



*Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**Parere n. 23 del 10/11/2020**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><b><i>Parere Tecnico</i></b></p> <p style="text-align: center;"><b>Progetto di messa in sicurezza del porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP:4481</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p style="text-align: center;"><b>Comune di Lipari</b></p>

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**RICHIAMATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

-il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d'ora innanzi D.Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l'art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall'art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall'art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;

-il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio e, in particolare, l'art. 5, comma 2, lettera e);

-il Decreto Ministeriale del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

-il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

-il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/88 del 12/5/2015 di nomina del rappresentante della Regione Sicilia;

**RICHIAMATA la disciplina dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:**

- il D.Lgs. n. 152/2006 ed in particolare gli artt. 23 - 25, Titolo III, Parte seconda che regolano la procedura di valutazione ambientale intesa ai sensi dell'art. 5, recante ‘*definizioni*’, comma 1, lettera b) come “*il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto*”; l'art. 5, recante ‘*definizioni*’, comma 1, lettera o), il quale definisce il provvedimento di VIA come “*il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante, che esprime la conclusione dell'autorità competente in merito agli impatti ambientali significativi e negativi del progetto, adottato sulla base dell'istruttoria svolta, degli esiti delle consultazioni pubbliche e delle eventuali consultazioni transfrontaliere*”;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308, recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

**DATTO ATTO** che:

- il Comune di Lipari in data 17/01/2019 ha presentato domanda per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. n. 152/2006 per il progetto "*Messa in sicurezza del Porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo*";
- la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali con prot.n.DVA/1841 in data 28/01/2019;
- la Direzione con nota prot.n. DVA/3089 del 07/02/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/458 in data 08/02/2019 ha comunicato l'esito delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ed ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa CTVA la documentazione progettuale ed amministrativa presentata;
- con nota prot.n. DVA/20553 del 05/08/2019 è stato chiesto al Proponente di integrare la documentazione presentata;
- con nota del 16/10/2019, acquisita al prot.n.DVA/27020 del 16/10/2019, il Proponente ha trasmesso la documentazione integrativa;
- con nota prot.n. DVA/28102 del 25/10/2019, acquisita con prot.n. CTVA/4079 del 25/10/2019, la Direzione ha trasmesso le integrazioni del Proponente;
- con nota prot.n.166 del 07/01/2020 acquisita al prot.n.MATTM/2685 del 21/01/2020 il Proponente ha segnalato che stava procedendo all'affidamento delle indagini sedimentologiche e geognostiche per la caratterizzazione dei fondali interessati dalle opere, a seguito delle quali si provvederà alla esecuzione delle analisi chimiche e biologiche su tutti gli inquinanti, pertanto richiedeva una sospensione dei termini per la prosecuzione dell'istruttoria sino alla trasmissione dei risultati delle indagini;
- con nota prot.n.4457 del 17/03/2020, acquisita al prot.n. MATTM/25312 del 08/04/2020, il Proponente, segnalava che, alla luce della emergenza sanitaria legata al coronavirus COVID-19 ed alle relative restrizioni emanate dal Governo, tutte le attività affidate alla ditta incaricata dell'esecuzione delle sopra citate indagini sedimentologiche e geognostiche sono sospese. Pertanto chiedeva alla Direzione di sospendere i termini di valutazione del procedimento in oggetto al fine di consentire l'esecuzione delle necessarie indagini di campo e dei relativi esami di laboratorio;
- la Direzione con nota prot.n. MATTM/29103 del 25/04/2020, acquisita con prot.n. CTVA/1065 del 28/04/2020, riscontrava che il Governo con l'art. 103 del Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18 (cd. Decreto Cura Italia), successivamente modificato dall'art. 37 del Decreto-Legge 8 aprile 2020, n. 23 ha disposto la sospensione dei termini di tutti i procedimenti amministrativi dal 23 febbraio al 15 maggio 2020, salvo ulteriori provvedimenti legislativi in merito;
- nel frattempo, con il parere n. 3307 del 17/04/2020, la Commissione, aveva concluso le attività di competenza relativamente esprimendo il seguente parere "*in mancanza della documentazione integrativa richiesta, completa di tutta la necessaria documentazione tecnica e illustrativa, ai sensi dell'art. 24 comma 4 D.lgs. 152/2006 e s.m.i., l'istanza si intende respinta*";
- la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con nota prot.n.39070/MATTM del 27/05/2020, ha trasmesso, ai sensi dell'art. 10-bis della L. 241/1990 il necessario preavviso di rigetto, comunicando altresì la possibilità, per il Proponente, di presentare per iscritto le proprie osservazioni, eventualmente corredate da documentazione esplicativa;
- il Proponente, con nota prot.n.7592 del 04/06/2020, acquisita al prot.n.43224/MATTM del 10/06/2020, segnalava che, alla luce dell'evolversi dell'emergenza sanitaria COVID-19, la ditta affidataria delle richieste indagini sedimentologiche e geognostiche per la caratterizzazione dei fondali aveva potuto iniziare la campagna rilievi solamente nel mese di giugno u.s., e pertanto ha

richiesto un'ulteriore dilazione dei tempi al fine di concludere le indagini sedimentologiche e geognostiche;

