

REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE SICILIANA

Assessorato Regionale Territorio e Ambiente
Dipartimento Regionale Urbanistica

L'AUTORITA' COMPETENTE

VISTO lo Statuto della Regione Siciliana;

VISTA la Direttiva Europea 2001/42/CE (*Direttiva VAS*), concernente la “valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente” ;

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii. (*Testo Unico Ambientale*), concernente “Norme in materia ambientale”;

VISTO il Decreto del Presidente della Regione n. 23 del 8 Luglio 2014, concernente il “Regolamento della valutazione ambientale strategica (*VAS*) di piani e programmi nel territorio della Regione siciliana”;

VISTO l’Art. 91 della Legge Regionale 7 maggio 2015 n. 9 recante “Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale” come integrato dall’Art. 44 della Legge Regionale 17 marzo 2016 n. 3;

VISTO il D.A. n. 207/Gab del 17 maggio 2016 di istituzione della Commissione tecnica specialistica (C.T.S.) per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 228 del 27 maggio 2016, di adozione delle modalità operative di funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTE le note assessoriali prot. n. 5056/GAB/1 del 25/07/2016 di “prima direttiva generale per l’azione amministrativa e per la gestione” e prot. n. 7780/GAB/12 del 16/11/2016, esplicativa sul coordinamento tra le attività dipartimentali e la C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTA la nota prot.n. 4794 del 17/12/2014, assunta agli atti di questo Assessorato DRU al n.1133 del 19/11/2015, con la quale il Comune di **Leni**, nella qualità di *Autorità Procedente* ha trasmesso in copia cartacea e digitale la documentazione utile ai fini dell’avvio della procedura di VAS ai sensi dell’ art.13, comma 1 del D.L.vo 152/06 e s.m.i., comprendente il “*Rapporto Preliminare Ambientale*”, unitamente al progetto di “*Piano Regolatore del Porto di Rinella*”;

VISTA la nota prot. n. 3859 del 19/02/2015 con la quale lo Staff 2 DRU (già Staff 4 DRU) facendo seguito alla nota prot. n. 4794 del 17/12/2014, ha comunicato al Comune di **Leni** le modalità di avvio della consultazione relativa alla procedura di valutazione ambientale strategica, con particolare riferimento alle modalità di trasmissione e consultazione della

documentazione;

VISTA la nota prot.n. 1576 del 09/05/2015, assunta agli atti di questo Assessorato DRU al n.11417 del 14/05/2015, con la quale il Comune di **Leni**, facendo seguito alla nota prot. n. 3859 del 19/02/2015, ha proposto di avviare la consultazione di cui all'art.13 comma 1 del del D.L.vo 152/06 e s.m.i., ai Soggetti Competenti in Materia Ambientale già individuati nell'elaborato B.05a e integrati nella stessa nota, specificando le modalità e la tempistica della consultazione (30 giorni) relativa alla *Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione di Incidenza*, e allegando la seguente documentazione sia in formato cartaceo che digitale:

- a. Rapporto Preliminare Ambientale
- b. Questionario di consultazione

VISTA la nota prot. n. 14523 del 17/06/2015 con la quale l'Unità di Staff 2 DRU (già Staff 4 DRU), facendo seguito alla nota prot. n. 1576 del 09/05/2015, ha comunicato al Comune di **Leni** le modalità di avvio della consultazione del *Rapporto Preliminare Ambientale* ai Soggetti Competenti in Materia Ambientale (S.C.M.A.) ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.L.vo 152/06 e s.m.i., con particolare riferimento alle modalità di trasmissione e durata della consultazione stabilita in "**30 giorni**" a partire dalla data di invio ai Soggetti Competenti in Materia Ambientale della nota di avvio della procedura;

VISTA la nota prot.n. 2144 del 22/06/2015, pervenuta per conoscenza e assunta agli atti di questo Assessorato DRU al n. 15122 del 25/06/2015 con la quale il Comune di **Leni**, facendo seguito alla nota prot. n. 14523 del 17/06/2015, ha comunicato l'avvio del processo di valutazione ambientale strategica (art.13 comma 1 del D.L.vo 152/06 e s.m.i.), della proposta di Piano Regolatore del Porto di Rinella ai Soggetti Competenti in Materia Ambientale, specificando le modalità e la tempistica della consultazione a partire dalla data di ricezione della stessa e per 30 giorni;

VISTA la nota prot.n. 3388 del 04/09/2015, assunta agli atti di questo Assessorato DRU al n. 20417 del 10/09/2015, con la quale il Comune di Leni facendo seguito alla nota prot. n. 2144 del 22/06/2015, ha comunicato all'Unità di Staff 2 DRU (già Staff 4 DRU), che espletata la fase di consultazione del "*Rapporto Preliminare Ambientale*" con i S.C.M.A., sono pervenuti 2 contributi, il primo da parte dell'ASP di Messina con nota prot.n. 4270 del 22/07/2015 e il secondo da parte dell'ARPA di Messina con nota prot.n.0043950 del 22/07/2015, e che gli stessi sono stati recepiti in fase di redazione del **Rapporto Ambientale** elaborato progettuale **B.05 a-bis** "*Rapporto Ambientale – integrazione – recepimento contributi dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale*";

VISTA la nota prot. n. 23230 del 19/10/2015 con la quale l'Unità di Staff 2 DRU (già Staff 4 DRU), prendendo atto e facendo seguito alla nota prot. n. 3388 del 04/09/2015, ha comunicato le modalità di avvio della consultazione pubblica per la prosecuzione della procedura di valutazione ambientale strategica invitando il Comune di **Leni** a trasmettere copia di un "*Rapporto Ambientale*" una "*Sintesi non Tecnica*" e i relativi elaborati, così come disposto dal *comma 5 dell'art.13 del D.L.vo 152/06 e s.m.i.*
Nella stessa nota assessoriale, inoltre, si specificava l'elenco del Pubblico Interessato;

VISTA la nota prot.n. 4318 del 03/11/2015, assunta agli atti di questo Assessorato DRU al n. 24492 del 05/11/2015 e indirizzata anche alla Provincia Regionale di Messina ora denominata *Libero Consorzio Comunale*, con la quale il Comune di Leni, facendo seguito alla nota prot. 23230 del 19/10/2015, ha trasmesso l'elaborato B.05° bis denominato "*Rapporto Ambientale – Integrazione – Recepimento contributi dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale*", accompagnato da tutti gli elaborati di Piano in formato digitale;

VISTA la nota prot.n. 4319 del 03/11/2015, pervenuta per conoscenza e assunta agli atti di questo Assessorato DRU al n. 24567 del 06/11/2015, con la quale il Comune di **Leni**, facendo seguito alla nota prot. n. **23230 del 19/10/2015**, ha comunicato l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 14, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (giusto avviso pubblicato nella GURS n. 46, Parte II e III, del 13/11/2015) del Rapporto Ambientale e degli elaborati del Piano Regolatore del Porto di Rinella. Con la stessa nota, inoltre, ha informato i "Soggetti Competenti in Materia Ambientale" e il "Pubblico Interessato" **a prendere visione della relativa documentazione** presso il proprio Ufficio Tecnico negli orari stabiliti e inseriti nella stessa nota, o nei siti web del Comune all'indirizzo www.comune.leni.me.it e dell'ARTA Dipartimento Regionale dell'Urbanistica directory VAS-DRU;

VISTA la nota prot.n. 4539 del 18/11/2015, assunta agli atti di questo Assessorato DRU al n. 25561 del 18/11/2015, con la quale il Comune di **Leni**, ha trasmesso copia della pag. n.2 della GURS n. 46, Parte II e III, del 13/11/2015 contenente l'Avviso al Pubblico relativo alla Comunicazione di Avvio della Consultazione per la *Valutazione Ambientale Strategica (VAS)* del Piano Regolatore del Porto di Rinella.

VISTA la nota prot.n. 496 del 02/02/2016, assunta agli atti di questo Assessorato DRU al n. 2544 del 03/02/2016, del Comune di **Leni**, che facendo seguito alla nota DRU prot.n. 4539 del 18/11/2015 ha trasmesso copia conforme della delibera consiliare n.3 del **28/01/2016** avente per oggetto "Adozione Piano Regolatore Portuale" e con la quale, tra l'altro, sono stati approvati lo Studio d'Incidenza e la Valutazione Ambientale Strategica. Nella stessa nota il Comune ha informato l'Assessorato che l'avviso di deposito atti ai sensi dell'art.3 della legge regionale 27/12/1978, n.71 (già pubblicato nell'albo e nel sito del Comune, e tramite manifesti murali) sarà pubblicato nella GURS, parte Parte II e III, n. 6 del 12/02/2016;

VISTA la Delibera del Consiglio Comunale di Leni n.3 del 28/01/2016, di adozione del Piano Regolatore Portuale di Rinella;

VISTI i contributi dei soggetti competenti in materia ambientale pervenuti a questo Assessorato ed al Comune di Leni a termine della fase di consultazione del Rapporto Ambientale e relativi elaborati del Piano Regolatore del Porto di Rinella, (art.13, comma 5 ed art. 14, commi 1 e 2 del D.L.vo 152/06 e s.m.i.), trasmessi con:

- **nota A.R.P.A. Struttura Territoriale di Messina** - prot. n.74286 del 16/12/2015 acquisita al protocollo DRU al n. 28047 del 22/12/2015;
- **nota dell'Associazione Ambientalista "Legambiente Sicilia"** datata 09/05/2016, inviata via PEC e acquisita al protocollo DRU al n. 11627 del 31.05.2016;

VISTA la nota prot. n. 12041 del 13/06/2016 con la quale l'Unità di Staff 2 DRU (già Staff 4 DRU), ha invitato il Comune di **Leni** a fornire le proprie determinazioni motivate in merito alle osservazioni espresse dall' Associazione Ambientalista "**Legambiente Sicilia**";

VISTA la nota prot. n. 2465 del 13/06/2016, assunta agli atti di questo Assessorato DRU al n. 12603 del 15/06/2016, con la quale il Comune di **Leni** in riscontro alla nota prot. n. 12041 del 13/06/2016, ha trasmesso le proprie controdeduzioni in merito alle osservazioni espresse dall' Associazione Ambientalista "**Legambiente Sicilia**";

PRESO ATTO che i restanti "Soggetti Competenti in Materia Ambientale" e il "Pubblico Interessato" non hanno fatto pervenire pareri, osservazioni o contributi a questa Autorità e all'Autorità Procedente entro il termine temporale stabilito dalla vigente normativa (entro *60 giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso pubblicato nella GURS n. 46, Parte II e III, del 13/11/2015*);

CONSIDERATO che, in assenza di pareri, osservazioni e/o contributi, questa Autorità Competente deve necessariamente ritenere che non sussistano criticità ambientali per quanto di rispettiva competenza dei “Soggetti competenti in Materia Ambientale” e del “Pubblico Interessato”;

VISTE le note **ARTA del Dipartimento Regionale dell’Ambiente Servizio 1 U.O.S.1.3 “Valutazione di Incidenza”** prot. n. **66484** del **11/10/2016** e prot. n. **66836** del **12/10/2016** acquisite al protocollo DRU al n.19493 del 13/10/2016, relative alla trasmissione della pratica di VINCA (Valutazione di Incidenza Ambientale) all’Unità di Staff 2 DRU;

VISTA la nota prot.n. **20940 del 03/11/2016**, con la quale lo Staff 2 D.R.U., in qualità di segreteria *ratione materiae* ha trasmesso la documentazione in forma digitale, alla Commissione Tecnica Specialistica per l’espressione del parere tecnico di competenza;

VISTA la nota prot. n. **7789 del 03/05/2017** con la quale l’Unità di Staff 2 DRU, facendo seguito alla nota prot. ARTA n. 30997 del 27/04/2017 riguardante la richiesta di integrazioni, avanzata dalla Commissione Tecnica Specialistica, per un’analisi più approfondita ai fini dell’emissione del relativo parere di competenza, ha invitato il Comune di **Leni** in qualità di *Autorità Procedente*, a fornire le proprie **determinazioni motivate** in merito a quanto richiesto dalla sopra citata *Commissione Tecnica Specialistica*.

VISTA la nota prot.n. **2346 del 16/06/2017**, assunta agli atti di questo Assessorato DRU al n. 11148 del 20/06/2017, con la quale il Comune di **Leni** ha riscontrato la nota prot. n. 7789 del 03/05/2017, trasmettendo la seguente documentazione:

- parere della Città Metropolitana di Messina prot.n. 11486 del 28/03/2017;
- parere dell’Ass.to delle Infrastrutture e della Mobilità prot.n. 18171 del 31/03/2017;
- Elaborato denominato “B.05 a-ter - Rapporto Ambientale- Integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica Specialistica ex art.91 L.R. 09/2015.

VISTA la nota prot.n. **11214 del 21/06/2017**, con la quale lo Staff 2 D.R.U., facendo seguito alla nota prot.n. **20940 del 03/11/2016**, in qualità di segreteria *ratione materiae* ha trasmesso ad integrazione, alla Commissione Tecnica Specialistica per l’espressione del parere tecnico di competenza, la documentazione in forma digitale, pervenuta con nota prot.n. 2346 del 16/06/2017 da parte del Comune di **Leni**.

VISTO il parere n. **123 del 26/07/2017** approvato in pari data dalla Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, trasmesso con nota n. 55223 del 27/07/2017 all’Unità di Staff 2-DRU in qualità di Segreteria a supporto della medesima Commissione, con il quale è stato espresso parere motivato favorevole alla proposta di PRP, ai sensi dell’art.15, comma 1 del D.Lgs n. 152/2006 e s.m.i., con l’osservanza delle misure di mitigazione-compensazione previste nel Rapporto Ambientale e negli elaborati allegati al Piano, fermo restando le prescrizioni contenute nel parere e nel rispetto delle indicazioni di carattere generale riportate nel medesimo parere.

RITENUTO di potere esprimere un provvedimento contenente gli esiti della procedura di valutazione ambientale strategica (ex artt. da 13 a 18 del d.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.).

RITENUTO di poter condividere il sopra citato parere della C.T.S. n. **123 del 26/07/2017**, che allegato al presente Decreto ne costituisce parte integrante;

DECRETA

- Art. 1)** Ai sensi e per gli effetti dell'art. 15 comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, in conformità al parere n. **123** del **26/07/2017**, reso dalla Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, si esprime **parere motivato favorevole** relativamente al processo di Valutazione Ambientale Strategica (ex art.15 del D.Lgs.n.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 e negli elaborati allegati al Piano, fatte salve le prescrizioni ed indicazioni contenute nel superiore parere n. **123** del **26/07/2017** reso dalla Commissione Tecnica Specialistica.
- Art. 2)** Il Comune di **Leni (ME)**, *Autorità Procedente*, provvederà alla pubblicazione del presente decreto con l'allegato parere che ne costituisce parte integrante all'Albo Pretorio Comunale e sul proprio sito web.
- Art. 3)** A norma dell'art. 17 del D.Lgs. n. 152/2006, il presente Decreto verrà pubblicato, dall'Assessorato Territorio ed Ambiente, sulla *home-page* del DRU – *directory* “VAS-DRU”, *sub-directory* “provvedimenti” e a norma dell'art. 68 della L.R. n. 21/2014 e ss.mm.ii., sul sito istituzionale di questo Assessorato.
- Art. 4)** Avverso il presente provvedimento è esperibile, dalla data di pubblicazione o notificazione, ricorso giurisdizionale dinanzi al T.A.R. entro il termine di giorni 60 (sessanta) o in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Regione entro il termine di giorni 120 (centoventi).

L'Autorità Competente per la VAS
L'ASSESSORE
Dott. Maurizio Croce
F.TO CROCE



Regione Siciliana
Assessorato del Territorio e dell'Ambiente

Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali di competenza
regionale
Legge Regionale n. 9 del 07.05.2015, art. 91

OGGETTO: ME 39-1 Comune di Leni (ME)

Piano di Regolatore del Porto di Rinella

Ditta: Comune di Leni

PROCEDIMENTO: Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione d'incidenza (ex artt. da 13 a 18 del D.Lvo 152/06. Art. 5 del DPR 357/1997 e s.m.i.

PARERE C.T.S. N. 123 DEL 26 Luglio 2017

Vista: prot. n. 20940 del 03/11/2016 , la segreteria della CTS del Dipartimento DRU o DRA , ha trasmesso ai fini dell'espressione del parere tecnico previsto dal D.A. n. 228/GAB del 27/05/2016 la documentazione relativa al Piano in oggetto in essa elencata.

Vista: Istanza comunale prot. n. 4794 del 17/12/2014 acquisita al prot. Arta-DRU al n. 60047 del 23/12/2014 trasmissione Rapporto ambientale procedura VAS.

Vista: Nota assessoriale prot. 3859 del 19/02/2015 Ufficio Staff 4, Avvio di procedura di valutazione strategica ai sensi dell'art. 13 comma 1 D.lvo 152/2006 e s.m.i.

Vista: Nota comunale prot. 1576 del 09/05/2015 condivisione procedura VAS.

Vista: Nota Assessoriale prot. n. 14523 del 17.06.2015

Vista: Nota comunale prot. 2144 del 22/06/2015, acquisita al prot. DRU in data 25/06/2015 prot. N. 15122 di Avvio consultazioni da parte del Comune.

Vista: Nota Comunale prot. 338 del 04/09/2015, acquisita al prot. DRU il 10/09/2015 prot. N. 20417, condivisione di procedura di Valutazione ambientale strategica.

Vista: Nota assessoriale prot. N. 23230 del 19/10/2015, avvio fase di consultazione Rapporto Ambientale;

Vista: Nota Comune prot. N. 4318 del 03/11/2015, acquisita prot. DRU con prot. 24492 del 05/11/2015 comunicazione ex art. 13, comma 5 del D.lgs 152/2006.

Vista: Nota Comune prot. N. 4319 del 03/11/2015, acquisita prot. DRU con prot. 24567 del 05/11/2015 comunicazione avvio consultazioni ex art. 13, comma 5 del D.lgs 152/2006.

