

FAVIGNANA, 13/04/2015

PROGETTO PER I LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI FAVIGNANA
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
CODICE PROCEDURA (ID_VIP) 2315
PROPONENTE: COMUNE DI FAVIGNANA (TP)
DOCUMENTO DI SINTESI



L'Amministrazione:

Il Responsabile del Procedimento: geom. Vincenzo Biardello

Il Capo dell'Ufficio Tecnico: Ing. Pietro Vella



Documento di sintesi delle risposte alle criticità indicate nel parere interlocutorio negativo n. 744 reso dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale in data 19.09.2007 circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al “Piano Regolatore Portuale ed al progetto preliminare relativo ad opere di messa in sicurezza del porto dell’Isola di Favignana”

Con la nota n. 2035 del 23 febbraio 2015 il Comune di Favignana trasmetteva al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare una relazione integrativa, datata 20.02.2015, dello studio di cui all’istruttoria in corso, redatta dai professionisti incaricati.

In tale relazione sono stati approfonditi i seguenti capitoli:

- Costi e tempi di attuazione delle misure di compensazione;
- Destinazione del materiale proveniente dai dragaggi;
- Chiarimenti circa l’istanza di pronuncia di compatibilità ambientale, presentata in data 01/02/2006 (procedura ID_VIP 1404) e conclusa con parere interlocutorio negativo (decreto VIA n. DSA-DEC_2007-0000744 del 19/09/2007) e quella presentata in data 22/04/2013 (procedura ID_VIP 2315) attualmente in corso di Istruttoria tecnica CTVIA;
- Considerazioni sull’opportunità di mantenere o meno le dimensioni dell’opera di difesa prevista nel progetto definitivo delle opere di messa in sicurezza del porto di Favignana;
- Dati riepilogativi circa l’impatto delle opere di progetto sul fondale marino.

Il presente documento di sintesi viene redatto al fine di rendere più agevole e comprensibile la predetta relazione integrativa, in relazione alle criticità indicate nel parere interlocutorio negativo n. 744 reso dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale in data 19.09.2007.

Si premette che il Comune di Favignana, con domanda acquisita al protocollo del Ministero dell’Ambiente in data 01 febbraio 2006 con posizione n. 2704, presentava istanza di compatibilità ambientale concernente il progetto del “Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) e progetto preliminare relativo ad opere di messa in sicurezza nel porto di Favignana”.

Con la suddetta nota l'Amministrazione Comunale di Favignana trasmetteva cinque copie del Piano Regolatore del Porto dell'isola di Favignana e del progetto preliminare delle opere di messa in sicurezza del porto.

Il titolo del progetto, in effetti, ingenerava qualche perplessità tanto che dopo un primo incontro di presentazione del progetto (10 maggio 2006) la Direzione Generale per la salvaguardia ambientale, richiedeva ufficialmente all'Amministrazione Comunale di Favignana, con nota n.16795 del 21/06/2006, di specificare quale fosse l'oggetto della procedura se il Piano Regolatore Portuale o il progetto preliminare delle opere di messa in sicurezza (...” Il proponente deve indicare chiaramente l'oggetto della procedura...”)

In riscontro alla suddetta richiesta della DGSA l'Amministrazione Comunale finalmente indicava come oggetto della procedura il Piano Regolatore Portuale.

Le opere previste nel PRP erano le seguenti:

- Realizzazione di due dighe a difesa dello specchio acqueo portuale: una diga di sopraflutto posta a ridosso del molo esistente, avente quota variabile sul livello del mare, e una diga di sottoflutto del tipo “soffolto”.
- Darsene portuali e pontili di ormeggio: prolungamento delle due darsene portuali fino a pervenire ad una lunghezza complessiva di circa 130 m. Una nuova darsena traghetti per navi di lunghezza di oltre 100 m. Una darsena per barche da pesca di larghezza pari a 220 m. Uno sporgente comune tra le due darsene di larghezza 20 m. Inoltre era prevista la costruzione di una darsena per le barche turistiche che comportava l'allargamento dell'attuale sporgente che delimita lo specchio acqueo riservato alla nautica minore.
- Costruzione di un mercato del pesce nel vasto piazzale previsto tra le due darsene ed il confine portuale.
- Dragaggio di tutto lo specchio portuale per garantire un fondale di -5.00 m nelle zone portuali interessate da barche di grandi dimensioni, dai traghetti e dalle barche da pesca e un fondale di -2.50 m per gli ormeggi ubicati nella parte ovest dello specchio acqueo portuale.
- Collocazione all'interno del porto di pontili galleggianti con ancoraggi costituiti da pali, corpi morti o catene, in tre punti distinti del porto: a ridosso della diga soffolta; lungo la scogliera prospiciente lo stabilimento Florio e nell'area dove si trovano prospicienti i Bagli Camperai.
- Altri interventi infrastrutturali consistevano in un nuovo anello di collegamento viario per una lunghezza di circa 1.3 km con una larghezza media della carreggiata stradale di 9 m e nuove aree di parcheggio: quella più grande adiacente all'ex stabilimento Florio e due