- la Divisione, alla luce di quanto sopra, tenuto conto delle cause di forza maggiore non imputabili alla volontà del Proponente che hanno portato a formulare una richiesta oltre i termini previsti dal D.Lgs. n. 152/2006, con nota prot. 52221/MATTM del 07/07/202, comunicava che, salvo diverso avviso della Commissione Tecnica VIA VAS, fosse possibile in via generale accogliere tale richiesta, chiedendo contestualmente al Proponente di specificare la durata della proroga richiesta;
- il Proponente, con nota prot. 11797 del 07/08/2020, acquisita con prot. 64594/MATTM del 17/08/2020, ha comunicato di aver completato le suddette indagini e ha indicato il link dal quale scaricare la documentazione ma, attesa l'impossibilità di acquisire documentazione tramite storage on line, con nota prot. 66715/MATTM del 27/08/2020 la Divisione ha comunicato che, ai fini dell'avvio del supplemento istruttorio da parte della Commissione tecnica VIA/VAS, era necessario trasmettere nuovamente la documentazione secondo le indicazioni contenute nelle "Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D. Lgs.152/2006 e s.m.i.";
- il Proponente, con nota prot.n.12833 del 04/09/2020, acquisita al prot. n. 72220/MATTM del 16/09/2020, ha inviato nuovamente la documentazione sopra menzionata, predisposta secondo le "Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.";
- la Divisione Direzione, anche ai fini dei compiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, ha comunicato, con nota 74301 del 24/9/2020, la pubblicazione di tutta la documentazione alla pagina web: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6990/9946>;
- con la sopracitata nota, acquisita con prot.n. CTVA/2902 del 24/09/2020, la Divisione ha chiesto alla Commissione di valutare i contenuti della suddetta documentazione rispetto a quanto già espresso con il parere CTVA n. 3307 del 17/04/2020;
- la Divisione prot.n. 84162 del 20/10/2020, con riferimento al procedimento in oggetto, a parziale integrazione della precedente comunicazione di richiesta integrazioni trasmessa (rif. nota prot. 0020553/DVA del 05/08/2019) ha trasmesso la richiesta di integrazioni pervenuta dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, che per mero errore materiale non era stata allegata, da fornire entro 30 giorni naturali e consecutivi e trasmettere alla Direzione per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo in 3 copie in formato digitale predisposte secondo le Specifiche Tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- la suddetta richiesta di integrazioni concerne l'acquisizione di una Relazione di archeologia preventiva relativa alla valutazione del rischio archeologico;
- in data 03/11/2020, con nota prot.n.16100, acquisita con prot.n. CTVA/3485 del 03/11/2020, il Proponente ha trasmesso la Relazione Archeologica Preventiva relativa alla valutazione del rischio archeologico;

**RILEVATO** che:

- l'oggetto del presente parere è l'esame della documentazione presentata al fine di superare la criticità sollevata con il parere CTVA n. 3307 del 17/04/2020;
- con il parere CTVA n. 3307 del 17/4/2020 riportando in conclusione che "*Fermo restando le valutazioni da effettuarsi sul procedimento in sede di redazione del Parere di Valutazione Impatto Ambientale, la documentazione pervenuta risulta comunque ad oggi non esaustiva, con particolare riferimento alla richiesta delle "Analisi di caratterizzazione dei fondali" che devono ancora essere effettuate. Per il presente procedimento si ritiene di applicare l'art. 24 comma 4 D.lgs. 152/2006 e s.m.i.*", la

*ID\_VIP 4481 Progetto di messa in sicurezza del porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo. Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica*

Commissione esprimeva il seguente parere: *“in mancanza della documentazione integrativa richiesta, completa di tutta la necessaria documentazione tecnica e illustrativa, ai sensi dell’art. 24 comma 4 D.lgs. 152/2006 e s.m.i., l’istanza si intende respinta.”*;

- per quanto sopra, l’oggetto del presente parere è l’accertamento della compatibilità ambientale del dell’intervento proposto e la documentazione esaminata consiste in:
  - documentazione presentata con la domanda per l’avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. n.152/2006:
    - progetto definitivo;
    - studio di impatto ambientale comprensivo della Valutazione di incidenza;
    - relazione paesaggistica;
    - sintesi non tecnica;
  - documentazione integrativa in risposta alla richiesta di integrazioni di cui alla nota prot.n. CTVA/20553 del 05/08/2019:
    - Piano di caratterizzazione redato ai sensi del D.M. n. 173/2016;
    - Relazione integrativa sulla copertura del pontile;
    - Studio di impatto ambientale e di incidenza con aggiornamento integrale del Capitolo 6 “Verifica di Incidenza Ambientale” adeguato a quanto riportato nella nota prot.n. MATTM-DG-PNM/3031 del 12/02/2019;
  - documentazione integrativa presentata in riscontro alla comunicazione della Direzione ai sensi dell’art. 10-bis della Legge n. 241/1990:
    - Relazione tecnica;
    - Schede tecniche;
    - Daily Progress Report;
    - Verbali campionamento laboratorio chimico;
    - Verbali campionamento laboratorio geotecnico;
    - Stratigrafia;
    - Documentazione fotografica;

**TENUTO CONTO** delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell’art. 24, comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006:

- Osservazioni dell'Ing. Claudio Vetro, nota acquisita con prot.n. MATTM/12734 del 24/02/2020;

**RILEVATO** che con riferimento alla documentazione presentata:

### ***Motivazione dell’intervento***

Il progetto, è finalizzato alla ricostruzione del pontile di attracco mezzi veloci (aliscafi, catamarani, ecc.) previa demolizione e totale dismissione dell’esistente pontile in acciaio, già adibito a tale destinazione.

*ID\_VIP 4481 Progetto di messa in sicurezza del porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo. Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica*

Infatti, l'esistente pontile metallico, già meritevole di ristrutturazione, il 09 settembre 2015 a seguito di un incidente occorso ad una nave di linea della "Società di Navigazione Siciliana" (ex Siremar), che ne ha urtato la testata, a causa dei gravi danni riportati, è stato dichiarato definitivamente inagibile.

Allo stato attuale l'ottimale fruizione dell'area portuale e dell'approdo risulta interdetta, con gravi disagi sia per i collegamenti da e verso l'isola, che per il settore turistico. Inoltre, tale situazione rappresenta una criticità in termini di sicurezza in quanto, in considerazione dello stato di attività del vulcano, l'attracco di levante si configura come pontile di emergenza con funzioni di protezioni civile collocato in posizione ridossata e quindi riparata in condizioni meteorologiche avverse.

