

Regione Siciliana
ASSESSORATO DEI BENI CULTURALI E DELL'IDENTITA' SICILIANA
DIPARTIMENTO DEI BENI CULTURALI E DELL'IDENTITA' SICILIANA
SPECIALE COMMISSIONE
OSSERVATORIO REGIONALE PER LA QUALITA' DEL PAESAGGIO

VERBALE della seduta del 17 settembre 2019

Il giorno 17 settembre duemiladiciannove, alle ore 12,00, a Palermo, presso Palazzo d'Orlèans, si è riunita la Speciale Commissione - Osservatorio Regionale per la Qualità del Paesaggio, costituita con D.A. n. 12/GAB del 7.03.2019. La convocazione è stata effettuata con nota n. 43750 del 16.09.2019 con il seguente ordine del giorno:

- 1) nuova adozione del Piano Paesaggistico dell'Ambito 9 della provincia di Messina;
- 2) raddoppio ferroviario Giampileri - Fiumefreddo;
- 3) strada di collegamento svincolo autostradale centri abitati del Comune di Riposto;
- 4) varie ed eventuali.

Alla riunione risultano presenti i seguenti componenti dell'O.R.P.

- Arch. Venera Greco - Dirigente Responsabile del Servizio 4 Pianificazione Paesaggistica del Dipartimento Beni Culturali e Identità Siciliana - delegata dal Dirigente Generale del Dipartimento regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana con nota prot. 6649 del 17.09.2019
- Arch. Rosanna Liggio - delegata dal Dirigente Generale Dipartimento Regionale Urbanistica
- Arch. Daniela Grifo - delegata dal Dirigente Generale Dipartimento Regionale Urbanistica
- Dott. Giuseppe Maurici - delegato dal Dirigente Generale Dipartimento Regionale Territorio ed Ambiente
- Avv. Giuseppina Tutino Delisi - Avvocato Distrettuale dello Stato di Palermo
- Dott. Antonino Attardo
- Prof. Giuseppe Barbera
- Dott. Michele Buffa
- Arch. Cesare Capitti
- Arch. Rosa Cordaro
- Dott. Vincenzo Faramo
- Prof. Giuseppe Guerrera
- Prof. Michele Limosani
- Prof. Ferdinando Trapani
- Prof. Giuseppe Trombino
- Dott. Gianfranco Zanna

Risultano assenti giustificati:

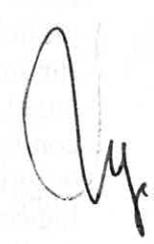
- Prof. Maurizio Carta
- Prof. Leandro Antonio Janni
- Ing. Gianluigi Pirrera

Risultano, infine, presenti alla riunione:

per il Dipartimento Regionale BB.CC.

- Dott.ssa Daniela Mazzarella - Dirigente responsabile del Servizio Tutela.

Per la Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania



- Arch. Franco La Fico Guzzo – Dirigente responsabile U.O. 3

per la Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina

- Arch. Mirella Vinci – Soprintendente

- Arch. Antonino Spanò Greco – Dirigente responsabile U.O.4

- Arch. Placido Leotta – Dirigente

Svolge funzioni di segretario il Sig. Andrea Lupo, in servizio presso il Dipartimento Regionale dei Beni Culturali, giusto incarico prot.n. 18653 del 9.04.2019.

Alle ore 12,15, considerato che per sopraggiunti impegni il Presidente della Regione - nella qualità di Assessore regionale ad interim dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana - ha comunicato che non potrà essere presente alla riunione, assume la presidenza l'Arch. Venera Greco delegata dal Dirigente Generale del Dipartimento regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana a rappresentarlo con nota prot. 6649 del 17.09.2019.

Constatato il numero legale, l'Arch. Greco chiede alla Dott.ssa Daniela Mazzarella di introdurre il primo punto all'ordine del giorno. La Dott.ssa Mazzarella illustra la questione riguardante la nuova adozione del Piano Paesaggistico dell'Ambito 9 della provincia di Messina sottolineando quanto segue:

