D. D. G. n. **103**

REPUBBLICA ITALIANA

R E G I O N E S I C I L I A N A
Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente
Dipartimento Reg.le Urbanistica

I L D I R I G E N T E G E N E R A L E

VISTO lo Statuto della Regione Siciliana;
VISTA la Legge 17 Agosto 1942, n. 1150 e successive modifiche ed integrazioni;
VISTO il D.P.R.S. n. 684 dell'1 luglio 1977 – Norme di attuazione dello statuto in materia di demanio marittimo;
VISTA la Legge Regionale del 27 dicembre 1978 n. 71, e successive modifiche ed integrazioni;
VISTO la Legge Regionale 29 aprile 1985 n. 21 ed in particolare l'art. 30, e successive modifiche ed integrazioni;
VISTA la Legge Regionale 28 gennaio 1994, n. 84, recante disposizioni per il riordino della legislazione in materia portuale, che introduce nuove modalità di classificazione dei porti di interesse regionale;
VISTO l'art.9 della legge n.40 del 21 Aprile 1995;
VISTO l'art. 68 della legge n. 10 del 27 Aprile 1999;
VISTO il D.lgs.n.152/06 così come modificato dal D.lgs. n.4/08 recante disposizioni in materia ambientale;
VISTO l'art. 10 della Legge Regionale 23 dicembre 2000 n. 32, riguardante la gestione dei porti d'interesse regionale;
VISTO il Decreto del Presidente della Regione Sicilia dell'1 giugno 2004, riguardante la classificazione dei porti di categoria II, classe III, ricadenti nell'ambito della Regione Siciliana;
VISTO il DPRS n.23/2014 con il quale è stato approvato, ai sensi dell'art. 59 comma 1, della Legge Regionale n. 6 del 14/05/2009, il Modello metodologico procedurale della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e programmi della Regione Siciliana, nel rispetto di quanto disposto dall'art.6 comma 12 del citato D.Lgs. 152/2006;
VISTO il foglio del Comune di Leni – Settore Tecnico - prot. n. 3300 del 30 agosto 2017, pervenuto il 01 settembre 2017 ed assunto al protocollo di questo Assessorato in data 5 settembre 2017 al n. 15940, con il quale sono stati trasmessi,in formato cartaceo e digitale, per l'approvazione di competenza gli atti e gli elaborati relativi al Piano Regolatore del Porto di Rinella, nonché gli atti relativi all'avvio delle procedure VAS;
VISTA la delibera del Consiglio Comunale di Leni n. 3 del 28 gennaio 2016 avente ad oggetto: "Adozione Piano Regolatore Portuale" del Comune di Leni;
VISTI gli atti di pubblicazione, ai sensi dell'art. 3 della Legge Regionale n. 71 del 27 dicembre 61978, relativi alla delibera del Consiglio Comunale di Leni n. 3 del 28 gennaio 2016;
VISTA la certificazione prot. n. 3244 del 24 agosto 2017 a firma del Segretario comunale del Comune di Leni, in ordine alla regolarità delle procedure di deposito e pubblicazione della delibera consiliare n.3 del 28 gennaio 2016, attestante che non sono state presentate avverso la stessa osservazioni/opposizioni;
VISTA la nota prot. n. 20529 del 6 febbraio 2005, con la quale l'Ufficio del Genio Civile di Messina, ha espresso parere favorevole al Piano Regolatore del Porto di Leni, ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985 n. 21;
VISTA la nota prot. n. 2513 del 19 febbraio 2015, con la quale l'Ufficio Circondariale Marittimo di Lipari, su delega prot. n. 1407 del 16 gennaio 2015 della Capitaneria di Porto di Milazzo, ha espresso parere favorevole al Piano Regolatore del Porto di Leni, ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985 n. 21;
VISTA la nota prot. n. 1779 del 21 aprile 2015 con cui la Marina Militare Comando Fari, sul Piano Regolatore del Porto di Leni ha espresso, ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985 n. 21, parere con prescrizione;
VISTA la nota prot. n. 886 del 22 gennaio 2015 con cui il Ministero dell' Interno Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Messina, sul Piano Regolatore del Porto di Rinella Comune di Leni ha espresso,

ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985 n. 21, parere favorevole a condizione;

VISTA la nota prot. n. RFI-DPR-DTP-PA/A0011/P/2015/000027 dell'8 gennaio 2015 con cui la R.F.I Direzione Territoriale Produzione, sul Piano Regolatore del Porto di Rinella Comune di Leni ha espresso, ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985 n. 21, parere favorevole;

VISTA la nota prot. n. 1326 del 20 gennaio 2015 con cui l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, sul Piano Regolatore del Porto di Rinella Comune di Leni ha espresso, ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985 n. 21, parere favorevole;

VISTA la nota prot. n. 2902/7-1061-15u del 27 aprile 2015 con la quale la Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Messina sul Piano Regolatore del Porto di Rinella Comune di Leni ha espresso, ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985 n. 21, parere favorevole con prescrizioni;

VISTA la nota prot. n. 3192/7-2880-15u del 27 aprile 2015 con la quale la Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Messina sul Piano Regolatore del Porto di Rinella Comune di Leni ha espresso, ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale 29 aprile 1985 n. 21, parere favorevole con prescrizioni;

