni sparse a monte ed a valle della S.S.113 che nel tempo sono state fagocitate dalla struttura urbana. A partire da questo periodo e per l'esaurimento di terreni demaniali e per la necessità di applicare i dettami della Legge Urbanistica n°1150/42, si cominciò a dibattere sulla necessità di dotare il Comune di un Piano Regolatore Generale o quanto meno di un programma di fabbricazione che rendesse possibile un'ulteriore espansione urbana.

In quest'ottica, nel 1963 l'Amministrazione Comunale, allo scopo di soddisfare l'esigenza del mercato edilizio che nonostante la stagnazione demografica tendeva a migliorare le tipologie residenziali, indisse un concorso nazionale che si conclude due anni dopo con il conferimento di due premi ex equo "Argilla Nuova".

Fra le soluzioni proposte venne scelta quella che indirizzava l'espansione verso sud, nelle aree attraversate dalla R. Trazzera per Capizzi fra il cimitero e la contrada Passo Barone.

Per iniziativa dell'Amministrazione Comunale, venne redatto perciò nel 1969 un primo programma di fabbricazione (progettisti A. Bonafede, A. Gulì, S. Prescia, N. Vicari) e subito dopo, una variante al programma di fabbricazione (progettisti R. Calandra e N. Vicari) con piani esecutivi di attuazione dell'edilizia economica e popolare.

Dopo il sisma del 31.10.1967, che interessò la zona dei Nebrodi e delle Madonie e quello della Valle del Belice del gennaio 1968, la Regione Siciliana, con leggi nn. 1/68 e 20/68, istituì appositi consorzi per i Comuni terremotati obbligando ciascuno di essi a dotarsi di piani urbanistici comprensoriali. Il comune di Santo Stefano venne inserito nel Consorzio n. 9, con capoluogo Mistretta, comprendente i territori comunali di Capizzi, Caronia, Castelbuono, Castel di Lucio, Geraci Siculo, Mistretta, Motta d'Affermo, Pettineo, Reitano, S.Mauro Castelverde, S.Stefano di Camastra, Tusa.

Il piano urbanistico comprensoriale n.9 (progettisti A. Bonafede, F.P. Amoroso, R. Calandra, B. Colajanni, N. Vicari), redatto nel 1970 e approvato dopo un lungo iter con D.P.R.S. N° 164/79 del 5.4.1979 (pubblicato nella G.U.R.S. il 14.7.1979) aveva per obiettivo la mobilitazione di tutte le risorse e virtualità presenti nel territorio e l'individuazione di tutte le possibili trasformazioni idonee a conseguire l'annullamento del divario rispetto alla media nazionale dei parametri considerati significativi della situazione economica e civile delle comunità del comprensorio.

Il quadro di interventi configurato dal progetto del Piano comprensoriale si può così riassumere:

- Una rete di comunicazioni veloci per attenuare l'isolamento del comprensorio e ridurre le distanze virtuali dai centri maggiori dell'isola; ed insieme a questa una rete interna al Comprensorio che, avvicinando gli abitati l'un l'altro, desse luogo ad una sorta di eguaglianza nella fruizione dei servizi e delle attrezzature indipendentemente dalla loro ubicazione.

Oggi Santo Stefano di Camastra è dotato di PRG approvato con D.D.G. n° 419 del 20/04/2004

L'impianto portuale previsto nel PRG del porto e nel PRG, oggi vigente, ha le seguenti caratteristiche:

• Imboccatura:	ml 60
• Diga di ponente:	ml 535
• Diga di levante:	ml 355
• Specchio liquido:	mq 47.100
• Posti barca:	n. 307
• Posti barca equiv.:	n. 275
• Attracco nave:	ml 90
• Area portuale:	mq 17.300
• Parcheggi:	mq 3.900
• Posti auto:	n. 174
• Edilizia residenziale:	-----
• Edilizia portuale:	mq 3.000
• Aree a verde:	mq 4.200
• Costo:	£. 93.000.000.000

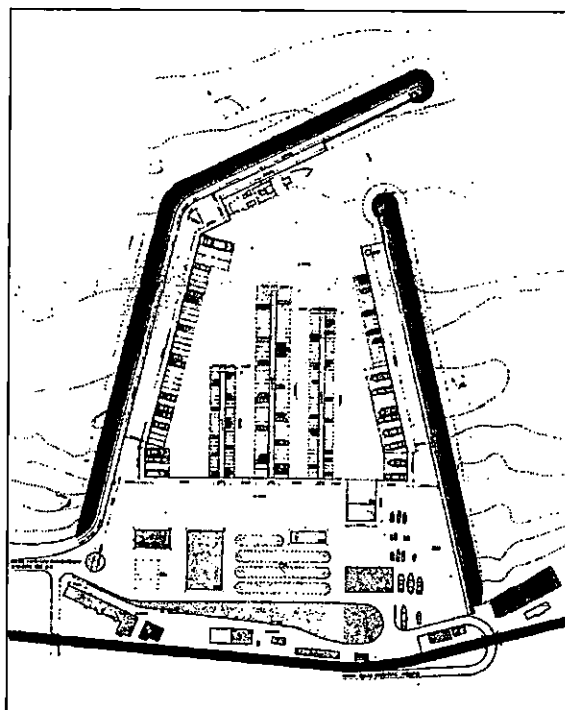


Figura 1

Di tale opera il Comune si era munita di progetto escutivo approvato con voto n° 17151 del 13/03/1990 del C.T.A.R. che, nelle sue linee essenziali, intese come prosecuzione attuativa di quelle previste dal Piano Regolatore Portuale, riguardava la realizzazione di un approdo del tipo a due moli convergenti con banchina di riva e delle opere di connessione con il territorio, rappresentate essenzialmente dall'edilizia attrezzata di banchina e della viabilità di collegamento con quella extraurbana e con la stazione ferroviaria ubicata nelle immediate vicinanze.

