

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico

Lavori di messa in sicurezza del porto di Favignana

Progetto Esecutivo – 1° Stralcio Funzionale

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto 11	<i>Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

La Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente ha espresso parere positivo (parere 1889 del 15/10/2015) al Progetto Definitivo con prescrizioni.

Il progetto relativo ai Lavori di messa in sicurezza del porto di Favignana ha ottenuto il Giudizio di compatibilità ambientale, Prot. n°100 del 15/05/2020, da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio subordinato al rispetto delle condizioni degli art. 2 e 3 del decreto stesso e all'espletamento delle procedure previste dall'articolo 6.4 della Direttiva 92/43/CEE presso la Commissione Europea per quanto riguarda le misure di compensazione adottate.

Il **Progetto Definitivo** dei *Lavori di messa in sicurezza del porto di Favignana*, che recepisce le opere di mitigazione e compensazione prescritte dal Ministero dell'Ambiente, è stato approvato dalla Commissione

dei Lavori Pubblici con parere n°116 del 07/11/2017.

Il 1° **Stralcio Funzionale del Progetto Definitivo** dei *Lavori di messa in sicurezza del porto di Favignana* prevede la realizzazione della prima parte della nuova opera di difesa proposta dal progetto generale, che oltre ad aumentare la sicurezza del bacino portuale esistente permetterà l'entrata in funzione di una nuova banchina per traghetti e aliscafi. Il progetto prevede la realizzazione di un molo frangiflutti del tipo a gettata nel tratto iniziale e del tipo a cassoni a parete forata per la restante parte, in particolare:

- Il primo tratto (radice) è del tipo a scogliera, di circa 70 m di sviluppo planimetrico, con nucleo in tout venant, una mantellata di protezione (in massi naturali di IV cat. e in parte da tetrapodi da 25 t) e banchinata internamente con n°16 cassoni prefabbricati in c.a. ad unica cella (cassoni tipo G) impostati a quota -6,00 m s.l.m.m., su uno scanno in pietrame scapolo. La pendenza della scarpata della scogliera lato mare è pari a 3/2. Il muro paraonde in c.a. ha una larghezza alla base variabile tra 6,60 m e 12 m e una quota sommitale pari a +4,50 m. La quota sommitale della banchina è pari a +2,50 m s.l.m.m.
- Il secondo tratto, con una lunghezza complessiva di circa 120 m, verrà realizzato con n°4 cassoni cellulari in c.a. a quattro file di celle di cui n°2 imbasati a quota -8,80 m s.l.m.m. (cassone tipo A e tipo B) e n°2 a quota -12,00 m s.l.m.m. (cassoni tipo C) su uno scanno in pietrame scapolo (5-50 kg) protetto sul lato mare e sul lato terra da una scogliera in massi naturali. La parete esterna (lato mare) dei cassoni è forata. La prima e la seconda fila di celle del cassone cellulare a tergo della parete forata, che costituiscono la vasca di smorzamento del moto ondoso, verranno riempite completamente con materiale granulare.

Lo sviluppo del molo lungo l'asse centrale misura circa 200 m. La larghezza in corrispondenza della sezione sul livello medio mare è pari a circa 20 metri.

Il **Progetto Esecutivo 1° Stralcio Funzionale** dei *Lavori di messa in sicurezza del porto di Favignana* riguarda tutti gli interventi sopra elencati. A seguito del maggior grado di approfondimento dato dal livello di progettazione esecutiva, vengono riportate le seguenti modifiche costruttive. Si sottolinea che **tali modifiche rispettano le sagome planimetriche delle opere del Progetto Definitivo e non hanno valenza dal punto di vista ambientale**:

- Modifica del riempimento delle celle dei cassoni cellulari. Il riempimento delle celle è previsto con materiale proveniente da escavo, demolizioni e/o scavi a terra o tout venant di cava, ad eccezione di alcune file di celle che vengono riempite con conglomerato cementizio, in particolare:
 - ultimi 5 m di spessore delle n°2 file di celle lato mare del Cassone tipo "A";
 - celle esterne lato mare dei Cassoni tipo "B", le quali vengono riempite con conglomerato cementizio per uno spessore di 5,20 m (cella esterna) e di 6,70 m (cella intermedia);
 - tutte le celle del cassone tipo "C", in particolare le due file di celle riflettenti lato mare riempite per uno spessore di 5,20 m (cella esterna) e di 6,70 m (cella intermedia) che le due file di celle interne lato porto;
- Modifica dell'opera a gettata lato mare costituita da mantellata in scogli naturali 7-12 t nel primo tratto alla radice (50 m) e mantellata in Tetrapodi da 25 t, in sezione corrente ed in testata;
- Definizione dei cassoni di tipo G, prevedendo n°11 cassoni suddivisi in 4 tipologie differenti: G1, G2, G3 e G4. G1 e G3 sono cassoni a tre celle antiriflettenti con dimensione pari a 9,40x4,00x6,00 m (escluso il solettone di base) mentre G2 e G4 sono cassoni a 2 celle e presentano dimensione pari a 6,35x4,00x6,00m (escluso il solettone di base). Tutti i cassoni G hanno celle interne di uguali dimensioni (2,80x3,40 m);
- Modifica della geometria della sovrastruttura dei cassoni G alla radice del molo per consentire la realizzazione di una pedana di attracco poggia portellone realizzata con travi tipo Vignola 50E5 poste perpendicolarmente alla banchina ad un interasse di cm 50;
- Realizzazione di una paratia di pali del diametro di 800 mm di cui n.8 della lunghezza di 12,00 m e n.13 della lunghezza di 3,70 m, posta a chiusura del tratto di banchina di riva lato sud, sormontati da trave di coronamento in c.a. nonché posizionamento di veletta prefabbricata in c.a. lato mare e paraspigolo in acciaio inox;

- Realizzazione di sistema di protezione al piede dei cassoncini cellulari di tipo G, mediante posa in opera di materassini in geotessile e blocchi di c.l.s. dello spessore di cm 30, nonché il posizionamento lungo il piede dei cassoncini di strutture in geotessile tubolare riempito con sabbia proveniente dall'escavo (0,80 m³/m).

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

La Localizzazione del Progetto non è variata rispetto al Progetto Definitivo che ha ottenuto parere positivo (parere 1889 del 15/10/2015) dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente.

L'Arcipelago delle Isole Egadi si colloca ad ovest del versante occidentale della Sicilia, a poche miglia da Trapani, e comprende le isole di Favignana, Levanzo, Marettimo e gli isolotti di Formica e Maraone. Le Isole Egadi fanno parte della piattaforma continentale con la quale condividono la natura carbonatica. Favignana, principale isola dell'arcipelago delle isole Egadi, si trova a circa 7 km dalla costa occidentale della Sicilia, tra Trapani e Marsala, e fa parte del comune di Favignana.

L'isola ha una superficie di 19 km² circa e uno sviluppo costiero di 33 km frastagliati e ricchi di cavità e grotte. L'isola è attraversata da nord a sud da una dorsale montuosa la cui altitudine massima è quella del Monte Santa Caterina, di 314 metri. Altre due cime sono la Punta della Campana alta 296 metri e la Punta Grossa (252 metri). Sul lato meridionale si trovano gli isolotti Preveto, Galera e Galeotta (praticamente degli scogli).

Il porto attualmente è costituito da uno specchio acqueo di forma circolare aperto a N e NNW; dall'estremità E si protende verso NW la diga di sopraflutto, banchinata interamente. I due lati della cala sono quasi interamente banchinati, mentre nella parte terminale si trova una spiaggia. Sul lato E si trovano vari moli per le imbarcazioni di linea e di diporto.