parcheggi sotterranei di mq 2.768 e 3.478 all'inizio del vecchio tratto della circonvallazione esistente nei pressi della darsena di progetto per aliscafi e traghetti.

A seguito dell'istruttoria sul Piano Regolatore Portuale presentato dal Comune di Favignana la Direzione Generale per la salvaguardia ambientale esprimeva parere "interlocutorio negativo" con provvedimento direttoriale n. DSA-DEC-2007-0000744 del 19/09/2007.

Il provvedimento direttoriale disponeva quindi che la nuova eventuale domanda di pronuncia di VIA del PRP venisse corredata da tutta la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale a dimostrazione e garanzia del superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate provvedimento interlocutorio negativo.

Si prende quindi in esame tale provvedimento nella sua parte conclusiva e precisamente da pag. 12 :

- *a seguito della sospensione e della presentazione dell'ulteriore materiale del Maggio 2007 alcune delle lacune sono state risolte....*

Tuttavia si evidenzia il permanere di ulteriori criticità di seguito individuate:

1) *La soluzione alternative presentata:*

- *nelle integrazioni sono state predisposte due soluzioni.....*

In merito a tale criticità si precisa che le considerazioni svolte in sede di istruttoria riguardavano l'intero bacino portuale in quanto si riferiva al P.R.P. e pertanto si può considerare superata. Si richiamano comunque le considerazioni successive del Prof. Noli, progettista del progetto preliminare, allegate alla relazione integrative del 20.02.2015, che nella parte finale riporta:

"Infine, per quanto riguarda eventuali soluzioni "ridotte", in occasione della stesura del PRP, piano che non è stato più ripresentato per tenere conto delle osservazioni contenute nel parere interlocutorio negativo del 19/09/2007 della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente, e quindi per limitare la realizzazione delle opere a quelle strettamente indispensabili, ne furono studiate due denominate rispettivamente A e B, che vengono qui allegate in scala ridotta solo per evidenziarne le caratteristiche salienti. La soluzione A si può considerare decisamente "minimale" in quanto prevede una diga foranea lunga circa 190 m in prolungamento di

quella esistente, a fronte di circa 500 m della soluzione prescelta. La soluzione B prevede invece una diga foranea lunga 370 m.

Ambedue le soluzioni, oltre a non soddisfare i criteri navigazionali già richiamati, presentano notevoli svantaggi rispetto alla soluzione prescelta nel progetto definitivo della messa in sicurezza, in particolare nei riguardi di una razionale ubicazione della zona di sbarco dei passeggeri, che deve essere tale da evitare l'inaccettabile affollamento di persone e automezzi che si verifica attualmente nella zona di maggior pregio del porto. E' opportuno sottolineare che la soluzione delineata per la messa in sicurezza, a differenza del PRP, ha sempre riscosso un favore unanime.

Se si vuole quantificare il vantaggio in termini di occupazione della prateria di posidonie, si può valutare che¹ l'occupazione di area è praticamente proporzionale alla lunghezza della diga. Pertanto nel caso A la superficie occupata è di circa 2,4 ha, nel caso B è di circa 4,7 ha, a fronte dei 6,4 ha della soluzione prescelta. Prescindendo dalla soluzione A effettivamente troppo penalizzante per i motivi suesposti, nella soluzione B il valore dell'area occupata non sembra tanto inferiore a quella della soluzione di progetto da fare propendere per una sua scelta, molto criticabile da altri punti di vista, in particolare in relazione alle manovre in sicurezza di un traghetto."

2) "Criticità legate alla sensibilità dell'ambiente interessato dal progetto:"

Anche in merito a tale criticità si precisa che le considerazioni svolte in sede di istruttoria riguardavano l'intero bacino portuale in quanto si riferiva al P.R.P. e pertanto si può ritenere ridimensionata.