A tutto quanto sopra bisogna aggiungere che l'agglomerato urbano originario e la sua prima espansione, con decreto dell'Assessorato Regionale Beni Culturali, Ambientali e Pubblica Istruzione del 10 luglio 1998, pubblicato sulla G.U.R.S. n°47 del 19 settembre 1998, sono stati assoggettati al vincolo di cui alla Legge 29.6.1939, n°1497 insieme all'area urbana immediatamente limitrofa ed esposta sul mar Tirreno in direzione est nord est, già peraltro in precedenza interessata dal vincolo di immodificabilità temporanea assoluta ex art. 5 L.R. 30.4.1991, n°15 imposto con il decreto n. 5804 del 4 maggio 1993, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana, n. 28 del 5 giugno 1993, e successivamente con il decreto n. 6774 del 16 giugno 1995, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana n.36 dell'8 luglio 1995, che ha rinnovato il regime di tutela adottato con decreto n. 5804 del 4 maggio 1993

A questo proposito appare opportuno richiamare le considerazioni a suo tempo fatte dalla Sovrintendenza BB.CC.AA. di Messina che hanno indotto la Commissione Provinciale per la tutela delle bellezze naturali e panoramiche di Messina a dichiarare di notevole interesse pubblico, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, nn. 3 e 4 della legge del 29 giugno 1939, n. 1497 e dell'art. 9, nn. 4 e 5 del relativo regolamento di esecuzione, approvato con Regio Decreto 3 giugno 1940, n. 1357 tutta l'area di che trattasi, costituendo il presupposto che ha consentito all'Assessorato Regionale BB.CC.AA. e P.I. ad apporre il vincolo di legge su entrambe le aree: *«L'impianto planimetrico scaturisce fondamentalmente dalla sovrapposizione di una struttura radiale ed una struttura lineare*



*romboidale, racchiuse in un quadrilatero perimetrale che ne limita materialmente e, soprattutto concettualmente l'espansione spaziale.*

*Le sue matrici culturali non derivano dalla trattatistica rinascimentale, ma si riferiscono a tematiche barocche quali l'adozione di sistemi geometrici gerarchicamente ordinati, palesemente ispirati all'esprit geometrique e all'esprit du sistem e pragmaticamente adeguati alla specifica realtà socio economica.*

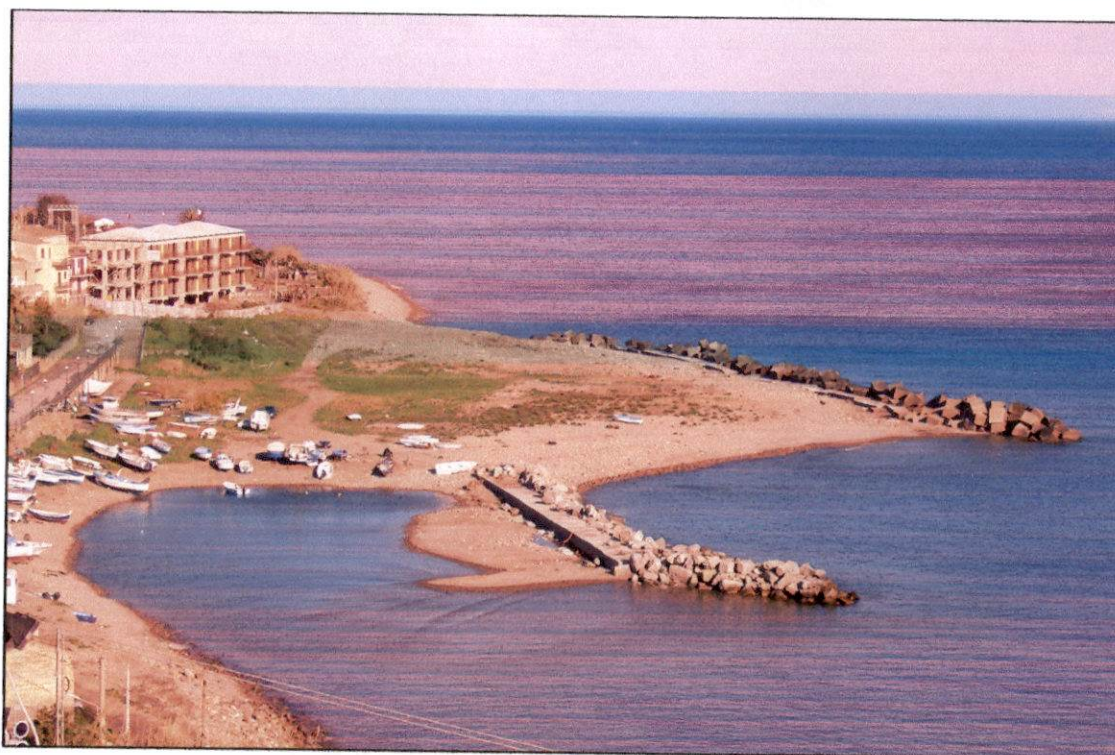
*I vertici del sistema romboidale, coincidenti con i quattro punti cardinali, si attestano ciascuno su una piazza, da cui si origina secondo un linguaggio inequivocabilmente barocco un sistema viario a tridente, costituito dai lati del rombo e dalle sue diagonali che, convergendo al centro, confluiscono nella piazza principale, cuore di tutto l'impianto. Dal centro di dipartono altre quattro strade perpendicolari ai lati del rombo che unitamente alle diagonali determinano un sistema radiale. I punti di intersezioni delle mediane sono segnati da quattro ulteriori slarghi più piccoli delle piazze poste ai vertici del quadrilatero romboidale, con le quali si pongono in un preciso rapporto di gerarchia.*

*A questo schema se ne sovrappone un altro di tipo decisamente lineare disposto in direzione nord-sud, con una configurazione a pettine rispetto al perpendicolare asse viario centrale che collega le due principali porte d'accesso alla città. Tutti gli edifici ad eccezione di quelli situati nella cortina esterna, sono disposti secondo lotti paralleli al sistema lineare e vengono così ad avere le facciate esposte ad est e ad ovest godendo [in teoria] di una esposizione ottimale. La razionalità e la funzionalità degli allineamenti edilizi conferma la formazione culturale del Duca di Camastra che, nell'area in esame, programmaticamente interpreta la più ricca articolazione spaziale barocca adeguandola ad una realtà economica e sociale ancora contraddistinta da connotazioni feudali. Il perimetro esterno coincideva con una cortina continua di fabbricati che, assumendo virtualmente le funzioni di cinta muraria, impedivano l'espansione illimitata dell'organismo seicentesco estraniandolo concettualmente dalla spazialità barocca. ... La qualità dello spazio urbano non è data dalla presenza di emergenze architettoniche individuate da alcuni edifici chiesastici e da pochi palazzi nobiliari per la maggior parte situati nella cortina edilizia che antecedentemente all'espansione ottocentesca fungeva da cinta esterna, ma viene raggiunta mediante la molteplice sequenza di scenografici punti di vista che consente di percepire simultaneamente le relazioni intercorrenti tra l'impianto urbanistico seicentesco ed il tessuto edilizio cosiddetto minore. L'importanza di tale tessuto è accentuata dalla progressiva rarefazione a cui sono soggette le originarie tipologie edilizie che pur se prive di autonomo valore storico, artistico, tramandando il modello insediativo di tipo agricolo, rivestono comunque un importante interesse documentario. L'identità culturale del centro seicentesco è inscindibilmente collegata alla fascia di espansione ottocentesca compresa tra via Garibaldi e Via Umberto I°, dove l'impianto urbanistico, sviluppatosi lungo le direttrici perpendicolari al prolungamento di corso Vittorio Emanuele, mantiene, anche mediante l'orientamento degli edifici, coerenti connessioni morfologiche con il tessuto più antico»*





L'area di intervento è attualmente caratterizzata dalla presenza di due pennelli in blocchi di calcestruzzo collocati negli anni 70 del secolo scorso per contrastare l'azione di erosione del mare. A ridosso dei due pennelli si è creato un' ampio arenile artificiale adiacente una zona che urbanisticamente è classificata come zona "B" dal 1979.





