



COMUNE DI LIPARI (PROVINCIA DI MESSINA)

**MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI LEVANTE E PONENTE
NELL'ISOLA DI VULCANO CON LA SISTEMAZIONE DEL MOLO
FORANEO E COLLEGAMENTO TRA LE BANCHINE PORTUALI
E RADICE PONTILE ATTRACCO ALISCAFO
PROGETTO ESECUTIVO**



DATA: 08-06-2021	SEZIONE: A: RELAZIONI E STUDI AMBIENTALI
----------------------------	--

ELAB./TAV.: A.03	OGGETTO: RELAZIONE PAESAGGISTICA
----------------------------	--

PROGETTAZIONE:



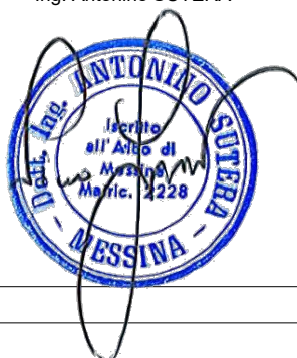
PROJECT MANAGER:
Ing. Antonino SUTERA

PROGETTISTI:
Ing. Giuseppe BERNARDO
Ing. Davide FERLAZZO

GRUPPO DI LAVORO:
Arch. Rossella FARALLA
Ing. Simone FIUMARA
Arch. Francesca GANGEMI
Arch. Emanuela PANARELLO

Certified by Bureau Veritas Italia S.p.A.	
ISO 9001:2015 Sistema di Gestione Qualità	ISO 14001:2015 Sistema di Gestione Ambientale

ASSOCIATO
oice Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica



REVISIONI					
	00	08/06/2021	Redazione del progetto esecutivo	Ing. Davide FERLAZZO	Ing. Giuseppe BERNARDO
	REV.n°	DATA	MOTIVAZIONE	REDATTO	CONTROLLATO

R.U.P.:

Geom. Carmelo Antonino MEDURI

VISTI/APPROVAZIONI:

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

INDICE

1	PREMESSA	2
2	CONTENUTI E STRUTTURA DELLA RELAZIONE	3
3	STATO ATTUALE	4
3.1	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - COERENZA DELLA PROPOSTA CON GLI STRUMENTI E LE NORME DI SETTORE	4
3.5	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA DI INTERVENTO	10
4	ELABORATI DI PROGETTO	11
4.1	FINALITÀ DEL PROGETTO	11
4.2	DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE	11
4.3	DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO PROGETTUALE	13
4.4	DETTAGLI ARCHITETTONICI DELL'INTERVENTO	14
5	DOCUMENTAZIONE TECNICA DI VALUTAZIONE	17
5.1	COMPONENTE AMBIENTALE <i>PAESAGGIO</i>	17
5.2	POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SUL <i>PAESAGGIO</i>	19
	<u>FASE DI CANTIERE</u>	19
	<u>FASE DI ESERCIZIO</u>	19
5.3	MISURE DI MITIGAZIONE	20
5.4	VISTE REALISTICHE DI PROGETTO (FOTORENDERING)	21

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

1 PREMESSA

La presente Relazione Paesaggistica resa nell'ambito del Progetto Esecutivo relativo alla *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*, è stata redatta ai sensi dell'art. 146, comma 3, del D.lgs. n. 42 del 22/01/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e ss.mm.ii. e correda, unitamente al progetto dell'intervento proposto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 159, comma 1 e 146, comma 2, del sopra citato *Codice dei beni culturali e del paesaggio* (art. 1 del Decreto).

Il presente elaborato redatto in conformità ai contenuti dello schema approvato con D.A. della Regione Siciliana n. 9280 del 28/07/2006, relativo alla Relazione Paesaggistica, è altresì redatto nel rispetto del parere reso quale **Condizione ambientale dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo n. 37863 del 2/12/2020 fatta propria nel Decreto di Approvazione Ministeriale (MATTM) della VIA n. 60 del 03/02/2021.**



vista da sud



vista da nord

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

2 CONTENUTI E STRUTTURA DELLA RELAZIONE

Esso contiene gli approfondimenti di natura architettonica necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica delle opere, con riferimento ai contenuti del Piano Territoriale Paesistico delle isole Eolie.

Ai fini della valutazione, da parte dell'Amministrazione competente, della compatibilità paesaggistica dell'intervento, la presente relazione in conformità ai contenuti dello schema approvato col D.A. n. 9280, contiene gli elementi necessari alla verifica di compatibilità e, in particolare, gli elaborati e le tematiche di seguito riportati:

1. STATO ATTUALE

- *Descrizione, attraverso stralci cartografici dei caratteri e del contesto paesaggistico dell'area di intervento.*
- *Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento considerata, rilevabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale e da ogni fonte normativa, regolamentare e provvedimento; indicazione della presenza di beni culturali tutelati ai sensi della Parte seconda del Codice dei beni culturali e del paesaggio.*
- *Rappresentazione dello stato attuale dell'area d'intervento e del contesto paesaggistico, effettuata attraverso ritrazioni fotografiche e schizzi prospettici, dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio.*

2. ELABORATI DI PROGETTO

- *INQUADRAMENTO DELL'AREA E DELL'INTERVENTO: Planimetria generale quotata su base topografica di scala adeguata alla tipologia di opere oggetto di intervento;*
- *AREA DI INTERVENTO: Planimetria e sezioni dell'intera area con l'individuazione delle opere di progetto;*
- *OPERE IN PROGETTO: Piante, prospetti e sezioni quotate degli interventi di progetto; Testo di accompagnamento con la motivazione delle scelte progettuali in coerenza con gli obiettivi di conservazione e/o valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica lì dove definiti dai vigenti Piani Paesaggistici d'Ambito, in riferimento alle caratteristiche del paesaggio nel quale si inseriranno le opere previste, alle misure di tutela ed alle indicazioni della pianificazione paesaggistica ai diversi livelli. Il testo esplicita le ragioni del linguaggio architettonico adottato, motivandone il riferimento alla tradizione locale ovvero alle esperienze dell'architettura contemporanea.*

3. DOCUMENTAZIONE TECNICA DI VALUTAZIONE

- *Simulazione dettagliata dello stato dei luoghi per effetto della realizzazione del progetto, resa mediante foto modellazione realistica (rendering fotorealistico computerizzato o manuale), comprendente un adeguato intorno dell'area d'intervento, al fine di consentire la valutazione di compatibilità, nonché di adeguatezza, delle soluzioni adottate nei riguardi del contesto paesaggistico.*
- *Valutazione delle pressioni, dei rischi e degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico, ove significative, dirette e indotte, reversibili e irreversibili, a breve e medio termine, nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico, sia in fase di cantiere che a regime, con particolare riguardo per quegli interventi che sono sottoposti a procedure di valutazione ambientale nei casi previsti dalla legge.*
- *Fermo restando che dovranno essere preferite le soluzioni progettuali che determinano i minori problemi di compatibilità paesaggistica, dovranno essere indicate le opere di mitigazione, sia visive che ambientali previste, nonché evidenziati gli effetti negativi che non possano essere evitati o mitigati e potranno essere proposte le eventuali misure di compensazione (sempre necessarie quando si tratti di interventi a grande scala o di grande incidenza).*

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

3 STATO ATTUALE

3.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - COERENZA DELLA PROPOSTA CON GLI STRUMENTI E LE NORME DI SETTORE

L'area costiera oggetto di intervento ricade nel Comune di Lipari (ME), nell'ambito dell'area Portuale di Vulcano. Il presente Quadro di Riferimento Programmatico fornisce una ricognizione dei Piani e Programmi vigenti, nonché del regime vincolistico esistente, relativamente ai quali viene effettuata l'analisi di coerenza esterna degli interventi di progetto proposti.