In proposito si riporta il paragrafo 5 della relazione integrativa già citata:

Le opere di progetto consistono nella realizzazione di un molo frangiflutti e saranno del tipo a gettata nel tratto iniziale

Lo sviluppo del molo misurato lungo e del tipo a cassoni per la restante parte. l'asse centrale è pari rispettivamente a:

¹ I dati citati sono relativi alla perdita di posidonie a causa degli interventi previsti nel PRP (realizzazione di due dighe a difesa, prolungamento delle due darsene portuali, dragaggio di tutto lo specchio portuale, collocazione all'interno del porto di pontili galleggianti con ancoraggi costituiti da pali, corpi morti o catene etc.), mentre i dati relativi alla perdita di posidonie per effetto del progetto di messa in sicurezza del porto, che comporta la sola realizzazione della diga di sopraflutto sono riepilogati nella relazione integrativa allo studio di impatto ambientale del progetto di messa in sicurezza del porto di Favignana datata 20/02/2015. Come illustrato nella stessa relazione integrativa il progetto interessa complessivamente una superficie di posidonieto sensibilmente inferiore, cioè circa 2 ha di posidonieto contro 6,4 del PRP.

- 71.14 m nel tratto a gettata;
- 59.20 m nel tratto a cassoni imbasati a -8.80 m;
- 303.90 m nel tratto a cassoni imbasati a -12,00 m;

Complessivamente lo sviluppo del molo misura quindi 434,24 m. La lunghezza dell'opera, tuttavia raggiunge circa 500 m includendo la testata e la radice del molo stesso.

La larghezza in corrispondenza della sezione sul livello medio mare è pari a circa 20 metri, (larghezza del cassone cellulare) mentre in corrispondenza del fondale marino, la misura, è ovviamente variabile in funzione della batimetria raggiunta, infatti, preliminarmente alla posa dei cassoni, il progetto prevede la realizzazione sul fondale marino di uno scanno di imbasamento realizzato con pietrame scapolo (5-500 kg) protetto sul lato mare e sul lato terra da una scogliera in massi naturali.

Dagli elaborati di progetto si può stimare che l'impronta complessiva che l'opera avrà sul fondale marino è pari ad una superficie di circa 27.220 mq.

Lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza al fine di determinare l'impatto del progetto sugli habitat prioritari all'interno della zona SIC "Fondali dell'Isola di Favignana" (cod. ITA010024) ha studiato la distribuzione e la composizione del bentos nell'area di progetto sulla base di uno studio specifico (carta delle biocenosi marine) effettuato nel dicembre 2005 in occasione della stesura del Piano Regolatore Portuale.

In relazione ai dati contenuti nel suddetto studio è possibile affermare che l'opera di progetto incide direttamente su:

FONDALE CON:	SUPERFICIE:
Prateria di posedonia oceanica	11.685 mq
Alghe fotofile	1.985 mq
Sabbia	13.410 mq
Biocenosi RMI (marciapiede a vermetidi)	140 mq
TOTALE	27.220 mq
Dati: Valutazione di incidenza del PRP del porto di Favignana - dicembre 2005	

Stante il lungo tempo trascorso dal suddetto studio del 2005, l'Amministrazione Comunale, al fine di confrontare con dati più recenti i medesimi dati ha richiesto all'Ente Gestore dell'Area Marina Protetta delle Isole Egadi (AMP) di fornire eventuali dati in possesso dell'AMP circa la distribuzione degli habitat prioritari all'interno del perimetro dell'area Marina Protetta.

L'AMP ha fornito apposita elaborazione cartografica GIS (datata 10/02/2015) basata su uno studio del CONISMA effettuato nel 2009.