VISTA la nota prot. n. 14875 dell'11 agosto 2017 con cui l'Unità di Staff 2 del Dipartimento Urbanistica 2 – Procedure V.A.S. e verifiche di assoggettabilità – di questo Assessorato ha trasmesso il D. A n. 273/GAB del 9 agosto 2017 con il quale è stato espresso *parere motivato favorevole* "relativamente al processo di Valutazione Ambientale Strategica (ex dell'art.15 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.) alla proposta di piano Regolatore Portuale del comune di Leni(adottato con deliberazione Consiliare n. 3 del 28/01/2016) richiamando lo stesso Comune all'osservanza delle misure di mitigazione-compensazione previste nel rapporto Ambientale o negli elaborati allegati al Piano, fatte salve le prescrizioni ed indicazioni contenute nel parere n. 123 del 26/07/2017 reso dalla Commissione Tecnica Specialistica";

VISTA la nota prot. n. 5053 del 29 marzo 2018, con la quale l'U.O.3.1 del Servizio 3/D.R.U. di questo Assessorato ha trasmesso al Consiglio Regionale dell'Urbanistica, unitamente agli atti ed elaborati relativi, la proposta di parere n. 04 del 27 marzo 2018, resa ai sensi dell'art.68 della L.R.10/99, che di seguito parzialmente si trascrive:

<<...Omissis...

STRUMENTI URBANISTICI DI RIFERIMENTO ED ATTUALMENTE IN USO

Il comune di Leni dell'Isola di Salina è dotato di un P.R.G. i cui vincoli preordinati all'esproprio risultano scaduti nel 2001 e che è in corso di approvazione da parte del Dipartimento Urbanistica la revisione di detto Piano.

DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

L'area in cui ricade il sito d'intervento è collocata nella porzione meridionale dell'isola di Salina nel Comune di Leni (Messina). Si estende a occidente dalla foce del torrente Vallonazzo ad Ovest fino alla baia di Rinella ad Est per circa m 360,00. Lo specchio acqueo prospiciente la fascia suddetta, interessato dal presente progetto di piano, presenta un'estensione superficiale pari a circa 55.000,00 mq. In generale, l'isola di Salina appartiene al gruppo centrale delle isole Eolie, ed è la più alta dal punto di vista topografico (962 mt. s.l.m. Monte Fossa delle Felci). Il territorio del Comune di Leni si estende per 8,56 Kmq., occupando circa un terzo dell'isola.

Dal punto di vista della morfologia litoranea la fascia costiera è condizionata dalla presenza della banchina e del molo portuale, ricadenti nella zona occidentale dell'unità fisiografica.

La spiaggia di Rinella, posta al margine orientale dell'area d'intervento, è stata oggetto di un recente intervento di protezione costiera (ripascimento protetto da pennello e scogliera radente, lavori di primo stralcio completati nel luglio 2013); trattasi di una tipica *pocket beach* eoliana, caratterizzata dalla presenza di tipiche grotte litoranee scavate nella falesia, un tempo utilizzate collettivamente in uso comune per il ricovero delle imbarcazioni dedicate alla pesca, e recentemente oggetto di un intervento di consolidamento conservativo.

Ad ovest della spiaggia di Rinella si sviluppa l'attuale area portuale: trattasi di un piccolo approdo, protetto da Ponente da un molo foraneo e dotato una banchina di riva. Le banchine e l'adiacente spiaggia risultano esposti nei confronti delle mareggiate di Scirocco, Ostro, Libeccio, Ponente e Maestrale diffratto. Il molo foraneo, accostabile sul fronte orientale, funge da diga sopraflutto nei confronti delle ondazioni provenienti da Maestrale e Ponente, pur non impedendo la penetrazione del moto ondoso sia per diffrazione intorno alla testata che per tracimazione sotto mareggiate di forte entità (con inondazione sia del fronte accostabile dello stesso che della banchina di riva); esso, radicato alla costa, presenta una lunghezza complessiva pari a circa 100 m; esternamente è protetto da una mantellata in massi artificiali di forma parallelepipeda che, come accennato sopra, risulta inadeguata ad evitare fenomeni di tracimazione.

La banchina di riva del porto di Rinella rappresenta il nodo della frazione marinara e del sistema viario carrabile locale del Comune di Leni. Sono difatti presenti il capolinea degli autobus (collegamenti con il centro del paese e con i comuni limitrofi) nonché altri servizi.