La superficie specchio liquido conterminato dall'attuale assetto portuale è di circa 99.000 m², mentre la superficie a terra è di 21.000 m². Le banchine hanno uno sviluppo di circa 295 m.

L'isola di Favignana ha attualmente una popolazione di circa 5.000 abitanti residenti. L'isola, così come quella prospiciente di Levanzo, è collegata con Trapani, capoluogo di provincia, da numerose corse di aliscafi e traghetti. Gli aliscafi effettuano il percorso in circa mezz'ora, rendendo di fatto le due isole dei veri e propri sobborghi del capoluogo. Ciò da un lato giustifica il fatto che l'isola, a differenza della maggior parte delle isole minori italiane, non soffre del fenomeno dello spopolamento, anzi è viva e vitale per tutto l'anno. Da un altro lato le frequenti interruzioni dei collegamenti, soprattutto nel periodo invernale, nonostante la presenza, a fianco degli aliscafi, di traghetti dislocanti, di dimensioni peraltro limitate costituiscono un grave ed annoso problema.

Infatti, il porto nella configurazione attuale non è ancora tale da assicurare un bacino sufficientemente protetto: il paraggio è completamente esposto alle agitazioni provenienti dalla traversia del Maestrale ed il tratto di molo esistente non risulta idoneo ad assicurare ridosso in occasione dei marosi.

Il porto è uno scalo di interesse regionale classificato come porto di II categoria, III classe, dal Decreto del Presidente della Regione del 01/06/2004 (GURS del 25/06/2004 n. 27), decreto avente ad oggetto la "Classificazione dei porti di categoria II, classe III ricadenti nell'ambito del Territorio della Regione Siciliana" con la seguente destinazione funzionale: servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto.

Il Porto è inserito nel "**Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia**", strumento per il potenziamento del turismo siciliano nel settore della nautica da diporto che fornisce al contempo azioni e modalità di esecuzione per lo sviluppo del sistema siciliano della portualità turistica, approvato con

D.A. n. 69 del 26/05/2006.

Il "Piano" non ha aprioristicamente individuato specifici interventi al fine della attribuzione delle eventuali risorse. Ma sono stati invece individuati dei "siti" idonei che presentano le potenzialità per divenire infrastrutture armonizzate nel "sistema" di portualità turistica. Tali siti dovranno essere oggetto di una ridefinizione dell'infrastruttura, sia tecnica che gestionale, attuata mediante la massima partecipazione dell'imprenditoria privata, sollecitando la movimentazione progettuale, gestionale ed economica verso un partenariato convinto con le amministrazioni territorialmente competenti.

Ai fini dell'inquadramento del progetto di seguito si riportano i principali strumenti prescrittivi e di indirizzo nell'ambito della pianificazione territoriale e di settore:

PIANO TERRITORIALE PAESISTICO DELLE ISOLE EGADI

Tutto il territorio isolano è tutelato dal Piano Territoriale Paesistico dell'arcipelago delle Isole Egadi (P.T.P.), sottoposto a vincolo paesistico ai sensi e per gli effetti dell'art. 136 del D. Lgs. n. 41 del 22 gennaio 2004, essendo stato dichiarato di notevole interesse pubblico con decreto dell'Assessore regionale per i Beni Culturali ed Ambientali e per la Pubblica istruzione n°2677 del 10 agosto 1991. In adempimento a quanto disposto dall'art. 143 del "Codice dei beni culturali e del paesaggio" di cui al D.Lgs. n°41 del 22 gennaio 2004 sopra citato ed all'Atto di Indirizzo dell'Assessorato Regionale per i Beni Culturali ed Ambientali e per la Pubblica istruzione, adottato con D.A. n° 5820 del 08/05/2002, il Piano è volto alla tutela del paesaggio, del patrimonio naturale e di quello storico-culturale.

RISERVA NATURALE MARINA ISOLE EGADI

La Riserva naturale marina delle Isole Egadi, istituita con decreto Interministeriale D.D. II. 27/12/1991, interessa l'intero arcipelago che si affaccia ad occidente della costa della provincia di Trapani. Con la superficie complessiva di 53.810 ettari costituisce la più estesa riserva marina europea, ed è suddivisa in quattro aree a diverso regime di protezione: una zona A, di riserva integrale; una zona B di riserva generale, una zona C di riserva parziale ed una zona D, di protezione.

Ciascuna delle zone presenta possibilità di accesso e limitazioni nella fruibilità sia da un punto di vista della pesca anche sportiva e dilettantistica che da quello più propriamente turistico. La gestione dell'area marina protetta "Isole Egadi" è affidata all'ente gestore individuato ai sensi dell'articolo 19 della L. 06.12.1991, n. 394, come integrato dall'art. 2, comma 37, della L. 09.12.1998, n. 426 e s.m.i. e dal Decreto 16.01.2001 del Ministro dell'ambiente.

Per le attività consentite all'interno delle "zone" si rinvia al "Regolamento di esecuzione ed organizzazione" (D.M. 01.06.2010) integrato dal "Disciplinare integrativo" giusta Deliberazione G.M. del Comune di Favignana n° 136 del 15.07.2011 con validità fino al 31/11/2011. La presenza dell'AMP rappresenta senza dubbio un grande elemento di conservazione e di tutela delle specie presenti in questo importante bacino mediterraneo la cui azione dovrà sempre tendere non solo alla protezione bensì al costante monitoraggio evolutivo della flora e della fauna.

AREE DI INTERESSE COMUNITARIO E/O DI PROTEZIONE SPECIALE

SIC:

- Isola di Marettimo: Cod. Natura 2000 ITA010027, Superficie (ha) 1089,198;
- Isola di Levanzo: Cod. Natura 2000 ITA010003 Superficie (ha) 542,222;
- Isola di Favignana: Cod. Natura 2000 ITA010004, Superficie (ha) 1845,563;
- Fondali dell'isola di Favignana: Cod. Natura 2000 ITA010024, Superficie (ha) 6302,363.

ZPS:

- Arcipelago Egadi - Area marina e terrestre: Cod. Natura 2000 ITA010027, Superficie (ha) 44905,941.

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.

Le opere del Progetto Esecutivo 1° Stralcio Funzionale consistono nella realizzazione di un molo frangiflutti del tipo a gettata nel tratto iniziale e del tipo a cassoni per la restante parte. Lo sviluppo del molo lungo l'asse centrale misura circa 200 m. La larghezza in corrispondenza della sezione sul livello medio mare è pari a circa 20 metri.

Il tracciato dell'opera frangiflutti è descritto da due tronchi rettilinei raccordati con un tronco ad arco di cerchio. Il primo tronco rettilineo, radicato alla terraferma è orientato approssimativamente da Sud-Est a Nord-Ovest. Il tratto terminale, anch'esso rettilineo, è orientato da Est ad Ovest.

La quota di imbasamento dei cassoni è stata posta pari a:

- -12,00 m s.l.m. in tutto il tratto in cui i fondali naturali sono compresi tra la batimetrica di -12,00 a quella di -15,00, in particolare gli ultimi 3 cassoni di testata;
- -8,80 m s.l.m. nel breve tratto iniziale, prossimo alla radice, in cui i fondali degradano da -12,00 a -9,00 m, e precisamente il primo cassone cellulare verso terra.