- con D.D.G. n.8470 del 4 dicembre 2009 viene disposta l'adozione della proposta del Piano Paesaggistico dell'Ambito 9 ricadente nella provincia di Messina;
- con D.A. n. 6683 del 29 dicembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Regione Siciliana n. 13 del 31 marzo 2017, viene approvato il suddetto Piano Paesaggistico;
- con le sentenze 963/2019, 964/2019, 965/2019, 966/2019, tutte pubblicate in data 30.04.2019, il TAR Sezione prima di Catania ha accolto i relativi ricorsi presentati per l'annullamento dell'adozione del Piano Paesaggistico dell'Ambito 9 di Messina sulla base del vizio procedurale rappresentato dal provvedimento di adozione firmato dal Dirigente Generale anziché dall'Assessore. Con le medesime sentenze vengono però fatti salvi gli effetti del Piano adottato per il tempo di 180 giorni dalla pubblicazione delle medesime sentenze entro il quale l'Amministrazione BB.CC. dovrà procedere ad una nuova adozione;
- con nota 25409 del 20.05.19 il Dipartimento BB.CC. ha chiesto alle Avvocature Distrettuali dello Stato di Palermo e Catania di valutare eventuale appello da proporre al C.G.A. della Sicilia e di chiarire nel merito della riadozione del Piano;
- con note separate le suddette Avvocature, nel ritenere inopportuno l'appello alle sentenze del TAR, sono del parere che la procedura per una nuova adozione del Piano non si deve limitare ad una mera convalida del Piano adottato con D.D.G. n.8470/2009, ma dovrà tenere conto di tutte le successive rettifiche materiali e/o modifiche ad esso apportate e che hanno condotto all'approvazione definitiva del Piano Paesaggistico dell'Ambito 9 di Messina con D.A. n. 6683/2016;
- con nota 33670 del 4.07.19 il Dipartimento BB.CC., nella convinzione che la nuova adozione debba interessare il Piano approvato, per il quale, tra l'altro, risultano definite le fasi di concertazione istituzionale e di partecipazione previste dall'art. 144 del D.Lgs. 42/04, ha chiesto alla Soprintendenza di Messina di fornire utili suggerimenti di modifica ed eventuali indicazioni volti a rimuovere eventuali errori cartografici e documentali, la cui correzione non incida però sui contenuti fondamentali già definiti dal Piano approvato;
- con le note 5255 del 3.09.19 e 5383 del 9.09.19 la Soprintendenza rileva che cartograficamente occorre solamente procedere alla correzione del regime normativo dell'area di interesse archeologico in località Acquafico erroneamente individuata con livello di tutela 3, portandola invece a livello di tutela 1. Dal punto di vista normativo la medesima Soprintendenza propone talune modifiche all'apparato normativo che si possono così di seguito riassumere:
 - a) aggiornamento delle parti generali e di livello regionale delle norme di attuazione (titoli I, II, IV e V e art.20 del titolo III) sulla base delle integrazioni e modifiche apportate ai più recenti piani paesaggistici vigenti ed esitate su parere dell'Osservatorio Regionale per la Qualità del Paesaggio;

- b) allo scopo di semplice chiarimento, all'art.20 per le *Aree con livello di tutela 3* inserire alla fine "*Qualora le aree per le quali è indicato il livello di tutela 3 comprendano zone classificate come A e B negli strumenti urbanistici vigenti, queste, così come ivi perimetrate, sono comunque soggette al livello di tutela 1, fatto salvo quanto diversamente indicato nei Paesaggi Locali di cui al presente Titolo III.*". Detta precisazione è dovuta in particolare al fatto che nel Paesaggio Locale 4 i contesti paesaggistici 4h - *Paesaggio delle aree archeologiche di Cocolonazzo di Mola, Monte Tauro e pendici, Via Pirandello e adiacenze, Contrada Maloprovvido, 4l - Paesaggio delle aree naturali protette* e 4n - *Paesaggio delle aree costiere di particolare interesse da Capo Sant'Alessio al torrente Fondaco Parrino e da Mazzarò a Villagonia*, tutti con livello di tutela 3 già nell'approvato Piano Paesaggistico, sottendono a *unicum* di eccezionale valore paesaggistico pur in presenza al loro interno di aree classificate quali zone A e/o B dagli strumenti urbanistici;
- c) sempre all'art.20, e con il medesimo spirito di chiarire eventuali dubbi interpretativi, per le *Aree di recupero* inserire alla fine "*Qualora le aree per le quali è indicato il regime del Recupero comprendano zone classificate come A e B negli strumenti urbanistici vigenti, queste, così come ivi perimetrate, sono comunque soggette al livello di tutela 1*";