Nella fattispecie relativamente ai caratteri paesaggistici, verranno considerate le relazioni dell'intervento proposto in funzione del Piano Territoriale Paesaggistico delle isole Eolie non in contrasto con il PRG di Lipari e con il Piano di Gestione delle isole Eolie relativamente ai vincoli di natura ambientale per la ricadenza dell'area di intervento all'interno e in prossimità dei Siti Natura 2000 (ZPS ITA 030044 e SIC ITA 030027).

A seguire si riportano gli strumenti di pianificazione esistenti e del regime vincolistico relativo alle aree di intervento al fine di verificare la compatibilità degli interventi con le previsioni di piano e con le normative di settore.

3.2 PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO

Il territorio delle isole Eolie è sottoposto ai regimi di tutela, agli indirizzi ed alle norme cogenti definiti dal Piano Territoriale Paesistico (PTP), che svolge un ruolo d'indirizzo e coordinamento a livello sovra-comunale, e definisce le modalità da adottarsi negli interventi sulle infrastrutture e sui servizi di scala intercomunale tali da assicurare la compatibilità paesistica. Sotto il profilo paesistico, le aree di intervento interessano la zona **TO3 (Tutela orientata diretta alla fruizione termale, talasso-termale, terapeutica e ludica nonché alla fruizione sociale e di pubblica utilità del mare) del P.T.P. disciplinata dall'art. n. 15 delle relative N.T.A., di seguito riportato:**

art. 15 - Tutela orientata diretta alla fruizione termale, talasso-termale, terapeutica e ludica nonché alla fruizione sociale e di pubblica utilità del mare.

Gli ambiti contenenti le categorie di beni culturali territoriali ad emergenze significative di cui al regime normativo sopra indicato sono quelli rappresentati nella tavola di Piano territoriale paesistico con la sigla TO3.

Categorie di beni culturali territoriali ed emergenze significative di applicazione del regime normativo TO3.

Il regime di TO3 si applica alle seguenti categorie dichiarative di beni culturali territoriali:

A. beni culturali territoriali configuranti (3D):

A.1. unità morfo-vulcano-tettoniche: parti naturali includenti limitati elementi di antropizzazione compatibile:

A.1.2. beni culturali territoriali naturali fisici abiotici:

- ambiti a vocazione ecologica termale, talasso-termale, terapeutica e ludica;

- ambiti a vocazione orientata alla fruizione diretta del mare.

L'ambito di TO3 è costituito dai territori contenenti i seguenti beni culturali territoriali:

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

- a. *ambiti di termalismo in atto contenenti le categorie di beni culturali territoriali od emergenze significanti di cui alle categorie di beni culturali territoriali sopra classificati e rappresentati nelle tavole di piano con la sigla TO3 (tutela ad ecologia sociale termale, talasso termale, terapeutica e ludica). Ambiti nei quali la compresenza di corpi caldi sotterranei (zone di antichi condotti, faglie, discontinuità) consente emissione di gas vulcanici da una parte e dall'altra la presenza di falda freatica locale terrestre e marina determina manifestazioni idrotermali;*
- b. *ambiti o localizzazioni particolari all'interno di TO, da identificare in relazione a quelli che saranno i risultati futuri delle ricerche e degli studi sulla bassa entalpia - nei quali la vicinanza del mare e la presenza di fonti di energia endogena (corpi magmatici caldi superficiali a bassa entalpia) o di energia residua da processi di trasformazione (es. acque calde di dissalazione marina), rende disponibile calore per il riscaldamento;*
- c. *fasce costiere di 150 mt dalla linea di battigia o dal piede di falesia vincolate istituzionalmente (ope legis ex legge regionale n. 78/76, n. 15) - al di fuori delle zone A e B, come definite dal P. di F. - per la diretta fruizione sociale e di pubblica utilità del mare;*
- d. *aree di pedepianazione e bacini di erosione ad esse interni, terrazzamenti quaternari non compromessi dall'edificazione.*

Finalità del regime normativo

Il regime della tutela orientata ha finalità particolari di conservazione della fascia costiera diretta alla fruizione del mare, senza alterazione o distruzione della risorsa stessa; fruibilità sociale della risorsa termale con attività e/o servizi coerenti e purché senza alterazione o distruzione della risorsa stessa. Il regime ha valore per le risorse termali attuali.

Attività compatibili

Attività agro-silvo-pastorale; sistemazione eco-idraulica forestale con vegetazione autoctona.

All'interno delle zone con manifestazioni termali in atto:

- *ricerca scientifica, monitoraggio e protezione civile; recupero senza ampliamenti, senza variazione d'uso e limitatamente alle strutture pubbliche con eventuali misure di adeguamento fruizionale; parchi pubblici attrezzati senza strutture in elevazione; recupero edilizio per solo uso pubblico, infrastrutture servizi per funzioni pubbliche entro edilizia di recupero.*

Per la diretta fruizione del mare regolata dalla legge regionale n. 78/76 relativa alla fascia di 150 mt dalla battigia, nell'ambito del divieto assoluto di nuova edificabilità si prevedono le seguenti attività compatibili:

- *ricerca scientifica, monitoraggio e protezione civile, attività culturale didattica informativa, parchi pubblici attrezzati con strutture leggere, recupero edilizio senza ampliamento; servizi per funzioni pubbliche entro edilizia di recupero; alimentazione con sorgenti energetiche alternative paesisticamente compatibili; attività agro-silvo-pastorale.*

Sistemazione eco-idraulica forestale.

Attività compatibili solo in regime di recupero

Recupero dell'attività marinara e dei servizi ad essa connessi, esclusivamente nell'ambito del recupero dei luoghi della cultura marinara e dell'attività commerciale ad essa connessa, purché realizzata nell'edificato esistente.

Recupero sentieristica storica; recupero edilizio senza ampliamento e senza variazione tipologica, fatti salvi limitati ampliamenti per attrezzature igienico-sanitarie, ove non esistenti.

Attività non compatibili

Attività estrattiva; attività agrituristica, attività residenziale, ove non esercitate in strutture già esistenti; nuove infrastrutture; demolizione e ricostruzione dei ruderi esistenti; recupero edilizio con variazione d'uso che comporta ampliamenti e variazione tipologica; nuova edificazione.

Tutela orientata 3 (S. Calogero)

Nell'ambito di termalità in questione: è ammesso il recupero funzionale volto alla fruizione sociale della valenza da tutelare, nonché la demolizione, compatibilizzazione o trasferimento dei detrattori paesistici ambientali.