La Nuova Diga Foranea è costituita da n°15 cassoni cellulari in c.a. Si distinguono due tratti:

- Primo Tratto: a gettata, con muro di sponda interno costituito da n°11 cassoni tipo G, imbasati a -6,00 m s.l.m.m;
- Secondo Tratto: a parete verticale costituito da n°4 cassoni tipo A, B e C, di dimensioni maggiori rispetto al tipo G, imbasati a -8,80 m s.l.m.m ed a -12,00 m s.l.m.m..

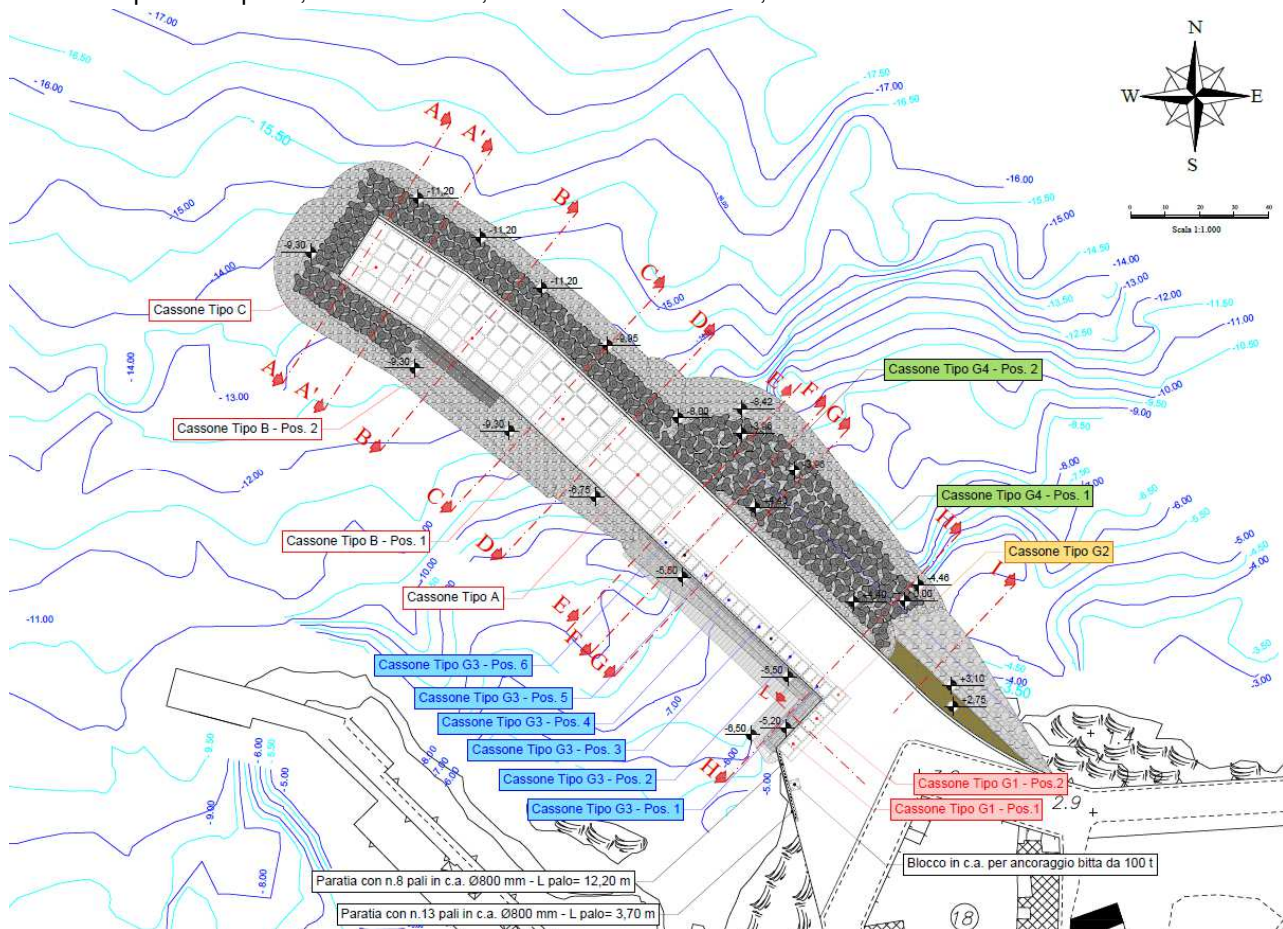


Figura 1 – Planimetria di ubicazione cassoni

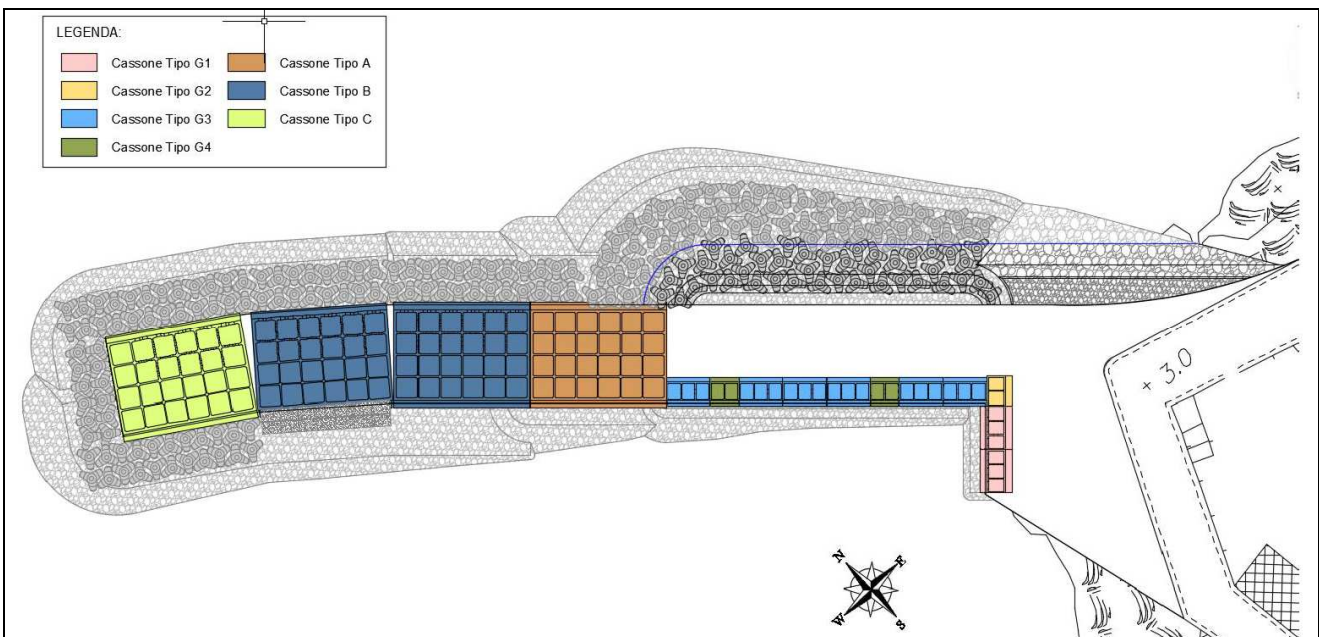


Figura 2 – Planimetria di imbasamento dei cassoni

Primo tratto a gettata

A partire dalla radice, i primi 50 m circa sono costituiti da una gettata in tout venant protetta da una mantellata in scogli di 4 cat (7-12 t) in doppio strato, con un sottostante filtro in scogli di 1° cat (0,5 -1,0 t).