Dalla banchina portuale è possibile accedere alla Strada Provinciale n. 182, principale strada

rotabile dell'isola, che collega i tre comuni (Malfa, Santa Marina Salina e Leni).
La rete stradale, attualmente in gestione alla Provincia Regionale, riveste un ruolo di cerniera e connessione tra i comuni dell'isola di Salina.
Riguardo alla viabilità pedonale, allo stato attuale, a parte i pochi accessi esistenti alla spiaggia, permangono grosse difficoltà di fruizione e di accessibilità agli arenili.
Da quanto sopra emerge l'esigenza di un potenziamento infrastrutturale, con la creazione di percorsi e servizi che possano, vista la particolarità dei siti in esame, garantire una adeguata gestione del litorale.
Attraverso la predisposizione di strutture polivalenti (nodi funzionali intermodali), si potrà creare, inoltre, il giusto equilibrio funzionale e fruizionale per il cittadino/turista, in un'ottica razionale e controllata che eviti di rendere caotica ed invivibile la realtà costiera, peraltro non tutta predisposta per tali servizi.
Punti fermi dell'organizzazione e della distribuzione delle strutture restano gli accessi alla spiaggia ed i relativi bacini di utenza.
La mobilità extra isolana è ovviamente affidata alle infrastrutture portuali ed al relativo sistema di trasporto marittimo, sia per i collegamenti con l'esterno dell'arcipelago, che per la mobilità interna tra le isole. Il trasporto marittimo, in particolare, assume, nel contesto insulare eoliano, una rilevante incidenza sul regime sociale e culturale delle isole e sui relativi condizionamenti indotti al modello di sviluppo.
L'abitato di Rinella, il borgo marinaro storico, si sviluppa immediatamente a ridosso sia della spiaggia che dell'attuale struttura portuale, ma anche a tergo del litorale oggetto della nuova infrastrutturazione di piano.
La banchina di riva del porto di Rinella rappresenta il nodo della frazione marinara del sistema viario carrabile locale del Comune di Leni.
Particolare attenzione dovrà porsi in ordine all'attuale campo boe che non potrà più essere mantenuto in loco costituendo di fatto intralcio all'accesso ed alla movimentazione dei natanti, come rilevato anche in fase di redazione del Piano in esame. Infatti, lo stesso, esistente proprio di fronte alla spiaggia libera, oltre ad essere relativamente prossimo alla linea di riva limitando e rappresentando un pericolo per la balneazione, implica la necessità di porre particolare attenzione, da parte delle navi traghetto in manovra per l'ormeggio.

CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Articolazione del piano

Il Piano Regolatore del Porto di Rinella è articolato in due diversi sotto-ambiti, all'interno dei quali vengono identificate le zone con destinazioni d'uso e le funzioni – principali e secondarie – ivi ammesse. I sotto-ambiti previsti sono:

- *Porto Operativo;*
- *Interazione Porto-Centro abitato.*

All'interno dei singoli sotto-ambiti il Piano identifica diverse *aree funzionali*, per come di seguito illustrato:

- Sotto-ambito del **Porto operativo**:
  - o *Piccole manutenzioni servizi igienici* o *Diportismo*
  - o *Aree e percorsi pedonali*
  - o *Logistica e servizi*
  - o *Attracco navi e aliscafi*
  - o *Piccola pesca locale*
- Sotto-ambito del **Interazione Porto-Centro abitato**:
  - o *Connessioni pedonali ed aree attrezzate*
  - o *Connessioni carrabili*
  - o *Arenile ricovero piccola pesca locale*
  - o *Falesia da preservare*
  - o *Spiaggia pubblica*
  - o *Grotte di Rinella*

Carattere delle Norme di Attuazione e flessibilità del Piano

Il PRP è un piano strutturale, ed in quanto tale caratterizzato da un grado di elasticità tale da limitare eventuali varianti allo stesso ai soli casi di modifiche alle strategie di fondo, tipicamente connesse con variazioni delle condizioni al contorno di notevole – pertanto rara – entità.
Le Norme Tecniche di Attuazione hanno pertanto carattere di "indirizzo" piuttosto che di "regole fisse ed immodificabili". Esse indicano principalmente le *finalità* del Piano ed i *criteri* cui devono essere informati gli interventi (sub-piani, progetti, richieste di autorizzazioni e/o concessioni) che lo attueranno. Allo scopo di assicurare la necessaria flessibilità alla gestione del Piano, ad esso potranno essere apportate modifiche con procedure differenziate, in funzione della loro entità ed

importanza, come identificato nelle Norme Tecniche di Attuazione.

Attuazione del piano

In linea generale, i Piani Regolatori Portuali vengono attuati esclusivamente mediante intervento diretto nelle aree di sotto-ambito con progetti singoli o estesi ad un intero sotto-ambito; il progetto, ove necessario, deve approfondire gli aspetti funzionali, strutturali ed infrastrutturali, ambientali e paesaggistici dell'ambito.

Le opere edilizie previste dai progetti di attuazione del PRP, sono soggette ad autorizzazione, concessione o convenzione secondo le norme vigenti.

SOTTO-AMBITO "PORTO-OPERATIVO"

Il sotto-ambito "Porto Operativo" contiene le aree portuali propriamente dette, strettamente interconnesse alle funzioni portuali primarie (ormeggio dei natanti; carico e scarico di autoveicoli, merci e passeggeri; eventuale stoccaggio; servizi portuali; pontili e banchine) a cui riconoscere propria identità e autonomia. Il porto operativo è costituito da un insieme di aree collegate tra loro senza soluzione di continuità.

Richiamando gli elaborati di Piano, sono riportate di seguito le aree funzionali che individuano le destinazioni d'uso e/o la famiglia di destinazioni compatibili con il sotto-ambito di riferimento. Le dimensioni planimetriche delle stesse sono definite nella Tavola di PRP *D.01.b PLANIMETRIA CON INDICAZIONE DELLE AREE FUNZIONALI INTERNE AI SOTTO-AMBITI*.