L'intervento proposto risulta, quindi, di innegabile interesse pubblico, in posizione strategica e baricentrica rispetto alle frazioni abitate e con funzione intermodale.

### ***Alternative progettuali***

Il Proponente afferma che sebbene, il Progetto Preliminare prevedeva la ricostruzione del nuovo pontile in cassoni cellulari prefabbricati in c.a., effettuando la verifica di stabilità globale del complesso terreno-cassone in condizioni sismiche, è emerso che la stessa non risulta soddisfatta data la marcata pendenza del terreno e le caratteristiche geotecniche dello stesso.

Pertanto la scelta è stata la realizzazione di un impalcato a giorno, caratterizzato da pali con sovrastante struttura di completamento.

Tale soluzione, comparata con quella prevista originariamente, risulta migliorativa ai fini della tutela dell'Habitat 1160, "Grandi Cale e Baie poco profonde", in quanto, l'incidenza in termini di sottrazione dell'Habitat nella ricostruzione del pontile sarà pressoché nulla.

### ***Descrizione del progetto***

L'Isola di Vulcano ricade nel comprensorio delle Isole Eolie; si estende circa 21 km<sup>2</sup> ed è amministrata dal comune di Lipari. L'isola, risulta caratterizzata da tre frazioni, fra le quali la frazione del Porto, adagiata sulla pianura che separa il Gran Cratere ancora attivo dalla penisola di Vulcanello, separata da un istmo di poche centinaia di metri. A est e a ovest sorgono le due baie, di levante e ponente. Il porto di Vulcano è di II categoria, classe III, con destinazione commerciale, servizio passeggeri e diporto.

Allo stato attuale, l'area portuale dell'isola di Vulcano, procedendo da nord verso sud, è costituita da:

- un molo di lunghezza pari a 186 m, banchinato sul fronte sud e protetto da un muro paraonde e frontistante mantellata sul fronte nord;
- una banchina di riva, di circa 284 m, utilizzata sia per le operazioni di carico-scarico dei traghetti che saltuariamente per la nautica da diporto e per l'ormeggio di gozzi e piccole barche, caratterizzata da fondali variabili da 0,5 a 4 m;
- il pontile metallico oggetto della presente iniziativa, adibito allo scalo passeggeri mezzi veloci (aliscafi);
- poco distante da quest'ultimo, un sistema di pontili galleggianti con ormeggi di prua e/o di poppa, da un lato assicurati al pontile, dall'altro a gavitelli e corpi morti.

Il progetto prevede, previa demolizione e totale dismissione dell'esistente pontile in acciaio, adibito allo scalo commerciale dei mezzi veloci (aliscafi, catamarani, monocarena), già in condizioni precarie a seguito di un incidente occorso e dichiarato definitivamente inagibile, la ricostruzione ex novo sullo stesso sito. Più in particolare prevede:

*ID\_VIP 4481 Progetto di messa in sicurezza del porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo. Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica*

- l'avanzamento della banchina di riva mediante l'impiego di massi pilonati alternati a scogliera in massi naturali;
- la ricostruzione del pontile con struttura a giorno realizzata con impalcato e pali in c.a. oltre sbalzi laterali con travi in acciaio, in luogo di quella prevista in cassoni;
- opere varie di finitura, quali pavimentazioni, copertura e ringhiere;
- impianto elettrico di alimentazione dei corpi illuminanti e di segnalazione.

Il Progetto definitivo è dichiarato conforme alla normativa di settore in materia di lavori pubblici, e in particolare al Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, "Codice dei Contratti Pubblici" e alla specifica normativa tecnica di settore afferente all'intervento in maggior parte consistente negli standard internazionali universalmente tenuti in considerazione.

Dal punto di vista prettamente geometrico, il pontile di progetto a seguito delle scelte progettuali operate in funzione dei fondali e delle condizioni al contorno, a partire dalla banchina di riva, è caratterizzato da un braccio della lunghezza di circa 52 m con un ulteriore braccio di 40 m inclinato rispetto al precedente di 115° gradi (angolo lato spiaggia). L'avanzamento della banchina di riva di circa 8 m, con struttura a pilonate e scogliera assorbente al di sotto dell'impalcato, ha lo scopo di mitigare l'agitazione interna al porto e i fenomeni di risacca. La soluzione progettuale così concepita, lievemente diversa da quella prevista nel progetto preliminare, consentirà l'attracco contemporaneo di 2 mezzi come previsto in origine, eliminando però le interferenze con i limitrofi pontili galleggianti e garantendo adeguate condizioni di sicurezza delle rotte di accesso.

Per la redazione del presente Progetto ci si è avvalsi dei rilievi topografici delle aree emerse, con un sistema aeromobile a Pilotaggio Remoto (SAPR), e dei rilievi batimetrici dei fondali con sistema multibeam (MBES) a copertura totale e alta risoluzione.

Lo studio geologico, è stato redatto in sede di progetto definitivo a seguito di programma particolareggiato d'indagini geognostiche. In particolare, sono state eseguiti: - n° 1 perforazione a rotazione a carotaggio continuo, con prelievo di n° 6 campioni e successive analisi e prove di laboratorio; - n° 5 prove penetrometriche dinamiche discontinue SPT; - n° 1 sondaggio sismico in foro del tipo Down Hole Onde P (fase longitudinale), oltre prospezioni geofisiche eseguite a mare consistite in una tomografia sismica, due profili elettrici tomografici e una prova sismica attiva MASW. La campagna di indagini geofisiche ha contribuito a quantificare tutti quegli elementi indispensabili per una definizione puntuale del "Modello Geologico" e della definizione della "Classificazione e Categoria di sottosuolo" attraverso il "VS, eq" del sito di cui in oggetto.