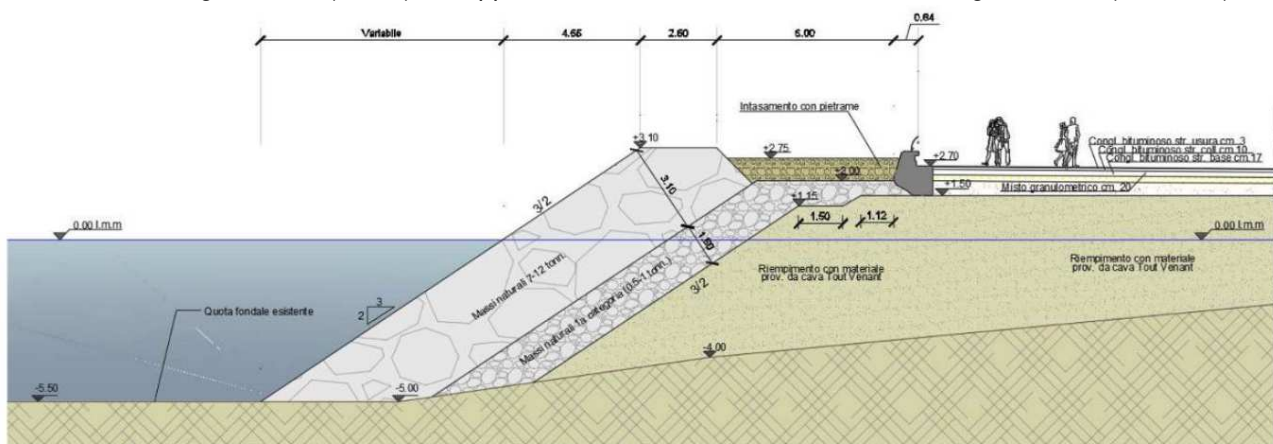


Figura 3 – Sezione tipo I-I: Tratto a gettata con scogli naturali

Nella parte interna l'opera a scogliera termina con una banchina costituita da cassoncini del tipo antiriflettente, imbasati alla quota -6,00 m s.l.m. Il progetto della nuova opera di messa in sicurezza del porto prevede infatti un tratto, lungo 20 m, di muro di sponda ortogonale all'opera predetta e delimitante quella che in futuro si ipotizza possa costituire la nuova darsena traghetti.

Successivamente, al raggiungimento della batimetrica di -5,00, la mantellata viene realizzata in tetrapodi da 25 t, con sottostante filtro in scogli naturali di 2° cat. (1-3 t). Alla distanza di alcuni metri dalla berma, è prevista una sovrastruttura di banchina in c.a. di larghezza variabile, per la realizzazione di una passeggiata che si sviluppa per l'intera lunghezza della nuova diga, compreso il tratto a parete verticale.

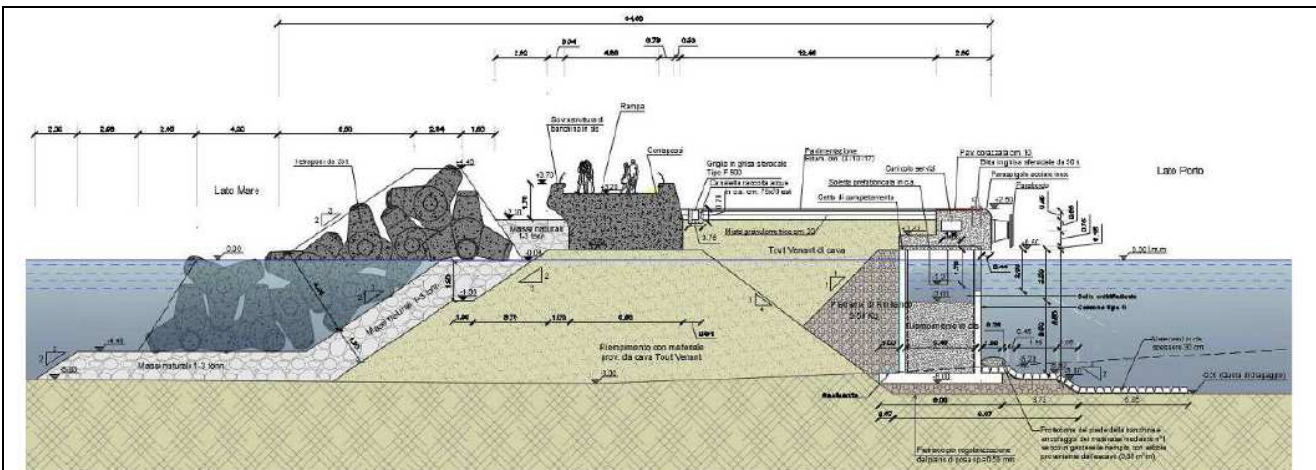


Figura 4 – Sezione tipo H-H: Tratto a gettata con tetrapodi

Secondo tratto a parete verticale

Il secondo tratto della Nuova Diga Foranea, a parete verticale, è costituito da n°4 cassoni rettangolari differenti tra loro per la quota di imbasamento, di cui:

- n°1 cassone tipo A, più vicino alla radice;
- n°2 cassoni tipo B intermedi;
- n°1 cassone tipo C, in testa alla diga.

Le dimensioni in pianta dei cassoni sono 29,51x23,00 m (comprese le mensole di fondazione di 1,50 m).

L'altezza del fusto è pari a 8,50 m per il cassone A, e pari a 11,70 m per i cassoni B e C. Le quote di posa sono pari a -8,80 m per il tipo A, e -12,00 m s.l.m.m. per i tipi B e C.

Il cassone emerge di 0,50 m rispetto al l.m.m.. Al di sopra di questo si sviluppa il solaio di copertura, necessario per la navigabilità del cassone, costituito da predalle prefabbricate e getto di completamento, di spessore pari a 0,20 m, e la sovrastruttura in c.a.. La quota banchina sul ciglio è pari a +2,50 m s.l.m.

Il solettone di base ha spessore pari a 0,80 m e presenta mensole di 1,50 m su entrambi i lati, pertanto la larghezza complessiva della fondazione è pari a 23,00 m. Le pareti esterne hanno spessore pari a 0,60 m. Le celle sono disposte su n°4 file di celle longitudinali, di cui le prime due lato mare sono antiriflettenti per i Cassoni B e C.

I primi n°2 setti longitudinali lato mare hanno spessore pari a 0,35 m, mentre il terzo ha spessore pari a 0,25 m. I n°5 setti trasversali hanno spessore pari a 0,35 m per le prime due celle lato mare, e pari a 0,25 m per le n°2 restanti celle lato porto.

Nella parete longitudinale lato mare dei Cassoni B e C sono previsti, per ogni cella, n°12 fori circolari di diametro pari a 1,00 m (n.2 fori per cella). Nel setto longitudinale interno sono previsti n.3 fori circolari del diametro di 0,60 m per ogni cella, mentre nei setti trasversali sono previsti n.3 fori circolari di diametro pari a 0,60 m per ogni cella quindi per ogni setto insistono n.6 fori.

Nelle celle di testata dell'ultimo cassone (tipo C) della diga foranea, non è prevista l'antiriflettente, in quanto le stesse verranno riempite completamente con conglomerato cementizio.

I cassoni sono imbasati su uno scanno d'imbasamento in pietrame e scogli (5-500 kg) dello spessore di alcuni metri. Sul lato esterno presentano una protezione al piede in scogli naturali, sulla quale sono poggiate n°2 file longitudinali di tetrapodi da 25 t. Sul lato interno sono stati previsti massi guardiani a protezione dello scanno d'imbasamento del lato interno del penultimo cassone.