Sulla scorta di tali dati, è possibile affermare che l'opera di progetto incide direttamente su:

FONDALE CON:	SUPERFICIE:
Posidonia su matte (HP/M)	12.220 mq
Alghe fotofile (AP)	3.910 mq
Sabbie infangate superficiali di moda calma (SVMC)	8.060 mq
Sabbie grossolane e ghiaie fini soggette a correnti di fondo (SGCF)	3.030 mq
TOTALE	27.220 mq
Dati: CONISMA 2009	

Il confronto dei risultati permette di avvalorare le conclusioni riportate nella valutazione di incidenza del presente progetto. In particolare per quanto riguarda la perdita di POSIDONIA i valori stimati sulla base dello studio del 2005 sono pressoché coincidenti con quelli di Conisma del 2009, come evidenziato nella seguente tabella:

Dati 2005	Prateria di posidonia oceanica	11.685 mq
Dati 2009	Posidonia su matte (HP/M)	12.220 mq
	Differenza:	535 mq

Inoltre, poiché la costruzione del molo sopraflutto sottenderà al suo interno (all'interno del nuovo bacino portuale) una parte di posidonieto, la valutazione di incidenza ha ritenuto pressoché certa la perdita di questa ulteriore porzione di habitat pari a:

- 8.940 mq (dati 2005);
- 8.700 mq (dati 2009);

La perdita di prateria di Posidonia Oceanica dovuta all'intervento può pertanto stimarsi complessivamente pari a:

Impatto delle opere di progetto sulla posidonia oceanica		(All'interno dell'impronta del molo)	(All'interno del nuovo bacino portuale)	TOTALE
Dati 2005	Prateria di posidonia oceanica	11.685 mq	8.940 mq	20.625 mq
Dati 2009	Posidonia su matte (HP/M)	12.220 mq	8.700 mq	20.900 mq
			Differenza:	275 mq

Il dato complessivo permette di validare ulteriormente lo studio di incidenza del progetto, evidenziando una differenza di appena 275 mq sul dato stimato nel 2005.

Tuttavia, tale dato va assunto come valore limite, in quanto la porzione di posidonieto (8.700/8.940 mq) che verrà a trovarsi all'interno dello specchio acqueo sotteso dalla nuova diga per effetto della sua realizzazione, sebbene sicuramente soggetta ad una forte interferenza antropica, sia durante la fase di cantiere sia nella fase di esercizio della nuova struttura portuale, non può considerarsi interamente perduta.

Va inoltre rilevato che, comunque, la potenziale perdita di 20.900 mq di posidonieto sebbene certamente elevata in termini di valore assoluto appare contenuta in termini di incidenza percentuale sull'intera estensione di Prateria di Posidonia oceanica presente all'interno del SIC ITA010024.

codice natura	Habitat	Superficie (ha)	Grado di conservazione
1110	Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina	441	B
1120	Praterie di posidonia (Posidonia oceanica)	4.411	B
1170	Scogliere	630	B
8330	Grotte marine sommerse o semisommerse	63	B

Figura 1 HABITAT PRIORITARI E DI INTERESSE COMUNITARIO PRESENTI NEL SIC ITA 010024 (FONTE: MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO)

La superficie di 20.900 mq su un totale di 4.411 ha, rappresenta lo 0,047 % del totale.

Tale valore inoltre rapportato sull'intera estensione di Posidonia su matte (HP/M) presente all'interno dell'AMP assume un valore percentuale ancora più contenuto. Infatti dai dati

assunti dall'AMP, la superficie di Posidonia su matte (HP/M) presente all'interno del perimetro dell'AMP è pari a 52.911.768,40 mq.

L'incidenza percentuale così calcolata risulta pari allo 0,0395%.

Tale incidenza risulta ancora ulteriormente ridotta se stimata sul totale della prateria di posidonia (habitat 1120) presente all'interno del perimetro dell'AMP.

	Sup. in mq.
Posidonia su coralligeno (HP/C)	9.408.020,96
Posidonia su matte (HP/M)	52.911.768,40
Posidonia su sabbie fini ben calibrate (HP/SFBC)	15.230,68
SOMMANO	62.335.020,04
Fonte: AMP	

L'incidenza percentuale così calcolata risulterebbe pari allo 0,0335%.

Infine occorre apportare alcune puntualizzazioni circa il popolamento del piano mesolitorale dove è diffuso il marciapiede a molluschi vermetidi (*Dendropoma petraeum*). Come riportato nel "NATURA 2000 standard form" del sito ITA010024, il marciapiede a vermeti, costruzione biogena dovuta al gasteropode sessile *Dendropoma petraeum*, è comune ed esteso e presenta un ottimo livello di strutturazione sulla fascia costiera delle tre isole. In relazione all'area portuale, tale biocenosi infralitorale, non figura nella mappatura CONISMA del 2009, ma è rilevata5 nello studio del 2005, ed è tuttora presente nelle aree di progetto a est dell'attuale area portuale.