L'Osservatorio, ritenute le questioni sopra riportate del tutto coerenti, in linea di principio e legittimità, esprime all'unanimità il proprio parere favorevole alla riadozione del Piano Paesaggistico dell'Ambito 9 di Messina avvalendosi del parere favorevole espresso dallo stesso Osservatorio nella seduta del 30.11.2016 per l'approvazione del medesimo Piano e che ha successivamente dato luogo al D.A. n. 6683/2016. La nuova adozione del Piano Paesaggistico terrà conto delle integrazioni e delle correzioni rappresentate dalla Soprintendenza, le quali non incidono sui contenuti fondamentali già definiti dal Piano approvato, ed inoltre dovrà tenere presente:

- a) il D.A. n. 063/GAB del 12 giugno 2019 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Regione Siciliana n.30 del 28 giugno 2019, con il quale vengono apportate alla Componente idrologica - *Fiumi, torrenti e corsi d'acqua soggetti alla tutela di cui all'art. 142 lett. c) del D.lgs. 42/04* - del Piano Paesaggistico di Messina 9 approvato con D.A. n. 6683/2016, talune modifiche normative;
- b) il D.A. 064/GAB del 21 giugno 2019 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Regione Siciliana n.34 del 19 luglio 2019, con il quale vengono apportate rettifiche ai perimetri di due aree boscate già soggette alla tutela di cui all'art. 142 lett. g) del D.lgs. 42/04 con il Piano Paesaggistico di Messina 9, approvato con D.A. n. 6683/2016;
- c) gli esiti della verifica effettuata, così come previsto dal D.A. n.3401 del 19.07.2017, congiuntamente dall'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste di Messina e dalla Soprintendenza su talune aree boscate sottoposte a vincolo paesaggistico con il Piano Paesaggistico di Messina 9, approvato con D.A. n. 6683/2016.

Si passa all'argomento del punto 2 riguardante il raddoppio ferroviario Giampileri-Fiumefreddo. L'Arch. Greco, sulla base dei verbali redatti in occasione dei lavori effettuati dai Gruppi Istruttori dell'ORP nelle riunioni del 4 e 10 settembre 2019, che si allegano al presente verbale facendone parte integrante, illustra gli esiti della istruttoria e che a buon fine di seguito vengono riportati:

Premesso che

- L'Osservatorio regionale per la Qualità del Paesaggio è stato investito della responsabilità di fornire indicazioni di metodo sull'inserimento paesaggistico dei manufatti e delle opere da realizzare nei tratti scoperti del tracciato ferroviario in progetto, compreso il viadotto sul Fiume Alcantara, relativamente al quale l'Osservatorio è stato specificamente sollecitato. Tale responsabilità è in primo luogo relativa alla verifica dell'applicabilità alla presente fattispecie del D.A. 12/6/2019 n. 62/GAB.
- All'uopo occorre rilevare che, considerata l'importanza strategica dell'opera, è stata più volte ribadita dal Governo della Regione, in ultimo nella seduta dell'Osservatorio del 4/9/2019, nella quale l'Assessore regionale alle Infrastrutture ha dichiarato che le opere stesse "unitamente ad altre già programmate da RFI (come quella per il raddoppio della linea Palermo - Catania)

farebbero assumere alla regione siciliana una posizione di primaria importanza in ambito infrastrutturale di livello nazionale”.

- Ricorrono pertanto, anche in considerazione della specifica tipologia delle componenti del paesaggio attraversate, le condizioni di applicabilità del Decreto citato.

Preliminarmente occorre rilevare che – come risulta dagli atti sottoposti a questo Osservatorio - nel corso della Conferenza di Servizi decisoria del 28/11/2018, sono stati prodotti pareri, osservazioni e richieste di integrazioni al progetto da parte delle Soprintendenze ai Beni Culturali e Ambientali competenti per territorio; tali documenti si intendono quindi assunti nell'ambito del procedimento già avviato, nonché premessa alle considerazioni di cui a seguire; analoghe richieste di integrazioni al progetto sono state richieste da altri Enti di tutela, e segnatamente da parte dell'Ente Parco Fluviale dell'Alcantara. Da quanto sopra esposto risulta che il tracciato del progetto non ha subito nel corso dei lavori della Conferenza censure o osservazioni critiche tali da non rendere possibile la realizzazione delle opere sul percorso già individuato; pertanto si devono considerare ormai definitive le scelte in ordine all'area di sedime del tracciato e delle opere accessorie.