Piccole manutenzioni e servizi igienici

In tale area, posta alla radice del nuovo molo sopraflutto, sono stati collocati una piccola officina ed i servizi igienici, dimensionati in funzione del numero dei posti barca.

Diportismo

La Darsena Turistica, dimensionata in funzione della capacità di natanti e degli spazi di manovra, garantisce n. 161 posti barca nominali di varia dimensione.

Essa è caratterizzata dalle seguenti infrastrutture:

• molo sopraflutto, banchinato ed accostabile sul fronte interno;

• un pontile fisso ad arcate, non accostabile, con funzione di collegamento fra la banchina di riva del bacino di manovra; le arcate consentono l'accesso all'arenile a tergo, che verrà mantenuto per il ricovero delle imbarcazioni della piccola pesca locale;

• due pontili galleggianti.

Aree e percorsi pedonali

Assolvono l'importante funzione di connessione pedonale fra le varie aree funzionali.

Si configurano nel seguente modo:

• piazza pubblica, delimitata dalla banchina di riva del bacino di manovra e dalle falesie vulcaniche che vengono mantenute quale elemento caratterizzante del paesaggio;

• promenade sul pontile ad arcate;

• punti di belvedere, localizzati sulle coperture piane del blocco manutenzioni e servizi igienici (radice nuovo sopraflutto) e del Blocco Servizi Generali nonché spazi attrezzati, localizzati nella attuale piazzetta a tergo della spiaggia di Rinella.

Logistica e servizi

L'area ricomprende l'attuale banchina di riva e l'elemento edilizio denominato "Blocco Servizi Generali"; le relative funzioni sono:

• piazzale di manovra dei mezzi pesanti (carico/scarico merci dai traghetti);

• fabbricato esistente destinato biglietteria (che si prevede di sopraelevare al fine di ospitare gli uffici della capitaneria di porto);

• nuovo "Blocco Servizi Generali" (yachting club, attesa, bar, accoglienza, servizi igienici).

All'interno del piazzale sono previsti anche parcheggi pubblici, nonché aree per la sosta dei taxi e dei bus.

Attracco navi e aliscafi

Gli interventi sul molo esistente permettono di ottenere un pontile (nuovo sottoflutto) di lunghezza pari a 110 m e di larghezza pari a 20,00 m, accostabile su entrambi i fronti, da utilizzare per l'attracco delle navi (fronte est) e dei mezzi veloci (fronte ovest). La superficie di banchina sarà utilizzata con le seguenti finalità:

• movimentazione passeggeri (imbarco/sbarco mezzi veloci);

• parcheggio pubblico;

• corsie di incolonnamento automezzi per l'imbarco traghetti.

Piccola pesca locale i prevede, previa realizzazione di una banchinetta di servizio a quota adeguata, il mantenimento dell'attracco delle imbarcazioni della piccola pesca locale lungo il fronte orientale della attuale banchina di riva, in prossimità della spiaggia di Rinella.

Alla stessa funzione si prevede inoltre di destinare l'arenile a tergo del pontile ad arcate.

SOTTO-AMBITO "INTERAZIONE PORTO-CENTRO ABITATO"