La costruzione delle opere, ed in particolare il piazzale di progetto che costituisce il radicamento a terra del nuovo molo sopraflutto, comporteranno inevitabilmente la perdita di una parte di tale piattaforma a vermeti. Inoltre nella fase di esercizio delle opere, la biocenosi della fascia mesolitorale prossima all'opera di progetto, nonché, in particolare quella compresa tra la medesima opera di progetto e l'attuale molo Genitivo subirà l'azione antropica portuale. Complessivamente lo sviluppo della fascia litorale interferita dalle opere è limitata a circa 200 ml. Lungo tale perimetro, l'ampiezza del marciapiede è ovviamente variabile e quindi di difficile quantificazione, tuttavia si può stimare planimetricamente che la superficie di marciapiede occupata dalle opere e quella che rimarrà compresa all'interno del nuovo bacino portuale siano pari, al massimo, rispettivamente a circa 700 mq e 300 mq. Dagli studi e dai rilievi effettuati, quindi, la superficie di piattaforma a vermeti interferita dalle opere risulta inferiore a circa 1.000 mq.

In conclusione si può affermare che:

- la perdita di prateria di posidonia oceanica si può valutare da un minimo di circa 8.700 mq (per effetto della costruzione dell'opera) ad un massimo di circa 20.900 mq (per effetto dell'esercizio dell'opera portuale);
- la porzione di prateria di posidonia interessata dal progetto si trova ai margini del più vasto posidonieto habitat 1120 del SIC "fondali dell'isola di Favignana" (cod. ITA010024) a ridosso di un' area portuale già esistente;
- la scelta progettuale (diga a cassoni cellulari) ha permesso di contenere l'impronta complessiva dell'opera sul fondale marino rispetto ad una diga di tipo tradizionale (diga a gettata);
- l'incidenza del progetto in relazione alla perdita di prateria di posidonia oceanica presente all'interno del perimetro del SIC è pari allo 0,047 % del totale;
- l'incidenza del progetto in relazione alla perdita di prateria di posidonia oceanica su matte presente all'interno del perimetro dell'AMP è pari allo 0,0395% del totale;
- l'incidenza del progetto in relazione alla perdita di prateria di posidonia oceanica complessivamente presente all'interno del perimetro dell'AMP (prateria su matte, prateria su coralligeno, prateria su sabbie) è pari allo 0,0335% del totale.
- la superficie di piattaforma a vermeti interferita dalle opere risulta inferiore a circa 1.000 mq.

Inoltre il paragrafo 1 della relazione integrativa riporta I costi ed I tempi di attuazione delle misure di compensazione

3) Criticità legate agli obiettivi del PRP:

Tale criticità si può ritenere superata dal fatto che la nuova istruttoria riguarda la sola messa in sicurezza del porto e non più il PRP.

4) Criticità legate al dimensionamento dell'opera e alla sua funzionalità:

Anche in questo caso è chiaro che le considerazioni svolte in sede di istruttoria riguardavano l'intero bacino portuale in quanto si riferiva al P.R.P.

Comunque in sede di redazione della già citata relazione integrativa sono state riprese dal prof. Noli alcune considerazioni ce qui si riportano:

L'ipotesi progettuale inviata all'esame del Ministero riguarda unicamente l'opera di difesa prevista per la "messa in sicurezza" del porto. Con tale termine ci si riferisce a due aspetti ugualmente importanti: il primo è quello della facile accessibilità in condizioni di moto ondoso accentuato; il secondo è quello della permanenza all'ormeggio in condizioni accettabili in occasione delle più violente mareggiate che si possono abbattere nella località.

Relativamente al primo problema si è stabilito, in sede di progetto, di prescegliere un valore dell'altezza d'onda significativa abbastanza elevato, pari a 4,50 m, oltrepassato il quale anche una nave di grandi dimensioni incontra cospicue difficoltà a muoversi in spazi ristretti, come avviene nelle manovre di avvicinamento all'imboccatura portuale. E' da considerare infatti che ad un'altezza d'onda significativa H_s corrispondono altezze d'onda massime dell'ordine di $1,6 H_s$, cioè nel caso specifico 7,2 m. Il valore dell'altezza d'onda sopra precisato, per quanto elevato, è stato considerato nelle prove di navigabilità condotte presso il Centro Cetena di Genova, le quali hanno dimostrato la sufficienza della configurazione ipotizzata per l'opera foranea.