L'Osservatorio avvia quindi le valutazioni richieste a valle delle scelte già effettuate. Tuttavia, data la complessità dell'opera e il suo impatto rilevante sui paesaggi attraversati, ritiene di potere proporre agli Enti di tutela alcune considerazioni metodologiche aventi carattere generale, ma riguardanti l'intera opera, allo scopo di fornire alle soprintendenze competenti indicazioni utili per le scelte progettuali da effettuarsi nella definizione del progetto esecutivo.

PARCO DELL'ALCANTARA E SISTEMA DELLE FIUMARE.

Lo stato di fatto del territorio interessato dall'infrastruttura registra un forte squilibrio ambientale e quindi paesaggistico, causato dall'alterazione antropica del sistema delle fiumare. Infatti, numerosi interventi del precedente cinquantennio, al fine di difendere dalle piene i territori limitrofi, e di ridurre il rischio idrogeologico, hanno rettificato il corso degli alvei, ridotto e addirittura eliminato le aree di laminazione, cementificato le sponde, inserito briglie in cemento armato, con il risultato di modificare drasticamente il trasporto solido dei fiumi, aumentare la velocità di percorrenza dell'acqua soprattutto in piena, eliminare il processo di sedimentazione e in definitiva stravolgere il sistema idraulico, con le ben note conseguenze soprattutto sull'erosione della costa.

L'intervento in oggetto è quindi importante perchè può contribuire a ripristinare le condizioni di naturalità delle fiumare interessate dall'attraversamento, decementificando gli alvei e le sponde, rimeandrizzando il corso d'acqua con le opere e le tecniche di ingegneria naturalistica, che ormai sono acclarate quali le migliori per intervenire nei sistemi idraulici e, soprattutto, a creare aree di laminazione basilari in un corso d'acqua quali le fiumare, con portate improvvise e lunghissimi periodi di magra se non di secca.

Peraltro, poiché parte del tracciato è inserito nel Parco dell'Alcantara, il cui valore naturalistico e culturale condiziona anche aree esterne anche dal punto vista della scelta dei materiali da impiegare, le interferenze del tracciato, soprattutto negli attraversamenti, devono essere coerenti con i principi del Piano di gestione del Parco e del Contratto di Fiume dell'Alcantara.

Alla luce di quanto sopradetto, si ritiene, quindi, che il ripristino delle condizioni di naturalità dei fiumi e torrenti attraversati con la riqualificazione ambientale e paesaggistica costituisca, per la valenza compensatoria degli effetti dell'impatto infrastrutturale, la scelta prioritaria per le opere di compensazione che devono essere effettuate ai sensi del D.Lgs 152/2006. E' acclarato che da un punto di vista idraulico, le opere dovranno essere coerenti con i principi e i dettami del Piano Generale Rischio Alluvioni (PGRA Sicilia).

MATERIALI PROVENIENTI DAGLI SCAVI E DALLE GALLERIE

La gestione dei materiali provenienti dagli scavi delle gallerie costituisce un elemento di debolezza del progetto, in quanto non può risolversi nel semplice riempimento delle cave dismesse, con o senza il coinvolgimento diretto del proprietario della cava, cui rimane peraltro affidata dalla L.R.

127/80 la responsabilità della rinaturalizzazione della cava. Premesso che non tutte le cave sono morfologicamente uguali, e che verosimilmente il fronte di cava molto spesso è in forte pendenza - per cui non si può pensare di "colmare" un semplice "buco" con i materiali provenienti dallo scavo - appare evidente che è necessaria una misura di accompagnamento per i progetti di riqualificazione paesaggistica caso per caso e specifica per ogni luogo. In ogni caso, i titolari delle cave - nell'utilizzare i materiali conferiti da Italferr - dovranno sottoporre le aree a progetti di recupero paesaggistico-ambientale che applichino principi di ingegneria naturalistica e di "economia circolare", con utilizzo esclusivo di materiale vegetale autoctono certificato come locale.

Occorre, poi, affinché le opere compensative previste sulla costa non determinino invece un impatto negativo sul paesaggio e sull'ambiente rispetto agli obiettivi di recupero che si erano prefissati, distinguere il *ripascimento* dall'*avanzamento della linea di costa*.

Per quanto riguarda il ripascimento esso va inserito nell'ambito del *Contratto di Costa*, per quanto compatibile è per le scelte e le criticità già individuate nel Contratto stesso.