Il sotto-ambito "*Interazione Porto-Centro Abitato*" ricomprende le attrezzature legate ai servizi portuali, al commercio, alla direzionalità e alla cultura, ovvero attività propriamente urbane.
Nella definizione del sotto-ambito di interazione Porto-Centro abitato, un ruolo di rilievo va riservato anche agli innesti urbani: direttrici di percorso che garantiscono il legame fisico e sociale fra la città e le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività della città.
Sono riportate di seguito le aree funzionali che individuano le destinazioni d'uso e/o la famiglia di destinazioni compatibili con il sotto-ambito di riferimento. Le dimensioni planimetriche delle stesse sono definite nella Tavola di PRP *D.01.b PLANIMETRIA CON INDICAZIONE DELLE AREE FUNZIONALI INTERNE AI SOTTO-AMBITI*.
Connessioni pedonali ed aree attrezzate
Il sistema di connessione pedonale è stato sviluppato al fine di garantire, senza soluzione di continuità, l'accessibilità alle varie aree funzionali.
Il sistema pedonale, inoltre, propone un sistema di accessi e di connessioni fra l'ambito portuale ed il territorio circostante.
L'accessibilità ai portatori di handicap è infine assicurata, fatti salvi i soli pontili galleggianti, lungo tutto il banchinamento portuale (molo sopraflutto e servizi igienici – pontile ad arcate – piazza pubblica – blocco servizi generali), garantendo così l'assenza di barriere architettoniche.
Connessioni carrabili
La viabilità carrabile consente l'accesso alle aree interne all'ambito portuale con funzione di servizio, e garantisce il collegamento con le infrastrutture di connessione con il centro abitato di Leni e conseguentemente con i comuni limitrofi (Malfa e Santa Marina Salina).
Arenile ricovero piccola pesca locale
L'arenile ad ovest della piazza pubblica viene preservato e reso accessibile alle piccole imbarcazioni attraverso le arcate del pontile di collegamento fra la stessa piazza e la parte radicale del nuovo molo sopraflutto.
La modalità di ricovero in spiaggia emersa è stata volutamente mantenuta quale testimonianza degli usi storici della piccola pesca locale.
Falesia da preservare
Il tratto di costa alta che fa da sfondo all'area portuale di nuova realizzazione, ed in particolare nel tratto a tergo della piazza pubblica, è caratterizzato dalla presenza della falesia di origine vulcanica che verrà preservata ed integrata quale elemento caratterizzante del paesaggio portuale.
La stessa costituirà infatti la naturale scenografia della piazza centrale del porto, che si configura come area intermodale polivalente a servizio sia del porto che della collettività locale. *Spiaggia pubblica*
La realizzazione del nuovo molo sopraflutto e gli interventi, seppur limitati, di dragaggio per la realizzazione del bacino portuale, consentiranno la formazione di una nuova spiaggia ad ovest del molo che incrementerà la disponibilità di spazi destinati alla balneazione.
Grotte di Rinella
Le grotte di Rinella e l'omonima spiaggia, oggetto rispettivamente di recenti interventi di consolidamento, di rinascimento, protezione e di ulteriori prossimi interventi di completamento di quelli già effettuati e di valorizzazione, costituiscono una delle maggiori attrattive del sito di Rinella, con cui la presente proposta di PRP si relaziona nell'ottica della giusta correlazione degli elementi del paesaggio che caratterizzano il *waterfront*.
Opere marittime di infrastrutturazione
L'esecuzione, anche parziale, di opere marittime di infrastrutturazione (opere di difesa, darsene, sporgenti, banchine attrezzate, dragaggi) non potrà essere ammessa se i relativi progetti non si saranno fatti carico dei necessari approfondimenti e verifiche da graduare in relazione all'importanza ed alle caratteristiche delle nuove opere nonché ai possibili effetti sulle opere esistenti, sugli ulteriori interventi previsti dal Piano e sull'ambiente.
In particolare:
• a seguito di comprovate necessità derivanti da esigenze progettuali, tecniche, funzionali e di sicurezza, la conformazione planimetrica delle opere di difesa, delle darsene e delle banchine potrà subire modifiche rispetto a quanto indicato nella cartografia di Piano, purché di entità contenuta e tale da non compromettere gli obiettivi funzionali generali del PRP e purché supportata – qualora ne ricorrano le condizioni – da studi ed adeguate verifiche, anche con l'ausilio di apposita modellistica, della penetrazione del moto ondoso negli specchi acquei portuali ed in corrispondenza degli accosti;
• le proprietà riflessive del moto ondoso delle nuove banchine ed opere di bordo dei bacini portuali non potranno discostarsi da quanto previsto per ciascun tratto negli elaborati di Piano se non a seguito di idonee verifiche sull'agitazione ondosa residua;

• la stabilità delle opere di difesa, gli accorgimenti per evitare fenomeni di erosione dei fondali e di scalzamento, la risalita del moto ondoso e la tracimazione dovranno essere oggetto di verifiche, eventualmente anche sperimentali ove necessario, che consentano di ottimizzarne la struttura, le dimensioni, le quote di sommità, anche in relazione agli usi previsti a tergo delle stesse ed alle relative esigenze di sicurezza nonché di contenimento degli oneri di manutenzione;
• in fase di progettazione gli assestamenti, i cedimenti, la stabilità complessiva dei manufatti e del terreno sottostante le nuove opere, dovranno essere valutati in condizioni statiche e sismiche in relazione alle caratteristiche dei terreni di fondazione – da accertare mediante specifiche indagini locali – nonché ai carichi e sovraccarichi di progetto conseguenti agli usi previsti e prevedibili;
• la dinamica morfologica del litorale adiacente alle aree portuali e gli eventuali fenomeni di insabbiamento delle imboccature, ove esistenti, dovranno essere oggetto di studi di approfondimento nonché di una sistematica attività di monitoraggio ad opere eseguite.

Viabilità e varchi

Il Piano prevede tracciati di viabilità principali, interni ed esterni alla perimetrazione d'ambito, e definisce la posizione dei varchi principali con carattere indicativo e non prescrittivo; la posizione dei varchi potrà essere modificata, purché ne venga conservata la *ratio*, e potranno essere aperti varchi secondari avendo riguardo alla sicurezza e alla funzione di collegamento fra i diversi sotto-ambiti e di servizio alle singole aree funzionali, nonché di supporto alla viabilità urbana.

Edilizia e servizi comuni portuali

Preliminarmente evidenzia che i volumi edilizi previsti in sede di formazione del PRP sono stati minimizzati riducendo allo stretto indispensabile la previsione di opere edilizie: gli unici interventi edilizi previsti nel presente PRP sono infatti riferiti al *Blocco Servizi Generali*, al *Blocco Servizi Igienici ed Officina Piccole Manutenzioni* ed agli *Uffici della Capitaneria di Porto*, di seguito descritti.

Blocco Servizi Generali

Esso è localizzato in corrispondenza dell'interfaccia fra l'attuale radice del molo esistente – dove peraltro già insistono alcuni manufatti edilizi di servizio nonché il blocco del muro paraonde che verrà in ogni caso eliminato – ed il nuovo piazzale a tergo della banchina di riva del bacino di manovra e dissipazione (la nuova Piazza Pubblica).