La quota di posa del cassone tipo A è dettata dalla quota dei fondali a cui si attesta, tra -9 m e -12 m s.l.m..

Su una porzione della parete lato mare chiude a riccio la mantellata del primo tratto della nuova diga, e per questo motivo non è prevista alcuna antiriflettente in questo cassone.

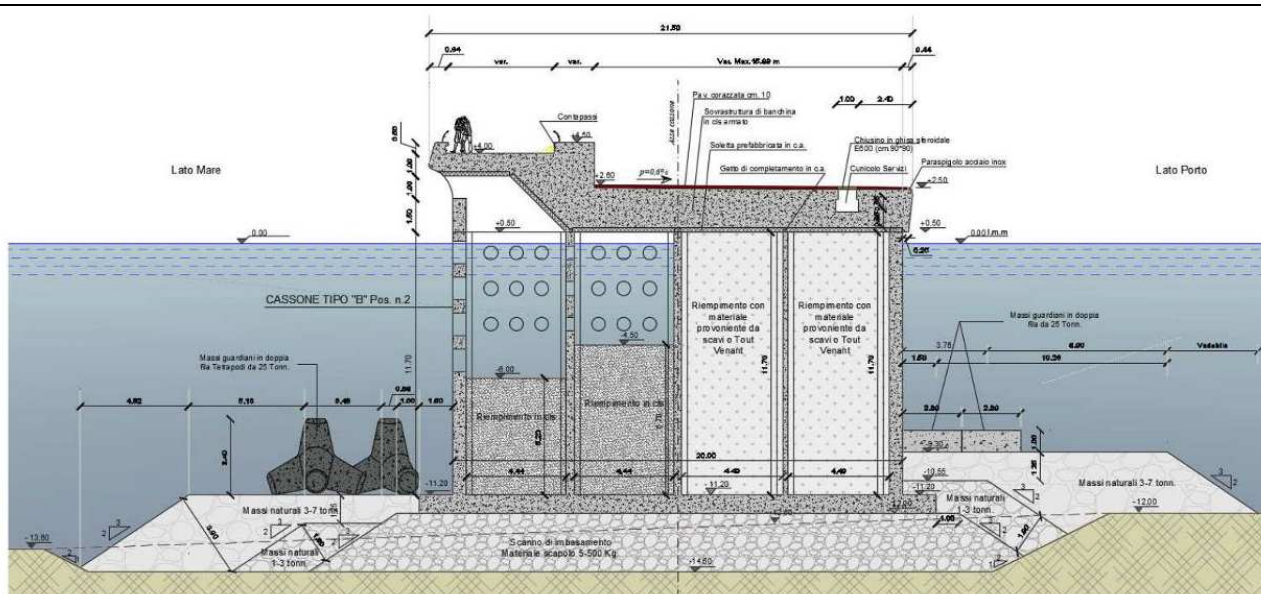


Figura 5 – Sezione tipo B-B: Tratto a cassoni

Relativamente agli aspetti concernenti i dragaggi si riferisce che i fondali interessati dall'opera sono abbastanza profondi (in generale superiori a 10 m) per cui le quantità di materiale proveniente dai dragaggi risultano piuttosto modeste. Dalle sezioni di computo infatti risulta che il materiale da dragare è pari a 8.500 m³.

Il progetto prevede che tutto il materiale da dragare sarà utilizzato a riempimento dei cassoni cellulari che costituiscono la stessa diga.

Il riempimento delle celle è quindi previsto con materiale proveniente da escavo, demolizioni e/o scavi a terra o tout venant di cava, ad eccezione degli ultimi 5 m di spessore delle n°2 file di celle lato mare del Cassone tipo "A" per i quali è previsto riempimento in cls. Per quanto riguarda il riempimento dei Cassoni tipo "B", per le due file di celle lato porto è stato previsto l'intero riempimento con tout-venant per un'altezza di 11,70 m mentre le celle esterne lato mare vengono riempite il conglomerato cementizio per uno spessore di 5,20 m per quanto riguarda la cella esterna e di 6,70 m della cella intermedia. Per quanto riguarda il cassone tipo "C" sia le due file di celle riflettenti lato mare (riempite a diverse altezze), che le due file di celle interne lato porto, vengono riempite esclusivamente con conglomerato cementizio.

In corrispondenza della testata verrà ubicato un fanale di segnalazione dell'ingresso (a luce rossa) secondo le caratteristiche che saranno impartite dal competente Ufficio Servizio Fari e Fanali della Marina Militare.

Oltre la realizzazione dell'opera foranea sono previste le seguenti ulteriori lavorazioni:

- Ispezione subacquea eseguita sul fondale interessato dai lavori di dragaggio e realizzazione del corpo della scogliera della diga foranea, finalizzata all'individuazione di eventuali presenze di ordigni esplosivi di vario tipo sepolti nel fondale marino, propedeutica alla eventuale preventiva bonifica bellica;
- Realizzazione di una paratia di pali del diametro di 800 mm di cui n.8 della lunghezza di 12,00 m e n.13 della lunghezza di 3,70 m, posta a chiusura del tratto di banchina di riva lato sud, sormontati da trave di coronamento in c.a. nonché posizionamento di veletta prefabbricata in c.a. lato mare e paraspigolo in acciaio inox;
- Realizzazione di sistema di ricircolo dell'acqua all'interno del nuovo bacino portuale, a mezzo di posizionamento di n.2 condotte in polietilene del diametro di 800 mm;
- Realizzazione di sistema di protezione al piede dei cassoncini cellulari, mediante posa in opera di materassini in geotessile e blocchi di c.l.s. dello spessore di cm 30, nonché il posizionamento lungo il piede dei cassoncini di strutture in geotessile tubolare riempito con sabbia;
- Realizzazione di cunicolo servizi lungo tutto il tratto del molo, realizzato all'interno nel contesto del

massiccio di sovraccarico, intervallati con dei pozzetti muniti di coperchi di chiusura in ghisa sferoidale;

- Fornitura e posa in opera di opere di arredo quali paraspigolo, scalette, anelloni, ringhiera di protezione con corrimano posti in entrambi i lati della zona passeggiata panoramica lungo la diga foranea, cancelli per la chiusura del molo in condizioni meteomarine avverse, il tutto in acciaio INOX tipo AISI 316;
- La pavimentazione tra l'attuale strada perimetrale e la calata banchina fino alla zona interessata da opera a gettata e banchina lato porto con cassoncini cellulari, sarà realizzata in conglomerato bituminoso nei tre strati (base-binder-tappetino) per uno spessore complessivo di cm 30, mentre per quanto riguarda la pavimentazione su tutta la passeggiata panoramica, nonché la superficie interessata dal massiccio di sovraccarico sui cassoncini e sui cassoni cellulari, sarà realizzata con pavimentazione corazzata dello spessore di cm 10, realizzata in calcestruzzo;
- Fornitura e collocazione di impianto di trattamento delle acque di prima pioggia, compreso di canaletta in c.a. e griglia in ghisa sferoidale per la raccolta delle acque piovane, tubazioni per il convogliamento all'impianto, e il deflusso da questo verso le condotte fognarie comunali;
- Fornitura e posa in opera di parabordo cilindrico a manicotto di gomma speciale delle dimensioni di 1000*500*1500;
- Fornitura e collocazione di bitte d'ormeggio in ghisa sferoidale certificata a norma di legge, con tiro fino a 100 t;
- Realizzazione di impianto elettrico di illuminazione composto da n.2 torri faro poste in radice alla diga foranea in progetto, mentre nella zona della passeggiata panoramica, negli scivoli e scalette di accesso, sono previsti dei sistemi di illuminazione mediante segna passo;
- Realizzazione di impianto antincendio, comprendente serbatoio, tubazioni, attacco per idrante UNI 45, gruppo antincendio completo, pozzetti, etc;
- Realizzazione di pedana di attracco poggia portellone realizzata con travi tipo Vignola 50E5 poste perpendicolarmente alla banchina ad un interasse di cm. 50.