Inoltre bisogna aggiungere che l'Amministrazione ha inserito nella propria programmazione la realizzazione di un **PARCHEGGIO ADIACENTE LA SCUOLA ELEMENTARE L. RADICE A SERVIZIO DELLE AREE DEL CENTRO STORICO E COLLEGAMENTO CON LA ZONA PORTUALE**, con l'obiettivo principale della realizzazione di un parcheggio nell'area alle spalle della scuola elementare L. Radice, già appositamente destinata dal PRG. L'intervento prevede altresì la sistemazione della viabilità di accesso direttamente dalla S.S. 113 e la realizzazione di un sistema di collegamento del parcheggio con la zona portuale a mezzo di cabinovia e scale mobili. Nell'ambito di detto intervento è anche prevista la sistemazione dell'area limitrofa la zona di vincolo paesaggistico ed il raccordo di quest'ultima con la zona portuale.





### 3. L'ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO

#### 3.1 LE OPERE MARITTIME

Lo specchio acqueo coinvolto nel progetto è pari all'incirca a 124.000 mq. Tale spazio è stato suddiviso in 749 posti barca di grandezza (classe) diversa, suddivisi a loro volta in 10 classi. La classe più piccola comprende imbarcazioni fino a 9 mt di lunghezza; la classe più grande, imbarcazioni oltre i 30 mt di lunghezza.

Dal punto di vista tecnico il porto risulta esposto a nord. L'impatto dei venti di levante e ponente è però ampiamente limitato dalla costruzione di un braccio che corre in parte parallelo alla costa, dalla costruzione di una diga foranea di ponente esposta a nord - nord-est, da un braccio quasi perpendicolare alla costa che si allarga verso l'imboccatura e dalla costruzione di una diga foranea di levante esposta a nord - nord ovest. La sicurezza del porto è quindi adesso esplicitata anche nella facilità delle manovre di ormeggio e nella evidente attenuazione del moto ondoso all'interno del porto che si qualifica, quindi, come un vero e proprio riparo sicuro.

Una parte del braccio est del porto è destinata, inoltre, ad ospitare l'area di rifornimento di carburante e l'area di smaltimento rifiuti delle imbarcazioni (acque nere, detersivi, carburanti, batterie ed oli esausti).

Classe	Dimensioni del posto barca [m]	Dimensioni massime della barca [m]	Barche [n°]	Percentuale [%]
I	(7.0x2.5)	(6.5x2.3)	-	-
II	(8.5x3.0)	(8.0x2.8)	-	-
III	(10.0x3.5)	(9.5x3.2)	126	20.9
IV	(11.5x4.0)	(11.0x3.7)	103	17.1
V	(13.0x4.5)	(12.0x4.1)	91	15.1
VI	(15.5x5.0)	(14.5x4.6)	79	13.1
VII	(18.0x5.5)	(16.5x5.0)	69	11.5
VIII	(21.0x6.0)	(19.5x5.5)	41	6.8
IX	(24.0x6.5)	(22.0x5.9)	26	4.3
X	(28.0x7.0)	(26.0x6.4)	29	4.8
XI	(32.0x7.5)	(29.0x6.8)	25	4.2
XII	(36.0x8.0)	(33.0x7.2)	13	2.2
T o t a l e			602	100

Totale dei posti barca equivalenti (V Classe) 749



Il ridimensionamento delle opere marittime come accennato in premessa non è realizzabile poiché dal conto economico risulta che un'eventuale ridimensionamento delle opere a mare non potrebbe essere in alcun modo compensato.

Nella relazione descrittiva del progetto è stato evidenziato come i porti esistenti sulla riviera tirrenica italiana, dal Lazio a Sud fino alla Sicilia, non sono più sufficienti a contenere il naviglio da diporto che è sempre in forte crescita. Recenti stime in Italia evidenziano la presenza, in media, di una imbarcazione ogni settanta abitanti, con un rapporto che mette in luce la notevole e costante crescita degli ultimi anni (negli anni '60 il

rapporto era di una imbarcazione ogni cinquemila abitanti). I numerosi studi, le indagini ed i dibattiti recenti in materia di turismo nautico e nautica da diporto hanno confermato che il più importante limite allo sviluppo ulteriore del settore è rappresentato dalla carenza o dalla inadeguatezza delle strutture dedicate alla nautica da diporto.



L'offerta, attualmente, è rappresentata solo da pochissime strutture dedicate alla nautica da diporto ed al turismo nautico, di ridotte dimensioni e non modernamente concepite e gestite in una logica di impresa, infatti, nella generalità dei casi, si rilevano situazioni che esprimono un modesto profilo in termini di qualità delle strutture e dei servizi e pertanto una scarsa possibilità di gestione economica produttiva.

Tutto ciò da forza all'idea imprenditoriale di investire in questo tipo di attività forte dei dati statistici, degli studi effettuati e dall'evoluzione del mercato di riferimento che richiede un sempre più elevato e completo standard di servizi, soprattutto per quelli connessi all'attività nautica e portuale.

Le elaborazioni economiche effettuate tendono a dimostrare i tempi necessari e le possibilità per remunerare e recuperare il capitale investito.

I ricavi complessivi stimati risultano dal quadro seguente:

RIEPILOGO RICAVI ANNUI STIMATI		
Locazione ormeggi annui	€	1.895.059,51
Locazione ormeggi giornalieri	€	116.793,75
ricettività	€	294.840,00
officina pronto intervento	€	365.000,00
ristorante	€	1.368.750,00
bar - spazi commerciali	€	1.825.000,00
carburante	€	138.700,00
<b>SOMMANO</b>	<b>€</b>	<b>6.004.143,26</b>

Il suddetto schema economico di massima ha portato a stimare in cinquant'anni i tempi della richiesta di concessione delle aree demaniali; tale termine comunque elevato per un investimento privato, potrà essere ridotto a fronte del pagamento di un prezzo da parte del Comune concessionario.

Dallo schema economico risulta che oltre il 50 % dei ricavi derivano dalle opere marittime. Queste ultime, ove ridimensionate non possono essere ricollocate in nessun altro posto del territorio, pertanto un eventuale ridimensionamento comporterebbe che non si abbia un rientro economico che, per quanto concerne i tempi, sia compatibile con l'imprenditoria privata che dovrà finanziare la realizzazione dell'opera.