Il piccolo edificio previsto quindi, oltre a dover accorpare in sé tutti le funzioni da insediarsi in volumi edilizi (al netto dei servizi igienici, dell'officina e degli uffici della capitaneria di Porto, vedi nel seguito), funge anche da elemento filtrante fra l'area prettamente logistica, dedicata alla movimentazione di passeggeri e veicoli, e l'area dedicata alla nautica da diporto ed al godimento pubblico del nuovo ambiente portuale.

Il fabbricato è concepito, in ossequio agli stilemi dell'edilizia tradizionale eoliana, mediante la composizione di moduli cubici variamente disposti sia in pianta che in elevazione. Esso ospiterà, in funzione delle specifiche esigenze del soggetto gestore dell'infrastruttura, l'accoglienza per gli ospiti, spazi di attesa e ricreazione, gli uffici amministrativi, lo Yachting Club, etc.

Blocco Servizi Igienici ed Officina piccole Manutenzioni

Tale volume è stato utilmente inserito in corrispondenza della parte più radicale del nuovo molo sopraflutto, quale elemento integrante del muro paraonde stesso, ed ospiterà i servizi igienici adeguatamente dimensionati in relazione al numero massimo di posti barca allocabili in darsena, nonché una piccola officina per le manutenzioni correnti, avendo strategicamente ritenuto non opportuno prevedere la realizzazione di grandi piazzali per interventi di una certa entità che, fra l'altro, avrebbero richiesto la realizzazione di uno scalo di alaggio e varo, la collocazione di un Travel Lift etc..

Si ritiene che il gestore ovvero il soggetto promotore per la realizzazione dell'iniziativa possa valutare una rimodulazione di tale configurazione in funzione delle proprie specifiche esigenze.

Uffici della Capitaneria di Porto

A seguito di diretti approfondimenti ed interlocuzioni con gli uffici preposti in loco (Circomare Salina), è stata riconosciuta l'opportunità di prevedere la sopraelevazione dell'esistente fabbricato della biglietteria, per allocarvi gli uffici locali della Capitaneria di Porto.

Gli interventi edilizi previsti dovranno uniformarsi ai tipici sistemi eoliani, con moduli costituivi, in forma di semplici volumi cubici, fine di integrarsi con l'architettura locale; tutti gli edifici devono essere dotati di terrazze piane accessibili e panoramiche sul porto. I materiali impiegati devono essere determinati al fine di integrarsi col paesaggio.

Parcheggi a raso ed aree verdi

I parcheggi a raso previsti sono semplicemente ed unicamente delimitati tramite segnaletica orizzontale sul piano carrabile.

Le aree a verde consistono nella definizione delle delimitazioni fra aree funzionali, tramite aiuole fisse o amovibili, piantumate con essenze autoctone nonché, ove possibile, tali da fungere da

ombraie per gli adiacenti parcheggi.
I gestori degli spazi demaniali in concessione devono curarne la realizzazione e la manutenzione.
Arredi e segnaletica
Gli elementi di arredo degli spazi – quali tettoie, pergolati, pavimentazioni, cordoli, chiusini dei pozzetti, contenitori di rifiuti, corpi illuminanti, cartelli indicatori segnaletica in genere, eventuali panchine o fioriere o altro – devono essere oggetto di uno studio preliminare, concordato con l'Amministrazione.
La segnaletica portuale, sia interna che esterna agli ambiti portuali, deve essere anch'essa oggetto di uno studio particolare che farà parte di un più ampio progetto di immagine del Porto di Rinella coordinata con l'Amministrazione.
Anche l'illuminazione degli spazi all'aperto deve essere oggetto di un particolare studio illuminotecnico, concordato con l'Amministrazione Comunale, il cui scopo sarà anche quello di creare un paesaggio notturno non inquinante e di particolare suggestione.
Aspetti sanitari ed ambientali
Nelle fasi attuative del Piano e nella fase gestionale del porto deve essere applicata al massimo livello di scrupolo la normativa al momento vigente sulla protezione dell'ambiente.
Ai fini della protezione delle acque dall'inquinamento non possono essere scaricate all'interno dello specchio acqueo protetto, acque di alcun genere.
Tutte le acque nere, reflui sanitari, reflui di bordo, di sentina, reflui di processo, andranno recapitati in eventuale apposito impianto di sollevamento, e quindi alla rete fognante cittadina ovvero ad apposito impianto di depurazione.
La raccolta ed il conferimento dei rifiuti solidi portuali devono essere affidati ad apposito servizio che assicuri l'applicazione dei più attuali criteri di gestione (raccolta differenziata, recapito agli eventuali impianti trattamento, conferimento a discarica).