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

La scelta delle tipologie costruttive è stata effettuata tenendo conto delle peculiarità dell'Isola e delle notevoli difficoltà di effettuare qualsiasi lavorazione, nonché dell'assenza di spazi per il cantiere, scegliendo opere che consentono di distaccare buona parte delle lavorazioni sulla terraferma. Ai fini dell'organizzazione del cantiere si è infatti ipotizzato che il campo di costruzioni dei tetrapodi sia collocato in area demaniale marittima nel Porto di Trapani, mentre il cassone dovrà essere realizzato in un bacino appositamente attrezzato a cura e spese della ditta appaltatrice in sito da scegliere a cura della stessa.

In relazione ai materiali da cava, pietrame e scogli, sono state analizzati i dati quantitativi e qualitativi al fine di individuare, con buona approssimazione, le cave da cui estrarre i materiali necessari per la realizzazione delle opere. Poiché nell'Isola di Favignana non sono presenti cave è stata condotta, una indagine relativa alla ubicazione delle cave regolarmente autorizzate, che ricadono in zone prossime ai punti d'imbarco per l'isola in parola: in particolare quelle ubicate lungo tutto il territorio del Comune di Custonaci in Provincia di Trapani sono risultate più idonee in relazione alle opere da realizzare.

Al comparto marmifero di Custonaci viene attribuita una consistenza di risorse teoriche pari a 2 miliardi di metri cubi; di questi risultano tecnicamente estraibili non meno di 250 milioni di metri cubi. Da indagini effettuate risulta che attualmente sono presenti nel bacino marmifero 85 cave e che il volume effettivo realmente estratto annualmente è pari a 1,2 milioni di mc. Le cave presenti nel territorio di Custonaci sono in grado di fornire inerti calcarei di varia pezzatura, pietrame e scogli di 1^a - 2^a - 3^a - 4^a categoria, in grado di soddisfare le necessità esecutive.

Pertanto, le uniche lavorazioni da effettuare a Favignana a parte la collocazione dei manufatti e degli scogli e del pietrame, sono la realizzazione del calcestruzzo per il riempimento delle celle dei cassoni, nonché del

massiccio di sovraccarico e del muro paraonde oltre naturalmente le opere varie di finitura. Ciò consente di minimizzare gli impatti di cantiere sia per produzione di polveri che per rumore.

Circa la durata dei lavori si ritiene compatibile una durata di 840 giorni in considerazione delle notevoli distanze e delle oggettive difficoltà di raggiungimento dell'Isola e delle problematiche legate alle condizioni meteorologiche avverse. Di seguito si riporta il Cronoprogramma delle lavorazioni previste dal Progetto Esecutivo 1° Stralcio Funzionale.

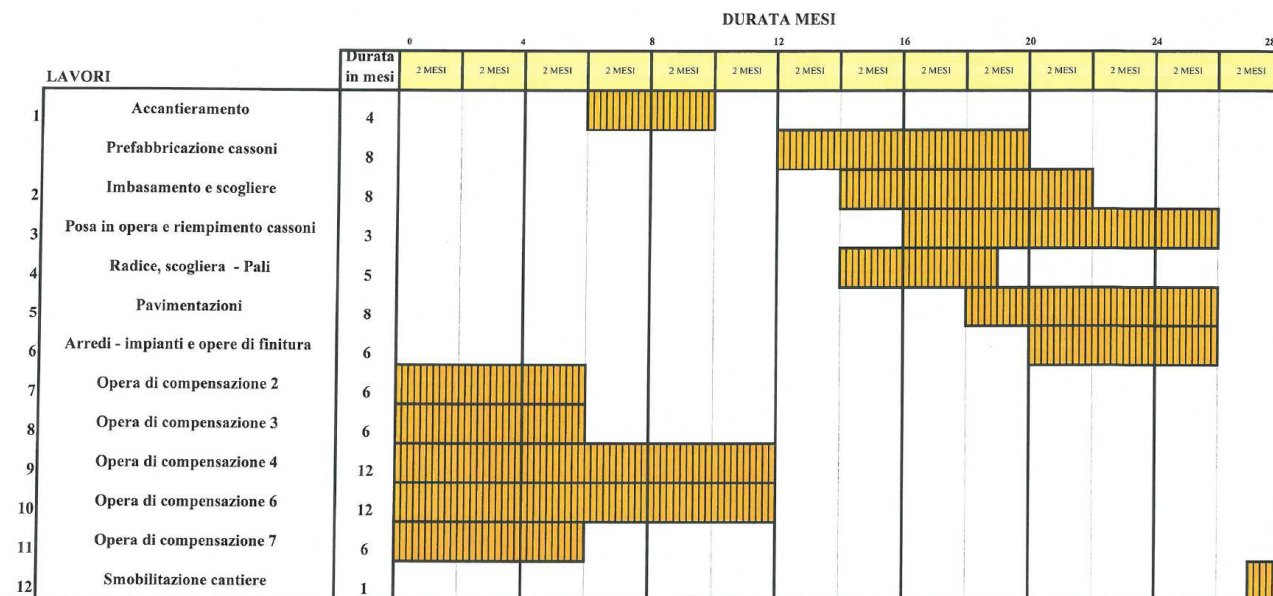


Figura 6 - Cronoprogramma

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Le aree definitivamente impegnate coincidono con l'impronta delle opere previste in progetto.

Ad oggi il porto non è ancora tale da assicurare un bacino sufficientemente protetto: il paraggio è completamente esposto alle agitazioni provenienti dalla traversia del Maestrale ed il tratto di molo esistente non risulta idoneo ad assicurare ridosso in occasione dei marosi.

Nello scenario di esercizio futuro la realizzazione di una nuova opera di difesa, radicata ad Est rispetto a quella attuale, consente una maggiore razionalizzazione degli specchi acquei con una diversa collocazione delle banchine per traghetti ed aliscafi.

Inoltre, poiché gli interventi da realizzare non prevedono una diversa destinazione funzionale delle opere esistenti non si attendono impatti sulla qualità dell'aria e sulla rumorosità della struttura portuale di Favignana.

Inoltre, in fase di esercizio, in seguito alla realizzazione della nuova struttura portuale non va dimenticato il forte impatto positivo dovuto al raggiungimento di elevati livelli di sicurezza nei confronti dei natanti ed alla riqualificazione dell'area oggetto di intervento.