L'avanzamento rientra, invece in questo specifico, nella grande categoria dello smaltimento dei materiali di scavo. Seppure in astratto lo smaltimento possa riguardare la costa, ripristinando la linea di costa, così come le cave dismesse o altre aree di recupero, tali ambiti richiedono ben altri approfondimenti progettuali, ferma restando la coerenza con le prescrizioni impartite dai Piani Paesaggistici in particolare nei contesti costieri e nei confronti della linea di costa nonché per le aree di recupero. Infatti, se si fa riferimento alle linee guida emesse da ISPRA per l'erosione delle coste, che suggeriscono, nel caso non sia possibile arretrare il costruito dalla battigia, come soluzione primaria, di allargare la spiaggia, mancano i necessari approfondimenti progettuali che potrebbero, con un qualificato progetto di architettura del paesaggio, realizzare, per esempio, un giardino al bordo del costruito, con i materiali provenienti dallo scavo, che "allontani" il costruito dalla spiaggia, costituendo un "filtro" e una riqualificazione paesaggistica del *water front*, che diventa un servizio per i cittadini, un miglioramento del paesaggio e dell'ambiente e anche un elemento di attrazione turistica.

Infine, il ricorso a barriere soffolte - il cui principio si ispira alla barriera corallina, come ad esempio le "reef ball" o altre tecniche di ingegneria naturalistica che favoriscano, oltre che la stabilizzazione della flora sommersa, anche l'ittiofauna - assieme alle altre misure compensative citate, può costituire una valida alternativa ai cosiddetti "pennelli a mare", la cui realizzazione va scoraggiata nella maniera più energica, in quanto, oltre ad essere paesaggisticamente detrattori e non elementi qualificanti, molto spesso hanno dimostrato di non essere efficaci e quindi di non contrastare adeguatamente il processo di erosione, limitandosi a spostare le aree interessate dai processi erosivi da un punto all'altro della costa, secondo la direzione delle correnti prevalenti.

Per quanto sopra il Piano di utilizzo delle Terre e delle Rocce da scavo necessita di un focus di approfondimento.

Pertanto, la criticità già rilevata in progetto dell'erosione della spiaggia di S. Alessio, per la quale si propone un ripascimento con i materiali dello scavo, può essere mitigata già con le opere di compensazione proposte di rinaturazione dei corsi d'acqua, che ripristinano il trasporto solido alterato per effetto delle sistemazioni idrauliche di cui al punto precedente; in ogni caso, ad avviso dell'Osservatorio, si richiede un approccio integrato a tale tema complesso, affrontando:

1. la criticità relativa alla riduzione del trasporto solido;
2. l'obiettivo di ripristinare l'originaria linea di costa;
3. la difesa dall'erosione anche in futuro attraverso l'impiego delle varie tecniche rappresentate.

FERROVIA DISMESSA E STAZIONI ESISTENTI.

L'infrastruttura lineare esistente, se da un lato ha configurato una cesura nel rapporto con il mare e con i tessuti urbani, dall'altro lato costituisce una formidabile occasione di riqualificazione sia del rapporto con il mare che con il paesaggio e con gli spazi urbani. Inoltre, rappresenta una concreta possibilità di realizzare una *greenway* che collegando i piccoli centri in una rete di mobilità lenta, si

inserisce nel più ampio progetto della "Ciclovia magna Grecia", nonché di altri importanti progetti in corso, allineando l'Isola agli standard di qualità e di mobilità sostenibile europei. E' auspicabile che pertanto che le opere di compensazione ambientale prevedano una trasformazione della vecchia linea ferroviaria in *greenway*, raccordandosi con i progetti in corso promossi dall'Amministrazione regionale e dagli eventuali progetti in capo alle comunità locali. In quest'ottica le stazioni esistenti non vanno demolite, ma riqualificate, costituendo in tal modo punti di servizio dell'infrastruttura lineare, al pari ad esempio delle "vias verdes" spagnole, con creazione di posti di lavoro e indotto economico.

NUOVE STAZIONI ED INTERMODALITA'

In linea di principio è bene considerare l'intermodalità a partire dall'accessibilità pedonale e ciclabile, nonché dei mezzi pubblici con le stazioni.

Nel passaggio tra progetto definitivo e progetto esecutivo, fermo restando il vincolo derivante dalla individuazione già effettuata dei vari usi del suolo 'lungo il tracciato, e già assunti nelle varianti urbanistiche dei Comuni interessati, è possibile migliorare con modifiche puntuali la fruibilità complessiva delle opere.