Vista: Nota Comune prot. N. 4539 del 18/11/2015, acquisita prot. DRU con prot. 25561 del 18/11/2015 comunicazione avvenuta pubblicazione su G.U.R.S. n. 46 del 13/11/2015.

Vista: Nota comunale prot. N. 446 del 02/02/2016 acquisita agli atti del DRU prot. N. 2544 del 03/02/2016 , trasmissione copia delibera di adozione del Piano Portuale.

Vista: Delibera consiliare n. 3 del 28/01/2016 di adozione del piano portuale.

Vista: Nota assessoriale prot. 12041 del 07/06/2016, richiesta di adempimenti relativi osservazioni di Legambiente Sicilia;

Vista: Nota comunale prot. 2465 del 13/06/2016, acquisita prot. ARTA n. 12603 del 15/06/2016, controdeduzioni Comune al parere Legambiente Sicilia.

Visti: pareri S.C.M.A. ; Nota ASP prot. 43950 del 22/07/2015, Nota Legambiente Sicilia prot. n. 11627 del 31/05/2016, Nota ARPA prot. 28047 del 22/12/2015;

Vista: Nota ARTA servizio 1 U.O.S.1.3. "Valutazione d'incidenza" prot. 66484 del 11/10/2016 e prot. 66836 del 12/10/2016 acquisite al prot. ARTA DRU al n. 19493 del 13/10/2016 relativi alla trasmissione della pratica di VINCA;

Vista: Richiesta d'integrazione prot. 7789 del 03/05/2017 da parte della Commissione Tecnica specialistica ex art. 91 L.R. 09/2015;

Vista: Nota comunale di riscontro a Richiesta d'integrazione, prot. n. 2346 del 16/06/2017, assunta al port. DRU in data 20/06/2017, trasmessa in data 21/06/2017.

Vista: La documentazione Tecnica trasmessa:

Valutazione D'Incidenza e Valutazione Ambientale Strategica:

Rilevato dal contenuto del Studio d'Incidenza redatto ai sensi ai sensi dell'art. 5, comma 5, del DPR 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i.

Rilevato dal contenuto del Rapporto ambientale redatto ai sensi dell'allegato VI del D.Lgs. 152/06: quanto segue:

Descrizione generale desumibile dal R.A.

Descrizione sintetica del contesto territoriale:

L'area costiera oggetto dell'intervento è collocata nella porzione meridionale dell'Isola di Salina, comune di Leni, e si estende da Capo l'Ariana a Ovest fino alla baia di Rinella a est per circa mt 360,00. Lo specchio acqueo prospiciente la fascia di cui sopra ha un'estensione pari a 55.000 mq.

L'Isola di Salina appartiene al gruppo centrale delle isole eolie con uno sviluppo morfologico caratterizzato dalla presenza di due edifici vulcanici principali denominati Monte fossa delle felci e Monte dei Porri. La loro presenza ha determinato uno sviluppo litorale frastagliato e irregolare.

Il Comune di Leni ha un'estensione territoriale pari a circa 8,5 kmq, la zona costiera di Leni (Rinella) su cui ricade l'intervento si sviluppa per circa 5 km, con una caratterizzazione costiera rappresentata da la presenza di sabbia nera e lunghi tratti di scogliera.

Il suo territorio ha una ricca configurazione paesaggistica in cui oltre alle valenze costiere si riscontra un sistema collinare con insediamenti agricoli e rurali diffusi, il paesaggio del piano del borgo Valdichiesa e il paesaggio delle montagne dei Porri e delle felci.

L'area di maggior pregio naturalistico in ambito costiero è la spiaggia di Rinella, caratterizzata dalla presenza di grotte scavate nella falesia, recentemente consolidate.

L'abitato di Rinella, antico borgo marinaro, si sviluppa a ridosso della spiaggia, mentre in prossimità delle odierne aree portuali si trovano strutture adibite alla fruizione dei servizi marittimi.

Sullo specchio acqueo antistante alle grotte è presente un campo boe.

Sul versante occidentale rispetto alla spiaggia di Rinella si sviluppa l'area portuale, un approdo di modeste dimensioni, protetto da ponente da un molo foraneo dotato di una banchina di riva.

Oltre il molo si trova una scogliera di origine vulcanica.

Il litorale interessato dall'intervento è costituito da sabbie grossolane nel settore più orientale e ad ovest da una scogliera di origine vulcanica soggetta a deperimento a causa degli effetti del moto ondoso.

Stato attuale Porto di Rinella:

Allo stato attuale il porto di Rinella è costituito da:

- Banchina di riva, utilizzata per operazioni di carico e scarico dei traghetti e saltuariamente per la nautica di diporto e per l'ormeggio di gozzi e piccole barche;
- Un molo di lunghezza pari a 100 mt, banchinato sul fronte orientale, protetto da un muro paraonde e da una mantellata sul fronte antistante.
- Campo boe stagionale con posti barca a gavitello, ubicato di fronte la baia di Rinella con una



superficie pari a 2200 mq.

A circa 200 mt ad Ovest dalla testata del molo è presente la secca dell'Ariana.

L'attuale porto di Rinella è caratterizzato da:

fondo marino: sabbia

Fondali: in banchina di riva da 0,5 a 4 mt.

Venti: III e IV quadrante.

Ridosso: dai venti del I e II quadrante

Rade sicure più vicine: allineamento dell'estremo nord del faraglione con punta Perciato.

Possibilità di approvvigionamento idrico.

Disponibilità di Gru fino a 4 Tonnellate.

Riparazione dei motori.

Riparazioni elettriche.

Descrizione sintetica dello sviluppo storico-urbanistico del territorio comunale interessato:

Il comune di Leni che fino al 1909 costituiva frazione del Comune unico di Salina con capoluogo Santa Marina, risulta storicamente abitato fin dal neolitico, abbandonato durante le incursione dei saraceni e ripopolato intorno al XVII sec.

L'antico borgo di Rinella, ubicato sulla costa presenta alcuni elementi e tracce storico urbanistiche di pregio, con alcuni elementi in stile neo-Liberty.

L'elemento architettonico urbanistico di maggiore rilievo è rappresentato dall'architettura tipicamente eoliana del cubo modulare che delinea il paesaggio.

Il santuario di Valdichiesa rappresenta storicamente il punto focale intorno al quale si è sviluppato il primo insediamento di Salina in epoca moderna.

L'elenco del patrimonio paesaggistico, culturale architettonico ed archeologico desumibile dal Piano territoriale e Paesaggistico delle isole eolie individua una serie di testimonianze storico archeologiche che vanno dall'età del bronzo fino al tardo medioevo, testimonianze di un contesto territoriale abitato dall'antichità.

La storia del porto di Rinella rappresenta le vicende di un borgo marinaro, che dai primi del 900' è coinvolto in una serie di azioni promosse in parte dall'amministrazione comunale e in parte anche da Stato e Regione al fine di dotarla di un approdo.

Tenuto conto che il solo punto di attracco era rappresentato dalla spiaggia di Rinella, determinando conseguentemente un isolamento territoriale ed economico rilevante.

Le azioni che si susseguono dal 1911 ai giorni nostri, hanno determinato l'attuale configurazione del porto di Rinella, con interventi discontinui e non integrati tra di loro, che peraltro non sono riusciti a risolvere le esigenze del territorio che dai documenti storici allegati alla Relazione generale di progetto appaiono essenzialmente proiettate a soddisfare le esigenze di protezione del borgo dagli effetti dei moti ondosi e verso lo sviluppo di una realtà portuale capace di garantire sia i collegamenti marittimi che le esigenze di sviluppo economico e sociale del territorio.

L'attuale stato di fatto del Porto appare come il fallimento di tutta una serie di azioni intraprese nel corso degli anni che cionondimeno avevano già a partire dal 1911 interpretato le esigenze di uno sviluppo portuale non dissimile da quello che ancora oggi l'amministrazione richiede.

Descrizione del PRP:

La proposta d'intervento in oggetto si sviluppa da quanto emerso dal rapporto ambientale su 8 linee strategiche, derivanti a loro volta dall'analisi delle criticità attuali, dall'analisi delle strategie d'intervento e con l'individuazione dunque delle soluzioni generali secondo l'approccio dello SWOT, condotto sullo stato attuale che analizza i punti di forza, punti di debolezza, opportunità e rischi.

Handwritten notes and signatures in blue ink at the bottom of the page. The notes include a large '3' and several illegible scribbles. There are also several signatures, including one that appears to be 'L' and another that looks like 'an'.

Da questa tipologia di approccio sono derivate linee strategiche del Piano, tramite le quali è stato possibile da parte del proponente individuare le esigenze del territorio che il PRG si prefigge di soddisfare.

1. Definizione del nuovo quadro infrastrutturale del Piano. Programmazione delle opere infrastrutturali e della loro realizzazione.
2. Separazione fisica dei fronti di ormeggio e accosto dedicati alle navi traghetto e ai mezzi veloci come aliscafi ed assimilabili.
3. Creazione, di uno specchio d'acqua o darsena turistica, separato dall'area di attracco dei traghetti e similari.
4. Dimensionamento, dello specchio d'acqua sulla base tanto delle esigenze di porto turistico con funzioni annuali, tanto con l'intorno e le sue valenze paesaggistiche, naturalistiche e ambientali.
5. Creazione di un sistema di servizi volto all'effettiva fruibilità della darsena turistica.
6. Identificazione e dimensionamento degli spazi per la cantieristica.
7. Identificazione di un ambito d'interfaccia fra le nuove funzioni del porto ed il centro abitato di Rinella.
8. Attuazione dei progetti di tutela integrata della spiaggia di Rinella ed integrazione del sistema porto litorale con il borgo marinaro mediante adeguati percorsi pedonali.

Queste esigenze hanno determinato la proposta d'intervento che si sostanzia, d'interventi in parte di ristrutturazione dell'esistente sulla base dell'attuali esigenze e in parte di nuove costruzioni e nella fattispecie:

Realizzazione di un nuovo molo di sopraflutto e molo martello, radicato ad ovest dell'attuale molo ad una distanza dallo stesso di circa 200 mt, con un viluppo di circa 457, 52 mt, ha funzione anche di protezione dalle azioni ondose e si compone di una radice rettilinea di 70,20 ml, una parte circolare estesa per 212,72 ml in direzione Est Nord-est, un'ultima parte rettilinea di ml 174,60 fino alla testa.

Ristrutturazione dell'attuale molo portuale, secondo un adeguamento dell'esistente progetto del genio civile delle opere marittime, che prevede allungamento della testata di 20 ml, mediante la posa di un cassone rettangolare, la modifica a tale progetto consiste nella rotazione di 90° della giacitura del cassone, ottenendo un allungamento del molo di 10,00 e una larghezza di 20,00 ml con una sagomatura per garantire l'approdo degli aliscafi.

La ristrutturazione dell'attuale molo prevede l'eliminazione della mantellata esistente, la demolizione del muro paraonde e la realizzazione in affiancamento della struttura di banchina a cassoni di un allargamento dello stesso molo, accostabile sul fronte Ovest per garantire l'accosto degli aliscafi. La nuova estensione servirà per: le aree di movimentazione passeggeri imbarco e sbarco, parcheggio pubblico, corsie d'incolonnamento automezzi per l'imbarco.

Ampliamento del bacino di manovra, della banchina di riva e del piazzale a tergo, con un nuovo dimensionamento, atto a garantire sia l'attracco dei mezzi veloci che la loro manovrabilità. Il piazzale a Tergo diviene fulcro della pianificazione con il ruolo di piazza pubblica pedonale, dove collocare i servizi per la fruizione sociale del luogo. La caratterizzazione paesaggistica del luogo sarà garantita dal mantenimento della falesia vulcanica a tergo della piazza pubblica.

Molo di chiusura. Il bacino di manovra svolge anche la funzione di bacino di dissipazione del moto ondoso residuo in ingresso dell'imboccatura portuale. I limiti di detto bacino sono a Ovest un molo fisso di 75,03 ml in struttura antiriflettente ed accostabile da entrambi i lati, ad Est dalla radice del molo ove saranno collocate le infrastrutture per il rifornimento carburante. La banchina ad Ovest dedicata all'ormeggio delle imbarcazioni avrà una capacità di n 15 posti barca nominali.

Pontile ad arcate: Elemento di collegamento tra il piazzale e i pontili galleggianti è prevista la



realizzazione del pontile ad arcate, ovvero un camminamento pedonale, con possibilità di percorrenza carrabile per emergenza, che realizza un piccolo specchio di acqua poter ricoverare le piccole imbarcazioni dei pescatori locali lungo l'arenile. Il pontile sarà largo circa 6 ml per una lunghezza di circa 150,00 ml, le arcate avranno un'altezza centrale di 3,00 m.s.l.m. garantendo il passaggio al di sotto delle piccole imbarcazioni. Dal pontile sarà possibile accedere ai pontili galleggianti mediante delle scale. Il pontile sarà rivestito in pietra locale per un migliore inserimento nel contesto paesaggistico.

Ponti galleggianti: Saranno due, con un'estensione rispettivamente di 80,50 ml e 53,00 ml, dimensionamento determinato dalle necessità di posti barca così come la loro giacitura e dal calcolo degli spazi di manovra.

Blocco dei servizi generali: Localizzato tra l'attuale radice del molo esistente ed il nuovo piazzale a tergo. Attualmente nell'area su cui insisterà, sono già presenti degli edifici con funzione di servizio alle attività di portuali. Il piccolo edificio previsto avrà anche la funzione di cerniera tra l'area logistica e l'area dedicata alla nautica. Lo stile architettonico riprenderà quello tipico del contesto eoliano.

Blocco servizi igienici ed officina piccole manutenzioni: Localizzato alla radice nel nuovo molo sopraflutto, come elemento integrante del muro para onde, ospiterà i servizi igienici dimensionati sulla base dei posti barca allocabili in darsena, una piccola officina per le manutenzioni ordinarie.

Banchina di servizio piccole imbarcazioni: Accosto dedicato alle piccole imbarcazioni locali ma anche per i diportisti di passaggio che vogliono ormeggiare a Rinella per poche ore, localizzato ad Est dell'attuale banchina di riva, con una quota di calpestio ribassata rispetto lo stesso.

Uffici della Capitaneria di Porto: Ristrutturazione dell'edificio esistente adibito a biglietteria con la realizzazione di una sopraelevazione.

Connessioni Pedonali: Una rete di connessioni stradali e pedonali con relativi punti nodali di sosta, che prevedono la connessione carrabile dell'area portuale con l'abitato di Leni e dei Comuni limitrofi tramite la S. P. 182 ed una serie di percorsi pedonali che garantiscono la connessione con la spiaggia di Rinella, il centro abitato e i percorsi naturalistici. La piazza pubblica svolge il ruolo internodale.

Riqualificazione dell'arenile sopraflutto alla radice del nuovo molo foraneo: La realizzazione del nuovo molo sopraflutto, determinerà la sistemazione dell'arenile a ovest della radice dello stesso, formando una spiaggia che oltre alla naturale vocazione di nuovo area per la balneazione, dovrebbe svolgere la funzione di assorbimento di parte delle ondate incidenti sotto mareggiata del sopraflutto.

Impianti tecnologici: Dotazione necessaria che consta di **Impianto idrico**; realizzato con tubazione necessarie per alimentare gli erogatori idrici posizionati sui vari pontili galleggianti allacciato alla condotta idrica comunale, **Impianto fognario e di aspirazione**, un sistema che garantisca il convoglio delle acque di sentina delle barche al sistema fognario comunale o in alternativa in apposito serbatoio per l'accumulo e il successivo smaltimento separato. Gli oli esausti saranno recapitati in una vasca di raccolta dedicata per poi essere prelevati e portati nei centri di raccolta come da normativa vigente. La condotta fognaria allaccerà anche i servizi docce e bagni e li convoglierà tramite pompa di sollevamento alla condotta comunale che si trova a una quota più elevata.

Impianto elettrico ed antincendio in conformità alla normativa vigente. **Impianto di erogazione carburanti**, costituito da una zona di stoccaggio in cui sono stati inseriti i serbatoi dotati di appositi sistema di monitoraggio e sollevamento e di una stazione di rifornimento carburante collegata ai serbatoi da collocarsi tramite idonee tubature in radice del molo di chiusura del bacino di manovra e



Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a circled '5' and several illegible signatures.

dissipazione.

L'ambito del PRP ha una suddivisione per sotto ambiti che si divide in:

1. Sotto-ambito Porto Operativo
2. Sotto ambito Interazione Porto città/waterfront
3. Aree funzionali interne ai sotto ambiti
4. Assetto del porto.

Il porto è concepito come nodo di una rete plurimodale di trasporto, servizio accoglienza, spazio pubblico che investe ed ordina il sistema della costa, pianificando un sistema di collegamento e di valorizzazione delle caratteristiche storiche paesaggistiche del contesto.

Rapporto con altri pertinenti piani o programmi:

Il PRP del Porto di Rinella, s'inserisce in quadro programmatico più ampio di pianificazione proteso ad un riordino del territorio che possa garantire uno sviluppo del territorio sostenibile, nella fattispecie Il R. A. si confronta con:

Il Piano di Sviluppo nautica da diporto della Regione Siciliana, approvato con Decreto dell'assessore al turismo del 16.11.2001, non prevede al suo interno azioni relative al potenziamento delle strutture esistenti del porto di Rinella allora come oggi non ancora provvisto del PRP. Ciò non di meno l'azione programmatica e pianificatoria dell'intervento in oggetto non si discosta dagli obiettivi più generali espressi dal Piano regionale d'implementazione dei servizi di diportistica nautica volti a favorire uno sviluppo del godimento della costa non esclusivamente stagionale che stimoli l'attrattiva turistica di tutta la Sicilia. Per il Piano regionale il: "porto turistico non è il punto di arrivo del diportista nautico, né il parcheggio della sua imbarcazione, ma una ulteriore porta di accesso al sistema turistico siciliano, punto di partenza di possibili itinerari di fruizione dell'offerta turistica immediatamente retrostante la costa".