L'area oggetto di intervento è caratterizzata dalla presenza di uno strato superficiale di terreno di spessore pari a circa 90 cm costituito da sabbie vulcaniche medio-grossolane poco addensate di caratteristiche scadenti, motivo per il quale non è stato incluso nel profilo stratigrafico del modello di verifica della stabilità, di uno strato (compreso tra la profondità di 0,90 e 7,40 m) costituito da piroclastiti sabbioso-limose addensate e di uno strato costituito da piroclastiti sabbioso-limose addensate alternate a breccie e lave vacuolari a profondità comprese tra 7,40 e 30,00 m.

Il clima ondoso a largo deriva dai risultati di un programma di ricerca recentemente portato a termine dal Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale (DICCA) dell'Università di Genova: i dati sono stati ottenuti per mezzo di un procedimento di "wave hindcasting" (ricostruzione dello stato del mare sulla base di dati meteorologici, mediante l'utilizzo di modelli numerici) ad alta risoluzione. Le mareggiate caratterizzate dai valori massimi di altezza significativa (con valori di Hs prossimi ai 5,00 m) sono invece quelle provenienti da Levante (75°N), ma si osservano valori elevati anche per onde provenienti da Grecale (25°N) e Scirocco (150°N), per le quali si raggiungono valori di Hs prossimi ai 4,50 m.

Pertanto, ai fini del dimensionamento delle opere sono stati considerati eventi estremi, caratterizzati da un periodo di ritorno di 100 anni provenienti dal I quadrante. Quanto all'agitazione ondosa all'interno del porto,

*ID\_VIP 4481 Progetto di messa in sicurezza del porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo. Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica*

in prossimità delle banchine e in particolare nel tratto di radice del pontile aliscafi, per effetto della riflessione si possono raggiungere valori superiori anche a 1.7 m.

Per la realizzazione degli interventi si prevedono volumi di scavo pari a 820,00 m<sup>3</sup> così come dedotto dal computo metrico estimativo (Elaborato F.03 del presente Progetto Definitivo), che saranno conferiti in apposita discarica autorizzata nel rispetto della normativa vigente in materia. Più in particolare:

Volume	Quantità
Volume di scavo	820,00 m <sup>3</sup>
Volume pietrame scapolo del peso singolo da 5 kg a 50 kg	190,00 t
Volume pietrame scapolo del peso singolo da 50 kg a 500 kg	362,00 t
Volume massi di Ia categoria	81,00 t
Volume massi di IIa categoria	405,00 t

Si prevede il parziale reimpiego dei materiali di scavo (previa caratterizzazione) nell'ambito dello stesso cantiere, riducendo sia la formazione di materiali di risulta che l'impiego di materiale da cava.

Nella fase di progettazione sono stati individuati i siti idonei ed autorizzati per l'approvvigionamento delle materie da utilizzare per la realizzazione del progetto in esame e per il conferimento in discarica del materiale proveniente dagli scavi. I materiali necessari alla realizzazione degli interventi saranno trasportati nell'area di cantiere in due fasi:

- trasporto via terra, dalle cave individuate nel distretto minerario di Messina e provincia al porto di Milazzo (distanza 10 km);
- trasporto via mare, dal porto di Milazzo al porto di Vulcano (distanza 17 NM).

La discarica individuata ricade nel seguente sito: località Porto isola di Vulcano.

Le cave individuate ricadono nei seguenti siti: Santa Lucia del Mela.

### ***Aspetti ambientali e territoriali***

Per quanto attiene al regime vincolistico, il territorio delle isole Eolie è sottoposto ai regimi di tutela, agli indirizzi e alle norme cogenti definiti dal Piano Territoriale Paesistico (PTP). Sotto il profilo paesistico, le aree ricadono in zona TO3 (Tutela orientata diretta alla fruizione termale, talasso-termale, terapeutica e ludica nonché alla fruizione sociale e di pubblica utilità del mare). L'area oggetto di intervento ricade all'interno della ZPS ITA 030044 – Arcipelago delle Eolie – Area marina e terrestre, regione biogeografica Mediterranea e in prossimità del SIC ITA 030027 – Isola di Vulcano, i cui indirizzi di tutela e gestione sono contenuti nel Piano di Gestione delle isole Eolie.

Con riferimento agli aspetti ambientali marini, le aree all'interno della ZPS ITA 030044 ricadono nella perimetrazione dell'Habitat 1160, "Grandi Cale e Baie poco profonde", e durante i sopralluoghi preliminari alla progettazione, il Proponente dichiara la totale assenza di Posidonia Oceanica e che, con riguardo allo specifico Studio di Incidenza Ambientale all'interno dello Studio di Impatto Ambientale, l'incidenza in termini di sottrazione dell'Habitat 1160, nella ricostruzione del pontile è quasi nulla, considerato che il progetto prevede la ricostruzione di un esistente manufatto, sullo stesso sito, ubicato in continuità con l'esistente banchina.



*ID\_VIP 4481 Progetto di messa in sicurezza del porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo. Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica*

Sotto il profilo urbanistico, l'area ricade all'interno delle aree Portuali che sono disciplinate dall'articolo 94 delle Norme tecniche di Attuazione del P.R.G. del Comune di Lipari.

Per quanto riguarda Il Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) in funzione della suddivisione in unità ben definite, adottata per la Regione Siciliana, le Isole Eolie, e di conseguenza l'isola di Vulcano (comune di Lipari), ricadono nell'unità fisiografica costiera n. 26. Relativamente alla carta della Pericolosità Idraulica e alla carta del Rischio Idraulico, sebbene l'area di intervento, sulle citate cartografie, risulti limitrofa a una zona censita quale sito di attenzione (colorazione grigia) e a rischio elevato (colorazione gialla), tale classificazione non risulti attualizzata. In ogni caso, i lavori concernono la ricostruzione di un pontile, le cui aree sono esterne alle porzioni interessate e, nell'ambito dell'unità fisiografica 26, sulla Carta delle Opere Marittime, sono classificate come Porti esistenti (campite in grigio e bianco).