Si noti che la definizione dell'altezza d'onda da assumere per il dimensionamento delle imboccature portuali è sempre un argomento complesso, in quanto dipende da numerosi fattori, fra i quali la presenza o meno di rimorchiatori che possono assistere la nave durante le manovre. Nel caso di Favignana non sono certamente presenti rimorchiatori ma si è assunto ugualmente un valore elevato dell'altezza d'onda in quanto si è considerato di importanza primaria assicurare l'accesso al porto anche in condizioni meteo- marine avverse. Ciò non toglie che permangano condizioni di inaccessibilità, per $H_s \geq 4,50$ m. Comunque non si può escludere che alcuni piloti si rifiutino di tentare l'ingresso con altezze d'onda superiori a 2,00 m.

Ma a parte le considerazioni sull'altezza d'onda massima da assumere nei criteri di dimensionamento di un'imboccatura portuale, nella progettazione di un porto di concezione moderna sono da rispettare in ogni caso i parametri che riguardano la

distanza di arresto della nave di progetto (all'incirca $3+5 L$, con L lunghezza della nave) ed il diametro del cerchio di evoluzione (minimo $1,2+ 1,5 L$).

E' facile rendersi conto che queste misure sono considerate un "minimo" dai tecnici più qualificati. Su questo argomento sono stati forniti alcuni chiarimenti nella relazione di accompagnamento del progetto. E' comunque da ricordare che negli anni intercorsi il numero di organismi internazionali che hanno ribadito i concetti esposti si è moltiplicato. Si possono citare, oltre alle recentissime raccomandazioni del PIANC/AIPCN (Design Guidelines, report n°121, 2014, che sostituiscono le precedenti del 1997), le norme British Standards, le Canadian Waterways Manoeuvring Guidelines, i documenti emessi da IAPH (International Association of Ports and Harbors), da IMPA (International Maritime Pilot's Association), IALA (International Association of Lighthouse Authorities). Allo scopo di evitare la lettura di documenti lunghi e tediosi si allega un contributo personale che in qualche modo ne riepiloga gli aspetti salienti. Si tratta di una memoria presentata in un convegno del PIANC/AIPCN italiana nel giugno del 2012 a Reggio Calabria, nella sede dell'Università Mediterranea, avente per titolo "Il problema delle imboccature portuali nel progetto dei porti"..

E' comunque buona norma non lesinare nelle dimensioni delle opere foranee di un porto, soprattutto quanto esso rappresenta l'unica vitale possibilità di collegamento fra la Sicilia e in particolare Trapani e la cittadina di Favignana, di oltre quattromila abitanti, strettamente legata a Trapani per necessità lavorative e scolastiche.

Le condizioni di inagibilità del porto si verificano attualmente, come è ovvio, soprattutto nel periodo invernale. E' proprio in tale periodo, che coincide con la frequenza scolastica e con l'attività lavorativa a Trapani di una parte della popolazione, che la continuità territoriale deve essere assicurata nel massimo grado possibile.

L'aspetto della tranquillità dello specchio acqueo protetto è altrettanto importante, in quanto se l'agitazione interna nel porto è eccessiva si possono verificare urti fra le imbarcazioni ormeggiate o fra queste e le banchine, con spiacevoli conseguenze. Per valutare questo aspetto è stato impiegato, in sede di progetto, un modello matematico che ancora può considerare d'avanguardia, nonostante il trascorrere del tempo. Con tale modello si è dimostrato che l'agitazione interna portuale, con la nuova configurazione, rientra entro limiti accettabili, anche in occasione di onde "estreme", al contrario di quanto avviene attualmente.

Anche relativamente a questo argomento è da ricordare che l'esperienza mostra che, soprattutto se i porti sono di piccola estensione, nella realtà i risultati sono meno favorevoli che nel modello. Quindi anche a questo riguardo è opportuno assumere qualche cautela.

In conclusione, si può affermare che le dimensioni assegnate all'opera foranea sono le minime richieste per le manovre in sicurezza di un traghetto lungo 90+100 m, unico in grado di affrontare la navigazione fra Trapani e Favignana in presenza di un mare molto mosso. Nello stesso tempo con tali dimensioni si ottiene un ridosso interno molto migliore di quello attuale e compatibile con un tranquillo stazionamento delle navi e delle imbarcazioni minori presenti.