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

In fase di cantiere:

- Per limitare la dispersione delle polveri nell'atmosfera, seppur di irrilevante entità, durante le operazioni di trasporto del materiale da costruzione si adotteranno degli accorgimenti di mitigazione, quali ad esempio la bagnatura delle piste di cantiere, il lavaggio delle gomme degli automezzi e la copertura a mezzo di teli dei camion che trasportano materiale fine.
- Al fine di limitare gli effetti sull'ambiente idrico si dovrà prevedere l'utilizzo di draghe in grado di limitare

la turbolenza e di minimizzare i tempi di esecuzione delle attività di escavazione dei fondali per la formazione degli scanni di imbasamento, inoltre lo specchio acqueo interessato sarà conterminato mediante panne galleggianti con gonne estese fino al fondale al fine di limitare l'intorbidamento della colonna d'acqua degli specchi acquei limitrofi. Prima dell'inizio dei lavori l'Impresa esecutrice definirà di concerto con la DL e l'Autorità Marittima le modalità di posa e movimentazione delle panne galleggianti in ordine alle condizioni di sicurezza della navigazione del bacino portuale.

- Per ciò che concerne le emissioni di rumore, si ritiene che la limitazione delle lavorazioni in prestabilite fasce orarie, la predisposizione di schermature mobili e un sistema di monitoraggio acustico siano in grado di mitigare l'esiguo incremento della pressione sonora.
- Piano di Monitoraggio Ambientale.

In fase di esercizio:

- La natura dell'opera e, soprattutto, il mantenimento dell'attuale flusso di traffico marittimo esclude la possibilità di variazione della qualità dell'aria e del clima acustico dei luoghi a seguito della realizzazione dell'intervento; pertanto, non si prevedono impatti maggiori di quelli attuali. Sarà comunque necessario attuare delle misure di controllo dell'inquinamento acustico mediante idonei monitoraggi, e, se necessario, adottare delle misure di prevenzione indirizzate principalmente alla riorganizzazione della viabilità di accesso al porto.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	<p>Parere positivo con prescrizioni n.1889 del 15/10/2015 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA VAS relativamente al Progetto Definitivo;</p> <p>Parere positivo n.2041 del 15/04/2016 sulla coerenza al parere n.1889 del 15/10/2015, della stessa Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, del formulario standard per la trasmissione delle informazioni alla commissione europea ai sensi della direttiva Habitat trasmesso dal Comune di Favignana in data 16/02/2016;</p> <p>Giudizio di compatibilità ambientale del progetto di Realizzazione dei lavori di messa in sicurezza del porto di Favignana (Prot. n°100 del 15/05/2020) subordinato al rispetto delle condizioni degli art. 2 e 3 del decreto stesso e all'espletamento delle procedure previste dall'articolo 6.4 della Direttiva 92/43/CEE presso la Commissione Europea per quanto riguarda le misure di compensazione adottate.</p>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> Parere favorevole per l'attuazione dei Lavori di messa in sicurezza del Porto di Favignana con prescrizioni del Ministero dei Beni delle Attività Culturali e del Turismo Direzione Generale Archeologica, belle arti e paesaggio (ABAP) Prot. N°DG/ABAP/34.19.04/30445 del 31/10/2017;	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> Approvazione del Progetto Definitivo da parte della Commissione Regionale Lavori Pubblici con parere n.116 del 07.11.2017;	

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> Approvazione del Progetto Esecutivo 1° Stralcio Funzionale da parte della Commissione Regionale Lavori Pubblici <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ricade totalmente all'interno del Porto di Favignana. A confine con i territori costieri per una fascia di 300 m dalla linea di battigia – Art. 142, comma 1, lett. a) e b), del Codice dei Beni Culturali e del paesaggio.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
<p>4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area di progetto ricade all'interno della Riserva naturale marina delle Isole Egadi, istituita con decreto Interministeriale D.D. II. 27/12/1991, che interessa l'intero arcipelago che si affaccia ad occidente della costa della provincia di Trapani.</p> <p>Inoltre, l'area interessa le seguenti zone di conservazione speciale: SIC: Fondali dell'isola di Favignana (ITA010024); ZPS: Arcipelago Egadi - Area marina e terrestre (ITA010027)</p>
<p>5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Non ricade neppure parzialmente.</p>
<p>6. Zone a forte densità demografica</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Non ricade neppure parzialmente. Il centro di Favignana conta circa 4.000 abitanti.</p>
<p>7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il sito interessato dal progetto ricade in area soggetta a vincolo paesaggistico di cui al D.L. 41/2004 art.136, D.A. n. 2677 del 10/08/91.</p> <p>L'intervento in oggetto non interessa direttamente aree soggette a vincolo archeologico.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ricade nella Zona Sismica 2.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	Descrizione: La realizzazione delle opere previste dal Progetto Esecutivo 1° Stralcio Funzionale, analogamente a quanto previsto nel Progetto Definitivo, non comporteranno modifiche fisiche dell'ambiente in cui si inseriscono ad eccezione della sottrazione della coltre superficiale del suolo in cui ricadono le sagome di progetto.		Perché: Tale impatto seppure ha una durata permanente garantirà una maggiore sicurezza del traffico portuale.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
<p>come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Analogamente a quanto già previsto nel Progetto Definitivo per il cantiere si è ipotizzato che il campo di costruzione dei tetrapodi sia collocato in area demaniale marittima nel Porto di Trapani, mentre il cassone dovrà essere realizzato in un bacino appositamente attrezzato a cura e spese della ditta appaltatrice in sito da scegliere a cura della stessa</p> <p>Poiché nell'Isola di Favignana non sono presenti cave, il pietrame e gli scogli verrà approvvigionato dalle cave autorizzate nelle zone prossime ai punti d'imbarco per l'isola, in particolare quelle ubicate lungo tutto il territorio del Comune di Custonaci (TP).</p> <p>L'utilizzo di acqua ed energia avverrà sia in fase di costruzione (necessarie alla realizzazione delle opere stesse) che in fase di esercizio (necessarie al normale svolgimento delle attività portuali).</p>		<p><i>Perché:</i> L'utilizzo di risorse naturali essendo legato alla sola fase di cantiere ha una durata temporale limitata allo stesso, ad eccezione dell'utilizzo di acqua ed energia necessarie al normale svolgimento delle attività portuali. Inoltre, si ricorda che per la realizzazione delle opere verrà riutilizzato il materiale proveniente dall'escavo dei fondali riducendo il materiale litoide da approvvigionare.</p>	
<p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<i>Descrizione:</i> Il maggior impatto negativo si ha durante la fase di cantiere, e sarà dovuto alle emissioni (inquinanti atmosferici e rumore) dei mezzi impiegati per la realizzazione della nuova diga e pertanto con un'estensione temporale limitata.		<i>Perché:</i> La natura dell'opera e, soprattutto, il mantenimento dell'attuale flusso di traffico marittimo esclude la possibilità di variazione della qualità dell'aria e del clima acustico dei luoghi a seguito della realizzazione dell'intervento; pertanto, non si prevedono impatti maggiori di quelli attuali.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le quantità di materiale proveniente dai dragaggi risultano piuttosto modeste, il progetto prevede che tutto il materiale da dragare sarà utilizzato a riempimento dei cassoni cellulari che costituiscono la stessa diga.		<i>Perché:</i> Non si riscontrano effetti significativi per l'ambiente.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il maggior impatto negativo si ha durante la fase di cantiere, e sarà dovuto alle emissioni (inquinanti atmosferici e rumore) dei mezzi impiegati per la realizzazione della nuova diga e pertanto con un'estensione temporale limitata.		<i>Perché:</i> Non si prevedono impatti maggiori di quelli attuali.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Vedi descrizione al punto 5.		<i>Perché:</i> Vedi descrizione al punto 5.	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione:</i> Le attività di escavazione dei fondali, seppur modeste, e lo scarico a mare di materiale litoide potrebbero generare fenomeni di torbidità che saranno contrastati con l'impiego di panne galleggianti con gonne estese fino al fondale al fine di limitare l'intorbidamento della colonna d'acqua degli specchi acquei limitrofi. Durante la fase di esercizio la maggiore protezione dello specchio acqueo e quindi la riduzione della circolazione idrica al suo interno non induce variazioni significative sulla qualità delle acque.</p>		<p><i>Perché:</i> La torbidità delle acque durante la fase di costruzione può essere ridotta al minimo con l'utilizzo di panne galleggianti.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p>Descrizione: L'area di progetto ricade all'interno della Riserva naturale marina delle Isole Egadi, istituita con decreto Interministeriale D.D. II. 27/12/1991, che interessa l'intero arcipelago che si affaccia ad occidente della costa della provincia di Trapani.</p> <p>Inoltre, l'area interessa le seguenti zone di conservazione speciale: SIC: Fondali dell'isola di Favignana (ITA010024); ZPS: Arcipelago Egadi - Area marina e terrestre (ITA010027)</p> <p>Il sito interessato dal progetto ricade in area soggetta a vincolo paesaggistico di cui al D.L. 41/2004 art.136, D.A. n. 2677 del 10/08/91.</p> <p>L'intervento in oggetto non interessa direttamente aree soggette a vincolo archeologico.</p>		<p>Perché: Non sono previsti effetti ambientali significativi.</p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> I fondali dell'isola di Favignana, nonché quelli di progetto, sono interessati dalla presenza della Poseidonia Oceanica.		<i>Perché:</i> Come si evince dallo Studio di Impatto Ambientale del Progetto Definitivo (Cfr. capitolo 12 Sintesi non tecnica) considerando l'estensione del progetto e gli effetti sulle specie ed Habitat di interesse comunitario e prioritario presenti, si evince che a seguito della realizzazione delle opere previste verranno meno o seriamente danneggiati 6,0 ha dell'habitat naturale prioritario 1120 Praterie di Posidonia oceanica, che corrisponde ad appena lo 0,09% circa della superficie coperta da questo habitat all'interno del SIC ITA010024 ed a circa lo 0,13% della superficie coperta da questo habitat all'interno della ZPS ITA010027.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti ambientali significativi.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> La realizzazione delle opere in progetto interesserà un tratto del lungomare prossimo all'area portuale. Si tratta della strada di accesso al porto.		<i>Perché:</i> Si tratta di un'area fruita per lo più da coloro che devono prendere gli aliscafi o il traghetto e che acquisirà notevoli vantaggi dall'intervento di messa in sicurezza in oggetto.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il porto si trova in prossimità del centro di Favignana.		<i>Perché:</i> Si tratta di un'area già urbanizzata.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il Porto è inserito nel "Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia", strumento per il potenziamento del turismo siciliano nel settore della nautica da diporto che fornisce al contempo azioni e modalità di esecuzione per lo sviluppo del sistema siciliano della portualità turistica, approvato con D.A. n. 69 del 26/05/2006.		<i>Perché:</i> Le opere in progetto oltre a garantire la messa in sicurezza del porto di Favignana consentono anche una maggiore razionalizzazione degli specchi acquei con una diversa collocazione delle banchine per traghetti ed aliscafi.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'abitato interessato è Favignana. Si ritiene che la realizzazione del progetto interessi positivamente tutto l'abitato in quanto garantisce una maggiore sicurezza del porto.		<i>Perché:</i> Si ritiene che le opere in progetto garantiscano effetti positivi sull'abitato di Favignana in quanto il porto costituisce un elemento di economia trainante.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali,	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento vi è il resort I Pretti il quale a lavori ultimati trarrà vantaggio dalle opere realizzate.		<i>Perché:</i> Si ritiene che data la tipologia di opere in progetto, queste non generano effetti significativi ai ricettori sensibili presenti nella zona.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<i>Descrizione:</i> L'intorno non ricade nell'ambito di aree classificate ad "rischio o pericolosità" né tantomeno in "siti di attenzione" indicati nel Piano Assetto Idrogeologico delle Isole Egadi approvato con il D.P. del 24.04.2007 pubblicato sulla G.U.R.S. n.29 del 29.06.2007.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione:</i> Non si ritiene che il progetto determini effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati.		<i>Perché:</i> Si ritiene che le opere in progetto incidano positivamente sul contesto territoriale di riferimento sia come traffico marittimo sia come traffico indotto.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<i>Descrizione:</i> Si ritiene che le opere in progetto non determinino effetti di natura transfrontaliera.		<i>Perché:</i> Si ritiene che le opere in progetto non determinino effetti di natura transfrontaliera.	