#### Possibili impatti significativi sull'ambiente.

Il Proponente, nello Studio di Impatto Ambientale e di Incidenza, ha selezionato gli indicatori di pressione che fanno riferimento alle componenti ambientali analizzate e utilizzate per la costruzione delle matrici di impatto, delineando gli interventi considerati significativi ai fini della valutazione dei possibili impatti sul sistema ambientale (Avanzamento della banchina, Ricostruzione del Pontile, Opere varie di finitura, Impianto elettrico)

Componente ambientale	Indicatori di pressione
Paesaggio	Frammentazione e/o compromissione di elemento fisici e storico-culturali
Flora, Fauna e biodiversità	Frammentazione e/o disturbo degli habitat tutelati
Popolazione	Disturbo alla popolazione e alle attività
Suolo	Sottrazione di suolo
Acqua	Inquinamento acque superficiali e freatiche
Aria e fattori climatici	Emissione di gas e polveri
Rumore	Livello di emissione rumorosa

Per quanto concerne il paesaggio, gli impatti sono riconducibili all'occupazione del suolo per l'approntamento del cantiere e delle opere connesse (uffici, aree di deposito, ecc.), con conseguente impatto visivo per la presenza di macchinari e materiali da costruzione. Considerato il carattere temporaneo del cantiere e delle lavorazioni, il Proponente ritiene di poter affermare l'assenza di impatti significativi sulla componente paesaggio, mentre a opera ultimata, il livello di impatto sul paesaggio è considerato genericamente positivo in funzione delle caratteristiche e della tipologia delle opere stesse.

Per quanto concerne la copertura del pontile, si è ricercato, nella scelta delle forme e dei materiali e nel rispetto del contesto paesaggistico locale, di conferire una decisa connotazione architettonica, in grado di rendere riconoscibile l'intero manufatto e quindi la sua funzione, e che tale obiettivo è stato perseguito mediante la progettazione di un manufatto leggero ad andamento ondulato costituito da struttura metallica e copertura in pannelli.

La resa cromatica prescelta corrisponde a quelle delle navi di linea operanti sul territorio in esame con le superfici rivolte verso il cielo nelle varie tonalità del blu come si evince da una serie di immagini e fotorendering della soluzione prospettata.

Per quanto concerne Fauna, Flora e Biodiversità il possibile incremento del disturbo è dovuto alle attività di cantiere e di esercizio, anche se non sarà tale da determinare un'incidenza significativa sugli obiettivi di conservazione della ZPS ITA 030044 (in cui ricadono le aree di intervento) e del SIC ITA030027 (cui risultano prossime le aree di intervento – distanza < di 200m). Gli impatti potenziali sulla componente biodiversità nella fase di cantiere sono imputabili alla realizzazione delle opere e sono riconducibili a:

- disturbo alle specie avifaunistiche e marine (Cetacei e Pesci) causata dal rumore e dalle vibrazioni generati dalle macchine operatrici di cantiere;
- torbidità delle acque marine a seguito delle lavorazioni che interessano i fondali (infissione pali, dragaggio, colmamenti);
- consumo o frammentazione di habitat di interesse naturalistico, causato dalla realizzazione di opere a mare.

Relativamente al disturbo derivante dall'occupazione di porzioni di fondale marino per la realizzazione delle opere, l'occupazione di limitate porzioni di fondale marino è controbilanciata dalla mitigazione dell'agitazione interna al porto e del fenomeno di risacca. I vantaggi della mitigazione dei fenomeni di idrodinamismo derivano dalla riduzione della riscontrata criticità degli habitat presenti, dovuta a modificazioni dell'idrodinamismo costiero. I disturbi legati alle operazioni per la realizzazione degli interventi (rumore e torbidità) saranno limitati alle sole fasi di cantiere e saranno impiegate apposite misure di mitigazione degli impatti.

In fase di esercizio pur a fronte dell'occupazione di porzioni di fondale marino, sarà possibile sia regolamentare e razionalizzare la fruizione turistica del luogo mediante la restituzione del preesistente manufatto di approdo e conseguente regolamentazione del traffico marino, sia predisporre un piano di monitoraggio per evidenziare alterazioni della struttura e della composizione delle comunità che possano preludere alla compromissione dell'habitat presente. Pertanto, in termini di protezione e conservazione degli habitat, durante la fase di esercizio, l'intervento avrà ripercussioni positive sull'area di intervento.

Dalla Valutazione di incidenza si evince che l'intervento si sviluppa nella fascia infralitorale poiché, nel caso in esame, si interviene su fondali con profondità non superiore ai 30 m. In particolare, si specifica che i fondali oggetto di intervento sono identificati con l'Habitat 1160 Grandi Cale e Baie poco profonde con presenza di Biocenosi delle sabbie fini ben classate. Pertanto, l'area d'intervento non risulta interessata dalla presenza di Habitat prioritari e/o tutelati.

Sulla base delle valutazioni operate, in prossimità dell'area di intervento, ovvero in posizione di interferenza con esso, è stata verificata l'assenza di:

- Habitat "prioritari" o di "interesse comunitario", a elevato indice di rischio a livello locale;
- caratteri vegetazionali importanti e piante elencate nell'All. II della Dir. 92/43/CEE, degne di salvaguardia e tutela;
- specie animali elencate nell'All. II della Dir. 92/43/CEE, meritevoli di misure di tutela e conservazione.

Inoltre, relativamente all'avifauna si specifica che, la realizzazione dell'intervento, in considerazione della tipologia e delle caratteristiche delle opere, non determina effetti significativi e diretti sulle specie ornitiche più rarefatte e minacciate, né provoca una riduzione consistente degli habitat di riferimento per la riproduzione e lo svernamento.

La proposta di progetto è stata elaborata sulla base della valutazione delle possibili alternative progettuali, preferendo una soluzione a giorno su pali (analoga alla tipologia costruttiva dell'esistente pontile e mantenendo l'area di sedime quanto più prossima alla precedente), meno impattante sui fondali in termini di superfici occupate e, quindi, di frammentazione degli stessi.