Parco a dominanza di fruizione sociale termale: al suo interno conservazione e fruizione compatibile didascalizzata degli impianti termali archeologici e storici, studi geoelettrici non perturbativi, conservazione della risorsa in relazione alla precarietà della falda in territorio vulcanico interessato da faglie attive, riattivazione e promozione d'uso dello stabilimento esistente con alimentazione anche non

PROGETTO ESECUTIVO

MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI LEVANTE E DI PONENTE NELL'ISOLA DI VULCANO CON LA SISTEMAZIONE DEL MOLO FORANEANO E COLLEGAMENTO TRA LE BANCHINE PORTUALI E RADICE PONTILE ATTRACCO ALISCAFO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

locale (acqua e fanghi importati) con termalizzazione e mineralizzazione in situ.

A seguire si riporta uno stralcio della cartografia del P.T.P.:

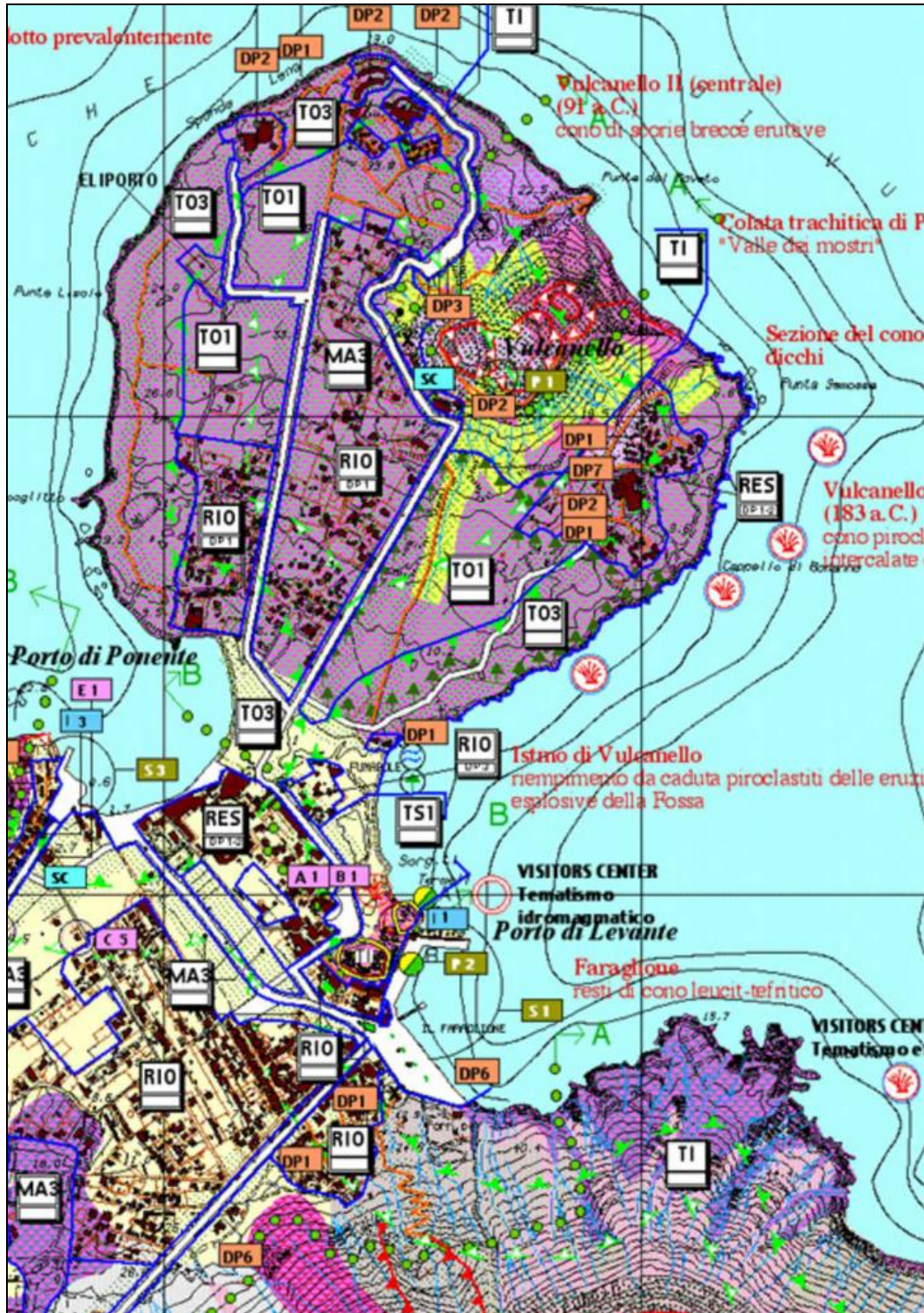


Figura 3-1 Piano Territoriale Paesistico Isole Eolie_isola di Salina

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Alla luce delle prescrizioni sopra esposte, è possibile constatare la compatibilità dell'intervento in oggetto con le previste *misure di adeguamento fruizionale* dei servizi, in termini di messa in sicurezza del porto di levante ai fini dell'implementazione del sistema dei trasportistico/fruizionale.

3.3 PROGRAMMAZIONE COMUNALE – P.R.G. DI LIPARI

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 di seguito riportato:

Art. 94 - Aree portuali, attracchi e scali

Il PRG definisce ambiti entro cui verranno allestiti progetti finalizzati al miglioramento delle aree portuali esistenti e alla definizione degli attracchi e scali esistenti e di nuovo di nuovo impianto, sulla base di studi in atto e in parte già compiuti.

Gli interventi si attuano con P.U.E. (Piani Urbanistici Esecutivi) o Progetti Unitari di iniziativa pubblica, e dovranno essere volti al minore impatto ambientale possibile e sono soggetti alla preventiva approvazione della competente soprintendenza BB.CC.AA.