Inoltre, al fine di evidenziare ancora maggiormente la necessità dell'opera così come progettata, è stata allegata la nota n. 1812 del 20.01.2015 della Capitaneria di Porto di Trapani, nella quale sono riportati i dati delle corse dei mezzi pubblici cancellate per averse condizioni meteomarine negli anni 2013 e 2014.

Non sta andando meglio nel 2015, stante le ripetute e prolungate condizioni meteomarine avverse in soli due mesi (cfr. copie di quotidiani e foto).

Ai fini di mitigare l'impatto dell'opera, si è comunque individuata la possibilità, da verificare in sede di progettazione esecutiva, di ridimensionare la sovrastruttura del molo, limitando la sua altezza sul livello del mare da +7,50 m (soluzione di progetto) fino a +4,50 m (soluzione ridotta) senza con ciò diminuire, la sicurezza idraulica dell'opera in relazione a fenomeni di sormonto delle onde (wave overtopping).

Si è provveduto inoltre a mitigare ulteriormente l'impatto dell'opera prevedendo la sostituzione della torre di controllo prevista in progetto con un ordinario fanale di segnalazione della tipologia che verrà prescritta dal competente Comando Fari e Fanali della Marina.

Per valutare meglio tale ipotesi è stato elaborato l'allegato rendering di raffronto.

5) Criticità legate agli effetti ambientali indotti:

Anche in merito a tale criticità si può affermare che le considerazioni svolte in sede di istruttoria riguardavano l'intero bacino portuale in quanto si riferiva al P.R.P. e pertanto si può considerare superata.

Ma comunque, in merito alle due principali osservazioni e cioè energia elettrica e risorsa idrica, si vuole rappresentare che è in corso lo studio per la metanizzazione dell'Isola di Favignana, che risolverà la questione sia per le utenze domestiche che per la centrale di produzione di energia elettrica (cfr. nota n. 1955 del 19.02.2015 indirizzata al Ministero dello Sviluppo Economico), che in sede di riunione fra il Sottosegretario di Stato Senatrice Simona Vicari ed i Sindaci del Mezzogiorno d'Italia, ha manifestato la concreta fattibilità dell'opera.

Per quanto riguarda la risorsa idrica, la Regione Siciliana, ha ricevuto la richiesta dell'Amministrazione comunale n. 2535 del 9,03.2015, per la realizzazione dei dissalatori a Favignana ed a Marettimo e sta valutando la fattibilità.



ISOLE EGADI
COMUNE DI FAVIGNANA

(Provincia Regionale di Trapani)

IV SETTORE

ASSETTO ED UTILIZZO DEL TERRITORIO

Prot. N.2535 del 09 MAR 2015

Gent.ma Dott.ssa Vania Contrafatto
Assessore Regionale
dell'Energia e dei servizi
di pubblica utilità
Viale Campania, 36
90144Palermo

Egr. Ing. Domenico Armenio
Dirigente Generale
Assessorato Regionale
dell'Energia e dei servizi
di pubblica utilità
Dipartimento Acque e rifiuti
Viale Campania, 36
90144Palermo

Oggetto: Approvvigionamento idrico isole Egadi

Facendo seguito all'incontro svoltesi presso codesto Assessorato, in data 13 febbraio 2015, in merito alle problematiche delle isole Minori della Sicilia, tra cui quella dell'approvvigionamento idrico, con la presente si manifesta l'interesse da parte di questa Amministrazione, alla realizzazione, sia presso l'isola di Favignana che presso l'isola di Marettimo, di impianti di dissalazione.

Per quanto riguarda l'isola di Levanzo, la stessa potrà essere alimentata dal dissalatore di Favignana.

Tale richiesta è motivata dalla insufficienza dell'attuale approvvigionamento, anche da parte delle navi cisterne, soprattutto nel periodo estivo, in cui si raggiungono picchi di affluenza turistica di oltre 60.000 presenze.

Si fa presente inoltre che tale situazione critica è stata più volte rappresentata all'EAS e a codesto Assessorato, anche in considerazione del fatto che nell'isola di Favignana è presente il carcere, il quale esige la continua erogazione per motivi di sicurezza.

I siti per l'installazione degli impianti, sono stati individuati su aree comunali in prossimità dei serbatoi di accumulo sia a Favignana che a Marettimo.

Si sottolinea che la realizzazione dei dissalatori, non può prescindere della sostituzione ed ammodernamento delle rete di distribuzione compreso la sostituzione dei contatori di consumo.