Gli interventi di progetto, pur prevedendo l'avanzamento di una porzione della banchina di riva, non comporta sottrazione di estese porzioni di fondale. Peraltro, nella porzione di fondale interessata dall'avanzamento della banchina non sono stati rilevati Habitat prioritari. Inoltre, la soluzione a giorno adottata, risulta preferibile per la minore superficie occupata dagli stessi rispetto a soluzioni più impattanti (cassoni) che comportano maggiore occupazione del suolo.

Per quanto riguarda l'avifauna al fine di risolvere la problematica evidenziata afferente al rischio di abbagliamento, è stata individuata una soluzione progettuale in termini di scelta di materiali, che non comporta alcuna modifica geometrica-tipologica né architettonica rispetto alla soluzione originaria.

In particolare, in luogo del previsto policarbonato, quale materiale per la copertura si adotterà un pannello composito costituito da due lamine in lega di alluminio e da un nucleo polimerico ignifugo addizionato di componenti minerali accoppiati con procedimento di fabbricazione in continuo che ne consente il taglio in misura.

- Con riferimento alla popolazione, la fase di cantiere potrà avere interferenze sul normale utilizzo delle aree portuali, comunque in posizione defilata rispetto al tratto di banchina attualmente utilizzata necessariamente per l'attracco sia di navi sia di aliscafi. Inoltre una corretta fasistica di cantiere consentirà di limitare al minimo i disagi connessi alla fase di cantierizzazione delle opere. In fase di esercizio, invece la realizzazione dell'intervento conferirà decoro e funzionalità all'intera area portuale oggi in parte compromessa per effetto dell'inagibilità dell'esistente pontile.
- Per la componente suolo, in fase di cantiere gli impatti possono essere considerati in termini di consumo della risorsa suolo limitatamente alle aree di cantiere e sino a completamento dei lavori. In fase di esercizio, la realizzazione delle opere è finalizzata a restituire le ottimali condizioni del manufatto pontile, eliminando la vecchia struttura ferrosa, oggi in degrado.

Le "Analisi della caratterizzazione dei fondali", di cui alla richiesta di applicazione dell'art. 24 comma 4 D.Lgs. n. 152/2006 sono state effettuate e, con riferimento alla Relazione Tecnica in data 6/7/2020, questa descrive:

- la Cantierizzazione (Calendario lavori con i carotaggi ambientali e geognostici che sono stati effettuati dal 15 al 20 giugno 2020, mentre le attività di analisi ed elaborazione dati sono iniziate il 06/07/2020 e completate con l'emissione del documento in parola), il personale e le risorse strumentali impiegate; le procedure e metodologie di carotaggio;
- Indagini geognostiche integrative di cui Sondaggi geognostici (complessivamente sono state eseguite n° 4 perforazioni a carotaggio continuo ad andamento verticale spinte fino a profondità di 30 m);
- Campionamento geotecnico (prelievo di n° 20 campioni rimaneggiati su quattro sondaggi geognostici/geotecnici indicati nel piano d'indagini geognostiche integrative);
- Prove SPT (n. 20 prove penetrometriche dinamiche tipo S.P.T. (Standard Penetration Test) a profondità variabili tra 2 e 22 metri);
- Modello stratigrafico con rappresentazione della successione degli strati attraversati dai mezzi di indagine (principalmente sabbie e ghiaie);
- Piano di caratterizzazione consistente in perforazione ambientale (realizzazione di due carotaggi ambientali (S1 ed S2) secondo le disposizioni dettate dal D.M. n. 173 del 15 luglio del 2016 con prelievo di campioni previsti nei primi tre metri di ogni sondaggio ambientale) e campionamento ambientale (i risultati analitici del sedimento sono stati infine utilizzati per assegnare un'appropriata classificazione qualitativa, secondo l'approccio tabellare indicato nelle disposizioni dettate dal D.M. n. 173 del 15 luglio del 2016 che mette a confronto i valori chimico-fisici ed ecotossicologici relativi alla caratterizzazione effettuata con valori e i limiti di riferimento);

- la Classificazione della qualità dei sedimenti secondo i criteri di integrazione ponderata e i casi specifici di miglioramento della classe è la seguente:

Campione	Classe di pericolo ecotossicologico	Classe di pericolo chimico	Classe di qualità del materiale	Note
S1 C01	assente	basso	B	
S1 C02	assente	basso	B	
S1 C03	medio	medio	D	Da verificare se possono essere declassati a C
S1 C04	medio	medio	D	Da verificare se possono essere declassati a C
S2 C05	assente	trascurabile	A	
S2 C06	assente	trascurabile	A	
S2 C07	assente	trascurabile	A	
S2 C08	medio	basso	C	

Per la realizzazione dell'intervento non verranno estratte risorse naturali dal sottosuolo né lo stesso verrà a contatto con materiale inquinante. Ove possibile, si privilegerà l'impiego di materiale riciclato al fine di minimizzare il consumo di materiali da cava e risorse naturali.

- Per la componente acqua, in fase di cantiere, i potenziali impatti sulla qualità delle acque marine sono riconducibili alle operazioni preliminari di rimozione dei ferrosi e scavo. Sono previsti monitoraggi ante, durante e post operam per garantire il controllo della qualità delle acque e dell'intorbidimento (seppur temporaneo), così da adottare, se necessarie, le adeguate misure. Durante le lavorazioni, inoltre, per evitare possibili emissioni dai mezzi impiegati (perdita di olii dai motori, sversamenti accidentali) gli stessi saranno sottoposti a costante manutenzione. Relativamente all'ambiente idrico terrestre (acque sotterranee), non si rilevano impatti derivanti dalla realizzazione delle opere, né tanto meno in fase di esercizio si rilevano impatti negativi sull'ambiente idrico.
- Gli impatti sulla qualità dell'aria sono essenzialmente connessi alla diffusione nell'atmosfera:
  - di polveri (durante le operazioni di trasporto, stoccaggio e/o posa in opera di materiale sciolto e massi);
  - di sostanze inquinanti (a causa della combustione dei carburanti dei mezzi di cantiere e della movimentazione delle imbarcazioni e dei veicoli all'interno dell'ambito portuale in fase di esercizio).