Il Piano Territoriale Paesistico delle isole eolie:

Il sistema territoriale delle isole eolie è sottoposto ai regimi di tutela, agli indirizzi e alle norme cogenti definiti dal PTP che svolge il ruolo d'indirizzo e coordinamento a livello sovracomunale, definendo altresì i modi d'intervento infrastrutturale volti a garantire i principi di compatibilità paesaggistica. L'azione prevista dal PRP di Rinella, ricade in ambito TO3 di cui all'art 15 dei regimi normativi del PTP Tutela orientata diretta alla fruizione termale, talasso-termale, terapeutica e ludica nonché alla fruizione sociale e di pubblica utilità del mare. Risulta compatibile con le azioni prescritte dal Piano come intervento volto al riordino dell'area portuale, prevedendo un approccio programmatico e unitario degli interventi, compatibile con l'indicazione concernente la necessità che gli interventi sul territorio siano il risultato di azioni pianificatorie. Inoltre trova altresì recepimento la valorizzazione dei sentieri e percorsi naturalistici, volta a favorire una mobilità non carrabile.

Piano di Gestione "Isole eolie" Sito Natura 2000

Il Piano di Gestione "Isole Eolie" interessa i Siti Natura 2000 denominati cod. ITA 030044 "Arcipelago delle Eolie - Area Marina e Terrestre", ITA 030030 "Isola di Lipari", ITA030027 "Isola di Vulcano", ITA030023 "Isola di Alicudi", ITA030026 "Isola di Stromboli e Strombolicchio", ITA030024 "Isola di Felci e dei Porri), ITA030029 "Isola di Salina (Stagno di Lingua) è stato redatto dal beneficiario finale Provincia Regionale di Messina ai sensi del Decreto Ministeriale 3 settembre 2002 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - "Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000". Il Piano è stato approvato definitivamente con D.D.G. n. 120 del 2013.

I Piani di gestione sono gli strumenti tesi all'individuazione delle misure esplicite finalizzate e necessarie per raggiungere gli obiettivi generali della direttiva Habitat e contribuire così al

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones at the bottom.

mantenimento o al ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e di flora d'interesse comunitario, tenendo conto contemporaneamente delle esigenze economiche, sociali e culturali, e delle particolarità regionali e locali.

Il Piano di gestione delle isole eolie svolge la funzione in precedenza esplicitata dell'area definita dalla perimetrazione della Zona di protezione speciale codice ITA030044 Arcipelago delle eolie-Area marina e terrestre. All'interno del sito di rete natura ZPS, ricadono tre differenti Siti d'interesse comunitario il SIC ITA 030028 Isola di Salina (Monte Fossa delle felci e dei Porri) e il SIC ITA 030029 Isola di Salina- Stagno di lingua e il SIC ITA 030041 fondali dell'Isola di Salina.

Il Piano di gestione chiarisce che in merito alla gestione degli habitat le attività e gli interventi ammissibili all'interno dei Siti non devono comportare una riduzione della superficie degli habitat d'interesse comunitario o il danneggiamento/eliminazione delle formazioni vegetali presenti. La gestione delle aree d'interesse naturalistico deve perseguire inoltre la tutela attiva delle coste rocciose marine (inclusi isolotti minori), delle praterie perenni e annue, delle formazioni pre-forestali.

Essa deve altresì garantire la maggiore connessione-continuità degli habitat, favorire la diffusione spontanea di quelli più vulnerabili, localizzati o che più gravemente rimaneggiati nel recente passato. Nelle aree d'interesse conservazionistico vengono consentiti interventi e lavori con fini gestionali quali recinzioni, sfalci, piantumazioni, monitoraggi, ricostituzione di habitat, ecc nel rispetto delle indicazioni/prescrizioni contenute nel Piano di Gestione e nelle allegate schede delle azioni gestionali.

Con riferimento alla presenza dell'Habitat 1120 "posidonia oceanica" riscontrata nell'area d'intervento le schede delle azioni gestionali prevedono:

- Scheda di gestione Habitat, codice GES HAB 09, individua come tipologia di azione la realizzazione di campi boe e/o gavitelli di ancoraggio per la tutela delle praterie Posidonia oceanica, habitat 1120, i cui obiettivi specifici sono la riduzione delle cause di disturbo e di danno apportate all'habitat in particolare l'interdizione all'ancoraggio incontrollato sul fondale in corrispondenza dei posidonieti maggiormente esposti durante la stagione turistica.
- La scheda di fruizione del sito codice FRU_SIT_11, che individua le azioni da applicare all'ambito marino ZPS, quali la creazione di un'agenzia deputata al coordinamento di attività finalizzate allo sviluppo di un turismo ecosostenibile del mare, salvaguardia dell'ambiente, sorveglianza delle boe, del traffico marino a ridosso della costa, pulizia delle spiagge. Costruire, a seguito dell'attuazione del Piano di gestione, una struttura operativa qualificata per la gestione, fruizione e valorizzazione del SIC 030041 e della porzione marina della ZPS.

All'interno dei territori dei SIC e della ZPS delle Isole Eolie le attività di gestione, nonché ogni altra attività antropica o forma di uso delle risorse naturali, devono essere effettuate in conformità alle previsioni/prescrizioni contenute nel Piano di Gestione e nel rispetto delle disposizioni regolamentari di cui il Piano prevede l'emanazione.

L'azione del PRP di Leni prevede una sottrazione dell'Habitat 1120, ed indirizza la regolamentazione del traffico marittimo con azioni differenti dalla realizzazione di campi boe.

Tale scelta progettuale, si sviluppa anche dalla valutazione secondo la quale i campi boe, non attenuino il rischio di sottrazione dell'habitat, a causa dell'effetto di strascinamento delle ancore determinando al contempo un'azione di pericolo con l'intersezione dei natanti durante le manovre di attracco della navi traghetto.

Costituiscono specifico riferimento per la verifica di ammissibilità e conformità i contenuti degli elaborati costituenti il Piano di Gestione. La titolarità degli interventi direttamente connessi alla gestione e conservazione del Sito viene stabilita dalle indicazioni contenute nelle relative schede delle azioni.

In ogni atto di autorizzazione di attività o di approvazione di opere da qualunque autorità emanato secondo le vigenti disposizioni di legge, deve essere esplicitamente dichiarata la preventiva verifica di ammissibilità e conformità dell'intervento/opera e delle connesse modalità realizzative con le previsioni/prescrizioni contenute nel Piano di Gestione e connessi regolamenti.

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large signature on the left, a signature with a '7' above it, and several other initials and signatures on the right.

Nell'esercizio delle proprie attività istituzionali, ciascun Ente/Amministrazione provvede al perseguimento degli obiettivi posti dal Piano di Gestione nell'ambito delle ordinarie attività è vietato l'abbattimento, l'estirpazione o il danneggiamento di individui appartenenti alle specie elencate nel Formulario Standard relativo a ciascuno dei Siti Natura 2000 interessati dal Piano di Gestione "Isole Eolie" (specie d'interesse comunitario elencate nelle Appendici della Dir. 92/43 CEE + specie figuranti nelle Liste Rosse Regionali + specie endemiche del territorio siciliano + "altre specie"), né alle specie che svolgono un ruolo cruciale ai fini del funzionamento degli habitat d'interesse comunitario, indicate nelle "Schede relative alle esigenze ecologiche degli HABITAT marini e terrestri", come la Posidonia oceanica.

Piano di Gestione Isole eolie UNESCO:

Il Piano redatto dall'UNESCO elabora un'analisi ed una valutazione tanto sulla valenza di una corretta amministrazione dei flussi turistici, quanto sulla necessità d'incrementare gli stessi, senza causare danno al contesto territoriale di pregio, di cui trattasi.

Il Piano si riferisce dunque alla normativa nazionale e poi regionale che ha introdotto il concetto di Sistemi Turistici Locali, dando spazio alla necessità che si crei un sistema d'offerta turistica. Evidenziando come il presupposto principale su cui si fondano i Sistemi Turistici Locali "è quello di aumentare l'efficienza e la competitività delle destinazioni turistiche, obiettivo questo raggiungibile attraverso il rafforzamento dell'offerta turistica (utilizzo di risorse non utilizzate; aggregazione tra più territori), e il coordinamento (partnership tra i soggetti direttamente e indirettamente coinvolti nel turismo) delle attività e delle attrattive presenti in un territorio secondo una logica prodotto-territorio, in modo da tutelare il paesaggio."

In quest'ambito di azioni volte rafforzamento dell'offerta turistica il Piano pone grande attenzione all'analisi del turismo nautico presente nell'arcipelago delle isole Eolie che secondo lo stesso mostra la capacità di allinearsi con il valore delle presenze prodotte dal turismo tradizionale. Il turismo nautico in questo senso non è letto come un fenomeno di nicchia ma piuttosto, come nel caso delle Eolie, un'opportunità tale da: "da richiedere una riflessione più approfondita sugli effetti e sulle politiche da attuare, soprattutto in territori limitati sia territorialmente che in termini di risorse disponibili."

Per prevenire le conseguenze negative di una mancata programmazione, l'eccessiva pressione di una domanda di turismo nautico che non trova un'adeguata offerta e un'altrettanta pronta gestione della portualità, è necessario intervenire offrendo delle possibili azioni. Il primo problema che appare è di ordine infrastrutturale ed è legato alla dotazione di impianti e attrezzature adibite allo stazionamento, seppur temporaneo, di unità da diporto in transito. L'inadeguatezza nel numero di posti barca disponibili è dimostrato sia dall'indicatore che rapporta i posti barca su chilometro di costa, sia dalla sovra utilizzazione dei posti disponibili, che raggiunge valori elevati durante la settimana di ferragosto. Se l'ampliamento del numero di posti barca nelle isole Eolie è una priorità nel nuovo piano dei porti redatto dalla Regione Siciliana, tuttavia va considerata l'ipotesi che vanno meglio utilizzate strutture già esistenti, adeguandole dimensionalmente, senza compromettere l'identità del territorio nonché delle borgate marinare presenti senz'altro preservate da una radicale modifica delle infrastrutture esistenti.

L'idea che deve comunque guidare le decisioni makers, non deve essere quella di creare infrastrutture devastanti per il territorio, bensì strutture anche temporanee e amovibili o semi amovibili coste e l'ecosistema marino.

Tuttavia il problema di una riorganizzazione degli approdi nel sistema eoliano, diventa pressante in quanto consente innanzitutto un ormeggio stabile sia ad imbarcazioni, altrimenti ormeggiate su più file, sia a tutte le unità spesso costrette a stazionare a ridosso di coste e insenature lungo le coste dell'isola. Da quanto esposto, emerge la necessità di procedere ad una programmazione del territorio consapevole della presenza di una componente della domanda turistica, quale quella del turismo nautico, non trascurabile e responsabile di accelerare il declino di territori limitati, quali le isole, o di spingerli verso una naturale differenziazione del loro prodotto turistico attraverso l'organizzazione del turismo nautico. Va comunque considerato che la presenza di unità da diporto genera su questi territori degli effetti economici, sociali e ambientali, diretti, indiretti e indotti, il cui saldo positivo o negativo dipenderà in larga parte da una pianificazione non più differibile.

8



Piano per l'assetto idrogeologico della Regione Siciliana (PAI):

Il territorio del Comune di Leni ricade all'interno del Bacino idrografico 103 EOLIE, con superficie totale complessiva di 114,82 Km².

Per quanto riguarda lo stato di dissesto del territorio comunale di Leni, con particolare attenzione ai fenomeni franosi si rileva la presenza di 46 dissesti per una superficie complessiva di 153,37 Ha.

Il centro abitato di Leni si sviluppa in prossimità della valle che separa i coni vulcanici, verso la costa è ubicata la frazione di Rinella. L'area oggetto dell'intervento non è interessata da dissesti e rischi di natura idrogeologica.

Pertanto, appare evidente la totale compatibilità dell'intervento, con il Piano regionale di riferimento.

Piano Regolatore Generale di Leni:

Il PRG del Comune di Leni, attualmente in corso di adozione, affronta in parte anche le necessità ricettive ed infrastrutturali rispetto al godimento delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del sito, in chiave turistica e non.

Pertanto la pianificazione portuale con la sua proiezione verso un potenziamento dell'area portuale esistente è pienamente compatibile con le azioni di regolamentazione urbana generale.

Si evidenzia come l'area marina e terrestre oggetto del PRP ricada all'interno del Demanio marittimo Regionale, pertanto il PRG del Comune di Leni non ha inserito l'area nella sua programmazione, ciò non di meno tra le azioni previste dal PRG nel piano triennale delle opere vengono indicate le seguenti azioni:

- Riqualficazione del centro abitato e dei nuclei sparsi di Leni.
- Completamento e riqualficazione dell'area portuale.
- Protezione e ripascimento della spiaggia di Rinella,
- Classificazione Beni culturali, Territoriali, archeologici, storico testimoniali tra cui Moli e scavi e ambienti di attività marinare.

Piano di utilizzo del Demanio marittimo del Comune di Leni:

In corso di adozione, focalizza la sua azione sulla fascia costiera, considerata come parte integrante del sistema turistico, il cui bacino d'utenza travalica ovviamente i confini comunali. Il piano prevede la completa adozione al suo interno delle azioni previste dal Piano regolatore portuale, questo ovviamente determina una piena coerenza tra i due piani.

Descrizione del quadro ambientale e ricognizione dei vincoli di natura ambientale:

Il contesto entro il quale si sviluppa la proposta progettuale di cui in oggetto è caratterizzato da un sistema di vincoli di carattere ambientale, paesaggistico storico e territoriale che individuano le straordinarie peculiarità dell'isola Salina.

Nell'ambito dell'isola ricade il vincolo della riserva naturale orientata Monte delle felci e dei Porri gestita dalla Provincia regionale di Messina oggi denominato; Città Metropolitana di Messina. L'area interessata dal Piano portuale non ricade all'interno dell'area di riserva.

Così come già in precedenza evidenziato nella trattazione delle interferenze con i Piani e gli altri livelli di pianificazione territoriale, l'area ricade all'interno di quello che il Piano territoriale paesistico individua come fascia costiera TO3, di tutela orientata diretta alla fruizione termale, terapeutica, ludica nonché alla fruizione sociale e di pubblica utilità del mare.

L'intero arcipelago delle isole eolie, ricade all'interno della perimetrazione della ZPS ITA 030044



Arcipelago delle eolie-Area marina protetta, sul territorio dell'isola di Salina perimetrato all'interno della suddetta area ZPS, ricadono tre SIC e più specificatamente il SIC ITA 030028 Isola di Salina (Monte Fossa delle felci e dei Porri) e il SIC ITA 030029 Isola di Salina- Stagno di lingua e il SIC ITA 030041 fondali dell'Isola di Salina.

Fauna, flora, biodiversità:

Le isole eolie rappresentano un esempio straordinario di diversità ecologica, paesaggistica e naturalistica. La loro origine vulcanica, relativamente recente, ha fortemente condizionato la struttura del paesaggio vegetale e delle comunità biologiche.

Nell'ambito della disamina dei caratteri di biodiversità dell'isola di salina e del contesto territoriale del Comune di Leni, occorre certamente distinguere tra le specie terrestri e quelle marine.

Ambiente terrestre:

I popolamenti floristici delle eolie sono composti soprattutto da piante diffuse in gran parte nell'area mediterranea, meno ampio è il contingente delle piante endemiche esclusive, di sub endemismi e di endemismi tirrenici. Le formazioni esclusive del territorio sono: Citiso delle eolie, la silene vellutata, il fiordaliso delle eolie, la camomilla delle eolie. Dal punto di vista ecologico prevalgono le erbacee, in maniera minore le piante legnose.

Nell'isola di salina le caratteristiche botaniche mutano con il succedersi delle altitudini. L'area del Monte fossa delle felci è caratterizzata dalla presenza di un rigoglioso bosco di castagni e di Ontani napoletani, contornati da Corbezzoli, felci, Lentisco, olivastro, Ginestra. Il resto del territorio isolano ospita ampie coltivazioni di Capperò, viti e frutteti. L'area oggetto dell'intervento ha una connaturazione antropica con vocazione di approdo ove già risiedono le strutture esistenti per gli spostamenti marittimi. L'intervento non andrebbe a incidere sulla flora terrestre esistente.

Un contingente rilevante delle faune insulari terrestri è dato dalle specie endemiche che sono l'entità di maggiore interesse biologico, conservazionistico ed ecologico. Le due specie principali sono: il *Podarcis raffonei* (rettile) e le sue sottospecie il cui areale è spesso limitato ad uno scoglio e dell'*Eliomys quercinus liparensis*, sottospecie di gliride presente però nei sottoboschi dell'Isola di Lipari.

Le faune insulari rappresentano un patrimonio d'inestimabile valore anche a causa dell'unicità del loro patrimonio genetico e per le maggiori difficoltà di adattamento e quindi di riproduzione.

Una particolare nota merito il comparto ornitologico riccamente rappresentato da oltre 40 specie nidificanti, alcune delle quali di estremo interesse, tutte le specie risultano essere incluse nella lista delle specie da salvaguardare del WWf

Ambiente Marino:

La trasparenza delle acque marine delle coste eoline crea un habitat idoneo per tutta una serie di specie vegetazionale, di grande pregio ambientale. Nell'area individuata come arcipelago delle isole eolie si riscontrano l'Habitat 1110 Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina, Habitat 1120 Praterie a Posidonia oceanica, Habitat 1170 Scogliere Habitat 8330 Grotte marine sommerse o semisommerse che hanno determinato la sua classificazione come Zona di protezione speciale.

Il sito di Rinella è una delle aree in cui è possibile riscontrare la presenza della prateria di Posidonia oceanica. Le indagini sulle acque costiere così come desumibili dalla "Relazione delle acque marine costiere" della Regione Siciliana redatta nel 2005, individuavano in situ ad una profondità di 10 mt, valori di densità variabili da 496 a 1160 numeri di fasci di posidonia per mq.