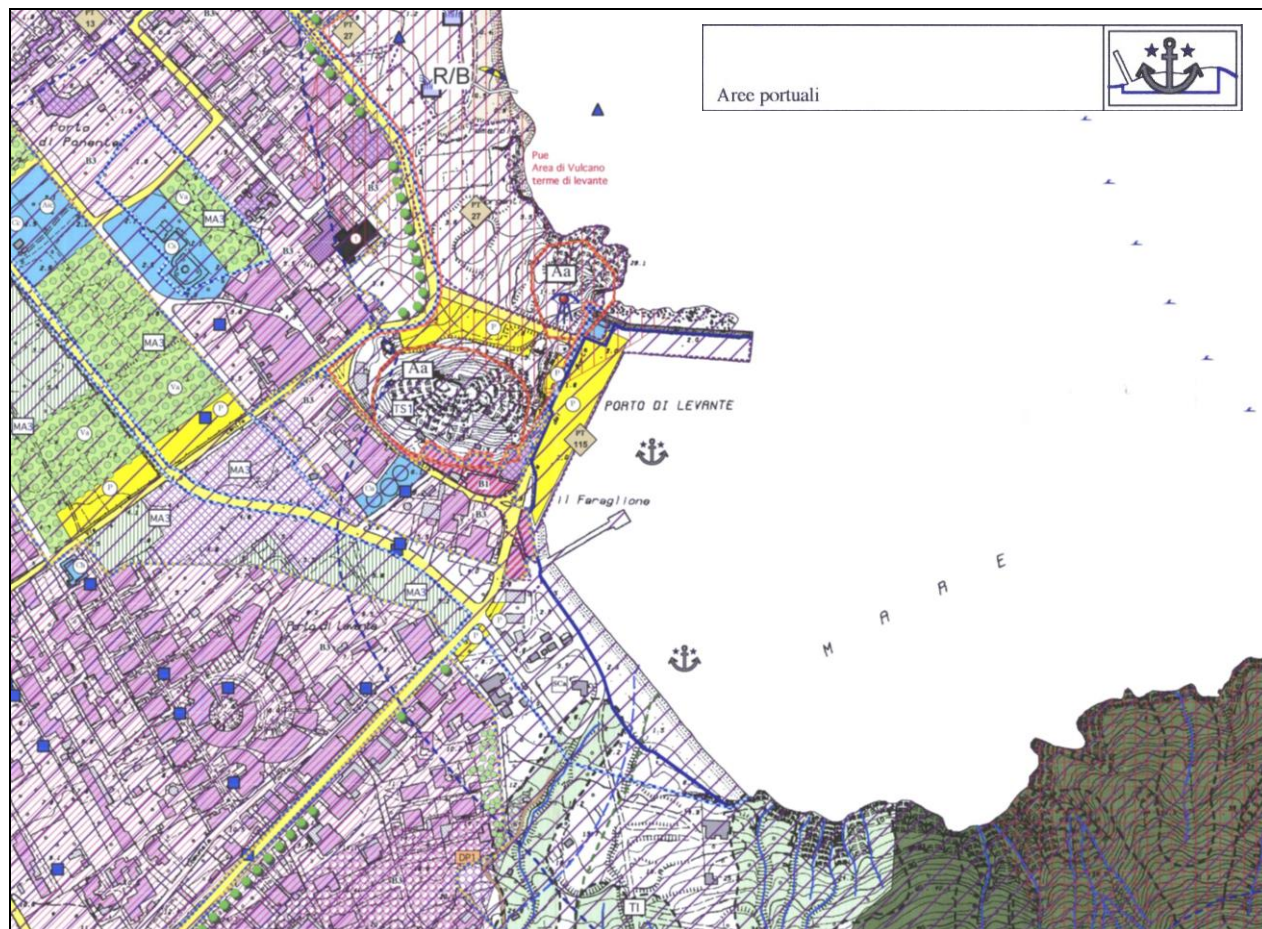


Figura 3-2 Stralcio PRG – Aree portuali (art. 94 N.T.A. del P.R.G.)

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Gli interventi proposti si configurano quale risposta alla condizione di criticità dell'esistente molo e pertanto risultano necessari sia per l'accesso all'isola di Vulcano e, quindi per la fruizione del paesaggio, sia per l'adeguamento ai flussi turistici rilevati.

3.4 PIANO DI GESTIONE ISOLE EOLIE

Con l'emanazione delle Direttive Habitat (92/43/CEE) ed "Uccelli" (79/409/CEE), l'Unione Europea ha istituito la Rete ecologica europea di siti ad elevata valenza biologica, denominata "*Rete Natura 2000*" distribuiti nel territorio negli Stati membri. L'obiettivo è di garantire la conservazione della biodiversità, nelle aree tutelate, denominate SIC (siti di importanza comunitaria) – volti a proteggere animali, vegetali ed habitat – e ZPS (zone di protezione speciale, in particolare per l'avifauna). Al fine di mantenere connessione e funzionalità degli ecosistemi, gli stessi siti sono collegati tra loro attraverso "*corridoi ecologici*", definendo così la suddetta "*Rete Natura 2000*" che delimita ambiti territoriali con caratteri biologico-ambientali rappresentativi delle diverse regioni biogeografiche.

In tale contesto, e in conformità con le "*Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000*" emanate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, la realizzazione di idonei **Piani di Gestione** dei siti costituisce uno degli strumenti utili al raggiungimento degli obiettivi di protezione e gestione delle aree protette definendo, inoltre le azioni compatibili con gli obiettivi di tutela delle aree nonché le relative modalità di intervento.

Il *Piano di Gestione* rappresenta, quindi, uno strumento operativo, dai contenuti più propriamente programmatici che pianificatori, finalizzati all'individuazione delle misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi delle Direttive, contribuendo al mantenimento o al ripristino, degli habitat naturali e delle specie faunistiche e floristiche di interesse comunitario, pur non tralasciando le esigenze economiche, sociali, culturali che caratterizzano gli ambiti interessati.

A tale scopo i Piani di Gestione hanno il particolare compito di *individuare un modello che sia in grado di rapportarsi con le esigenze del contesto economico e sociale locale, e di coordinarsi con gli altri strumenti di pianificazione di area vasta ed atti di governo del territorio*. Per rispondere a tali requisiti, il Piano di Gestione comprende:

- a. il quadro conoscitivo di identificazione dei valori e dei caratteri dell'area organizzato in banche dati geograficamente riferite;
- b. l'articolazione completa e dettagliata delle diverse e idonee misure di conservazione, organizzate entro un piano d'azione integrato.

In particolare, l'area oggetto di studio ricade all'interno della **ZPS ITA030044 – Arcipelago delle Eolie – Area marina e terrestre, regione biogeografica Mediterranea** e in prossimità del **SIC ITA030027 – Isola di Vulcano**, i cui indirizzi di tutela e gestione sono contenuti nel **Piano di Gestione delle isole Eolie**. Lo stesso Piano, è sviluppato secondo i confini della ZPS ITA030044, come identificata dal formulario standard Natura 2000 e come rappresentato nella relativa cartografia tematica dell'Assessorato Territorio e Ambiente, Dipartimento Territorio e Ambiente, Servizio 6° – Protezione Patrimonio Naturale (SIC e ZPS) di seguito riportata:

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA



Figura 3-3 Stralcio cartografia tematica dell'Assessorato Territorio e Ambiente, Dipartimento Territorio e Ambiente, Servizio 6° – Protezione Patrimonio Naturale (SIC e ZPS)

Nell'ambito dell'elaborazione della presente proposta progettuale si è quindi tenuto conto delle caratteristiche dei siti interessati nonché dei fondamentali obiettivi di protezione ambientale da perseguire.

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

3.5 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA DI INTERVENTO

A seguire si riportano 2 foto rappresentative dei luoghi rimandando allo specifico Elaborato ulteriori rappresentazioni a corredo del presente progetto esecutivo.



PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

4 ELABORATI DI PROGETTO

Rinviando agli *Elaborati grafici Stato di Fatto* (sezione C del P.E.) e di *Progetto* (sezione E del P.E.), nonché alla *Relazione Generale e Studi Ambientali* (sezione A del P.E.), allegati al presente Progetto Esecutivo per l'approfondimento degli aspetti progettuali, a seguire si riporta una breve descrizione della proposta di progetto ai fini della valutazione paesaggistica dell'intervento proposto.