RILEVATO

- che secondo quanto disposto con il DPRS 01/06/2004, risultando il porto classificato di II categoria III classe, il Piano Regolatore del Porto può ritenersi redatto in coerenza con il citato DPRS;
- che sono stati favorevolmente acquisiti tutti i pareri prescritti dall'art. 30 della L.R. 21/85;
- che sul progetto di P.R.P. si è espressa l'autorità ambientale della Regione siciliana a seguito del parere della Commissione Tecnica Specialistica n.123 del 26/07/2017, riportato nel Decreto n. 273/GAB del 09/08/2017.
- che nei termini del comma 1° dell'art.30 della legge regionale 21/85 il progetto unitamente al presente parere espresso da questo Dipartimento, deve essere trasmesso al Consiglio regionale dell'Urbanistica che deve esprimersi sullo stesso;

CONSIDERATO

- Le procedure amministrative attivate dal Comune ai fini dell'approvazione del Piano in esame sono regolari essendo stati acquisiti sullo stesso i previsti preliminari pareri da parte degli Enti competenti. Altresì sono regolari le procedure di pubblicazione espletate ai sensi dell'art.3 della L.R.71/78 a seguito delle quali, secondo l'attestazione del Segretario generale non sono state presentate osservazioni o opposizioni.
- Che le destinazioni individuate in PRP sono compatibili con quanto determinato con il DPRS 1/6/04 sopra citato con il quale, nell'ambito della riclassificazione dei porti esistenti nella Regione siciliana, porti di categoria II classe III, il porto in esame viene indicato quale porto "*commerciale, servizio passeggeri e diporto*".
- Che l'accesso alla nuova infrastruttura portuale è garantita dall'attuale viabilità;
- Che il Piano assolve pienamente alle finalità proprie ed agli obbiettivi generali dell'amministrazione;
- Che il Piano in argomento non può che incidere in maniera positiva sullo strumento urbanistico comunale vigente e sulla revisione dello stesso P.R.G. attualmente in itinere, costituendo una riqualificazione dell'attuale area portuale ed un ampliamento della stessa.

Per tutto quanto sopra precede, questo Ufficio è del parere che il progetto del Piano Regolatore del Porto di Rinella del Comune di Leni, nell'Isola di Salina, nei limiti plano-volumetrici previsti con il progetto proposto a questo Dipartimento e nel rispetto delle prescrizioni dettate con il Parere espresso dalla Commissione Tecnica Specialistica ex art.13 D.lgs.152/06 e delle prescrizioni dettate dagli Enti che hanno rilasciato il loro parere nei termini dell'art.30 della L.R.21/85 e fatti salvi i vincoli ed gli obblighi derivanti da altre disposizioni di legge, sia ai sensi e per gli effetti dell'art.30 della L.R.21/85, meritevole di approvazione.>>;

VISTO il parere del Consiglio Regionale dell'Urbanistica reso con il voto n. 90 del 4 luglio 2018, che di

seguito parzialmente si trascrive:

<<...Omissis...

Vista la nota del Servizio 3 - U.O. 3.1 del D.R.U. prot. 5053 del 29/3/2018 con la quale sono stati trasmessi, per l'espressione della dovuta valutazione ex art. 58 della L.R. 71/78, gli atti relativi alla pratica indicata in oggetto unitamente alla proposta di parere n. 4 del 27/3/2018 con la quale l'U.O.3.1/S3/DRU ha ritenuto che il Piano Regolatore del Porto di Rinella del Comune di Leni, nell'isola di Salina, sia meritevole di approvazione.

Visti gli atti ed elaborati relativi alla pratica in esame.

Sentiti i relatori che hanno illustrato il contenuto della proposta dell'Ufficio su richiamata e le risultanze del sopralluogo e dei lavori della Commissione.

Considerato che nel corso dell'ampia discussione è emerso l'orientamento di condividere la proposta dell'ufficio.

Per tutto quanto sopra il Consiglio, in coerenza alla proposta di parere n.4/U.O.3.1/S3/DRU del 27/3/2018, che costituisce parte integrante del presente voto, è del

Parere

che, il Piano Regolatore del Porto di Leni nell'Isola di Salina sia meritevole di approvazione ai sensi dell'art. 30 della L.R. 21/85, fatti salvi i vincoli e gli obblighi derivanti da altre disposizioni di legge.>>;

RITENUTO di potere condividere il sopracitato parere reso dal Consiglio Regionale dell'Urbanistica con il voto n. 90 del 4 luglio 20182017, assunto con riferimento alla proposta dell'U.Op. 3.1 del Servizio 3/DRU n. 04 del 27 marzo 2018

RILEVATA la regolarità della procedura seguita;

D E C R E T A

ART.1) Ai sensi e per gli effetti dell'art. 30 Legge Regionale n. 21 del 29 aprile 1985, in conformità al parere reso dal Consiglio Regionale dell'Urbanistica con il voto n. 90 del 4 luglio 2018, nonchè alle modifiche, prescrizioni e indicazioni di cui ai pareri degli Enti e degli Uffici in premessa citati, è approvato il Piano Regolatore del Porto di Rinella del Comune di Leni nell'Isola di Salina, adottato con delibera consiliare n. 3 del 28 gennaio 2016;

ART.2) Fanno parte integrante del presente decreto e ne costituiscono allegati i seguenti atti ed elaborati che vengono vistati e timbrati da questo Assessorato:

1. Proposta di parere n. 04 del 27 marzo 2017 resa dall'U.O. 3.1 del Serv. 3/DRU;
2. Parere del Consiglio Regionale dell'Urbanistica reso con il voto n. 90 del 4 luglio 2018;
3. Delibera consiliare n. 3 del 28 gennaio 2016 di adozione del P.R. del Porto;