Infatti a scala locale il collegamento dei centri serviti dalle stazioni dismesse permetterebbe l'uso alternativo o complementare (intermodalità *bike-railway-bus-walkway*) della bicicletta agli abitanti del tratto interessato dal tracciato in progetto. Ciò in considerazione della necessità di scoraggiare l'utilizzo del mezzo privato in favore di quello pubblico e della bicicletta, nonché dell'accesso pedonale. Ne discende che lo spazio della stazione va considerato come uno spazio pubblico urbano, con dei servizi a disposizione dei residenti, per creare una frequentazione quotidiana, e lo spazio della stazione non deve essere risolto come una *enclave* chiusa, ma come uno spazio aperto e in relazione sia con il paesaggio che con le funzioni residenziali urbane adiacenti. Gli edifici devono essere progettati anche con un ruolo attivo nei confronti della sostenibilità e della gestione delle risorse economiche, ad esempio con la produzione di energia integrata nelle componenti di rivestimento dell'edificio, l'uso di materiali ecocompatibili, la ricerca della massima armonizzazione paesaggistica dei manufatti, conseguendo al contempo l'obiettivo della riqualificazione architettonica e della sostenibilità economica ed ambientale.

Alla luce di quanto sopra, sarà cura delle Soprintendenze competenti prescrivere, tenendo conto in particolare degli *obiettivi di qualità* previsti dai Piani Paesaggistici nei contesti sottoposti a tutela paesaggistica:

- l'uso dei materiali ritenuti più idonei per il conseguimento degli obiettivi di cui sopra;
- l'impiego degli impianti vegetali, con utilizzo prevalente di specie locali o storicizzate, promuovendo alberature nei parcheggi e nelle superfici scoperte in modo da mitigare paesaggisticamente, ma anche dal punto di vista microclimatico, gli impatti delle opere sul territorio.

Al contrario, nelle opere di rinaturazione delle fiumare, delle aree di cantiere, dei detrattori ambientali, delle aree alterate o comunque degradate, andrà privilegiato, in luogo di esemplari adulti, l'impiego delle serie evolutive della vegetazione naturale e potenziale dei siti interessati.

Un focus progettuale specifico, a parere di questo Osservatorio, deve essere condotto sulla stazione di Taormina sia in ragione della specificità dei luoghi, che della complessità spaziale derivante dalla necessità di integrare i collegamenti verticali con gli spazi pubblici della città. A fronte della non visibilità dei collegamenti verticali, le uscite che insistono su spazi pubblici necessitano di una adeguata qualità architettonica e di raccordo con la morfologia dei luoghi e dei percorsi urbani.

A conclusione di quanto sopra rappresentato dai Gruppi istruttori, il presente Osservatorio rileva preliminarmente che proprio i grandi progetti infrastrutturali dovrebbero essere impostati su una più attenta analisi del paesaggio, al fine di proteggerne e metterne in risalto i valori, e calibrando di conseguenza gli interventi verso una decisa qualità progettuale sia architettonica che paesaggistica

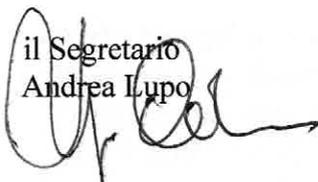
ed ambientale. Ritiene altresì opportuno integrare le susposte valutazioni con una raccomandazione relativa all'impiego di fitocenosi adatte per lo sviluppo della vegetazione pioniera nelle aree golenali dei fiumi e torrenti attraversati, invece della prevista alberatura di alto fusto per come rappresentato. Pertanto concorda all'unanimità con le valutazioni e gli argomenti esposti, i quali costituiscono per l'Amministrazione regionale e segnatamente per le Soprintendenze competenti un documento metodologico da seguire durante l'esame delle opere che dovranno essere definite nella fase progettuale esecutiva.

Con riferimento, infine, al terzo punto all'ordine del giorno, l'Osservatorio prende atto della propria incompetenza circa l'intervento infrastrutturale proposto e il relativo progetto per la realizzazione della strada di collegamento della S.S. 114 con i centri abitati del Comune di Riposto. Fa inoltre proprie le valutazioni negative espresse dal competente Gruppo istruttorio sulle previsioni progettuali volte a utilizzare in più parti l'asta fluviale del torrente Babbo-Cozzi quale area di sedime del tracciato viario e sulle quali occorre procedere con soluzioni alternative che prevedano una variante all'attuale tracciato viario.

Alle ore 14,30 la seduta viene sciolta.

Letto, confermato e sottoscritto.

il Segretario
Andrea Lupo



Il Presidente
Arch. Venera Greco