4.1 FINALITÀ DEL PROGETTO

Come già abbondantemente esplicitato sul definitivo Il progetto è finalizzato alla ricostruzione del pontile di attracco mezzi veloci (aliscafi, catamarani, etc...) previa demolizione e totale dismissione dell'esistente pontile in acciaio, già adibito a tale destinazione.

Infatti, il vecchio pontile metallico, prima per vetustà poi a causa di un incidente marittimo è stato dichiarato definitivamente inagibile.

Considerati gli aspetti di natura paesaggistico/ambientale nonché logistico e sociale, il tipo di intervento è stato progettato proponendo una soluzione a giorno su pali, in analogia alla preesistente struttura in acciaio, mantenendo l'area di sedime quanto più prossima alla precedente.

A seguire si riporta una tabella riepilogativa degli obiettivi generali di progetto e delle azioni proposte per il conseguimento degli stessi.

Obiettivi Generali	Obiettivi specifici	Azioni/Interventi
Messa in sicurezza del pontile esistente	Rifunzionalizzazione molo attracco mezzi veloci	<ul style="list-style-type: none"> • Demolizione ed il trasporto a discarica dell'esistente pontile metallico; • Avanzamento della banchina di riva mediante l'impiego di massi pilonati alternati a scogliera in massi naturali; • Ricostruzione del pontile con struttura a giorno realizzata con impalcato e pali in c.a.;
	Riqualificazione area portuale	<ul style="list-style-type: none"> • Opere varie di finitura che conferiranno all'opera una parvenza di completezza architettonico-funzionale; • Impianto elettrico.

4.2 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE

4.2.1 Inquadramento territoriale

L'Isola di Vulcano ricade nel comprensorio delle Isole Eolie; si estende circa 21 km quadrati ed è amministrata dal comune di Lipari.

Il territorio di Vulcano è prevalentemente caratterizzato dalle seguenti tipologie di paesaggio:

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

- paesaggio costiero, con coste rocciose intervallate da spiagge di sabbia nera;
- paesaggio della piana del Porto, fortemente antropizzato e sede della gran parte delle attività presenti sull'isola;
- paesaggio dell'alto piano del Piano, interessato dal sistema degli insediamenti agricoli e rurali diffusi, da boschi di pino e macchia mediterranea;
- Gran Cratere, 386 m. s.l.m.m., vulcano ancora attivo ove è possibile osservare direttamente i fenomeni legati al termalismo.

L'isola, risulta caratterizzata da tre frazioni, la prima più vicina alla Sicilia e meno antropizzata è la frazione di *Gelso*; la seconda, il *Piano*, si sviluppa su un altopiano a circa 400 m s.l.m.. Entrambe le frazioni state sede dei primi insediamenti rurali dell'isola. Infine, la frazione *Porto*, è adagiata sulla pianura che separa il Gran Cratere ancora attivo dalla penisola di Vulcanello, quest'ultima separata da un istmo di poche centinaia di metri. Ad est e ad ovest sorgono le due baie, di levante e ponente.

L'area in cui ricade il sito di intervento risulta ubicata nella parte orientale dell'isola di Vulcano in corrispondenza del Porto commerciale e turistico dell'Isola (baia di Levante).

Considerata la sua ricadenza, e non potrebbe essere diversamente in funzione della destinazione che riveste, l'area presenta posizione estremamente strategica rispetto alla conformazione territoriale del nucleo abitato di Vulcano Porto, in relazione alla sua vicinanza con tutte le attività commerciali, turistiche e i servizi presenti nel sito (ad elevata valenza naturalistica e balneare), costituendo un naturale snodo per la vita sociale ed economica dell'isola.



Figura 4.1 Inquadramento geografico Porto di Vulcano

L'orientamento delle banchine ad est, determina un'esposizione notevole nei confronti delle mareggiate di Grecale e Levante, e parziale rispetto alle mareggiate di

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Tramontana e Scirocco.

4.2.2 Analisi dello stato di fatto ed esigenze operative

Il Decreto del Presidente della Regione Siciliana del 1° giugno 2004, in relazione alla Deliberazione della Giunta Regionale n. 171 del 5 maggio 2004, classifica il porto di Vulcano di II categoria, classe III, con destinazione **commerciale, servizio passeggeri e diporto**.

All'interno dei flussi di traffico del sistema regionale, ed in particolar modo nella stagione estiva, si assiste all'intensificazione della funzione diportoistica, mentre durante l'intero corso dell'anno assolve una funzione essenzialmente commerciale (rifornimenti) e di servizio passeggeri, per i collegamenti ordinari con le altre isole Eolie e con la Sicilia (porti di Messina e Milazzo).

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);

A sud dell'area portuale, insiste un sistema di pontili galleggianti in concessione demaniale marittima.

4.3 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO PROGETTUALE

Rinviando alla Relazione Tecnica per una dettagliata ed approfondita trattazione delle scelte progettuali e delle lavorazioni previste, si riporta nel seguito una breve descrizione delle opere progettate:

Sulla scorta di quanto rappresentato nei capitoli precedenti, in funzione dello stato dei luoghi e degli studi specialistici propedeutici alla progettazione, l'intervento prevede:

RIFUNZIONALIZZAZIONE MOLO ATTRACCO MEZZI VELOCI:

- 1) Demolizione ed il trasporto a discarica dell'esistente pontile metallico;
- 2) Avanzamento della banchina di riva mediante l'impiego di massi pilonati alternati a scogliera in massi naturali, al fine di ridurre i fenomeni di riflessione indotta dall'agitazione ondosa interna, essendo lo stesso bacino sostanzialmente aperto ai mari di I e II quadrante – la cosiddetta “risacca” – presente anche in condizioni non eccezionali, che ne limitano l'operatività e la sicurezza delle manovre di attracco ed ormeggio dei mezzi di linea (aliscafi, monocarena, catamarani);
- 3) Ricostruzione del pontile con struttura a giorno realizzata con impalcato e pali in calcestruzzo armato oltre sbalzi laterali con travi in acciaio, in luogo di quella prevista in cassoni, superando le criticità di stabilità che quest'ultima soluzione aveva manifestato.

RIQUALIFICAZIONE AREA PORTUALE:

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

- 4) Opere varie di finitura, quali pavimentazioni, copertura e ringhiere, che conferiranno all'opera una parvenza di completezza architettonico-funzionale;
- 5) Impianto elettrico di alimentazione dei corpi illuminanti e di segnalazione, e di alimentazione delle prese di servizio, indispensabile in funzione della destinazione d'uso che il manufatto riveste.