Fiduciosi di un benevole accoglimento della presente richiesta si porgono cordiali saluti

Il Sindaco
(Giuseppe Pagoto)





ISOLE EGADI
COMUNE DI FAVIGNANA
(Provincia Regionale di Trapani)

Spett.le MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Sottosegretario dello Sviluppo Economico

arch. Simona VICARI

Via Veneto, 33 - 00187 Roma

Tel. (+39) 06 42043 4312

vicari.segreteria@mise.gov.it

Direttore Generale Risorse Minerarie ed Energetiche

Ing. Franco TERLIZZESE

Via Molise 2 – 00187 ROMA

Fax. 06 47052859

Prot. n. 1000/2015
19 FEB 2015

19 FEB 2015

19 FEB 2015

**OGGETTO: COMPLETAMENTO DEL PROGRAMMA GENERALE DI
METANIZZAZIONE DEL MEZZOGIORNO – EX L.147/2013 COMMA 319**

**PRESENTAZIONE PROGETTO DI EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E
METANIZZAZIONE DEL COMUNE DI FAVIGNANA**

Ex Comunicato Direttoriale 28 Febbraio 2014 – MISE D.G.R.M.E. -
Bollettino Ufficiale degli Idrocarburi e delle Georisorse - Numero di
Pubblicazione: 46 - Anno LVIII - N. 2 28 Febbraio 2014

Facendo seguito alle notizie di stampa attraverso le quali si è appreso che in data 28 gennaio 2015 è stata approvata dal CIPE la Delibera che disciplinerà l'erogazione dei contributi pubblici previsti dalla L.147/2013 per la metanizzazione dei Comuni del mezzogiorno, e nelle more della pubblicazione della stessa Delibera, intendiamo con la presente aderire alla richiesta espressa nel Comunicato Direttoriale in riferimento, allo scopo di fornire le informazioni necessarie ad inquadrare lo stato di avanzamento della procedura intrapresa dallo scrivente Comune per predisporre la Richiesta di finanziamento degli Impianti che dovranno consentire l'istituzione del servizio di gas naturale nel territorio del Comune di Favignana.

Precisiamo, innanzitutto, che il territorio del Comune, essendo composto dalle tre isole dell'arcipelago delle Egadi – Favignana, Levanzo, Marettimo – è già oggetto di uno studio complessivo di efficientamento : delle utenze, delle risorse convenzionali e non, nonché delle modalità di ottimizzazione delle modalità di approvvigionamento delle fonti primarie e di produzione di energia elettrica.



ISOLE EGADI
COMUNE DI FAVIGNANA
(Provincia Regionale di Trapani)

Questo studio, che è stato intrapreso da tempo, è in fase avanzata di approfondimento ed è in particolare finalizzato a:

- ridurre drasticamente rispetto alla situazione attuale le emissioni nocive
- ridurre gli attuali rischi dovuti al trasporto ed all'utilizzazione diffusa di bombole di gas
- costituire attraverso una ottimale e continua disponibilità di gas naturale sulle isole una condizione di sicurezza delle fonti rispetto alle richieste stagionali, notoriamente molto variabili,
- annullare gli attuali condizionamenti meteomarini nell'approvvigionamento di altre fonti di energia (gasolio, GPL, benzine, etc.)
- supplire al fatto che le isole non sono collegate alla rete nazionale di distribuzione di energia elettrica.

Gli interventi che verranno individuati come prioritari nello studio di cui sopra verranno attuati, ove possibile con il contributo pubblico attingendo dalle diverse fonti di finanziamento nazionali e europee.

Si chiede pertanto di prendere atto che nei termini e con le modalità previste dalla Delibera CIPE sopra citata, verrà tempestivamente presentata dallo scrivente Comune una richiesta di finanziamento degli impianti necessari alla metanizzazione del territorio per un investimento complessivo che si stima fra i 16 e i 18 milioni di euro.

Tanto era dovuto ai sensi del Comunicato Direttoriale in riferimento e nell'auspicio di essere cortesemente informati da Codesto Ministero di ogni iniziativa finalizzata ad accelerare la procedura di finanziamento, questa sollecitudine è da parte nostra giustificata dalla urgenza di considerare attuabile nello studio di efficientamento in corso l'istituzione del servizio di distribuzione del gas naturale che costituisce a tutti gli effetti un fattore determinante.

Si resta in attesa di cortese riscontro,

Distinti Saluti



Firma del legale rappresentante

Il sindaco: Giuseppe Pagoto