Le emissioni saranno temporanee e si esauriranno sostanzialmente con la fine dei lavori; saranno adottate tutte le misure/buone pratiche atte al contenimento delle emissioni pulverulente (delimitazione delle aree esterne del cantiere con adeguati sistemi di contenimento/barriera verticali delle polveri, bagnatura dei materiali movimentati, copertura dei cumuli pulverulenti, lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita) oltre al controllo periodico del corretto funzionamento dei mezzi in materia di emissioni inquinanti.

I potenziali impatti nella fase di esercizio sono sostanzialmente riconducibili alla variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria per:

- emissioni da traffico veicolare comunque limitato (correlato allo stato di conservazione dei veicoli);

- emissioni da traffico navale.

Per quanto concerne i principali inquinanti dei veicoli a motore, saranno contenuti e in ogni caso non si rilevano incrementi delle emissioni da traffico veicolare causato dalla realizzazione delle opere; inoltre il ripristino del pontile determinerà solo una diversa localizzazione dell'attracco dei mezzi ma non la loro implementazione.

- I principali disturbi di natura acustica saranno limitati alla sola fase di cantiere e relativi alla movimentazione dei mezzi, che saranno sottoposti a controlli periodici per assicurare il contenimento delle emissioni rumorose entro i limiti definiti dalla normativa. L'intervento, nella fase di esercizio non condiziona il clima acustico.
- Per quanto concerne i rifiuti, relativamente ai sedimenti derivanti dalle operazioni di scavo, parte di essi sarà riutilizzata nell'ambito dello stesso cantiere, mentre l'ulteriore materiale di risulta sarà conferito alla più vicina discarica autorizzata. Eventuali depositi temporanei saranno sistemati in apposite aree e dotati di idonei sistemi di protezione in attesa del conferimento in discarica. Non si prevede la produzione di rifiuti durante la fase di esercizio delle opere.
- Con riferimento ai trasporti, le interferenze sono legate essenzialmente alla viabilità di cantiere e alla movimentazione dei mezzi. Nella fase di approntamento e organizzazione del cantiere, quindi, sarà particolarmente studiata la relativa viabilità per non interferire con la rete carrabile urbana nelle operazioni di ingresso e uscita dal cantiere. Si riscontrano poi esiti positivi sia per il ripristino della funzionalità dell'area portuale sia per la suddivisione dei trasporti navali da quelli con i mezzi veloci.

#### Matrice di impatto ambientale, misure mitigative e VincA

- A completamento delle analisi condotte è stata predisposta apposita matrice di impatto che ha tenuto conto delle fasi di cantierizzazione e di esercizio, con in ascissa le macro azioni e in ordinata i fattori di impatto positivo e negativo per ciascuna componente ambientale analizzata. Dal confronto delle matrici (in fase di cantiere e in fase di esercizio) si evince che gli impatti più significativi sono limitati alla sola fase di cantiere mentre, per la fase di esercizio, si stimano valori positivi per la rifunzionalizzazione del pontile con conseguente ripristino dell'area portuale, oggi inagibile. Inoltre, i caratteri architettonici del nuovo pontile ben si inseriscono nel contesto paesaggistico di pregio, conferendo il giusto decoro al pontile di accesso all'isola.
- Sono state poi individuate le misure da porre in essere al fine di mitigare gli impatti durante le fasi di lavorazione che, in considerazione della tipologia e della finalità dell'intervento, comportano i maggiori disagi. Sono state così definite misure mitigative per gli impatti acustici, la salvaguardia delle acque marine, l'impatto visivo e l'habitat.
- Per la verifica della compatibilità paesaggistica, biologica, faunistica, naturalistica e ambientale degli interventi previsti, è stata elaborata lo Studio per la Valutazione di incidenza Ambientale in ottemperanza alle prescrizioni di cui all'art. 6, comma 3 e 4 della Direttiva Habitat 92/43/CEE e alla vigente normativa europea, nazionale e regionale, poiché l'area di intervento ricade all'interno della ZPS ITA030044 – Arcipelago delle Eolie – Area marina e terrestre, regione biogeografica Mediterranea e in prossimità (distanza inferiore a m 200) del SIC ITA030027 – Isola di Vulcano.

#### **RILEVATO e CONSIDERATO** anche che:

In data 24/02/2020 è pervenuta l'Osservazione (datata per errore 17/02/2012) con la quale l'Ing. Claudio Vetro, solleva questioni su prove geotecniche di laboratorio e su indagini sismiche

*ID\_VIP 4481 Progetto di messa in sicurezza del porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo. Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica*

Gli aspetti sollevati dall'Osservante non rilevano elementi tali da influenzare le valutazioni in capo alla Commissione. Si prende atto che le indagini geofisiche sono state eseguite nel corso del 2020 dalla ditta Geochek srl., società di servizi geologici che dall'anno 1993 svolge attività riguardanti la geofisica e la geologia applicata, e che i campioni prelevati durante l'esecuzione del sondaggio geognostico sono stati analizzati dal laboratorio LA.SP.EDIL. srl..

**VALUTATO** in conclusione che:

La soluzione progettuale presentata dal proponente è relativa alla scelta della realizzazione di un impalcato a giorno, caratterizzato da pali con sovrastante struttura di completamento a posto di utilizzo di cassoni cellulari prefabbricati in c.a. che permette di conciliare la primaria esigenza di messa in sicurezza e ripristino del pontile, con le valenze ambientali e paesaggistiche del sito.