4.4 DETTAGLI ARCHITETTONICI DELL'INTERVENTO

4.4.1 Geometria dell'opera e organizzazione funzionale del pontile

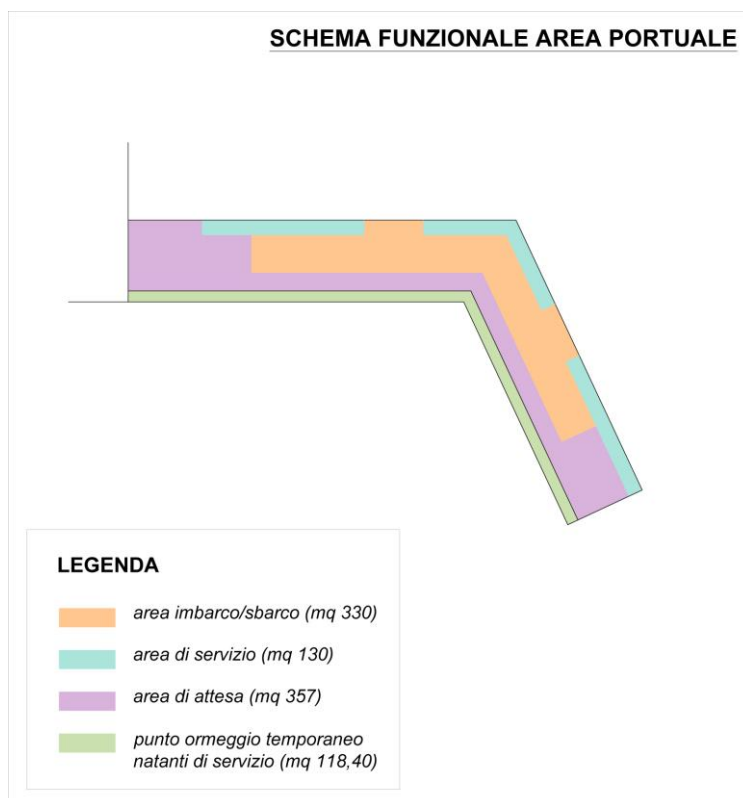
La giacitura del pontile da ristrutturare, ricade in linea di massima sulla vecchia impronta dell'esistente pontile metallico. Dal punto di vista strutturale, l'opera proposta consiste principalmente nella realizzazione in un impalcato "a giorno" sostenuto da pali in c.a.. realizzato in 3 moduli strutturalmente indipendenti.

Geometricamente, Il nuovo molo di progetto presenterà una sorta di forma ad L con angolo tra i due tratti di circa 115° (interno). Il primo tratto si svilupperà per una lunghezza in mezzeria di circa 49 m, mentre il secondo tratto in direzione sud-est, si svilupperà per una lunghezza media di circa 37m.

La larghezza del pontile, costante per tutto il suo sviluppo, sarà di 9,50 m a quota 2,40 s.l.m.m., oltre piccolo sbalzo sul lato interno dello stesso a quota inferiore e pari a 1,50 m, per una larghezza complessiva di 11,00 m.

All'inizio ed alla fine del pontile sono previste 2 aree, quali luoghi di attesa, collegate tra esse da un camminamento della larghezza netta di circa 2,30 m sul fronte interno del molo, mentre la restante porzione di pontile, della larghezza di 4,90 m, sarà adibita ai flussi di imbarco e sbarco.

Le aree di attesa verranno attrezzate con panchine e cestini portarifiuti.



4.4.2 Banchina di riva in avanzamento

Nell'ambito dello stesso intervento, ai fini dell'abbattimento dei fenomeni di risacca, è previsto l'avanzamento di 8 m della banchina di riva. Quest'ultima a quota 1,70 s.l.m.m.,

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

sarà collegata al pontile di progetto mediante una rampa avente le stesse caratteristiche dimensionali e tipologiche del pontile.

4.4.3 Pavimentazioni

Il pontile di progetto e l'avanzamento dell'esistente banchina, verranno completati mediante pavimentazione in pietra naturale. In particolare si prevede la collocazione in opera di pietra di origine vulcanica caratterizzate da "lavorazione sabbiata fine" sulla superficie a vista, avente una dimensione di 40 cm a correre e uno spessore di 3 cm, collocata in opera secondo i disegni di progetto e delimitata all'estremità da orlatura a correre.

Per il pontile la posa in opera della suddetta pavimentazione avverrà senza soluzione di continuità ad eccezione delle griglie di sfiato, su idoneo strato di allettamento, a sua volta realizzato sulla soletta in c.a. dello stesso pontile.

Per quanto riguarda la parte in avanzamento della banchina si prevede la pavimentazione della stessa in continuità a quella preesistente confermandone geometrie e tipologia costruttiva.

Infine, il calpestio della porzione a sbalzo a quota 1,40 s.l.m.m., verrà realizzato mediante l'impiego di orso-gril, anche in considerazione delle pressioni derivanti dalla sottostante azione ondosa.

4.4.4 Pensilina di copertura

Per quanto concerne la copertura del pontile, come anticipato in fase di progettazione definitiva, si è cercato nella scelta delle forme, dei materiali e del rispetto del contesto paesaggistico, di conferire una connotazione architettonica in grado di rendere riconoscibile l'intero manufatto e quindi la sua funzione.

Tale obiettivo è stato perseguito mediante l'individuazione di un manufatto leggero ad andamento ondulato costituito da struttura metallica con pilastri caratterizzati da una forma "ad albero" e copertura in pannelli.

In particolare per la copertura si è optato per un sistema a pacchetto costituito superiormente da pannelli tipo "Riverclack" ed inferiormente da pannelli in lamiera grecata strutturale tipo SAND A55 P600.

Il Riverclack o similare è un sistema di copertura metallica la cui flessibilità e le alte prestazioni lo hanno reso ideale per scuole, aeroporti, magazzini e stadi.



Inoltre, tale sistema permette di assecondare molteplici forme, curve, concave, convesse. Le lastre, in linea con le geometrie progettuali possono essere rastremate o di larghezza fuori standard, non mortificando la creatività prevista.

La sua eccellente resistenza alla corrosione atmosferica e marina la rendono ideale per l'utilizzo in ambienti particolarmente aggressivi dove le prestazioni sono superiori rispetto alle leghe della famiglia 3000.

Infine, la vasta gamma di cromie disponibili,

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

consentirà un ottimale inserimento paesaggistico ambientale, ottemperando al requisito di anti riflettanza richiesto in sede di VIA senza sminuire l'aspetto estetico del manufatto.

La lamiera grecata strutturale, trova applicazione principalmente come copertura, specialmente dove si rende necessaria l'installazione di prodotti con portata elevata. La geometria simmetrica, caratterizzata dall'aspetto forte e marcato delle greche, la rende particolarmente adatta ad essere impiegata anche nei rivestimenti di facciata di edifici commerciali ed industriali.

Anche sui profili SAND A55 P600, è possibile eseguire delle lavorazioni di curvatura a raggio costante o a raggio variabile, consentendo l'utilizzo di questo prodotto strutturale anche in architetture più complesse.

4.4.5 Elementi di arredo (ringhiere, dissuasori, cestini e sedute)

Il pontile verrà corredato funzionalmente mediante la collocazione di ringhiere divisorie e di protezione, al fine di compartimentare le aree dedite alla pura attività di attracco dei mezzi, dalle aree dedite al flusso dei passeggeri in entrata/uscita dagli imbarchi.

Tale funzione sarà ulteriormente disciplinata internamente all'area dedita ai flussi, dall'impiego di dissuasori metallici saldamente collegati alla banchina e collegati tra loro con catene.