L'area d'intervento è caratterizzata da un fondo di sabbie fine ben classata e qualche ciottolo non colonizzato a volte disturbata in evidente facies impoverita a causa anche dell'elevato idro dinamismo cui è soggetta. I fondali dell'area presentano una marcata instabilità sedimentaria legata ad un evidente rimaneggiamento costiero. Nell'intorno della baia di Rinella, intorno a 3 mt di profondità, è presente

 10



una circoscritta area di transizione verso la biocenosi, più a largo la presenza di massi isolati favorisce l'insediamento della Posidonia. Con una localizzazione che il rapporto ambientale definisce rada.

A Salina sono presenti inoltre quattro principali aree marine di pregio:

Punta Marcello a sud-Ovest con fondale roccioso.

Punta Lingua con grande prateria di posidonia oceanica.

Punta delle tre pietre: A Ovest tra Santa Marina e Rinella

Secca del Capo a Nord-Est di Salina.

Tutte le aree marine citate, sono arricchite dalla presenza di fauna marina variegata come la cernia bruna, la triglia di scoglio, il cavalluccio marino ricciole e tonni.

Sistema Biotico:

Il sistema biotico dell'arco vulcanico delle Eolie, dentro cui si inseriscono Salina e Leni, ha visto negli ultimi 50 anni la perdita di diversi propri componenti a causa di alcune attività umane condotte senza tenere in considerazione il loro potenziale impatto sull'ambiente. Alla fine degli anni '30 è scomparsa dalle acque dell'arcipelago la Foca monaca. Esistono dati che accertano il fatto che una simile popolazione occupasse la Grotta del Bue Marino a Filicudi. Altri casi emblematici di estinzioni locali hanno caratterizzato la storia naturalistica delle Eolie come è attestato per la Coturnice. La copertura boschiva delle isole è stata compromessa in tempi molto antichi a causa dell'elevato sviluppo demografico in epoche protostoriche. L'isola di Salina è stata interessata in maniera meno pervasiva dal fenomeno, ed in particolare il territorio di LENI è stato interessato da occupazioni antropiche contenute, anche nell'uso agricolo, che non ha invaso le aree delle pendici Monte Fossa delle Felci e di Monte dei Porri.

La storia dell'uomo nel territorio eoliano mostra quanto sia importante la relazione tra la popolazione e l'uso delle risorse naturali. Ad oggi sono in atto politiche e programmi, tra i quali il

Il sistema biotico eoliano va inquadrato nell'ambito dell'ecoregione del Mediterraneo che è caratterizzata da una elevata diversità di specie ed ecosistemi, mari e terre ad alta produttività, da un clima mite e un paesaggio particolarmente suggestivo. Secondo il report del Centro per la Cooperazione del Mediterraneo IUCN sullo IUCN, Centre For Mediterranean Cooperation: A Regional Situation Analysis, IUCN, 2003. Il Centro per la Cooperazione del Mediterraneo è stato istituito stato della regione del Mediterraneo, la biodiversità della flora vascolare è notevolmente elevata.

Su un'area di 2.300.000 Km² si contano circa 25.000 specie di cui la metà endemiche. Proprio gli alti indici di endemicità (50%) hanno condotto all'identificazione dell'ecoregione del Mediterraneo come uno degli hotspots della biodiversità mondiale. Anche la fauna mostra alti indici di endemicità: 35 delle 62 specie di anfibi sono edemici (52%), come 111 delle 179 specie di rettili presenti (62%).

Inoltre l'ecoregione del Mediterraneo è di fondamentale importanza per le popolazioni di uccelli migratori, che ogni anno l'attraversano.

In mare si segnala la presenza di 20 specie di cetacei, ma manca per l'ambiente marino una completa conoscenza di base delle specie e della loro distribuzione. Infine, l'eco-regione del Mediterraneo si caratterizza per la ricchezza di isole e isolotti di cui se ne contano circa 5000. Le isole vantano indici di endemicità elevati, giungono spesso al 10%.

Le scelte operate dal Piano Regolatore Generale si muovono all'interno di questo scenario e assumono integralmente le tutele e le politiche di valorizzazione del Piano di gestione UNESCO.

Nell'isola, e più specificamente nella parte di territorio compreso all'interno della Riserva Naturale Orientata, le caratteristiche botaniche mutano con il succedersi delle altitudini, giungendo fino alla cima di Monte Fossa delle Felci e Monte dei Porri. Su di esso, all'interno di quello che un tempo era l'antico cratere, ci si imbatte in un rigoglioso bosco di Castagni e di Ontani napoletani, contornato da Corbezzoli e da splendide e verdissime felci, che godono del clima umido, dell'elevata piovosità e della condensazione favorita dai freschi venti marini. Fitta la macchia arbustiva a Lentisco, Olivastro, Ginestra odorosa, Euforbia arborea e Assenzio arbustivo. Più di recente, le pendici del Monte sono state oggetto di una discutibile politica di riforestazione a Pino marittimo e Pino d'Aleppo. Il resto del territorio isolano ospita ampie zone di coltivazione a Capperro, Viti e frutteti. L'isola costituisce la

11



maggiore produttrice locale di Malvasia.

Sistema Abiotico:

Le porzioni insulari afferenti agli apparati sommersi più estesi, poste ad una trentina di miglia circa dalla costa siciliana, di fronte alla penisola di Milazzo, appaiono disposte secondo una caratteristica configurazione ad Y determinata dalla presenza di tre direttrici principali che, a partire da un centro comune rappresentato dall'isola di Salina, si sviluppano approssimativamente in senso NESW, NNW-SSE, ENE-WSW. In seno alla più estesa struttura semicircolare che comprende l'arcipelago eoliano, gli apparati vulcanici sottomarini (seamounts) associati a quelli su cui sono impostati i settori insulari emersi, si sviluppano lungo le estremità dell'arco.

Nella letteratura scientifica di settore, la genesi dell'intero arco magmatico comprendente gli apparati vulcanici subaerei e sottomarini, è stata legata all'evoluzione del Mediterraneo centrale, come diretta conseguenza dei fenomeni tettonici verificatisi negli ultimi 150 milioni di anni in seguito all'apertura dell'Oceano Atlantico. Tali fenomeni, attraverso movimenti di convergenza, hanno infatti causato la collisione della placca africana con quella euroasiatica determinando così la subduzione della crosta oceanica dell'originario bacino della Tetide interposto tra le due zolle continentali.

Paesaggio, patrimonio culturale e archeologico:

La componente naturale del paesaggio del territorio comunale di Leni è caratterizzata dalle seguenti tipologie:

- Paesaggio costiero
- Paesaggio collinare
- Paesaggio montano.
-

L'intervento portuale si sviluppa lungo il paesaggio costiero prospiciente, il borgo di Rinella. Classificato all'interno del Piano paesistico territoriale come TO3 tutela orientata diretta alla fruizione.

L'elenco del patrimonio paesaggistico, culturale architettonico e archeologico, individua dal punto di vista paesaggistico come area di pregio l'intera isola di Salina, l'ambito archeologico è segnato dalla presenza di vari insediamenti di differenti epoche che vanno dal neolitico al alto medioevo mentre l'emergenza Etno-antropologico è rappresentata da fabbricato rurale con frantoio, così come desumibile dal PTP delle isole eolie.

La componente percettiva è rappresentata da specifiche condizioni panoramiche, caratterizzato da un'estrema varietà e ricchezza. A Salina la costa è orlata da scogli e faraglioni tra cui quello di Pollara, le spiagge di maggiore pregio sono quelle denominate: Pollara, Lingua e Rinella.

Suolo:

Dal Piano per l'assetto idrogeologico della Regione Siciliana (PAI) si evince che il territorio del Comune di Leni ricade all'interno del Bacino idrografico 103 EOLIE, con superficie totale complessiva di 114,82 Km².

Le isole dell'arcipelago sono caratterizzate dalla presenza di forme vulcaniche, epivulcaniche, perivulcaniche e costiere.

Nell'Isola di Salina, le forme vulcaniche conferiscono all'isola la morfologia generale sono: Monte delle Felci e il Monte dei Porri.

Per quanto riguarda lo stato di dissesto del territorio comunale di Leni, con particolare attenzione ai fenomeni franosi si rileva la presenza di 46 dissesti per una superficie complessiva di 153,37 Ha.

Il centro abitato di Leni si sviluppa in prossimità della valle che separa i coni vulcanici, verso la costa è ubicata la frazione di Rinella. L'area oggetto dell'intervento non è interessata da dissesti e rischi di natura idrogeologica.

Relativamente al dissesto 103-5LE-007 rilevato in località Rinella, con rischio R4, il PAI ha proposto di

12



un intervento di consolidamento del fronte roccioso e delle grotte antistanti la spiaggia di Rinella. All'interno del territorio comunale di Leni si riscontrano ulteriori due dissesti denominati 103-5LE-007 ricadente nel centro abitato, est di Rinella con rischio R4, e il dissesto 103-5LE-02 Strade secondarie loc. Rocce Barcone, con Rischio R3.

Aria e fattori climatici:

Il clima della provincia di Messina è il più mite della Sicilia, nonché il più piovoso. Riguardo le isole eolie, il clima è temperato con temperature medie dell'aria che segnano max. 30° d'estate e minime di 11° invernali.

Il clima dell'arcipelago risulta soggetto all'influenza, oltre che della latitudine e della posizione geografica, della presenza del mare, che svolge un'importante azione mitigatrice e determina due caratteristiche importanti:

- riduzione generale delle escursioni termiche
- aumento del grado di umidità atmosferica.

Su scala locale, l'orografia, lo sviluppo altimetrico, il tipo di suolo e la sua conformazione litologica, costituiscono altrettanti attori che determinano variazioni microclimatiche tra le diverse isole.

I venti predominanti risultano quelli provenienti da W e NW, talora anche molto forti, con casi di condizioni burrascose. Secondo la classificazione bio-climatica gran parte delle isole eolie rientra nella fascia con Termo tipo Termo Mediterraneo superiore e ombro tipo secco superiore, i tratti costieri dei versanti meridionali delle isole ricadono nel termo tipo Termo Mediterraneo Inferiore e ombro tipo Subumido inferiore.

Stato di qualità delle acque:

Il tratto costiero eoliano individuato, dal Piano di tutela delle acque della Sicilia, è classificato con la codificazione numerica che va dal 25 al 31. Salina corrisponde al n 27. Nell'arcipelago delle eolie sono state poste 16 stazioni di rilevamento. Il tratto di mare corrispondente all'Isola di Salina è monitorato ad due differenti profondità di fondale da 10 mt e 50 mt. Per quanto concerne la valutazione dei carichi inquinanti di origine antropica, questi sono rappresentati per lo più dagli scarichi domestici non depurati, dagli scarichi di piena, produttivo in fognatura, produttivo dei corpi idrici, scaricatori, fertilizzanti. Le caratteristiche qualitative delle acque per il territorio delle eolie indica lo stato ambientale attuale come ELEVATO e gli obiettivi risultano essere di mantenimento.

Inquinamento acustico:

Il Comune di Leni non si è ancora dotato della una Zonizzazione Acustica del territorio, in base alla Legge Quadro 447/95 e all'accordo di programma sottoscritto da ARTA e ARPA Sicilia, ciò no di meno il R.A. analizza l'area oggetto dell'intervento, valutando come sulla base delle sue caratteristiche urbane, lo stesso possa rientrare in una classificazione di zona in classe 2, cioè aree prevalentemente residenziali con bassa densità di popolazione, traffico locale, limitate attività commerciali i cui limiti ammissibili sono nelle ore diurne pari a 55 db e nelle ore notturne 45db.

Rischio sismico:

La zona sismogenetica 71- Stretto di Messina, costituisce una delle aree a maggior potenziale sismogenetico della regione.

In questo contesto l'intero arcipelago delle eolie è sede di frequente attività sismica di origine tettonica e vulcanica, come risulta dall'elevata attività sismica rilevata con ipocentri a varia profondità e con un elevato numero di ricorrenze. Nelle isole eolie si rileva una frequenza media elevata, corrispondente a un evento rilevato in media ogni 10 anni, avente profondità massima fino a circa 300 m.

Gli eventi sismici nelle isole eolie hanno determinato anche maremoti il cui più recente è stato quello che ha visto nel 2002 coinvolta l'isola di Stromboli a seguito dell'eruzione del vulcano da cui prende il nome, cui seguì uno tsunami determinato da una frana sottomarina.

Risorse idriche, energia e rifiuti:

13



L'arcipelago per la sua specifica geomorfologia non è dotato di sorgente e/o falde in grado di soddisfare le richieste idriche dei residenti. Il problema dell'acqua che ha anche fortemente segnato lo sviluppo dell'attività agricola è stato lungamente limitato, attraverso la raccolta delle acque meteoriche. Attualmente il fabbisogno delle isole, eccettuata Lipari, che possiede un dissalatore, viene risolto attraverso l'approvvigionamento tramite navi serbatoio.

Allo stesso modo, l'ambito energetico vede l'arcipelago soffrire della non connessione al sistema di fornitura elettrica nazionale, provvedendo alle necessità elettriche tramite centrali termoelettriche che bruciano i derivati del petrolio o con i generatori a diesel che richiedono un costante approvvigionamento di gasolio sempre tramite le navi cisterna.

La gestione dei rifiuti delle isole eolie che rientra nell'ATO Me 5 Eolie cui aderiscono i comuni di Leni, Lipari, Malfa e Santa Marina Salina, non ha ancora avviato i richiesti processi di raccolta differenziata necessari per una compatibilità ambientale della gestione del comparto.

Mobilità e trasporti:

La mobilità ed i collegamenti nell'arcipelago delle isole eolie si struttura e sviluppa principalmente sulla base dei suoi approdi marittimi:

L'isola di Salina consta dei seguenti attracchi:

- Porto di Santa Marina di Salina, approdo principale dell'isola, in grado di prevedere l'attracco dei traghetti, degli aliscafi e dotato di una darsena turistica in grado a regime di accogliere fino a 300 posti barca.
- Nei pressi dell'abitato di Lingua si trova un pontile di 50 mt.
- In località Capo faro Comune di Malfa esisteva uno storico approdo oggi distrutto dalle mareggiate.
- Scalo Galera, dove insiste un pontile di 80 mt le cui banchine risultano inagibili.
- Comune di Leni: Nella frazione di Rinella è allocato l'approdo, gestito dall'ufficio circondariale marittimo di Lipari è costituito da:
 1. Una banchina dalla quale diparte un pontile di 100 mt banchinato sul solo lato a Est, dove attraccano le navi di linea e natanti da diporto.
 2. L'approdo delimitata una spiaggia che riparata dal molo permette ancoraggi a ruota.
 3. Banchina per l'attracco della nautica da diporto.
 4. Ormeggio a gozzi e piccole barche.

Il trasporto terrestre:

Tipologia di trasporto piuttosto variegato nel sistema delle isole, le arterie principali risiedono presso le isole maggiori e sono rappresentate da un sistema di strade provinciali di collegamento tra i comuni all'interno delle varie isole.

L'isola di Salina ha due arterie stradali principali che sono la S.P. 183 e la 184 che rappresentano rispettivamente il sistema viario dorsale e quello costiero.

Trasporto aereo:

Ogni isola dell'arcipelago è dotata di un eliporto anche per attività di elisoccorso.

Scenario di riferimento e criticità ambientali:

Descrizione degli Obiettivi Di Protezione Ambientale

Descrizione sui Possibili impatti rilevanti sull'ambiente che l'attuazione del Piano potrebbe comportare sul quadro ambientale:

Componente del Paesaggio:

Fase di cantiere:

Gli impatti sul paesaggio in questa fase sono riconducibili all'occupazione di suolo nell'area di cantiere delle strutture e dei macchinari necessari alla realizzazione delle opere, determinando quindi un impatto di carattere visivo. Gli effetti saranno evidentemente temporanei e reversibili con lo smantellamento del cantiere. Riguardo gli accumuli dei materiali di costruzione e dei sedimenti da eventuali dragaggi, il rapporto ambientale prevede il riutilizzo nell'ambito dello stesso cantiere, quindi non soggetti a deposito e a smaltimento.

Fase di esercizio:

L'impatto dell'opera sul paesaggio ha sicuramente degli effetti percettibili rilevanti sull'attuale conformazione del paesaggio. Ciò non di meno le soluzioni progettuali adottate risultano quelle maggiormente compatibili con il contesto, rispetto all'esigenze del territorio in ambito portuale. Le strutture a terra sono ridotte al minimo così come la loro elevazione, i materiali impiegati svolgono la funzione d'integrazione con il paesaggio.

Descrizione delle Misure di mitigazione per gli impatti negativi significativi previste nel Piano in esame e/o da pertinenti Piani e Programmi generali e di settore in vigore
Descrizione del piano di monitoraggio ambientale.

Biodiversità, fauna flora:

Relativamente, al possibile incremento del disturbo sulle componenti della fauna e flora terrestre d'interesse comunitario, dovuto tanto alle attività di cantiere quanto a quelle in fase di esercizio, non appare riscontrabile in termini d'incidenza una significativa variazione del contesto tale da incidere sugli obiettivi di conservazione previsti dalla ZPS ITA 030044.

Si evidenzia come l'area oggetto della proposta progettuale e pianificatrice, sia già segnata dalla presenza dell'attuale approdo con relativa banchina e il conseguente e inevitabile carico antropico che ne consegue, pertanto è ipotizzabile che l'area sia già scarsamente soggetta all'attraversamento da parte delle specie faunistiche. Pertanto si può certamente ipotizzare che l'intervento non muterebbe significativamente lo status quo. Resta sotteso che le attività di cantiere potrebbero rappresentare, specie per la fauna ornitologica, di grande pregio presente sull'isola, un'azione di disturbo e pertanto dovranno essere commisurate tutte le possibili azioni di mitigazione in tal senso.