Un eventuale ridimensionamento delle opere a mare potrebbe solamente consentire la realizzazione del porto con risorse pubbliche che non sono disponibili.

Inoltre bisogna anche osservare che il progetto proposto, rispetto a quello risultante dal vigente Piano regolatore del Porto, presenta una articolazione che, al di là dei costi economici più contenuti sia in valore relativo che assoluto, concretizza un'opera che prevede meno opere a mare infatti dalla sovrapposizione delle due ipotesi progettuali risulta che a fronte di uno specchio liquido portuale di circa 124.000 mq su 17.900 mq di aree portuali, la precedente ipotesi portuale presentava 47.100 mq di specchio liquido su 17.300 mq di aree portuali, una banchina di riva maggiore di circa 50 metri rispetto a quella prevista nell'attuale progetto proposto ed un molo di sopraflutto che si protendeva in mare aperto per 40 metri in più di quello proposto.

La precedente ipotesi progettuale presentava

CARATTERISTICHE PRINCIPALI		
	P.R.P.	PROGETTO
Sviluppo diga di ponente	535 m	550 m
Profondità testato diga di ponente	10,5 m	11,5 m
Sviluppo diga di levante	355 m	475 m
Profondità testato diga di levante	9,0 m	9,0 m
Sviluppo opere d'occosto	645 m	1.450 m
Imboccatura	60 m	75 m
Specchio liquido	47.100 m <sup>2</sup>	124.000 m <sup>2</sup>
Posti barca equivalenti (V.C.)	275 n°	749 n°
Superficie area portuale	17.300 m <sup>2</sup>	17.900 m <sup>2</sup>
Superficie parcheggi	3.900 m <sup>2</sup>	8.000 m <sup>2</sup>
Posti auto	174 n°	277 n°
Superfici edilizia residenziale	Non previste	4.200 m <sup>2</sup>
Superfici edilizia portuale	3.000 m <sup>2</sup>	2.100 m <sup>2</sup>
Superfici aree a verde	4.200 m <sup>2</sup>	4.400 m <sup>2</sup>



inoltre opere viarie di colossale dimensione per la cui realizzazione era previsto lo sventramento di tutta la zona a ridosso della linea ferroviaria compresa la parte bassa di tutta la zona attualmente sottoposta a vincolo paesaggistico per come indicato in rosso nella planimetria che segue.



Dall'esame risulta che la parte effettivamente ampliata rispetto alla precedente ipotesi progettuale è lo specchio liquido, mentre la superficie delle opere marittime rimane pressochè uguale (17.300 --- 17.900)

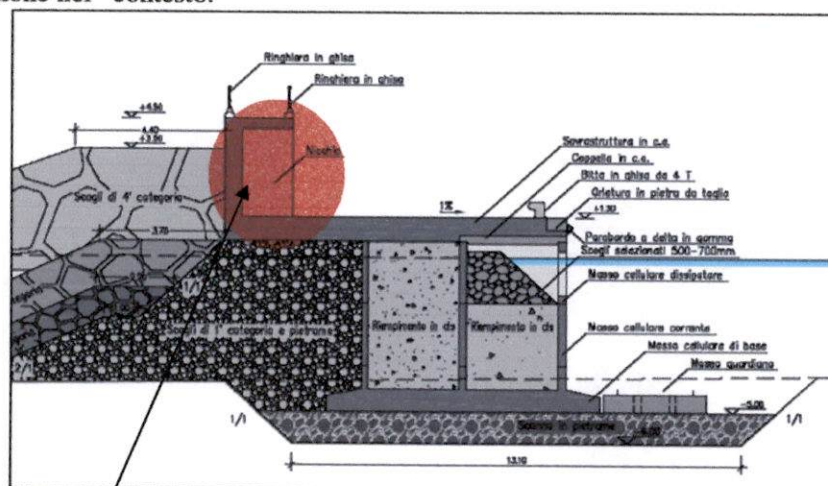


### **3.1.1 opere di integrazione paesaggistica**

Per non sopportare costi ambientali notevoli (per le cave e per i trasporti) dovuti all'uso di grandi quantità di scogli naturali di grande pezzatura, nella costruzione delle scogliere frangiflutti verranno utilizzati i canonici blocchi di calcestruzzo per le porzioni sommerse dell'opera mentre per le parti visibili verranno utilizzati blocchi di nuova concezione tipo "Ecopode™", con lo scopo di avere un elemento per la costruzione di scogliere frangiflutti ecocompatibile. Grazie all'uso di tali elementi, le mantellate necessiteranno di minor materiale rispetto a quelle con elementi in massi naturali, riducendo notevolmente i costi economici e ambientali di cava e di trasporto. Sotto il profilo paesaggistico si sceglierà sia la scabrezza della superficie che il colore degli elementi per la migliore somiglianza possibile con gli elementi lapidei di riferimento e quindi per la migliore integrazione nel contesto.



Massi tipo "Ecopode™" della Sogreah



calciruditi presenti nei monti Nebrodi (p.e. Rocca D'Armi - Monte Malaspina) in quanto l'acqua di mare, già satura di calcio, non aggredisce chimicamente tale pietra.

## 3.2. L'EDILIZIA DI BANCHNA

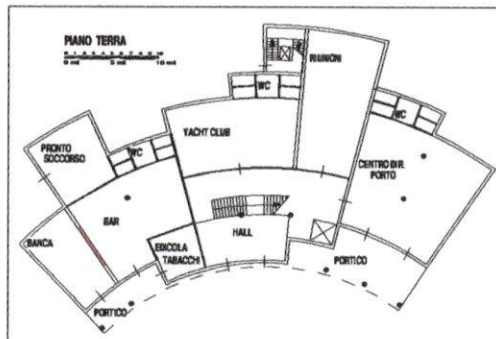
### 3.2.1 Il Club House

L'edificio comprenderà, lo Yacht Club, il centro direzionale del porto, una sala riunioni, una banca, il bar, servizi vari al piano terra e ristorante con ampio terrazzo al piano primo.

All'interno del Club House avrà sede anche il pronto soccorso e l'ufficio doganale.