Inoltre, ai fini della dotazione degli elementi di arredo utili all'ottimale fruizione del nuovo pontile, lo stesso sarà completato con la collocazione in opera di cestini portarifiuti e panchine del tipo prefabbricato distribuiti nei luoghi di attesa e lungo il fronte interno del porto.

I cestini, di forma cilindrica, dotati di coperchio completo di posacenere saranno del tipo zincato e verniciati, nei colori previsti in progetto.

Le panchine, dal design lineare e molto robusto, saranno caratterizzate da doghe in legno trattato per uso esterno e avranno struttura in acciaio zincato e verniciato nella colorazione di progetto.

4.4.6 Accessori banchina e pontili (bitte e parabordi)

Il pontile, verrà corredato di opportuni elementi respingenti e bitte per l'ormeggio. I parabordi avranno diametro di 40 cm e altezza 2,80 m, e verranno collocati a filo pontile esterno in corrispondenza dei pali. Le bitte di ormeggio opportunamente calcolate, saranno di 2 tipologie, lato interno 3t e lato esterno 15t.

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

5 DOCUMENTAZIONE TECNICA DI VALUTAZIONE

5.1 COMPONENTE AMBIENTALE PAESAGGIO

Nell'ambito della presente relazione paesaggistica si ritiene utile esaminare la componente ambientale Paesaggio al fine di individuarne le relazioni fra gli specifici caratteri dei luoghi e l'intervento da porre in essere.

Il paesaggio dell'Arcipelago Eoliano è caratterizzato da peculiari caratteristiche ecologiche terrestri e marine, dalla recente e affascinante storia geologica e dal rilevante valore naturalistico.

Le isole Eolie, testimonianza vivente e attiva di una molteplicità di fenomenologie vulcaniche hanno consentito l'approfondimento di studi e ricerche in campo geologico di estremo rilievo.

Nella metà degli anni '90, rilevato il pregio naturalistico insieme alla fragilità dell'ecosistema in continuo divenire dell'arcipelago, si è avviato l'iter di candidatura alla lista del patrimonio mondiale conclusosi nel 2000 con l'inserimento delle isole Eolie nella *WORLD HERITAGE LIST*, la lista dei siti riconosciuti dall'UNESCO come patrimonio culturale dell'umanità.

La condizione insulare è stata, nel corso dei secoli, sinonimo di isolamento. Esigenza primaria delle comunità isolate era, pertanto, il conseguimento della massima autosufficienza alimentare, idrica, energetica e difensiva. Conseguentemente, sia le tipologie abitative che scelte dei siti degli agglomerati rispondevano a tali esigenze. Il modello insediativo tipico era basato, infatti, sulla dislocazione, in sito sopraelevato rispetto al livello di costa, del nucleo centrale caratterizzato da un ristretto tessuto edilizio solcato da viuzze pedonali o, al più, percorribili a dorso di mulo. A livello del mare sorgeva un nucleo più modesto, in corrispondenza del punto di approdo naturale maggiormente protetto dalle traversie meteo marine, a servizio di pescatori e marinai, con rimessaggio di barche e deposito di merci in transito o difficilmente stipabili nel nucleo superiore.

Nelle isole con superficie estesa e con perimetro costiero in grado di offrire diversi punti di approdo, laddove la popolazione riteneva conveniente ripartirsi in più insediamenti, il modello si riproduceva dando vita a più borghi, ciascuno contrassegnato da un agglomerato principale in alto e in una *marina* sulla costa.

Isola per isola si possono individuare varianti rispetto al modello insediativo tipico e differenziazioni tipologiche della casa isolana, in relazione alle condizioni naturali dei territori isolani e alla posizione delle singole isole rispetto alle principali rotte marittime.

A partire dagli ultimi decenni del Novecento, il contesto Eoliano ha assunto un ruolo rilevante nella geografia del turismo mediterraneo. Laddove la distanza dalla terraferma e dalle grandi aree metropolitane era minore, l'afflusso turistico ha acquistato caratteristiche di massa, come nel caso di Vulcano e Lipari, sebbene l'incremento degli afflussi ha comunque interessato tutte le isole, anche con diverse tipologie di fruizione turistica: alberghiera, residenziale in seconde case, diportismo nautico, escursionismo.

L'espansione della domanda turistica, più che proporzionale in rapporto alla dimensione territoriale e all'estensione costiera degli spazi insulari, ha comportato, nel

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

suo complesso, l'accresciuta fragilità del paesaggio eoliano. Conseguentemente all'incremento della domanda turistica, in molte isole sono stati ampliati gli spazi portuali o prolungati i pontili d'attracco per fronteggiare l'incremento dei collegamenti marittimi e/o consentire lo sbarco carrabile dalle navi traghetto e accogliere/rifornire le imbarcazioni da diporto.

In tale contesto, la conservazione delle peculiarità paesaggistiche e antropiche che costituiscono l'identità del paesaggio eoliano, sono strettamente legati al riequilibrio tra esigenze contrapposte: sviluppo turistico e sostenibilità ambientale. Tuttavia, la problematica legata agli squilibri riscontrati, non risulta di facile risoluzione, poiché non comporta soltanto il contenimento della crescita edilizia e degli usi del mare, già regolamentati dagli appositi strumenti urbanistici, ma anche scelte che riguardano le politiche del trasporto marittimo (frequenza di collegamenti e tipologia del naviglio da impiegare) nonché l'opportunità di realizzare o meno nuove infrastrutture.

Ai fini della regolamentazione degli usi del paesaggio eoliano, il Piano Territoriale Paesistico delle isole Eolie ne costituisce lo strumento di tutela del patrimonio paesistico, fornendo strategie di sviluppo compatibile e indicazioni volte alla valorizzazione, fruizione e allo sviluppo compatibili con le peculiarità culturali, territoriali e paesaggistico/ambientali delle Isole Eolie.

Come anche anticipato, il PTP disciplina la conservazione e la trasformazione compatibile del paesaggio culturale scientifico, strutturale, estetico-percettivo delle isole Eolie, i cui caratteri paesaggistici e naturalistici, sono divenuti punto di forza dell'offerta turistica. Tuttavia, uno sviluppo turistico incontrollato comporta gravi ripercussioni ecologiche, economiche e sociali sul paesaggio, fino a comprometterne, in assenza di strumenti di gestione e controllo, le valenze paesaggistiche.

Il PTP delle Isole Eolie ha preso le mosse da queste tendenze, rilevandone la patologica incidenza sull'ecosistema Eoliano e promuovendo, attraverso l'approfondita conoscenza delle peculiarità del paesaggio, un nuovo modello di sviluppo, nel quale il piano della tutela si trasforma in strumento di promozione e sostegno della trasformazione dei vincoli in risorse. Il PTP, in adempimento a quanto disposto dall'art. 5 della L. 1497/39 e dall'art. 1 bis della L. 431/85 è volto, quindi, alla tutela del paesaggio, del patrimonio naturale e di quello storico-culturale, e concorre agli obiettivi di conservazione, trasformazione e utilizzazione, da perseguire con specifiche normative di uso e valorizzazione ambientale.

Alla luce di quanto esposto, l'intervento proposto non risulta in contrasto né con le politiche del trasporto marittimo, in linea con la crescente domanda turistica, né con gli obiettivi di tutela del PTP, in termini di ottimizzazione dei sistemi di fruizione del paesaggio.