Al contrario, la componente vegetazionale rappresentata dall'Habitat 1120 praterie di Posidonie oceaniche, sarà oggetto di una sottrazione, causa dell'intervento, determinando un'interferenza negativa. La sottrazione di superficie viene individuata come un'azione superficiale limitata, tale da non compromettere la sopravvivenza dell'habitat e mitigata da azioni volte al ripascimento delle porzioni sottratte in altro loco. Tale azione viene comunque valutata dal R.A. come di minor impatto sull'Habitat in rapporto all'attuale compromissione dovuta all'ancoraggio su fondale da parte delle imbarcazioni che staziona in prossimità della costa.

In fase d'esercizio gli impatti più significativi saranno generati da:

- Perturbazione per le specie avifaunistiche e per le specie marine, delle condizioni di propagazione del rumore, generato dall'incremento del traffico marino, all'interno del sedime portuale.
- Aumento del rischio di collisioni delle imbarcazioni.
- Alterazione dell'habitat Posidonia oceanica, determinata dal passaggio delle imbarcazioni e dal loro stazionamento.

Rumore:

Il clima acustico è caratterizzato da un livello di pressione sonora di 55 dB. Gli impatti in questo caso saranno per lo più riconducibili agli effetti determinati dall'inquinamento acustico prodotto dai lavori durante la fase di cantiere, prevenendo un impatto in fase di esercizio non rilevante.

Aria:

Gli impatti sulla qualità dell'aria sono essenzialmente connessi alla diffusione nell'atmosfera:

- Polveri, date dalle operazioni di trasporto, stoccaggio e/o posa in opera di materiale sciolto e massi.
- Sostanze inquinanti a causa della combustione dei carburanti dei mezzi di cantiere e della movimentazione delle imbarcazioni e dei veicoli all'interno dell'ambito portuale in fase esercizio.

Questo tipo di emissioni saranno comunque temporanee e si esauriranno sostanzialmente con la fine dei lavori.

Pur valutato ciò occorrerà indagare ulteriormente i possibili impatti attraverso la procedura di impatto ambientale.

In fase di esercizio gli impatti sono sostanzialmente riconducibili alla variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria determinate dal traffico veicolare e navale.

Si può affermare che le modifiche sulla qualità dell'aria, derivanti dal traffico veicolare saranno non particolarmente significative, valutato come il Piano di atto razionalizzi l'azione della mobilità carrabile, pedonale e di sosta.

Rispetto al traffico navale la creazione di una darsena per l'approdo della nautica da diporto svolge la funzione di regolamentare il flusso e la sosta dell'imbarcazioni che già incidono sulla zona individuata dal Piano.

Suolo:

Alcuni fattori di disturbo e squilibrio ambientale, specifici per il territorio di Leni, possono individuarsi nell'abbandono di alcune coltivazioni che da un lato ha permesso la ripresa della vegetazione autoctona e il ritorno della fauna locale, ma dall'altro comporta un minore controllo del territorio e quindi una maggiore esposizione al rischio di dissesti idrogeologici. A Leni sono piuttosto diffusi i terrazzamenti realizzati con muri a secco rustici. Dagli anni '60 alla seconda metà degli anni novanta la parte della popolazione dedita all'agricoltura è passata da circa il 50% al 7,5%, dato per l'intero territorio eoliano, mentre a Leni questo fenomeno è pur tuttavia meno accentuato, rimanendo ancora ivi presente una sensibile componente occupazionale ed insediativa nelle aree agricole. L'abbandono seppur meno accentuato dei coltivi ha tuttavia causato anche qui, come nel resto del territorio isoano, un livello diffuso il crollo dei muri di contenimento dei terrazzamenti e lo svilupparsi di solchi di ruscellamento che favoriscono l'impovertimento del suolo. Dal punto di vista dell'ecologia il fenomeno dell'abbandono dei coltivi apre interessanti scenari di rinaturalizzazione spontanea. Le fitocenosi sono infatti connotate da uno spiccato dinamismo, in quanto tendono a trasformarsi in associazioni sempre più complesse mediante processi di successione seriale. Le successioni secondarie che si avviano sui coltivi abbandonati tendono, se non disturbate, ai propri stadi climax, che si connotano invece per la loro relativa stabilità. Le componenti vegetali dell'ecosistema sono di fondamentale importanza per tutto il sistema biotico, lo sorreggono in quanto da esse dipende la produttività primaria e quindi il costituirsi delle reti trofiche.

Il PRG non prevede interventi ed insediamenti che si configurino come fattori di rischi di incidenti gravi o di incendi all'interno dei siti interessati dalla presente valutazione d'incidenza, essendo fortemente ridotto il carico antropico e il relativo consumo di suolo. Occorre comunque valutare alcuni elementi di criticità, seppur minimi all'interno delle aree rurali periurbane, la dove viene previsto un, seppur lieve, carico insediativo consentito dalle norme d'attuazione per tali aree. Tuttavia, se da una prima analisi la presenza antropica ed umana puoi rilevarsi fattore di rischio di incendio, legato alle attività che in esso si posso o esercitare, la stessa presenza umana comporta comunque una sensibilità maggiore alla cura ed alla protezione dai rischi grazie al presidio umano più frequente.

Popolazione:

Fase di cantiere

9

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

Naturalmente, la fase di cantiere potrà avere delle interferenze, seppur temporanee sul normale corso delle attività portuali e turistiche.

Dal punto di vista occupazionale, visto il ridotto numero di addetti locali dedicati alla pesca, non si rilevano impatti significativi.

Va invece evidenziato che sussisteranno notevoli impatti positivi legati all'occupazione in relazione alla necessità di manodopera connessa con il cantiere di realizzazione delle opere portuali.

Fase di esercizio

La realizzazione delle opere a terra e a mare previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale genererà un impatto positivo sull'occupazione della manodopera sia nella fase di cantiere (per il periodo legato al cronoprogramma delle opere) sia in considerazione del presumibile incremento delle unità occupazionali nei settori connessi alla gestione della darsena turistica, delle aree portuali e dei servizi, nonché, più in generale, nell'intero indotto locale legato all'economia del turismo – effetto che può certamente propagarsi al di là dei confini comunali, nei confronti per lo meno dell'intera isola di Salina.

Si specifica, inoltre, che dalle indagini emerse nelle fasi preliminari della redazione del piano, è emerso da parte della popolazione residente un grande consenso, laddove non un'espressa richiesta relativamente alla realizzazione de porto turistico e delle opere ad esso connesse.

Lo stesso, infatti viene visto quale opportunità di sviluppo sociale, economico e turistico.

La tipologia stessa di turismo nautico in seno ad un arcipelago come quello eoliano, d'altra parte, implica visite quotidiane da parte degli utenti in tutti i siti – sempre facilmente raggiungibili – d'interesse.

Come già visto e documentato con la Darsena Turistica di S. Marina, si può quindi affermare che la presenza di una infrastruttura dedicata alla nautica da diporto gioverà, direttamente o indirettamente, all'intera popolazione dell'arcipelago eoliano.

Valutazione degli impatti:

Il PRG di LENI prevede una serie di azioni ed interventi e discipline di trasformazione differenti in tipologia e categorie funzionali, qui di seguito vengono elencati e verificate le pressioni e le possibili alterazioni di quegli interventi ricadenti in ZPS o SIC del territorio. Gli interventi individuati sono caratterizzati da differenti gradi di definizione e dettaglio.

Per tutti gli interventi è stato applicato un ambito di analisi specifico, all'interno del quale sono state considerate le interferenze con gli elementi di sensibilità ambientali, naturali, e antropici, presenti.

- Interventi sul sistema insediativo.
- Interventi sul sistema della mobilità. Sono stati individuati gli elementi di sensibilità presenti all'interno delle aree così individuate, a partire dalle categorie e dagli oggetti di seguito elencati:

Aree protette	riserve naturale e SIC della fossa delle felci e del Monte dei Porri e Stagno di Lingua
Vincoli e rischi	aree di protezione e tutela paesistica come individuate dal prg
Elementi identitari del paesaggio	nucleo storico di Rinella, sistema insediativo rurale
Unità ambientali	Boschi individuati dal PRG

Sensibilità antropica	valdichiesa-santuario della Madonna del Terzito, tessuti residenziali e rurali, aggregati e distribuiti nella versante compreso tra Rinella e Leni, Valdichiesa, abitato rurale di età imperiale romana e annessa necropoli; Rinicedda, sito archeologico
-----------------------	---

A livello di screening si è analizzato, in base alle informazioni raccolte dai quadri informativi precedentemente illustrati, la possibile incidenza che gli interventi del PRG possono avere sul SIC interessato, sia isolatamente sia congiuntamente con gli altri strumenti di pianificazione sovraordinati, valutando se tali effetti possono oggettivamente essere considerati irrilevanti. Tale valutazione consta di quattro fasi: 1. Determinare se il piano è direttamente connesso o necessario alla gestione dei siti Natura 2000 interessati. 2. Descrizione del piano unitamente alla descrizione e alla caratterizzazione di altri piani che insieme possono incidere in maniera significativa sui siti Natura 2000. 3. Identificare la potenziale incidenza sui siti Natura 2000. 4. Valutare la significatività di eventuali effetti sui siti Natura 2000. Le decisioni sono state improntate al principio di precauzione proporzionalmente al piano e al sito in questione.

Fase I Gestione del sito Nella Direttiva 92/43/CEE è chiaramente indicato che, affinché un piano possa essere considerato "direttamente connesso o necessario alla gestione del sito", la "gestione" si deve riferire alle misure gestionali a fini di conservazione, mentre il termine "direttamente" si riferisce a misure che sono state concepite unicamente per la gestione a fini conservativi di un sito e non in relazione a conseguenze dirette e indirette su altre attività. In definitiva il PRG, visti i quadri informativi precedentemente esplicitati e raccolti in questo studio ambientale, è da considerarsi direttamente connesso alla gestione dei siti Natura 2000.

Si riportano le tabelle di analisi degli impatti estrapolate dallo studio d'Incidenza:

91

92

93

94

95

96

97

98

<p>Descrivere i cambiamenti che potrebbero verificarsi nel sito in seguito a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. una riduzione dell'area del habitat; 2. la perturbazione di specie fondamentali; 3. la frammentazione del habitat o della specie; 4. la riduzione nella densità della specie; 5. variazioni negli indicatori chiave del valore di conservazione (qualità dell'acqua, ecc.); 6. cambiamenti climatici. 	<p>Nessun cambiamento</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. rilevante: 2. nessuna. 3. Nessuna 4. Nessuna 5. Sensibile variazione 6. Nessun cambiamento climatico
<p>Descrivere ogni probabile impatto sui SIC:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interferenze con le relazioni principali che determinano la struttura del sito - interferenze con le relazioni principali che determinano la funzione del sito 	<p><i>Il rischio principale attiene essenzialmente al disturbo arrecato agli uccelli nel periodo di riproduzione, che nel corso del tempo può provocare una diminuzione della popolazione, tale rischio è limitato al solo periodo di messa in opera del piano.</i></p>
<p>Fornire indicatori atti a valutare la significatività dell'incidenza sul sito, identificati in base agli effetti sopra individuati in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - perdita - frammentazione - distruzione - perturbazione - cambiamenti negli elementi principali del sito (ad esempio, qualità dell'acqua, ecc.) 	<p><i>La perdita in termini di habitat è da considerarsi nulla in quanto la parte di intervento ricadente nel Corridoio Ecologico riguarda opere di riorganizzazione del sistema vegetativo con la sostituzione di talune colture che sono in stato di abbandono.</i></p>
<p>Descrivere, in base a quanto sopra riportato, gli elementi del piano/progetto o la loro combinazione, per i quali gli impatti individuati possono essere significativi o per i quali l'entità degli impatti non è conosciuta o prevedibile.</p>	<p><i>Gli impatti individuati e la loro combinazione sono da considerarsi con significatività positiva in quanto la riorganizzazione del sistema del verde contribuisce a eliminare colture infestanti e a riqualificare quelle esistenti di pregio.</i></p>

8

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and the word 'cap'.

Handwritten blue arrow pointing left.

Handwritten blue initials 'R' and 'J'.

Handwritten blue initials 'cap'.

Tabella 4 - Relazione sull'assenza di effetti significativi

Denominazione del progetto/piano	PIANO REGOLATORE GENERALE (legge 15/91 e smi)
Denominazione del sito Natura 2000	ITA030028 Isola di Salina Monte Fossa delle Felci e dei Porri ITA030029 stagno di Lingua
Il progetto/piano è direttamente connesso o è necessario ai fini della gestione del sito?	Il Piano è parzialmente connesso ai fini della gestione del sito in quanto contribuisce alla attivazione di processi generali di governo del territorio a permette si armonizzare la gestione del sito con le altre parti del territorio
Vi sono altri progetti/piani che insieme al progetto/piano in questione possono influire sul sito?	Il Piano comprende le prescrizioni esecutive direttamente legate ad progetti di riqualificazione del patrimonio antropico del territorio..
<i>valutazione della significatività dell'incidenza sul sito</i>	
Descrivere come il progetto/piano (isolatamente o in congiunzione con altri) può produrre effetti sui SIC.	Gli effetti prodotti dal piano sono da considerarsi strutturanti per la zona interessata, ormai, oggetto di episodi di un' edificazione frammentaria e disorganizzata.

Handwritten notes and signatures in blue ink:

- Top right: A large checkmark and a signature.
- Middle right: A signature and a large asterisk-like symbol.
- Bottom center: A signature.
- Bottom left: A signature.
- Bottom right: A signature and a large circular stamp.

<p>Spiegare le ragioni per cui tali effetti sono stati considerati significativi (positivi o negativi).</p>	<p>Gli effetti sono da considerarsi positivi, dato che, il piano inserisce di filtro tra la zona urbanizzata e i SIC. Produce effetti negativi relativamente alle azioni infrastrutturali connesse alla portualità, che interessano il SIC dei Fondali Marini. Le trasformazioni possono essere valutate comunque come non sostanziali e sostenibili in termini di recuperabilità delle parti minime dei fondali trasformati, attraverso azioni di rinaturalizzazione delle superfici stesse</p>
<p>Elenco delle agenzie consultate</p>	<p>SITR (Sistema Informativo Regionale) nodo provinciale Messina;</p>

Analisi della presenza dell'Habitat 1120 nell'area del PRP:

Nella prateria di Rinella i valori di densità della posidonia oceanica, variano da 496 a 1160 n. fasci/m². L'analisi delle principali variabili fenologiche evidenzia un indice di area fogliare compreso tra 12.7 e 20.7 m²/m², in accordo con gli alti valori di densità riscontrati; mentre si registra una percentuale di apici erosi compresa tra 24.32 e 30.43%. Il numero di foglie per fascicolo fogliare, ripartito nelle tre categorie, varia da 4 a 6 evidenziando una prevalenza di foglie adulte rispetto alle foglie intermedie e giovanili, in accordo con il ciclo vitale della pianta. L'analisi delle variabili lepidocronologiche, condotta su rizomi ortotropi, mostra un tasso di accrescimento medio annuale che varia da 8.1 a 11.8 mm mentre la produzione primaria media dei rizomi raggiunge valori compresi tra 0.07 e 0.10 g di peso secco per rizoma per anno. Il numero medio di foglie prodotte annualmente risulta pressoché costante all'interno della prateria con circa 7 foglie per anno.

Uno degli esempi più rilevanti di posidonieto nelle Isole Eolie si rileva nella parte sud-orientale dell'Isola di Salina (Punta Lingua).

La presenza della Posidonia oceanica inizia a riscontrarsi a ciuffi sui fondali da -12 m sotto il livello del mare, inframezzati da massi e ciottoli colonizzati soprattutto da alghe verdi e brune. A profondità maggiori compaiono massi e ciottoli di dimensioni minori, sempre leggermente colonizzati, poggianti su sabbia fine. Qui il fondo risulta molto eterogeneo con massi e ciottoli a mosaico. Si passa quindi ad un tratto di fondo con totale assenza di vegetazione caratterizzato da radi massi e ciottoli non colonizzati.

Nel sito in esame, già interessato nel passato remoto da interventi di infrastrutturazione portuale che hanno determinato la riscontrata presenza di accumuli di materiale detritico nell'area di fondale interessata dalle opere di piano, non si riscontrano biocenosi tipiche, ben caratterizzate e strutturate, ma popolamenti che rispecchiano una situazione piuttosto instabile, riconducibile in senso lato alla biocenosi delle "sabbie fini ben classate" (SFBC di PERES & PICARD, 1964), mentre il passaggio con altre biocenosi con l'aumentare della profondità risulta graduale e poco definito (BELLAN et al., 1994). I fondali mostrano le evidenze di una marcata instabilità sedimentaria, in relazione ad un elevato idrodinamismo. Nell'intorno della baia di Rinella, intorno ai 3 m di profondità, è presente una circoscritta

area di transizione verso la biocenosi SGCF (Sabbie grossolane e Ghiaie fini sottoposte all'influenza di Correnti di Fondo di Pérès e Picard, 1964). Più al largo la presenza di massi isolati favorisce l'insediamento di radi ciuffi di Posidonia Oceanica, con assenza quindi di praterie strutturate di Posidonia Oceanica o altre biocenosi protette.