#### Assetto planovolumetrico

Sup. coperta mq	H max ml	Piani fuori terra	Volume mc	struttura
850	9,0	2	7650	Intelaiata in c.a



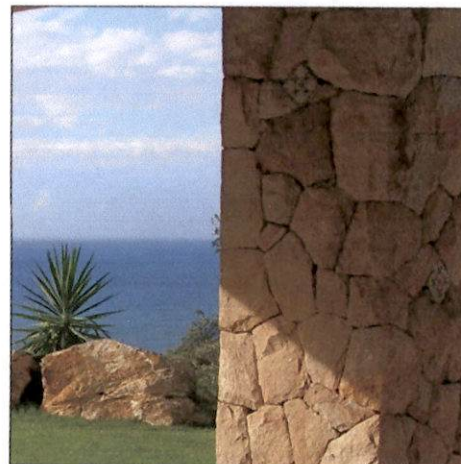
#### 3.2.1.1 opere di integrazione paesaggistica

Per l'edificio sono previsti in progetto i seguenti materiali:

prospetto	Intonaco, ceramica locale e pietra
Coperture a terrazzo	Ceramica locale e cotto
Coperture a falde	Coppi in cotto
Opere in ferro	Vernici micaciche
infissi	Alluminio color legno

Si prevede che per la realizzazione dell'edificio venga utilizzata ceramica locale per la facciata, le coperture a terrazzo e gli elementi di decorazione.

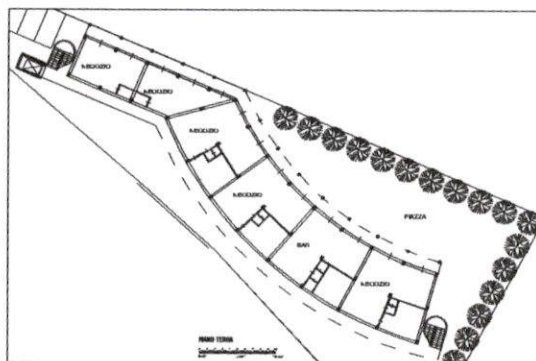
Si prevede inoltre per il piano terra e tutti gli spazi porticati un rivestimento con elementi di pietrame naturale dello spessore compreso tra 5 cm. e 10 cm., avente resistenza idonea all'usura degli agenti atmosferici, montata a mosaico con malta cementizia, non listata con inserti in ceramica locale. Il materiale lapideo individuato come idoneo è quello costituito da calcareniti e calciruditi presenti nei monti Nebrodi in quanto l'acqua di mare, già satura di calcio, non aggredisce chimicamente tale pietra.





### 3.2.2 L'edilizia commerciale

Fisicamente separato dall'area portuale tramite la strada ed a monte di essa, in posizione centrale, viene previsto un corpo edilizio con annessi parcheggi accessibili agli utenti del centro commerciale ed ai visitatori del porto. Esso si articola su tre piani fuori terra ed è organizzato con negozi, bar e porticato a piano terra, mini appartamenti per i diportisti al primo e secondo piano, per una ricettività di 42 posti letto.



#### Assetto planovolumetrico

Sup. coperta mq	H max ml	Piani fuori terra	Volume mc	struttura
1.160	10,0	3	11.600	Intelaiata in c.a.

#### 3.2.2.1 ridimensionamento e opere di integrazione paesaggistica

Si prevede di ridimensionare il fabbricato eliminando dalle previsioni progettuali la terza elevazione fuori terra. La ricettività così si riduce a 21 posti letto.

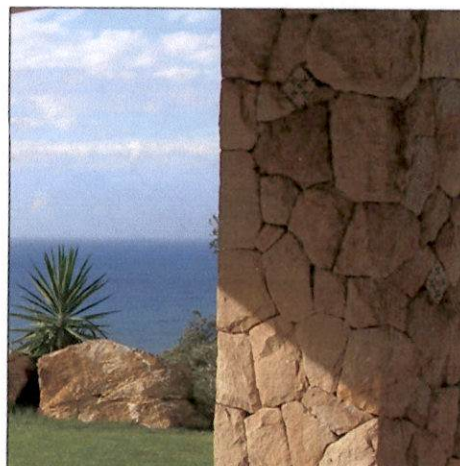
Il nuovo assetto planivolumetrico sarà il seguente:

Sup. coperta mq	H max ml	Piani fuori terra	Volume mc	struttura
1.160	7,5	2	8.700	Intelaiata in c.a.

Si prevede, relativamente alle opere di integrazione ambientale, quanto segue:

prospetto	Intonaco, ceramica locale e pietra
terrazzi	Ceramica locale e cotto
Coperture a falde	Coppi in cotto
Opere in ferro	Vernici micaciche
infissi	Alluminio color legno

Si prevede inoltre per il piano terra e tutti gli spazi porticati un rivestimento con elementi di pietrame naturale dello spessore compreso tra 5 cm. e 10 cm., avente resistenza idonea all'usura degli agenti atmosferici, montata a mosaico con malta cementizia, non listata con inserti in ceramica locale. Il materiale lapideo individuato come idoneo è quello costituito da calcareniti e calciruditi presenti nei monti Nebrodi in quanto l'acqua di mare, già satura di calcio, non aggredisce chimicamente tale pietra.

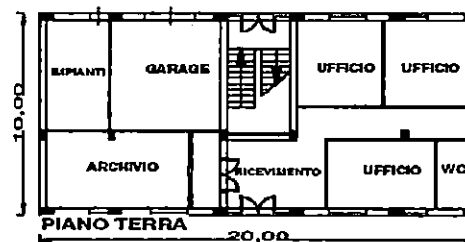


### 3.2.3 edificio per l'Autorità Marittima

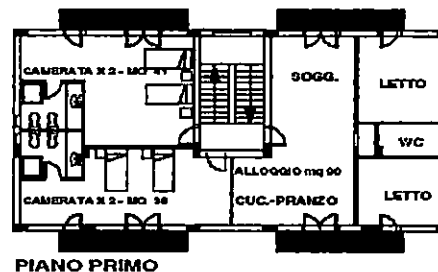
L'edificio progettato per l'Autorità Marittima si articola su due piani: è previsto un primo piano dedicato ad alloggi ed un piano terra ad uffici e servizi.

#### Assetto planovolumetrico

Sup. coperta mq	H max ml	Piani fuori terra	Volume mc	struttura
400	7,0	2	2800	Intelaiata in c.a.



Un ridimensionamento dell'immobile non è realizzabile in quanto le funzioni minime previste richiedono gli spazi come sopra indicato nell'assetto planovolumetrico.