L'intervento proposto di Messa in Sicurezza del Porto di Levante di Vulcano, oltre a configurarsi necessario ai fini del ripristino delle condizioni di sicurezza dell'area portuale, assume una notevole rilevanza pubblica e sociale.

Il pontile oggetto di intervento, infatti, destinato all'attracco dei mezzi di linea, si trova in posizione ridossata rispetto ai venti prevalenti provenienti dal quarto quadrante (nordovest) e risulta utilizzabile in condizioni di sicurezza anche durante la stagione invernale.

Inoltre, trattandosi dell'isola di Vulcano, ovvero di un'isola con un cratere attivo, lo stesso si configura come pontile di emergenza con funzioni di protezioni civile alla stessa stregua degli altri due pontili ubicati uno in località Sabbie Nere e uno in località Gelso, ma in posizioni non altrettanto riparate in condizioni meteorologiche avverse. Infine, il manufatto oggetto di intervento risulta di innegabile interesse pubblico rappresentando il welcome dell'isola, in posizione strategica e baricentrica rispetto alle frazioni abitate e con funzione intermodale.

#### **la Commissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

#### **MOTIVATO PARERE**

**Parere positivo** al superamento, con la documentazione prodotta nell'ambito del presente procedimento ex art. 10-bis della L. 241/1990, della mancata produzione della documentazione integrativa richiesta, relativa alle "Analisi della caratterizzazione dei fondali", e di conseguenza si esprime **parere favorevole** sulla compatibilità ambientale del progetto "*Progetto di messa in sicurezza del porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo*", subordinato all'ottemperanza alle seguenti condizioni:

<b>Condizione ambientale n. 1</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere predisposto un apposito piano di cantierizzazione e progettati tutti gli interventi atti a prevenire ogni possibile inquinamento dell'ambiente idrico per sversamenti accidentali.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima del completamento della progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

<b>Condizione ambientale n. 2</b>	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Interventi di mitigazione per l'impatto acustico
Oggetto della prescrizione	<p>Ai fini della riduzione degli impatti sulla componente faunistica, dovranno essere predisposte tutte le misure necessarie durante i lavori di realizzazione delle opere, adottando le migliori tecnologie e modalità di intervento disponibili, tra le quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- realizzare un monitoraggio visivo e acustico finalizzato alla rilevazione dell'eventuale presenza di animali, all'inizio di tutte le operazioni di cantiere;</li> <li>- evitare lavori che comportano elevate emissioni sonore nella stagione di riproduzione delle specie e limitare il numero di ore giornaliere in cui effettuare le operazioni di cantiere più impattanti così da non provocare l'allontanamento degli esemplari;</li> <li>- adottare sistemi soft-start, con una scala di intensità rumorosa crescente, così da dare agli eventuali esemplari presenti la possibilità di allontanarsi dall'area di intervento;</li> <li>- sottoporre i macchinari utilizzati in cantiere a verifica dello stato di conservazione e della conformità alle norme in materia di emissioni rumorose ed emissioni inquinanti (carburanti, oli e qualunque tipo di inquinante);</li> <li>- impiegare barriere fono-assorbenti e realizzare le lavorazioni in tempi differiti.</li> </ul>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera

ID\_VIP 4481 Progetto di messa in sicurezza del porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo. Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica

<b>Condizione ambientale n. 2</b>	
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

<b>Condizione ambientale n. 3</b>	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Interventi per la salvaguardia delle aree marine
Oggetto della prescrizione	Dovranno essere adottati i seguenti accorgimenti: <ul style="list-style-type: none"> <li>- utilizzare barriere anti-torbidità per limitare la diffusione dei sedimenti movimentati dall'attività di cantiere;</li> <li>- ove si effettuassero movimentazione di sedimenti in ambiente marino, evitare il rilascio e la perdita di sedimento nella colonna d'acqua adottando, ove possibile, sistemi chiusi durante tali operazioni;</li> <li>- fare riferimento al Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini redatto da APAT e ICRAM.</li> </ul>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

<b>Condizione ambientale n. 4</b>	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Intervento di mitigazione dell'impatto visivo
Oggetto della prescrizione	In merito alla mitigazione degli impatti visivi in fase di cantiere dovrà essere approntata una corretta organizzazione spaziale (gestione delle aree di cantiere e dei rifiuti) e temporale (cronoprogramma delle lavorazioni) del cantiere al fine di non sovraccaricare l'ambito di intervento consentendo la fruizione delle aree non interessate direttamente dalle lavorazioni (nel rispetto delle norme di sicurezza).
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---



ID\_VIP 4481 Progetto di messa in sicurezza del porto di Levante e di Ponente nell'isola di Vulcano con la sistemazione del molo foraneo e collegamento tra le banchine portuali e radice pontile attracco aliscafo. Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica

<b>Condizione ambientale n. 5</b>	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Rumore subacqueo
Oggetto della prescrizione	Durante l'intervento e comunque prima dell'impiego di massi pilonati alternati a scogliera anti-risacca in scogli naturali e di procedere all'infissione dei pali nel fondale, il Proponente dovrà effettuare la verifica dell'assenza di tartarughe e mammiferi marini nell'area, considerando prudenzialmente zona di esclusione l'intera area portuale.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	ARPA Sicilia
Enti coinvolti	---

<b>Condizione ambientale n. 6</b>	
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera, Post operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva, fase di cantiere, fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	Per monitorare eventuali alterazioni significative della struttura e della composizione delle comunità biocenotiche rilevate dovrà essere programmata un'attività di monitoraggio, sotto la supervisione di esperto ambientale, prima, durante e al completamento dell'intervento mirata alla verifica dello stato di conservazione degli Habitat.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva, lavori per la realizzazione dell'opera, esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	ARPA Sicilia
Enti coinvolti	---

Il Presidente  
Ing. Luigi Boeri