DL *[signature]* 21

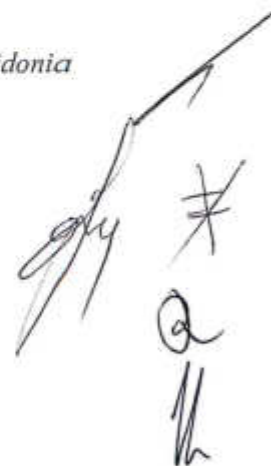
[signature] *[signature]* *[signature]* *[signature]* *[signature]*

Relativamente alle singole opere previste da Piano è stato svolto un monitoraggio del quale si riportano i relativi dati:

- **Molodisopraflutto:** Nella suddetta area, non si rileva la presenza di *Posidonia Oceanica* fino ad una quota di circa - 4 m s.l.m.m.; superata tale profondità iniziano ad incontrarsi i primi ciuffi, fino ad una quota di circa - 12 m s.l.m.m., superata la quale hanno inizio delle vere e proprie praterie. Nello specifico, nel punto notevole 1 non si riscontra la presenza di *Posidonia Oceanica*, attestandosi il fondale a profondità massima di - 4 m s.l.m.m.. Nei punti notevoli 2 e 3, invece, si rileva una presenza discontinua di *Posidonia Oceanica*. Procedendo verso Est sempre lungo l'impronta del molo sopraflutto, nella zona circostante il punto 4 (circa 30 m a Sud dello Scoglio dell'Ariana), i fondali aumentano di profondità (- 12 / - 13 m s.l.m.m.) e si rilevano dei posidonieti. Giunti in corrispondenza del molo martello di piano, si rileva analoga situazione, con presenza di praterie, a volte discontinue, di *Posidonia Oceanica*.
- **Bacino interno tra il molo sopraflutto ed il molo di chiusura del bacino di manovra:** in tale area si rileva la presenza di *Posidonia Oceanica* a chiazze per profondità comprese tra - 4 e - 10 / - 12 m s.l.m.m..
- **Molo di chiusura bacino di manovra e nuova banchina di riva:** In corrispondenza di tale bacino, il fondale risulta essere prevalentemente sabbioso e la presenza di *Posidonia Oceanica* risulta essere sporadica) e addirittura nulla nell'area destinata alla nuova banchina di riva.
- **Molo esistente:** Lungo la banchina attualmente destinata all'attracco degli aliscafi, i fondali sono sabbiosi, con profondità non oltre i - 10 m s.l.m.m. e non si rileva la presenza di *Posidonia Oceanica*.
- **Banchina di riva esistente:** Lungo la banchina di riva esistente si registra ancora l'assenza di *Posidonia Oceanica*. Anche in tal caso i fondali risultano avere profondità limitate e sono caratterizzati dalla presenza di un misto di massi e sabbia.
- **Campo boe esistente:** In quest'area si rileva la totale assenza di *Posidonia Oceanica*
- **Specchio acqueo fronti stante la spiaggia di Rinella:** Nello specchio acqueo frontistante, non si rileva *Posidonia Oceanica*.

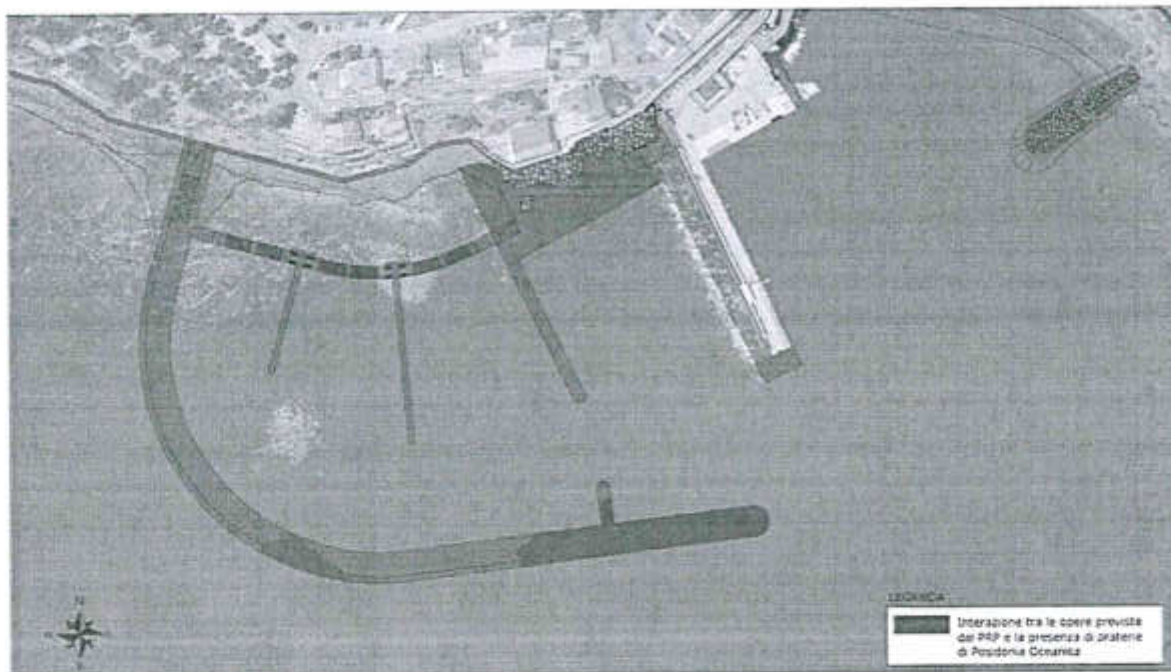
Relativamente alle opere; le uniche criticità rilevanti, dovute alla presenza di praterie di *Posidonia Oceanica*, si riscontrano in due distinti tratti del molo sopraflutto:

- parte finale della zona di curvatura
- parte radicale dell'area destinata al molo martello.



22





Viene stimato che; il layout del Piano Regolatore Portuale, così come concepito, comporta una potenziale sottrazione di circa il 7,0% dell'Habitat 1120 sul totale presente nell'area della Baia di Rinella.

Ovviamente, riferendo l'areale interessato dalle opere alla intera copertura dell'Habitat nei fondali dell'Isola di Salina (cfr. Paragrafo 1.5.2), detta percentuale scende drasticamente a valori dell'ordine di 0,05%.

Non vi è alcun dubbio, dunque, che l'incidenza del Porto non sarà tale da compromettere la sopravvivenza dell'habitat protetto, né da interferire con i siti di Natura 2000 interessati.

Misure di mitigazione degli impatti negativi:

Clima Acustico:

Le misure di mitigazione che si prevede di adottare per la riduzione dell'inquinamento acustico (in fase di cantiere) sono:

- evitare di utilizzare contemporaneamente mezzi ad elevata rumorosità (> 80 dB) ad una distanza minore di m 50,00 tra loro;
- attivare le macchine più rumorose durante l'arco della giornata tra le 8:00 e le 18:00, con un blocco delle attività tra le ore 13:00 e le 15:00 e durante il sabato e i giorni festivi;
- utilizzare macchinari con emissioni sonore nei limiti previsti dalla normativa vigente in materia. Ai fini della riduzione degli impatti sulla componente faunistica, invece, verranno predisposte tutte le misure necessarie durante i lavori di realizzazione delle opere portuali, adottando le migliori tecnologie e modalità di intervento disponibili, tra cui:
- istituire una zona di esclusione, con un diametro di almeno 1,5 km, all'interno della quale l'eventuale presenza, anche accidentale, di cetacei o tartarughe marine, comporterà il rallentamento ed eventualmente una parziale interruzione dei lavori fin quando gli animali non si saranno allontanati;
- realizzare un monitoraggio visivo ed acustico finalizzato alla rilevazione della eventuale presenza di animali, all'inizio di tutte le operazioni di cantiere;
- evitare, compatibilmente con motivate esigenze, di effettuare i lavori che comportano elevate emissioni sonore nella stagione di riproduzione delle specie e nel periodo di maggiore frequenza di rinvenimento dei piccoli ancora soggetti a cure parentali;

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Vertical handwritten signature]

- limitare il numero di ore giornaliere in cui effettuare le operazioni di cantiere più impattanti in modo da non alterare in maniera significativa i cicli biologici delle specie e da non provocare l'allontanamento degli esemplari dalle aree limitrofe a quella d'intervento;
- adottare sistemi soft-start, con una scala di intensità rumorosa crescente, in modo da dare agli eventuali esemplari presenti nelle vicinanze la possibilità di allontanarsi dall'area di intervento. Questa attenzione consente ai cetacei che si immergono a maggiori profondità di risalire ed allontanarsi evitando i danni legati ad eventuali problemi di decompressione;
- i macchinari utilizzati in cantiere dovranno essere sottoposti a verifica dello stato di conservazione e della conformità alle norme in materia di emissioni rumorose ed emissioni inquinanti (scarichi, carburanti, oli e qualunque tipo di inquinante);
- uso di barriere fono-assorbenti ed esecuzione delle lavorazioni più rumore in tempi differenti e prevedere, ove possibile, l'uso di tecniche di costruzione alternative alle tecniche maggiormente rumorose (ad esempio l'infissione di pali) e l'uso di schermi acustici per attenuare il suono generato dalla sorgente. Ad esempio, può essere utilizzata una barriera di bolle (bubble curtain, vedi figura) intorno al sito di infissione. Questo sistema, nelle condizioni ambientali migliori, si è dimostrato molto promettente ed ha permesso di attenuare i rumori emessi anche di 8-20 dB su un range di frequenza variabile da 400 a 6400 Hz (Mc Iwen, 2006; IFAW, 2007).
- in caso di prolungate attività, evitare esposizioni continue.

Sarà necessario, quindi, prevedere un Piano di monitoraggio per la registrazione e la valutazione del rumore subacqueo generato dalle navi mercantili sia in prossimità della singola nave (per stabilirne i livelli di picco ed il grado di intensità e pericolosità), che a distanza, per determinarne il contributo in bassa frequenza al rumore di fondo. Le autorità competenti, inoltre, dovrebbero anche regolamentare l'utilizzo di imbarcazioni a motore per evitare un eccessivo disturbo acustico.

Quale ulteriore misura di mitigazione, si propone di fissare dei limiti di velocità tali da contenere le emissioni rumorose (il rumore generato dai natanti, infatti, è direttamente proporzionale alla velocità). Tale limitazione ridurrebbe anche il rischio di incidente fra imbarcazioni e fra queste e gli animali.

Biodiversità:

Al fine della salvaguardia dell'Habitat 1120 "Poseidonia Oceanica" il rapporto ambientale suggerisce delle misure, quali:

- utilizzare barriere anti-torbidità per limitare la diffusione dei sedimenti movimentati dall'attività di cantiere (vedi figura seguente);
- utilizzare, ove previsti escavi, modalità e sistemi di scavo in grado di minimizzare la quantità d'acqua associata alla rimozione dei sedimenti;
- ove si effettuassero movimentazione di sedimenti in ambiente marino, evitare il rilascio e la perdita di sedimento nella colonna d'acqua adottando, ove possibile sistemi chiusi durante tali operazioni;
- relativamente al periodo di esecuzione dei lavori, in riferimento alle caratteristiche biologiche della posidonia, l'estate deve essere tassativamente evitata, perché rappresenta

la stagione in cui la pianta ricostituisce le sue riserve (conservate nei rizomi) per l'anno successivo – tale prescrizione risulta peraltro automaticamente rispettata in quanto nell'arcipelago i cantieri devono essere sospesi durante il periodo estivo.

Inoltre si prevede, al fine di tutelare la *Posidonia oceanica* di effettuare degli interventi di espianto e reimpianto all'esterno delle aree soggette a infrastrutturazione.

Monitoraggio ambientale su tutte le componenti biotiche, abiotiche, umane e paesaggistiche.

La sintesi dei monitoraggi effettuati sarà predisposta in forma di Report così strutturato:

- *indicatori di pressione selezionati;*
- *area di monitoraggio associata a ciascun indicatore;*
- *periodicità di acquisizione dei dati;*
- *eventuali complicazioni incontrate in fase di monitoraggio;*
- *variazioni riscontrate nei valori degli indicatori e l'interpretazione delle cause che ne hanno determinato fenomeno l'alterazione;*
- *possibili interventi di modificazione del piano per limitare eventuali effetti negativi riscontrati;*
- *procedure per il controllo di qualità adottate.*

Interventi di Ripristino dell'Habitat 1120:

L'intervento di trapianto, sarà realizzato nello specchio d'acqua dove attualmente è sito il parco boe, secondo uno specifico iter procedurale, tale da garantire la corretta gestione di tutte le fasi in cui è articolato l'intervento.

Nella Fattispecie:

- *messa a punto e definizione di una strategia decisionale sito-specifica per valutare la fattibilità degli interventi di trapianto;*
- *caratterizzazione e valutazione del sito e della prateria (ricevente e donatrice);*
- *scelta della tecnica di trapianto;*
- *scelta delle talee;*

  25









- monitoraggio delle talee;
- verifica della riuscita dell'intervento di piantumazione.

*I risultati in termini di successo dei trapianti di fanerogame marine, in base ai dati disponibili su scala mondiale, restano alquanto contrastanti. Nel Mediterraneo, ad esempio, a più di 25 anni dal primo intervento di trapianto di talee di *P. Oceanica* non si è costituita una vera prateria. Tuttavia, alcune delle esperienze più recenti sembrano indicare **risultati incoraggianti in termini di successo delle attività di trapianto, soprattutto nel caso di interventi a piccola scala con talee, semi e giovani plantule di *P. Oceanica***, (Borum et al., 2004; Díaz-Almela e Duarte, 2008; Carannante, 2011).*

Esigenze infrastrutturali dell'abitato di Rinella:

L'analisi del contesto territoriale, eseguita anche con riferimento all'evoluzione storica del Porto di Rinella, ha evidenziato come la necessità della creazione di uno specchio acqueo protetto in corrispondenza del borgo marinaro di Rinella era già evidente sin dalla fine del XIX Secolo, pur tuttavia rappresentando la configurazione attuale il risultato di scelte contingenti, dettate dalla necessità di proteggere le opere man mano che venivano realizzate, senza una adeguata pianificazione e per la quale, dunque, è necessaria una moderna programmazione. Tra le esigenze rispetto alle quali definire la configurazione del Piano, la più importante riguarda sicuramente la messa in sicurezza dell'attuale molo commerciale, spesso investito e reso inagibile dalle mareggiate che ne limitano fortemente l'operatività e impediscono i collegamenti per molti giorni l'anno. Il molo foraneo, accostabile sul fronte orientale, sotto mareggiate di forte intensità non riesce ad impedire la penetrazione del moto ondoso, sia per diffrazione intorno alla testata che per tracimazione (con inondazione sia del fronte accostabile dello stesso che della banchina di riva. Al fine pertanto di evitare tali problematiche, la scelta del layout ottimale per il Porto è stata effettuata in seguito alla redazione di uno specifico studio idraulico marittimo, volto alla determinazione del clima meteomarinario, sia a largo che sotto costa, al fine di individuare le migliori condizioni di agitazione all'interno del bacino portuale. Il clima ondoso è stato analizzato mediante l'elaborazione dei dati forniti dal CNR e, dai risultati ottenuti, si è constatato che gli eventi con percentuale di apparizione più elevata e maggiore energia corrispondono a mareggiate provenienti da 275° N (Ponente), ed allo stesso tempo sono caratterizzate dalle altezze significative massime. Le mareggiate con altezze massime (dell'ordine di 7÷8 m) provengono da 275°N (Ponente); per gli altri settori, generalmente, si presentano mareggiate con altezza significativa inferiore a 4 m. Per garantire quindi le migliori condizioni di sicurezza e comfort, per la realizzazione del nuovo porto si prevede di utilizzare, dove il tipo di struttura lo permette, celle antiriflettenti con scarpata in pietrame, altrimenti nei restanti lati, quali ad esempio il lato interno del molo di sopraflutto, si realizzeranno strutture antiriflettenti con pareti forate.

Oltre ad i vantaggi relativi alla sicurezza propria delle infrastrutture portuali, la configurazione

proposta dal PRP, consente di garantire la messa in sicurezza e la perfetta operatività delle attuali funzioni "logistiche – commerciali", attraverso la separazione fisica dei fronti di ormeggio ed accosto dedicati alle navi traghetto ed ai mezzi veloci, risolvendo le attuali criticità, derivanti dalla circostanza che i due punti di ormeggio degli aliscafi sono collocati lungo il fronte banchinato del molo portuale, determinando di fatto l'impossibilità di ormeggio contemporaneo di navi ed aliscafi. Conseguentemente, si verifica con una certa frequenza, specie nella stagione estiva, che una delle due tipologie di natante deve attendere che l'altra, all'ormeggio, completi le proprie operazioni, per poter affiancare l'attracco. L'intervento garantirà che il molo attuale (che, di fatto, diventa "sottoflutto"), funga da infrastruttura logistica-commerciale, potendo garantire il contemporaneo accosto ed ormeggio sia delle navi traghetto (sul fronte est, come avviene attualmente) che di n. 2 mezzi veloci (aliscafi o assimilabili, sul fronte ovest, in cui la mantellata ed il muro paraonde attuali saranno sostituiti da apposito banchinamento. La realizzazione della Darsena turistica, consentirà di abbattere la richiesta di posti barca che attualmente rimane inevasa, potendo ad oggi offrire solamente ormeggi nel campo boe appositamente predisposto davanti la spiaggia di Rinella, con tutti gli svantaggi che tale posizione comporta in termini di sicurezza della navigazione e della balneazione. Il campo boe esistente si trova proprio di fronte alla spiaggia libera, oltre ad essere relativamente prossimo alla linea di riva, il che implica la necessità di porre particolare attenzione da parte delle navi traghetto in manovra per l'ormeggio. Inoltre il centro abitato di Rinella risulterebbe valorizzato dalla realizzazione della Darsena Turistica, identificando un ambito di interfaccia fra le nuove funzioni del porto ed il nucleo abitato di quella frazione, mediante adeguati percorsi pedonali e dando attuazione ai progetti di tutela integrata della spiaggia, tramite il ripascimento del tratto tra la radice del nuovo molo ed il Torrente Vallonazzo.

La redazione del Piano Regolatore Portuale è un adempimento assolutamente necessario e propedeutico alla corretta infrastrutturazione della porzione di territorio in questione, come peraltro esplicitamente evidenziato dal competente Servizio 8 – Infrastrutture Marittime e Portuali dell'Assessorato Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità, anche ai fini del redigendo aggiornamento del Piano Strategico per lo sviluppo della Nautica da Diporto nella Regione Siciliana. Detto Piano Strategico non potrà peraltro non tener conto della recente ed importante evoluzione del quadro infrastrutturale sul versante tirrenico della nostra regione, ed in particolare sul versante tirrenico della Provincia di Messina: la presenza delle Isole Eolie ha infatti promosso la realizzazione ed il completamento, che nei prossimi mesi vedranno in esercizio o in corso di realizzazione i porti turistici di Capo D'Orlando, S. Agata di Militello e Santo Stefano di Camastra, per cui risulta assolutamente necessaria ed imprescindibile la creazione di una rete di porti ed approdi turistici sicuri, moderni ed eco-sostenibili nell'area marina ove ricade l'arcipelago delle Isole Eolie e la frontistante costa siciliana.