A. ELABORATI DOCUMENTALI

4. A.01 Relazione Generale;
5. A.02 Norme Tecniche di Attuazione;

B. STUDI DI SETTORE

6. B.01 Studio Idraulico Marittimo;
7. B.02 Studio Geologico;
8. B.03 Studio Idrologico - Geotecnico;
9. B.04 Studio Batimetrico;
10. B.05a Rapporto Ambientale - Studio volto alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ed alla Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA)
11. B.05a-bis Rapporto Ambientale – Integrazione – Recepimento contributi dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale
12. B.05b Sintesi non Tecnica - Studio volto alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ed alla Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA)

C. ELABORATI GRAFICI STATO DI FATTO

13. C.01a Piano Territoriale Paesaggistico - Arcipelago delle Isole Eolie – Isola di Salina - scala 1:10.000;
14. C.01b Piano Strategico per la Nautica da Diporto in Sicilia - scala 1:10.000;
15. C.01c Piano Regolatore Generale Comune di Leni - Tavola dei Vincoli Attivi estratti dal P.T.P.- scala 1:2.000;
16. C.01d Piano Regolatore Generale Comune di Leni - Tavola delle zone omogenee e funzionali – scala 1:2.000;
17. C.01e Piano Utilizzo delle Aree Demaniali Marittime - scala 1:2.000;
18. C.01f Inquadramento Catastale - scala 1:2.000;

QUADRO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

19. C.02a Inquadramento Geografico – Territoriale – scale varie;

20. C.02b Carta Nautica – scala 1:50.000;
21. C.02c Indicazioni delle Aree Demaniali Marittime e dei Confini Amministrativi;
22. C.02d Dotazione Infrastrutturale di Area Vasta ed Intermobilità;
23. C.02e Dotazione Infrastrutturale Locale – scala 1:1.000;
24. C.02f Planimetria Generale Stato di fatto: Caratteri Planimetrici e Destinazioni Attuali – scala 1:1.000;
25. C.02g Carta Batimetrica – scala 1:1.000;
26. C.02h Sezioni Tipologiche Stato di Fatto Con Andamento dei Fondali- scala 1:100;

D. ELABORATI GRAFICI DI PROGETTO

27. D.01a Delimitazione Ambito P.R.P. con Individuazione dei Sotto-Ambiti "Porto Operativo" e "Interazione Centro Abitato – Porto" – scala 1:1.000;
28. D.01b Planimetria con Indicazione delle Aree Funzionali Interne ai Sotto Ambiti – scala 1:1.000;
29. D.01c Planimetria con Indicazione delle Opere di Nuova Realizzazione – scala 1:1.000;
30. D.01d Planimetria del sistema di Connessione Infrastrutturale fra l'Ambito Portuale e i Relativi Sotto-Ambiti con le Infrastrutture Esterne (Esistenti e di Progetto) – scala 1:1.000;
31. D.01e Planimetria del Sistema di Relazione Porto – Centro Abitato - Spiaggia (Waterfront – Canali di Accesso – Aree Balneari) – scala 1:1.000;

ELABORATI INTEGRATIVI (NON A CARATTERE NORMATIVO)

32. D.02a Planimetria Generale con Organizzazione Logistica – scala 1:1.000;
33. D.02b Sezioni Tipologiche delle Opere di Nuova Realizzazione – scale varie;
34. D.02c Planimetria con indicazione della Disposizione dei Posti Barca e degli Spazi di Manovra – scala 1:1.000;
35. D.02d Fotorendering di Piano;
36. 05a-ter Rapporto Ambientale - Integrazione Richiesta dalla Commissione Tecnica Specialistica ex art. 91 L.R. 09/2015;
37. RP Rapporto Ambientale Preliminare Questionario di Consultazione

ART.3) Il Comune di Leni dovrà provvedere agli adempimenti di legge conseguenti all'approvazione del Piano in argomento e dovrà curare che in breve tempo vengano apportate dal Progettista le modifiche e le correzioni agli elaborati di Piano che discendono dal presente decreto, affinché per gli Uffici e per l'utenza risulti un testo definitivo e completo.

ART.4) Il presente decreto dovrà essere pubblicato nel sito *web* dell'Amministrazione comunale *(*Albo pretorio *online)* ai sensi della normativa vigente in materia di pubblicazione degli atti.

ART.5) Il presente decreto, con esclusione degli atti ed elaborati, sarà pubblicato per esteso nella *Gazzetta Ufficiale* della Regione Siciliana.

ART.6) Avverso il presente provvedimento è esperibile, dalla data della pubblicazione, ricorso giurisdizionale dinnanzi al T.A.R., entro il termine di sessanta giorni o, in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Regione entro il termine di centoventi giorni.

ART.7) Ai sensi dell'art. 68 della legge Regionale 12 agosto 2014, n. 21, il presente decreto è pubblicato nel sito istituzionale del Dipartimento Regionale dell'Urbanistica.

Palermo,
01/08/2018

IL DIRIGENTE GENERALE
(Dott. Giovanni Salerno)
firmato