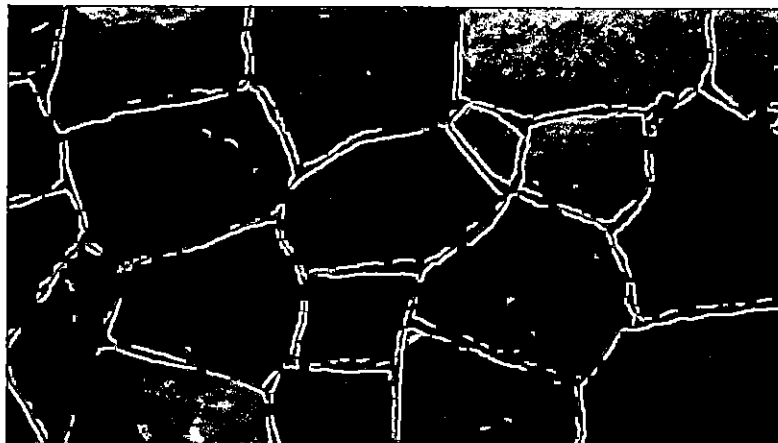
#### 3.2.3.1 opere di integrazione paesaggistica

Per l'edificio sono previsti in progetto i seguenti materiali:

prospetto	Intonaco, ceramica locale e pietra
terrazzi	Ceramica locale e cotto
Coperture a falde	Coppi in cotto
Opere in ferro	Vernici micaciche
infissi	Alluminio color legno

Si prevede che per la realizzazione dell'edificio venga utilizzata ceramica locale per la facciata, e gli elementi di decorazione.

Si prevede inoltre per il piano terra un rivestimento con elementi di pietrame naturale dello spessore compreso tra 5 cm. e 10 cm., avente resistenza idonea all'usura degli agenti atmosferici, montata a mosaico con malta cementizia, non listata con inserti in ceramica locale. Il materiale lapideo individuato come idoneo è quello costituito da calcareniti e calciruditi presenti nei monti Nebrodi in quanto l'acqua di mare, già satura di calcio, non aggredisce chimicamente tale pietra.



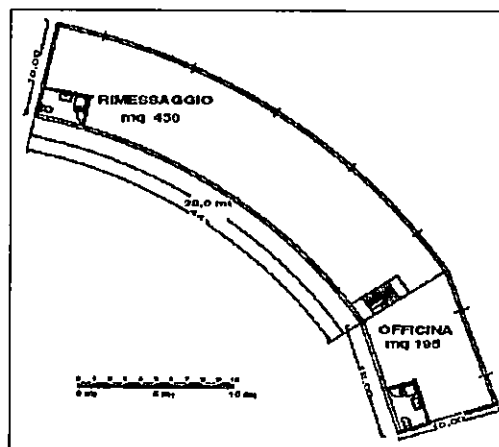
### 3.2.4 L'area per il rimessaggio e il calafataggio

Nell'area per il rimessaggio è stato pensato un edificio con struttura portante in acciaio della superficie pari a 650 mq, adibito ad officina con area calafataggio ed area rimessaggio, oltre i servizi.

Lo scalo di alaggio e le attrezzature di sollevamento previste nell'area di cantiere sono uno scivolo con argano, bacino con sollevatore travel-lift e gru mobili. con facilità e senza ulteriori passaggi su carrelli.

#### Assetto planovolumetrico

Sup. coperta mq	H max ml	Piani fuori terra	Volume mc	struttura
650	7,5	1	4875	Intelaiata in acciaio



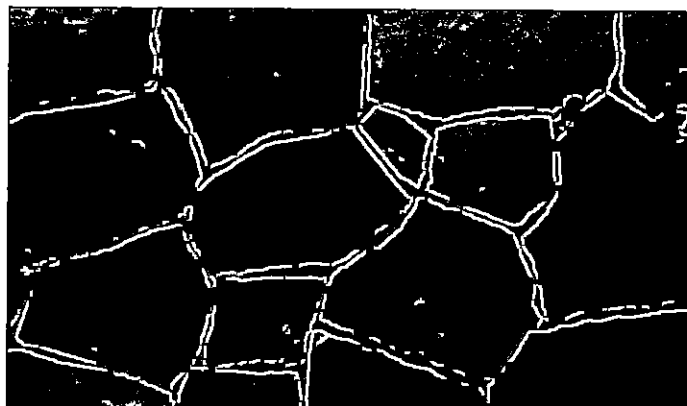
#### 3.2.4.1 opere di integrazione paesaggistica

Per l'edificio sono previsti in progetto i seguenti materiali:

prospetto	Intonaco, ceramica locale e pietra
Coperture a falde	Coppi in cotto
Opere in ferro	Vernici micaciche
infissi	Alluminio color legno

Si prevede che per la realizzazione dell'edificio venga utilizzata ceramica locale per la facciata e gli elementi di decorazione.

Si prevede inoltre una zoccolatura, fino all'altezza dell'architrave delle aperture, realizzata con un rivestimento in elementi di pietrame naturale dello spessore compreso tra 5 cm. e 10 cm., avente resistenza idonea all'usura degli agenti atmosferici, montata a mosaico con malta cementizia, non listata con inserti in ceramica locale. Il materiale lapideo individuato come idoneo è quello costituito da calcareniti e calciruditi presenti nei monti Nebrodi in quanto l'acqua di mare, già satura di calcio, non agredisce chimicamente tale pietra.



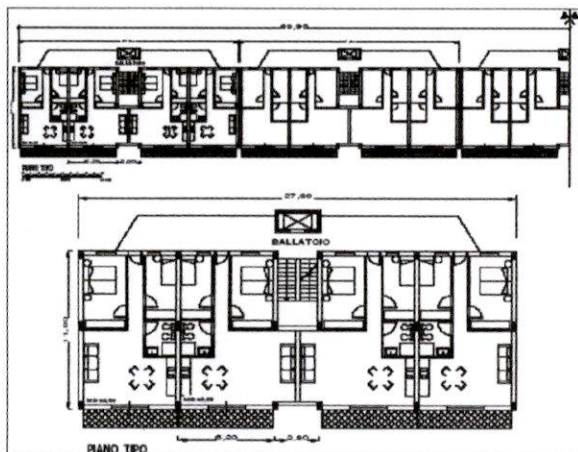


### 3.2.5 L'edilizia residenziale a servizio dei diportisti

Nel progetto è prevista una cortina edilizia con mini appartamenti per i diportisti che occupa una superficie di circa 1.500 mq ed è organizzata su tre piani fuori terra dei quali il piano terra con porticati e box di parcheggio privati, i piani primo e secondo con mini appartamenti di 62 e 69 mq per una ricettività di 120 posti letto.

#### Assetto planovolumetrico

Sup. coperta mq	H max ml	Piani fuori terra	Volume mc	struttura
1535	10	3	15.350	Intelaiata in c.a.



#### 3.2.5.1 ridimensionamento e opere di integrazione paesaggistica

Si prevede di ridimensionare il fabbricato eliminando dalle previsioni progettuali la terza elevazione fuori terra e i corpi ascensori. La ricettività viene ridotta a 60 posti letto.

Il nuovo assetto planivolumetrico sarà il seguente:

Sup. coperta mq	H max ml	Piani fuori terra	Volume mc	struttura
1.535	7,5	2	11.512	Intelaiata in c.a.