10. Allegati


Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
ALL1	PE – Relazione generale	-	ALL1_finalità_PE_RG
ALL2	Studio di Impatto Ambientale Tavola 1 - Inquadramento territoriale	1:75.000	ALL2_localizzazione_SIA_Tav.1
ALL3	Studio di Impatto Ambientale Tavola 2 – Carta AMP Favignana	1:3.000	ALL3_localizzazione_SIA_Tav.2
ALL4	Studio di Impatto Ambientale Tavola 5 – Piano di Sviluppo della nautica da diporto in Sicilia	1:350.000	ALL4_localizzazione_SIA_Tav.5
ALL5	Studio di Impatto Ambientale Tavola 6 – Carta dei siti natura 2000	1:25.000	ALL5_localizzazione_SIA_Tav.6
ALL6	Studio di Impatto Ambientale Tavola 7 – Carta dei vincoli paesaggistici	1:3.000	ALL6_localizzazione_SIA_Tav.7

ALL7	Studio di Impatto Ambientale Tavola 8 – Carta delle biocenosi marine	1:3.000	ALL7_localizzazione_SIA_Tav.8
ALL8	Studio di Impatto Ambientale Tavola 12 – Carta delle emergenze architettoniche	1:3.000	ALL8_localizzazione_SIA_Tav.12
ALL9	PE_0101_1 – Planimetria ubicazione cassoni	1:1.000	ALL9_caratteristiche_PE_0101_1
ALL10	PE_0102_1 – Sezione tipo A-A	1:100	ALL10_caratteristiche_PE_0102_1
ALL11	PE_0103_1 – Sezione tipo A'-A'	1:100	ALL11_caratteristiche_PE_0103_1
ALL12	PE_0104_1 – Sezione tipo B-B	1:100	ALL12_caratteristiche_PE_0104_1
ALL13	PE_0105_1 – Sezione tipo C-C	1:100	ALL13_caratteristiche_PE_0105_1
ALL14	PE_0106_1 – Sezione tipo D-D	1:100	ALL14_caratteristiche_PE_0106_1
ALL15	PE_0107_1 – Sezione tipo E-E	1:100	ALL15_caratteristiche_PE_0107_1
ALL16	PE_0108_1 – Sezione tipo F-F	1:100	ALL16_caratteristiche_PE_0108_1
ALL17	PE_0109_1 – Sezione tipo G-G	1:100	ALL17_caratteristiche_PE_0109_1
ALL18	PE_0110_1 – Sezione tipo H-H	1:100	ALL18_caratteristiche_PE_0110_1
ALL19	PE_0111_1 – Sezione tipo I-I	1:100	ALL19_caratteristiche_PE_0111_1
ALL20	PE_0112_1 – Sezione tipo L-L	1:100	ALL20_caratteristiche_PE_0112_1
ALL21	PE_0244_1 – Paratia alla Radice della Diga: Carpenteria e armature	1:50/1:20	ALL21_caratteristiche_PE_0244_1

Il/La dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.