27

▪ *Stralcio dei contributi/pareri dei S.C.M.A.*

Prot. 74286 del 16/12/2015 – ARPA Sicilia, Struttura Territoriale di MESSINA:

“ ...Con la presente si prende atto che le osservazioni/integrazioni richieste dalla scrivente struttura in fase di consultazione sono state recepite nel Rapporto ambientale e si riferisce alla luce delle opere di mitigazione previste, il PRP proposto sotto l'aspetto della pianificazione non comporta significative interferenze con le matrici ambientali. Si fa presente altresì che occorre elaborare e concordare con la scrivente un adeguato piano di monitoraggio con particolare riferimento alle matrici Rumore, acqua, suolo, ecosistema marino costiero, al fine di verificare costantemente e le condizioni ambientali e adottare eventualmente ulteriori misure di tutela...Si propongono dei suggerimenti di carattere generale:

- Riutilizzo in situ dei materiali di scavo per riempimento banchine e/ rimpascimento arenili.
- Analisi approfondita per la scelta del sito più idoneo per l'ubicazione del depuratore portuale.
- L'uso delle migliori tecnologie per il risparmio energetico, compatibilmente con l'aspetto paesaggistico.
- Misure di abbattimento del rumore e delle polveri durante la fase di cantiere.
- Monitoraggio ambientale mirato alla mitigazione degli impatti durante la realizzazione dei singoli interventi.”

Si allega parere Prot. 11627 del 31/05/2016 di Legambiente Sicilia. Di cui si riportano alcuni stralci:

Il Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Sicilia.

Il Piano è citato dai progettisti nella Relazione Generale, affermando che:
Il Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Siciliana (approvato con Decreto dell'Assessore Regionale al Turismo del 26-05-2006) è un valido strumento strategico per il potenziamento del turismo siciliano, nel quale la nautica da diporto riveste una posizione di rilievo. Gli studi sull'andamento dei flussi turistici verso la Sicilia mostrano che dal 1994 ad oggi vi è stata una crescita costante, seppur discontinua nella suo incremento, del settore turistico. Durante questo quindicennio, infatti, il settore turistico nell'Isola ha attraversato una fase critica, tra il 2002 e il 2003, che si è conclusa nel 2004. Seppur caratterizzato da fasi alterne, l'andamento dei flussi dal 1994 ad oggi permette di cogliere una sostanziale tenuta del sistema turistico siciliano ed un significativo miglioramento delle proprie performance in alcuni segmenti (come nel caso degli arrivi), e ciò nonostante la crisi generale che, dal 2008, caratterizza le dinamiche macro-economiche mondiali.

Il Piano di sviluppo, cita le isole minori in paragrafi ben precisi che riportiamo integralmente:

§ 6.2.2. Sistema delle infrastrutture diportistiche delle isole minori.

Le isole minori costituiscono una classe a sé stante e comprendono i seguenti porti che risultano dotati o di strutture adeguate o di piani regolatori: Pignataro, Malfa, Favignana, Pantelleria, Lampedusa, Santa Marina Salina.

Le isole minori hanno raggiunto il proprio assetto nel corso di un tempo lunghissimo come il risultato dell'incontro fra forze di diversa origine, sempre in precario equilibrio, e questo può essere mutato sotto la sollecitazione di un intervento all'apparenza trascurabile; ecco allora che ogni azione deve essere una ponderata integrazione fra risorse naturali e infrastrutture civili, in relazione alla esiguità del territorio isolano: si deve mirare, cioè, più ad una ricomposizione dell'assemblamento che garantisce l'integrità dell'ambiente che non ad una sua espansione.

28

Leni, (...) "risulta allo stato attuale insufficiente ad accogliere la quantità di natanti che visitano l'isola".

I progettisti ed il Comune di Leni, tuttavia, non si sono dotati di statistiche o dati certi provenienti dal gestore del porto turistico di Santa Marina Salina o dalla Delegazione di Spiaggia, limitandosi ad ipotizzare in base a delle foto prese, molto probabilmente, in giornate di punta del turismo nautico (forse una settimana nel corso del mese di agosto) dichiarando che: "dalle foto si evince chiaramente la saturazione della darsena turistica e la presenza di un cospicuo numero di imbarcazioni all'ancora nella rada antistante".

Tale situazione si presenta in modo ancor più evidente dalla seconda immagine, da cui si evince che il numero di imbarcazioni che non trovano posto nella darsena di S. Marina Salina è tale da estendere l'area di ancoraggio non regolamentato praticamente fino a Lingua, a quasi 2 Km dall'imboccatura della stessa darsena. Si consideri infine che tali scatti sono ripresi durante il corso della giornata, quando la maggior parte delle imbarcazioni è in circolazione lungo l'intera isola ed il resto dell'arcipelago. Si può quindi ben immaginare la richiesta di posti barca che attualmente rimane inevasa, siano essi fissi ovvero in transito od anche solo per il pernottamento. Con riferimento alla situazione attuale e potenziale del porto di Rinella si rileva pertanto una assoluta insufficienza dei posti barca disponibili, peraltro limitati ad un campo boe stagionale; ciò comporta inevitabilmente che i diportisti evitino di permanere in situ, dovendo fare necessariamente riferimento alla Darsena Turistica di S. Marina Salina ovvero alle strutture di Milazzo e Portorosa."

La valutazione, pertanto, è basata su dati empirici senza alcun riscontro concreto. Le barche all'ancora fotografate dai progettisti possono essere arrivate da una decina di porti ed approdi turistici vicini all'isola di Salina, quali: Milazzo, Porto Rosa, l'approdo di Porto Levante a Vulcano che dispone di 2 pontili galleggianti; dai pontili galleggianti collocanti nella rada del Porto di Lipari (4 in rata + 4 nella rada del Porto Pignataro).

Come si può affermare, quindi, che "Appare pertanto strategicamente adeguata la scelta compiuta dall'Amministrazione comunale di Leni di porre in essere una attività di pianificazione e programmazione" senza i doverosi riscontri fornendo dati certi e sicuri.

Ulteriore elemento di confusione e di incertezza è legato alla scelta ed alla strategia gestionale. Tutti i porti delle

Nella relazione generale al punto 6.2 Strategie realizzative e gestionali, viene riportato che:

(...) In ultima analisi, le strategie e le scelte realizzative e gestionali applicabili all'opera dipendono sostanzialmente dalla fonte di finanziamento (pubblica o privata), e possono essere schematizzate come segue.

□ **Fonte di finanziamento totalmente pubblica:** la realizzazione dell'opera avviene mediante appalto in piena applicazione delle ordinarie norme del Codice dei contratti (D. Lgs. 163/06 e s.m.i.); in tale ipotesi la definizione del soggetto gestore rimane slegata dalla realizzazione dell'opera, potendo quindi la gestione dell'opera - e segnatamente della parte di essa afferente la nautica da diporto - rimanere in capo all'Amministrazione comunale ovvero, come più comunemente accade, essere affidata ad un soggetto privato terzo mediante apposita separata procedura, a valle della realizzazione dei lavori.

□ **Fonte di finanziamento totalmente privata:** la realizzazione di strutture per la nautica da diporto di iniziativa (e quindi con finanziamento) totalmente privata è tipicamente inquadrata nella procedura dettata dal cd. Decreto Burlando (D.P.R. n. 509/97, vedi sopra), ovvero dalle procedure normate dal Codice dei contratti per la finanza di progetto (Project Financing). Si pone in evidenza che tali procedure sono state oggetto recentemente di una revisione legislativa volta ad una - tanto attesa quanto necessaria - unificazione.

□ **Fonte di finanziamento mista:** considerando l'entità dell'investimento come stimata (ancorchè in linea di massima) al precedente Paragrafo 6.1, la forma di finanziamento mista mediante una Partnership Pubblico-Privata ("PPP") sembra essere la fattispecie che meglio si adatta all'infrastruttura in esame. Con tale forma, che si sostanzia in un Project Financing di iniziativa pubblica, il soggetto attivatore dell'iniziativa resta la Pubblica Amministrazione, la quale, forte di una quota di co-finanziamento pubblica (tipicamente a valere sui fondi strutturali PO FESR), mette a gara l'appalto per la progettazione, costruzione e gestione dell'intera infrastruttura. L'aggiudicatario, ovvero il concessionario o la società di progetto, finanzia la quota parte complementare e provvederà alla realizzazione dell'opera ed alla successiva gestione per un periodo di tempo tale da assicurare il ritorno economico dell'iniziativa, sulla base di un business-plan appositamente elaborato.

tra le varie tipologie.

La scelta inoltre non deve trascurare, quando possibile, le logiche di sistema, creando più che singoli porti tradizionali, "sistemi" di porti turistici, ove ciascuna unità del sub-distretto nautico, di dimensioni più contenute, sia specializzata per specifiche funzioni ovvero sia capace di ospitare differenziatamente natanti, imbarcazioni e navi da diporto, di fornire rifugi stanziali o di transito.

Un dato caratteristico delle nostre latitudini nel Mediterraneo, soprattutto nelle isole minori, è che la domanda di posti barca per la stagione estiva è notevolmente superiore rispetto a quella invernale, secondo moltiplicatori interi che sono stati stimati fino alle dieci unità.

Nella necessità di ottimizzare e limitare al massimo il sacrificio ambientale necessario e connesso alla realizzazione di un porto turistico, diviene lecito idealizzare una tipologia di struttura ricettiva che possa meglio aderire alle flessioni della domanda coniugando esigenze di sviluppo economico e sociale con il sacrificio ambientale necessario per l'infrastrutturazione.

Si è centrata l'attenzione su tre tipologie:

- Porti verdi;
- Parchi boe;
- Porti elastici.

Conclusione

L'isola di Salina ha bisogno di un ulteriore porto turistico? A nostro parere no. Certamente non nelle dimensioni ipotizzate dall'Amministrazione Comunale di Leni. Il primo aspetto che andava posto in essere era quello della messa in sicurezza dell'approdo commerciale e passeggeri, mentre il porto turistico doveva avere dimensioni molto più contenute.

Il piano strategico regionale detta norme precise in merito alle tipologie di strutture possibili legate alla domanda.

Si allega Prot. 2465 del 13/06/2016, Controdeduzioni parere Legambiente Sicilia da parte del Comune di Leni acquisita prot. ARTA n. 12603 del 15/06/2016, di cui si riporta in stralcio:

"... Le osservazioni fatte pervenir tardivamente da Legambiente, non appaiono fondate, essendo generiche, non aderenti al dato fattuale e comunque non condivisibili da questa Amministrazione per le seguenti ragioni:

Legambiente non appaiono fondate, essendo generiche, non aderenti al dato fattuale e, comunque, non condivisibili da questa Amministrazione per le seguenti motivazioni:

- L'analisi del contesto territoriale, eseguita anche con riferimento alla evoluzione storica del Porto di Rinella ampiamente e analiticamente documentata, ha evidenziato che l'esigenza della creazione di uno specchio acqueo protetto in corrispondenza del borgo marinaro di Rinella era già ben evidente sin dalla fine del XIX Secolo, ma la sua configurazione odierna è il risultato di scelte contingenti, dettate dalla necessità di proteggere le opere che man mano venivano realizzate, senza una adeguata pianificazione.
- L'analisi *SWOT* (Strength = punti di forza; Weakness = punti di debolezza; Opportunities = opportunità; Threats = rischi/minacce) condotta sullo stato attuale e la conseguente identificazione delle *linee strategiche* hanno consentito di ottenere l'insieme di esigenze da soddisfare con il PRP, definendone gli elementi salienti come di seguito sintetizzati, al fine di programmare la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie, definendo il *layout* di Piano in funzione delle stesse esigenze:
 - mettere in sicurezza e garantire l'operatività delle attuali funzioni "logistiche-commerciali" mediante la separazione fisica dei fronti di ormeggio ed accosto dedicati alle navi traghetto ed ai mezzi veloci quali aliscafi ed assimilabili, risolvendo quindi le attuali criticità, pur minimizzando le nuove infrastrutture di protezione, mantenendo e rifunzionalizzando l'attuale molo;
 - razionalizzare l'uso promiscuo della banchina di riva, nella quale, oltre all'attracco dei traghetti ro-ro, trovano attualmente ormeggio anche i natanti da diporto, non avendo questi ultimi altra alternativa di attracco nell'ambito della struttura portuale di Rinella;
 - conseguentemente, accostare alla nuova darsena mezzi veloci una piccola darsena turistica, garantendo così un approdo protetto e sicuro per il diportismo, comunque dimensionato tenendo conto delle condizioni al contorno di natura ambientale, fisica e paesaggistica, e dotando tale approdo delle minime funzioni accessorie e complementari per la sua piena fruibilità, destinando alla predetta darsena turistica uno specchio acqueo minimo, capace di garantire la funzionalità, pur non assorbendo l'intera domanda, in particolare nei periodi di picco, per limitare al massimo l'impatto nel territorio circostante;
 - valorizzare il centro abitato di Rinella nel suo complesso, identificando un ambito di interfaccia fra le nuove funzioni del porto ed il nucleo abitato di quella frazione mediante adeguati percorsi pedonali e dando attuazione ai progetti di tutela integrata della spiaggia, tramite il ripascimento del tratto tra la radice del nuovo molo e il Torrente Vallonazzo.
- La giacitura del nuovo molo foraneo sopraflutto è stata quindi definita tenendo conto della necessità di contemperare:
 - la creazione di uno specchio acqueo di dimensioni adeguate per garantire l'abbattimento del moto ondoso incidente (evitando fenomeni di riflessione e risonanza all'interno del bacino protetto), garantendo l'operatività della darsena aliscafi/mezzi veloci (mediante un bacino di manovra adeguatamente dimensionato) e della darsena turistica, realizzando così l'imprescindibile suddivisione fra l'approdo dei mezzi veloci e l'approdo ro-ro, nonché la altrettanto imprescindibile separazione funzionale fra ambito logistico-commerciale ed ambito turistico da diporto;
 - minimizzare l'occupazione di nuove aree demaniali marittime allo stretto necessario per la realizzazione delle strategie di sviluppo, onde preservare al massimo l'ambiente ed il paesaggio.
- La strategia di fondo, e conseguentemente il criterio di dimensionamento delle opere di Piano, è stata quindi quella di *"prevedere le minime opere di nuova infrastrutturazione possibili, tali da soddisfare tutte le esigenze di sviluppo individuate nell'analisi S.W.O.T. e garantire così il risultato atteso, limitando nel contempo al massimo l'impatto sull'ambiente"*, valorizzando così la funzione commerciale/logistica, il diportismo e la balneazione.
- Del resto, basta confrontare (vedi figura seguente) il nuovo Piano con il vecchio PRP redatto nel 1999 - adottato dal Comune e mai approvato - per avere l'immediata contezza dello sforzo di pianificazione compiuto:

- Per quanto concerne la scelta di dotare il Piano di una darsena turistica, seppur di ridotte dimensioni, essa discende dalla considerazione fondamentale che il turismo nautico alle isole Eolie è di fatto limitato dalla scarsità di approdi e dal limitato livello di sicurezza di quelli esistenti, in primis quelli non protetti. Tale circostanza è legata alla specificità della morfologia costiera emersa e sommersa locale, nonché all'esposizione meteomarina dei paraggi che generalmente rendono la quasi totalità delle fasce costiere isolate fortemente esposte alle mareggiate, anche di notevole intensità. D'altra parte, sulla costa siciliana frontistante le Isole Eolie sono attualmente in fase di realizzazione e/o avanzata programmazione e progettazione una serie di nuovi porti turistici (Capo d'Orlando, S. Agata Militello, Santo Stefano di Camastra, etc.), che con assoluta certezza genereranno un notevole incremento del diportismo nautico diretto verso la meta naturale di tali porti, ovvero le Isole Eolie.
- Non v'è dubbio alcuno che le strutture sulla costa siciliana avranno prettamente carattere residenziale (*home port*), mentre le strutture delle isole, insieme a detta funzione, avranno in aggiunta una importantissima e utilissima funzione di transito, con permanenza media di alcuni giorni. Va però evidenziato che, in assenza di adeguate strutture in loco, i diportisti provenienti dalle nuove realtà portuali tirreniche e siciliane in genere - che vanno ad aggiungersi ai diportisti in transito - operano (come già succede oggi) per ormeggi in rada, anche a carattere di permanenza, spostandosi in funzione delle condizioni meteomarine. Com'è noto, e come giustamente evidenziato da Legambiente, tutti gli ancoraggi provocano un impatto notevole sui fondali e sulle acque, che invece si vorrebbero tutelare, sia per ragioni strettamente ambientali che per preservare la risorsa turistica, con le conseguenziali ed indispensabili ricadute economiche e sociali per il territorio; pertanto, anche alla luce di quest'ultima considerazione, la scelta strategica dell'Amministrazione di dotarsi finalmente di un Piano Regolatore Portuale, capace di contemplare organicamente tutte le criticità e darne adeguata soluzione, appare assolutamente necessaria.
- Si concorda con Legambiente che i campi boe sono necessari e debbano essere realizzati, ma esclusivamente con finalità di ormeggio diurno e senza comportare, nell'area circostante, limitazioni od addirittura impedimenti alla balneazione, criticità già rilevate nella baia di Rinella; dovrebbero anzi essere obbligatoriamente ed esclusivamente concepiti al fine di salvaguardare le baie ed i siti di localizzazione degli stessi campi, ma non mai per la permanenza, che deve essere indirizzata verso ambiti protetti nei quali delimitare e controllare gli impatti del diporto. Viceversa, accade quello che succede ogni, ed è inutile nasconderselo: le ancore arano i fondali e distruggono i posidonie, mentre gli scarichi delle imbarcazioni finiscono, inevitabilmente, tutti a mare, e non a 12 miglia dalla linea di costa, ma nelle baie e nelle calette, con conseguenze facilmente immaginabili; pertanto, la complementarietà dei campi boe non può essere alternativa all'approdo portuale protetto e deve essere limitata alle necessità non soddisfacenti diversamente, escludendo le aree destinate alla balneazione, dove spesso insistono. È vero che la realizzazione delle opere di piano comporterà probabilmente l'espianto di alcune matte di posidonia, peraltro attualmente a rischio in quanto la zona è utilizzata come ancoraggio dalle imbarcazioni da diporto, per il quale sono stati già indicati i relativi interventi di mitigazione, ma è anche vero che la realizzazione delle nuove strutture, limitando l'ancoraggio selvaggio contribuirà alla preservazione di più estesi habitat protetti.