Si prevede inoltre, relativamente alle opere di integrazione ambientale, quanto segue:

prospetto	Intonaco, ceramica locale e pietra
Terrazzi	Ceramica locale e cotto
Coperture a falde	Coppi in cotto
Opere in ferro	Vernici micaciche
infissi	Alluminio color legno

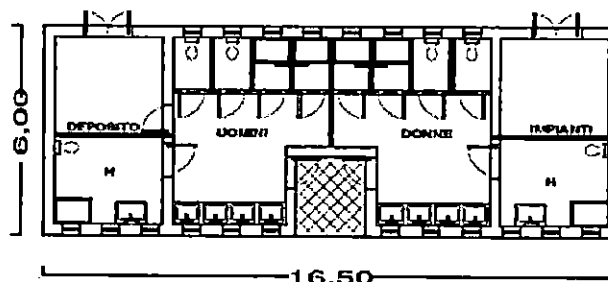
Si prevede inoltre per il piano terra e tutti gli spazi porticati un rivestimento con elementi di pietrame naturale dello spessore compreso tra 5 cm. e 10 cm., avente resistenza idonea all'usura degli agenti atmosferici, montata a mosaico con malta cementizia, non listata con inserti in ceramica locale. Il materiale lapideo individuato come idoneo è quello costituito da calcareniti e calciruditi presenti nei monti Nebrodi in quanto l'acqua di mare, già saturata di calcio, non aggredisce chimicamente tale pietra.



### 3.2.6 Le opere accessorie ed i servizi

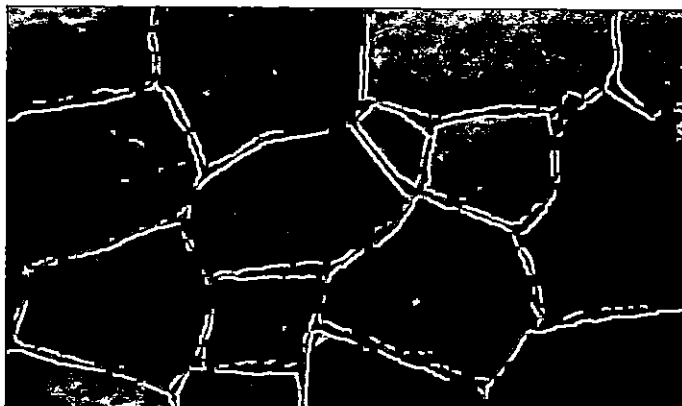
Nel progetto è prevista la realizzazione di opere accessorie e servizi per i diportisti nella misura minima prevista dalle norme in materia con la localizzazione indicata in planimetria.

Si tratta di piccoli fabbricati perlopiù a struttura portante in muratura, di blocchi prefabbricati ed edicole di attesa anch'esse prefabbricate.



#### 3.2.6.1 Opere di integrazione paesaggistica

Si prevede per tutte le opere in muratura un rivestimento con elementi di pietrame naturale dello spessore compreso tra 5 cm. e 10 cm., avente resistenza idonea all'usura degli agenti atmosferici, montata a mosaico con malta cementizia, non listata con inserti in ceramica locale. Il materiale lapideo individuato come idoneo è quello costituito da calcareniti e calciruditi presenti nei monti Nebrodi in quanto l'acqua di mare, già satura di calcio, non aggredisce chimicamente tale pietra.



### **3.2.7 LE URBANIZZAZIONI**

In ambito portuale sono previsti 4.400 mq di superfici per aree a verde attrezzato variamente arredato. La zona destinata ad impianti sportivi, annessa al Club house, prevede la realizzazione di un campo da tennis ed uno di beach volley, con annesso un corpo prefabbricato di 115 mq. composto da 4 spogliatoi con servizi doccia e locale tecnico. L'impianto, destinato ai diportisti e ad altra utenza, oltre ad avere la funzione di svago per gli utenti, può ospitare anche manifestazioni sportive a carattere competitivo legate al tennis ed al beach volley.

Sono previsti altresì **parcheggi** per una superficie di circa mq 6.700. Sono localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna e dotati di spazi di idonee dimensioni per il deposito dei carrelli di servizio e per il transito dei mezzi di soccorso. Non vengono previsti superfici a parcheggio destinate in esclusiva alle attività commerciali posto che le attività previste hanno tutte superficie < di mq 100.

Le quantità individuate derivano delle quantità previste dalle raccomandazioni in materia.

#### **3.2.7.1 opere di integrazione paesaggistica**

si prevede quanto segue:

##### **opere di sostegno:**

Si prevede per tutte le opere di sostegno un rivestimento con elementi di pietrame naturale dello spessore compreso tra 5 cm. e 10 cm., avente resistenza idonea all'usura degli agenti atmosferici, montata a mosaico con malta cementizia, non listata con inserti in ceramica locale. Il materiale lapideo individuato come idoneo è quello costituito da calcareniti e calciruditi presenti nei monti Nebrodi.

##### **opere di pavimentazione delle piazze:**

Si prevedono per tutte le pavimentazioni delle piazze gli elementi di pietrame naturale costituiti da calcareniti e calciruditi presenti nei monti Nebrodi intercalati con elementi lapidei costituiti da pietra lavica, cotto e ceramica locale in conformità a quanto già realizzato dall'Amministrazione Comunale in tutte le opere di riqualificazione del centro storico.

##### **opere di pavimentazione dei parcheggi:**

Le aree di parcheggio saranno pavimentate con elementi autobloccanti con foratura al 50% per la crescita dell'erba con la seguente progressione di opere:

- 20 cm inerti,
- 4 cm stabilizzato,
- 5 cm sabbia,
- 10 cm autobloccanti opportunamente riempiti di terra per la semina.

##### **opere a verde:**

Si prevede, per tutte le opere a verde, l'utilizzo di essenze arboree autoctone ma in questa sede non si specifica la varietà ritenendo che preliminarmente alla redazione del progetto definitivo dovrà essere effettuato uno studio specifico per individuare le specie arboree da collocare in relazione ai caratteri ambientali di raccordo con gli elementi dell'area a ridosso del centro storico sottoposta a vincolo paesaggistico.

## **4. OPERE GENERALI DI GESTIONE AMBIENTALE**

I porticcioli turistici sono strutture di eccellenza turistica che, tuttavia, presentano un sensibile impatto ambientale soprattutto in un territorio fragile come quello siciliano. Pertanto nel presente progetto preliminare sono state fissate delle linee guida, basate su un' effettiva integrazione delle politiche ambientali, da utilizzare come tassative indicazioni per la redazione delle ulteriori fasi di progettazione dell'opera.

Oltre tutto quanto fin qui esposto, dovrà essere attuato:

### **Impianto di recupero acque meteoriche**

Si prevede la realizzazione di un impianto di recupero acque meteoriche che da un punto di vista strettamente impiantistico sarà costituito da: canalizzazioni di raccolta, una cisterna, un filtro e un sistema di pompaggio.

Le acque così recuperate saranno utilizzate per:

- Impianto d'irrigazione delle opere a verde
- usi compatibili interni ai vari organismi edilizi

### **Rubinetti per il risparmio idrico**

Relativamente al risparmio idrico si prevede l'utilizzo di dispositivi adattabili che razionalizzano il risparmio di consumo dell'acqua. Fra i sistemi di rubinetteria si prevedono i rubinetti monocomando, i rubinetti con temporizzatore, con chiusura elettronica, riduttori di flusso e interruttori di flusso.

### **Impianto solare termico**

Per la produzione di acqua calda si prevedono impianti del tipo solare termico: produzione di energia termica mediante conversione diretta della radiazione solare, in calore, costituito da uno o più circuiti indipendenti.

### **Sistema fotovoltaico isolato**

Per tutte le utenze per le quali non sarà indispensabile un collegamento alla rete elettrica (illuminazione stradale) si prevede il sistema fotovoltaico (FV) isolato (stand-alone) per la conversione della radiazione solare diretta e diffusa in energia elettrica e per l'accumulazione di carica elettrica al fine di renderla disponibile in qualsiasi momento e in quantità garantite. Il sistema è costituito essenzialmente da: modulo fotovoltaico, staffe di sostegno e ancoraggio, quadro di campo, regolatore di carica, accumulatore semistazionario.

### **Sistema fotovoltaico connesso alla rete (grid connected)**

Si prevede un Sistema fotovoltaico (FV) connesso alla rete (grid connected) per la conversione della radiazione solare diretta e diffusa in energia elettrica e l'immissione in rete della energia elettrica prodotta dall'impianto FV. Il sistema è costituito essenzialmente da: modulo fotovoltaico, staffe di sostegno e ancoraggio, quadro di campo, regolatore di carica, accumulatore semistazionario, inverter asincrono da CC a CA. il dimensionamento dell'impianto viene rimandato alla fase esecutiva del progetto al fine di controllare i costi e definire correttamente soluzioni per ridurre i consumi energetici



### **Altre azioni per la riduzione dei consumi energetici**

Per quanto riguarda le apparecchiature, le azioni principali che dovranno essere poste in essere riguarderanno:

- utilizzo di lampade a fluorescenza a basso consumo.
- introduzione di regolatori di flusso luminoso per adeguare la potenza di illuminazione alle reali esigenze e utilizzo di punti luce.
- introduzione di sensori di presenza collegati all'impianto di illuminazione principalmente delle aree comuni, in modo che le luci sia accendano esclusivamente quando qualcuno si trova nell'ambiente e si spengano automaticamente quando l'ambiente resta vuoto.
- Installazione di elettrodomestici ad alta efficienza.

### **Gestione dei rifiuti nell'ambito portuale**

Il D.lgs n. 182 del 24/06/03, recependo la direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle imbarcazioni ed i residui del carico, ha come obiettivo quello di ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle imbarcazioni, nonché di migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta per i suddetti rifiuti e residui.

Ai fini del raggiungimento di questi obiettivi, all'articolo 5 del predetto decreto è prevista la redazione di un *"Piano di raccolta ed un piano di gestione dei rifiuti"* sulla base di prescrizioni contenute nell'Allegato I al decreto stesso

Il dlgs 182/03 prevede che l'autorità portuale, sentite le parti interessate, gli enti locali, l'ufficio di sanità marittima e gli operatori elabori il piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. Nei porticcioli turistici, in cui l'autorità competente è l'Autorità marittima - Capitaneria di Porto- il Piano è redatto d'intesa con la Regione ed adottato con Ordinanza che costituisce il piano stesso.

A tale predetto piano viene rimandata ogni determinazione in merito alla gestione dei rifiuti nell'ambito portuale che comunque dovrà garantire il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- a) fornitura di un servizio di ritiro rifiuti provenienti dalle imbarcazioni, che preveda un ciclo di gestione dei rifiuti assimilati agli urbani, speciali e pericolosi: ritiro, sterilizzazione ove prevista, trasporto, recupero o smaltimento, in modo da scoraggiare il ricorso allo scarico in mare;
- b) organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed economicità, attraverso l'affidamento, previa procedura ad evidenza pubblica, ad un unico soggetto concessionario di comprovata esperienza e dotato delle necessarie risorse umane e materiali;
- c) attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti, in accordo con obiettivi a carattere nazionale e regionale;
- d) approntamento di adeguati strumenti di controllo per il monitoraggio del rispetto degli standard qualitativi del servizio.

## 5. QUADRO ECONOMICO RIMODULATO

In seguito al ridimensionamento di talune opere a terra il quadro economico risulta articolato come segue:

QUADRO ECONOMICO		
<b>A. PER LAVORI A BASE D'ASTA (a misura - a corpo in economia)</b>		<b>€ 39.570.118,54</b>
A1) Opere marittime	€ 26.403.250,00	
A2) Edilizia di banchina - impianti a rete - verde	€ 9.720.293,54	
A3) Strada	€ 946.575,00	
A4) Opere di integrazione paesaggistica	€ 2.500.000,00	
<b>B. SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>		
1) RILIEVI ACCERTAMENTI E INDAGINI	€ 158.280,47	
2) ALLACCIAMENTI AI PUBBLICI SERVIZI	€ 138.495,41	
3) IMPREVISTI	€ 1.840.336,16	
4) ACQUISIZIONE AREE O IMMOBILI	€ 486.889,80	
5) SPESE TECNICHE	€ 2.967.758,89	
6) SPESE PER ATTIVITA' DI CONSULENZA E DI SUPPORTO	€ 118.710,36	
7) SPESE PER COMMISSIONI GIUDICATRICI	€ 98.925,30	
8) SPESE PER PUBBLICITA' E OPERE ARTISTICHE	€ 138.495,41	
9) SPESE PER ACCERTAMENTI DI LABORATORIO	€ 79.140,24	
10) IVA 20 % SUI LAVORI	€ 7.914.023,71	
11) INCENTIVI EX ART. 18 l. 109/94	€ 791.402,37	
12) ONERI FISCALI SU SPESE TECNICHE	€ 697.423,34	
SOMMANO QUELLE A DISPOSIZIONE		<b>€ 15.429.881,46</b>
<b>TOTALE PROGETTO</b>		<b>€ 55.000.000,00</b>

Viene ridimensionata la voce relativa all'edilizia di banchina ed il corrispondente importo viene allocato nel quadro economico di spesa per opere di integrazione paesaggistica.