Altri

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several smaller ones below, some resembling 'R' and 'H']

[Handwritten initials in blue ink]

[Handwritten signature in blue ink]

[Handwritten initials in blue ink]

[Handwritten signature in blue ink]

[Handwritten signature in blue ink]

sostanziale incremento della sicurezza e dell'operatività per lo scalo ro-ro (traghetti). La concezione dello specchio acqueo destinato al diporto è anche una conseguenza della geometria delle opere necessarie per le finalità precedentemente descritte, ottenibile con un incremento dei costi modesto in relazione al risultato, e sostanzialmente a parità di impatto rispetto ad una eventuale soluzione con superficie ridotta. In sostanza: eliminare la darsena turistica cambierebbe ben poco in termini di costi ed impatti, ma stravolgerebbe del tutto il Piano in termini di resa complessiva (economica, sociale) e non risolverebbe il problema dell'uso promiscuo della banchina di riva. D'altro canto, il dimensionamento della darsena turistica, in sede di studio del layout portuale, è stato definito considerando e contemperando tutte le esigenze di natura ambientale, idraulico marittima, funzionale e economica (anche in termini statistici, i cui dati indicati ancorché disponibili al 2012, mantengono la loro validità per il dimensionamento della struttura che s'intende realizzare): la giacitura delle opere foranee (molo di sopraflutto di Piano) necessaria per la messa in sicurezza e rifunzionalizzazione dell'attuale scalo logistico/commerciale ha offerto la possibilità di ottenere anche uno specchio acqueo da dedicare al diporto, con un incremento relativo dei costi decisamente modesto. La superficie della darsena turistica è stata appunto limitata a quella ottenibile a queste condizioni.

- In merito a "prefabbricazione e modularità", proposte come "alternativa" da Legambiente, va evidenziato che la soluzione di PRP è proprio basata su questi principi: ciò è di tutta evidenza se si analizzano con competenza tecnica le indicazioni di Piano, caratterizzate da elementi prefabbricati fuori opera (cassoni, massi di banchina, massi artificiali, corpi morti, pontili galleggianti, carpenteria) o provenienti da cave in terraferma (materiale lapideo); in entrambi i casi, è prevista - e non vi è alcuna ragione tecnica od economica per agire diversamente - la posa direttamente da mare. Le lavorazioni che comportano la necessità di un cantiere a terra sono quindi solo ed esclusivamente quelle di finitura, per le quali sarà possibile utilizzare i piazzali di nuova costruzione. Di fatto, la costruzione del nuovo porto non interferirà in alcun modo con l'operatività dello scalo esistente né con gli spazi di banchina attuali né, tantomeno, con la fruizione balneare della baia di Rinella.
- La modularità e la flessibilità degli ormeggi è la massima possibile: i pontili sono galleggianti e adeguabili alle condizioni della domanda.
- L'idea di proteggere i parchi boe con reef breakwater è semplicemente errata, per oggettivi motivi tecnici di natura idraulico-marittima: il reef, per ottenere una qualche efficacia, dovrebbe avere una larghezza di parecchie decine di metri, il che determinerebbe un'impronta di fondazione enorme e sicuramente estesa a fondali di decine, se non centinaia, di metri. In ogni caso tale struttura non sarebbe in grado di garantire un'altezza d'onda inferiore ai 50 cm (condizione limite, associabile secondo l'AIPCN-PIANC, associazione mondiale per le infrastrutture di trasporto per acqua, ad un tempo ritorno di 50 anni) anche con dimensioni e costi enormi; sono disponibili numerosi dati di letteratura tecnica e dati sperimentali, sviluppati anche da produttori di elementi per reef sommersi, in base ai quali chiunque, pur non avendo alcuna competenza in materia di idraulica marittima, può agevolmente valutare la assoluta non perseguibilità di tale idea.

In conclusione, a parte quanto osservato tardivamente da Legambiente e sopra ampiamente chiarito, il Piano Regolatore Portuale di cui trattasi delimita funzionalmente ed ottimizza tutte le attività portuali, contribuisce alla salvaguardia dell'habitat protetto, rientra nei dati dei flussi disponibili, risolve tutte le attuali criticità dell'area portuale e valorizza, esaltandone l'unicità, il borgo marinaro di Rinella. Il Piano, infine, è stato condiviso sia dalla popolazione che dai numerosi Enti interpellati, i quali hanno tutti espresso favorevolmente i propri pareri (compresa la Soprintendenza di Messina), come è ulteriormente dimostrato dall'assenza, dopo l'adozione e il deposito del Piano e la pubblicazione del relativo avviso (nell'albo, nel sito del Comune e tramite manifesti murali a partire dal 29.01.2016, nella "Gazzetta del Sud" del 3.02.2016 e nella GURS, parte II e III, n. 6 del 12.02.2016), ai sensi dell'art. 3 della L.R. n. 71/78, di qualsiasi osservazione e/o opposizione sullo stesso.

Si coglie l'occasione per sollecitare, stante il tempo trascorso, la definizione della procedura di cui trattasi e si inviano distinti saluti.

Responsabile del Procedimento
(arch. Domenico Arcoraci)

pareri:

Città Metropolitana di Messina, VI DIREZIONE "Ambiente", in relazione alla Procedura di V.A.S. avviata per il "Piano Regolatore Porto di Rinella", ha reso, con provvedimento n. 0011486/17 parere favorevole alla realizzazione del progetto:

"(...) dall'esame degli elaborati progettuali del PRP di Leni non si sono rilevate interferenze con gli habitat e le specie animali e vegetali, tutelate dai siti Natura 2000.

(...) Inoltre, dagli studi effettuati, viene evidenziato che l'eventuale presenza di Posidonia Oceanica non verrà penalizzata dalle opere previste in progetto, in quanto sono previsti interventi di espianto e di reimpianto della suddetta specie protetta...

(...) Pertanto, nella considerazione che non si evincono refluenze significative che possano interferire negativamente con il sito NATURA 2000 ZPS ITA 030044 "Arcipelago delle Eolie" - "Area marina terrestre", né con i fini conservazionistici e di salvaguardia della adiacente R. N. O. "Le montagne delle Felci e dei Porri", si condivide il progetto in oggetto."

VALUTAZIONI:

Visto: Che il Piano regolatore del porto di Rinella, si struttura come una pianificazione fortemente connaturata mediante l'individuazione di una serie di opere marittime volte a: definire i limiti di uno specchio d'acqua in funzione di Darsena Turistica per lo sviluppo della nautica da diporto, in valutazione delle esigenze di carattere economico e sociale del territorio, porre in essere azioni di protezione dell'abitato di Rinella in ragione dei moti ondosi ai quali è soggetta attraverso la realizzazione del molo sopraflutto, garantire l'approdo ai mezzi di collegamento pubblici, secondo principi di sicurezza ed economicità, attraverso gli interventi di ampliamento e ristrutturazione della banchina esistente.

Considerato: che le suddette opere, ricadendo all'interno del cod. ITA 030044 "Arcipelago delle Eolie - Area Marina e Terrestre", sono vincolate alle previsioni di azione e conversazione previste dalle Piano di Gestione delle Isole Eolie, approvato con D.D.G. 120/2013, rispetto al quale si configurano come azioni non coerenti, prevedendo di fatto la sottrazione dell'Habitat 1120 "posidonia oceanica", pertanto in contrasto con quanto definito dalla Scheda di gestione Habitat, codice GES HAB 09 che prevede la realizzazione di campi boe e/ gavitelli di ancoraggio. All'interno dei territori dei SIC e della ZPS delle Isole Eolie le attività di gestione, nonché ogni altra attività antropica o forma di uso delle risorse naturali, devono essere effettuate in conformità alle previsioni/prescrizioni contenute nel Piano di Gestione e nel rispetto delle disposizioni regolamentari di cui il Piano prevede l'emanazione.

Nell'esercizio delle proprie attività istituzionali, ciascun Ente/Amministrazione provvede al perseguimento degli obiettivi posti dal Piano di Gestione nell'ambito delle ordinarie attività è vietato l'abbattimento, l'estirpazione o il danneggiamento di individui appartenenti alle specie elencate nel Formulario Standard relativo a ciascuno dei Siti Natura 20000 interessati dal Piano di Gestione "Isole Eolie" (specie d'interesse comunitario elencate nelle Appendici della Dir. 92/43 CEE + specie figuranti nelle Liste Rosse Regionali + specie endemiche del territorio siciliano + "altre specie"), né alle specie che svolgono un ruolo cruciale ai fini del funzionamento degli habitat d'interesse comunitario, indicate nelle "Schede relative alle esigenze ecologiche degli HABITAT marini e terrestri".

Considerato: In riferimento al Piano di gestione delle isole eolie redatto dall'Unesco, pur palesandosi una conformità con l'indirizzo di previsione di sviluppo della nautica da diporto, resta disattesa l'azione di gestione in presenza dell'Habitat già citato 1120, anche questo indirizzo di pianificazione prevede la realizzazione dei soli campi boe.

Tenuto conto: che il monitoraggio svolto sui fondali interessati dall'intervento pianificatorio, ha



rilevato una sottrazione di habitat di scarsa entità, circoscritta a due limitate aree di progetto.

Valutato come le opere rispondano ad esigenze di carattere economico, sociale e di sicurezza per gli i territori su cui insistono.

Valutato: come il piano proposto risulta, compatibile con gli ulteriori piani sovraordinati e con le altre esigenze di tutela ambientale.

Valutato: come il PRP sia da considerarsi un intervento auspicabile in ragione della sicurezza degli approdi, dell'abitato esistente minacciato dalle mareggiate e per lo sviluppo economico del territorio.

Visto: lo screening di valutazione d'incidenza dal quale si evince che pur riscontrandosi un'incidenza negativa relativa alla sottrazione di un habitat comunitario, l'azione pianificatoria avrebbe come effetti anche quello di avviare una serie di azioni volte al miglioramento della gestione del sito rete natura 2000, compresa la valorizzazione dei percorsi sentieristici, nonché la regolamentazione del traffico nautico che insiste sull'intorno.

Considerato: che così come richiesto nelle prescrizioni, questa commissione ritiene necessario approfondire tramite valutazione appropriata l'incidenza dell'intervento sull'habitat prioritario e sui siti d rete natura.

Preso Atto: dell'indirizzo espresso dalla Direttiva Habitat al punto 4 dell'art.6 della direttiva Habitat 92/43/CEE: "Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate."

Ritenuto: che le ragioni di protezione dai moti ondosi dell'abitato, le esigenze di sicurezza degli approdi volti a garantire la continuità territoriale, le esigenze di sviluppo economico del territorio attraverso lo sviluppo del settore turistico della nautica da diporto, siano da considerarsi motivi imperanti di rilevante interesse pubblico.

Visto: la proposta di opere compensative relative il rimpianto dell'habitat 1120, individuato nell'area antistante la spiaggia di Rinella, la cui entità prescritta, dovrà essere significativamente superiore all'habitat effettivamente sottratto, nella misura di almeno 50 volte superiore.

La commissione tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, esprime ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., parere motivato favorevole alla proposta di PRP, con l'osservanza delle misure di mitigazione-compensazione previste nel Rapporto Ambientale e nei suddetti elaborati allegati al Piano, ferme restando le prescrizioni contenute nel paragrafo precedente e nel rispetto delle seguenti indicazioni di carattere generale: Il PRP dovrà coordinarsi con le seguenti pianificazioni che il Comune a predisporre:

- piano di classificazione in zone acustiche del territorio comunale, secondo quanto disposto dall'art.

6, comma 1, lettera a) della Legge 26/10/1995, n. 447 e dal D.A. 11/09/2007 della Regione Siciliana.;

- piano comunale di protezione civile, in funzione della pericolosità sismica del territorio comunale.;
- il Piano di monitoraggio dovrà essere attuato secondo quanto previsto al cap. 12 del Rapporto Ambientale.

Eventuali varianti al PRP dovranno essere sottoposti alla verifica di assoggettabilità ai sensi del medesimo art. 12 limitatamente ai soli effetti significativi sull'ambienti che non siano stati considerati nel presente parere ambientale.

Nell'ottica della tutela e dell'uso efficiente delle risorse, della prevenzione dell'inquinamento e di un significativo miglioramento della qualità dell'ambiente, si dovrà tenere conto dei seguenti indirizzi di carattere generale, riguardanti le strategie e gli obiettivi da perseguire per la mitigazione e compensazione dei potenziali impatti ambientali e paesaggistici derivanti dagli interventi connessi al PRP in oggetto.

Garantire il contenimento dell'inquinamento luminoso e l'incremento del risparmio energetico, privilegiando la previsione di utilizzo di impianti di illuminazione esterna in conformità ai criteri

antiquamento luminoso ed a ridotto consumo energetico. In particolare dovranno essere integrate nelle norme di attuazione e verificate in sede di rilascio di concessioni le seguenti misure di mitigazione: divieto di installazione all'aperto di apparecchi illuminanti che disperdono la luce al di fuori degli spazi funzionalmente dedicati e in particolare verso la volta celeste, ed in particolare di fasci di luce funzionalmente dedicati e in particolare di fasci roteanti o fissi di qualsiasi tipo; o prevedere regolamentazioni orarie riguardanti l'accensione e lo spegnimento degli apparecchi di illuminazione degli edifici commerciali; o prevedere per tutte le insegne non preposte alla sicurezza e servizi di pubblica utilità ed alla individuazione di impianti di distribuzione self service, regolamentazioni orarie per l'accensione e lo spegnimento degli apparecchi di illuminazione degli edifici commerciali. o l'illuminazione delle insegne non dotate di illuminazione propria dovrà essere realizzata dall'alto verso il basso.

Gli interventi sull'arredo urbano dovranno essere finalizzati alla salvaguardia, recupero ed al ripristino degli elementi originari, i nuovi elementi che si rendono necessari (panchine, portarifiuti, insegne luminose, ecc...), realizzati in serie e con tecnologie moderne, sono ammissibili purché giustificati da precise esigenze di funzionalità e dotati di caratteristiche formali che ne assicurino un corretto inserimento dell'ambiente.

Garantire il contenimento dell'inquinamento acustico, privilegiando l'impiego di idonei dispositivi atti all'insonorizzazione e all'isolamento acustico in relazione all'impatto acustico verso l'esterno. Si richiama al rispetto delle prescrizioni derivanti dalla " Legge quadro sull'inquinamento acustico " n. 447/1995 (artt. 4 e 6) che prevede la classificazione da parte dei comuni del proprio territorio in zone acusticamente omogenee, stimando i livelli di rumore dovuti alle sorgenti fisse previste nell'area ed ipotizzandone il loro contemporaneo funzionamento, e prevedendo all'interno delle Norme tecniche di Attuazione la realizzazione delle opere necessarie di mitigazione dell'impatto acustico in ottemperanza alle prescrizioni di legge.

Si prescrive: di sottoporre a Procedura di VIA, di VINCA appropriata e ad Autorizzazione Paesaggistica il Progetto di tutte le opere relative al PRP e delle relative opere connesse, presso l'autorità competente con le seguenti indicazioni:

- Redazione di uno studio di Impatto Ambientale (SIA) che dovrà adottare un modello valutativo capace di stimare in modo cumulativo gli Impatti, di integrare i risultati dello Studio di Incidenza Ambientale e della Relazione Paesaggistica e di ogni altro studio specialistico e capace di definire la soglia di "compatibilità ambientale" dell'intervento; Inoltre il SIA dovrà prevedere un approfondito Piano di Monitoraggio con indicati i soggetti che dovranno applicarlo, i costi dello stesso e la fonte finanziaria;
- Dovrà essere elaborata una Relazione Paesaggistica valutando le trasformazioni secondo gli aspetti "strutturali" e "percettivi" con coni ottici da mare e da terra, adottando un modello valutativo capace di stimare la "compatibilità paesaggistica" degli interventi;
- Lo Studio di Incidenza dovrà adottare un modello valutativo di stima degli impatti con definizione della "soglia di incidenza". Esso dovrà rappresentare nello spazio terrestre ed acquatico la propagazione degli impatti negativi significativi attraverso una rappresentazione in ambiente GIS. Inoltre dovrà essere in grado di conteggiare l'eventuale perdita di biodiversità e di conseguenza individuare le misure compensative, la loro espansione spaziale e la loro localizzazione; Infine dovrà prevedere un approfondito Piano di Monitoraggio con indicati i soggetti che dovranno applicarlo, i costi dello stesso e la fonte finanziaria.

Il proponente, prima dell'inizio dei lavori, è onorato di acquisire ogni altra autorizzazione, concessione, parere o nulla-osta previsti dalla normativa vigente per l'approvazione dell'opera in questione, ivi compresi quelli di natura urbanistica.

Il presente giudizio è rilasciato esclusivamente per gli aspetti di natura ambientale di cui al D. Lgs n. 152/2006 e s.m.i. e al DPR 357/97 e ss.mm.ii.

Sono fatti salvi i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra disposizione di legge e senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi.

Referente: *Elonora Maria Scortino*
Componente: *Francesco Montalbano*
[various signatures]