Peraltro, l'area di sedime del nuovo pontile, poco si discosta da quella dell'esistente, e le caratteristiche architettonico/dimensionali del nuovo pontile ben si inseriscono nel contesto paesaggistico di pregio, conferendo il giusto decoro al "welcome" dell'isola.

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

5.2 POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SUL PAESAGGIO

Ai fini della valutazione della significatività dei possibili effetti dovuti all'interazione fra il progetto proposto e le caratteristiche del sito, a seguire si riporta la valutazione dei possibili fattori di disturbo sulla componente paesaggio sia nella fase di Cantiere che nella Fase di Esercizio.

Gli interventi riassunti sono i seguenti:

- 1) RIFUNZIONALIZZAZIONE MOLO ATTRACCO MEZZI VELOCI
- 2) RIVALORIZZAZIONE AREA PORTUALE

La fase di riconoscimento degli impatti potenzialmente significativi è un'operazione delicata che traduce le azioni di progetto in fattori di impatto. Fondamentale risulta anche l'analisi delle opportunità che il progetto stesso può rappresentare per migliorare la qualità ambientale del sito e per il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Nella fattispecie, relativamente alla componente paesaggio, si rileva quanto di seguito riportato:

FASE DI CANTIERE

Gli impatti sul paesaggio sono riconducibili all'occupazione del suolo per l'approntamento del cantiere e delle opere ad esso connesse (uffici, aree di deposito, ecc.), con conseguente impatto visivo dovuto alla presenza di macchinari e materiali da costruzione.

Gli impatti sul paesaggio connessi con la fase di cantiere sono relativi alle principali azioni di progetto che, ad ogni modo, produrranno effetti temporanei e reversibili con lo smantellamento del cantiere.

Relativamente agli accumuli dei materiali e dei sedimenti derivanti dalle operazioni di scavo, si specifica che una parte degli stessi sarà riutilizzata nell'ambito dello stesso cantiere. Mentre, relativamente al materiale di risulta derivante dalle operazioni di scavo, lo stesso verrà immediatamente conferito alla più vicina discarica autorizzata.

In ogni caso, eventuali depositi temporanei nelle aree di cantiere saranno sistemati in apposite aree e dotati di idonei sistemi di protezione in attesa del conferimento in discarica.

Gli impatti più significativi sulla componente paesaggio nella fase di cantiere si verificheranno quindi, a causa del trasporto, dello stoccaggio e della posa in opera dei materiali con conseguente movimentazione di mezzi e materiali. Considerato il carattere temporaneo del cantiere e delle lavorazioni, è possibile affermare che non vi saranno impatti significativi sulla componente paesaggio.

FASE DI ESERCIZIO

Ad opera ultimata, il livello di impatto sul paesaggio può considerarsi genericamente positivo in funzione delle caratteristiche e della tipologia delle opere, nonché in relazione alla conseguente riqualificazione delle aree portuali oggetto di intervento sia in

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

termini di messa in sicurezza del porto di Levante sia in termini di fruizione del paesaggio e delle aree portuali. In tale prospettiva, la proposta di progetto rappresenta un'occasione di riqualificazione del paesaggio.

Inoltre, l'area di sedime del nuovo pontile, poco si discosta da quella dell'esistente, e le caratteristiche architettonico/dimensionali del molo di progetto non sono tali da impattare negativamente sul contesto paesaggistico.

5.3 MISURE DI MITIGAZIONE

In considerazione della specifica tipologia dell'intervento in progetto, trattandosi di ripristino di esistente pontile, non si prevedono, in tale fase di progettazione, specifiche misure di compensazione ambientale, se non quelle strettamente legate alla conduzione del cantiere.

Pertanto, a seguire verranno 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, rappresentano i maggiori disagi.

INTERVENTI DI MITIGAZIONE DELL'IMPATTO VISIVO (IN FASE DI CANTIERE):

La realizzazione delle opere previste genereranno un impatto visivo dovuto all'approntamento del cantiere e allo svolgimento delle relative attività. In merito alla mitigazione degli impatti visivi in fase di cantiere si specifica che una corretta organizzazione spaziale (gestione delle aree di cantiere e dei rifiuti) e temporale (cronoprogramma delle lavorazioni) del cantiere consentirà di non sovraccaricare l'ambito di intervento consentendo la fruizione delle aree non interessate direttamente dalle lavorazioni (nel rispetto delle norme di sicurezza).

Pertanto, allo stato attuale, la percezione del paesaggio da terra risulta già compromessa e ostacolata dall'impossibilità di fruire dell'esistente pontile. Anche in tal senso, l'intervento proposto si configura migliorativo di una criticità in atto. Per quanto riguarda invece la percezione del paesaggio da mare, gli interventi di progetto non alterano l'immagine del tratto di costa in oggetto che rappresenta occasione di riqualificazione del paesaggio sia dal punto di vista fisico che dal punto di vista percettivo.

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA

5.4 VISTE REALISTICHE DI PROGETTO (FOTORENDERING)

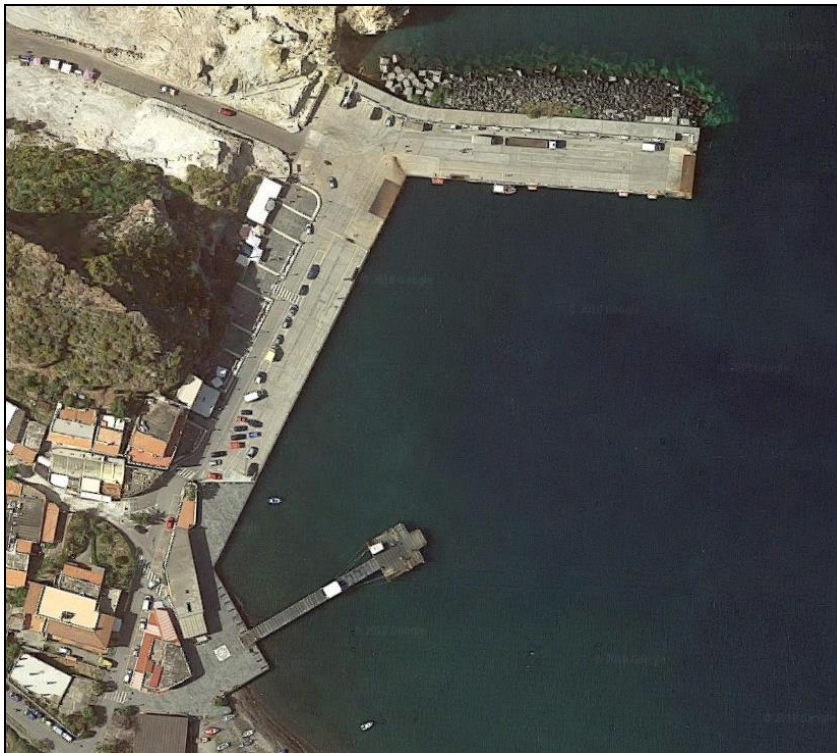


Figura 5-1 – Vista aerea dell'area di intervento ante operam

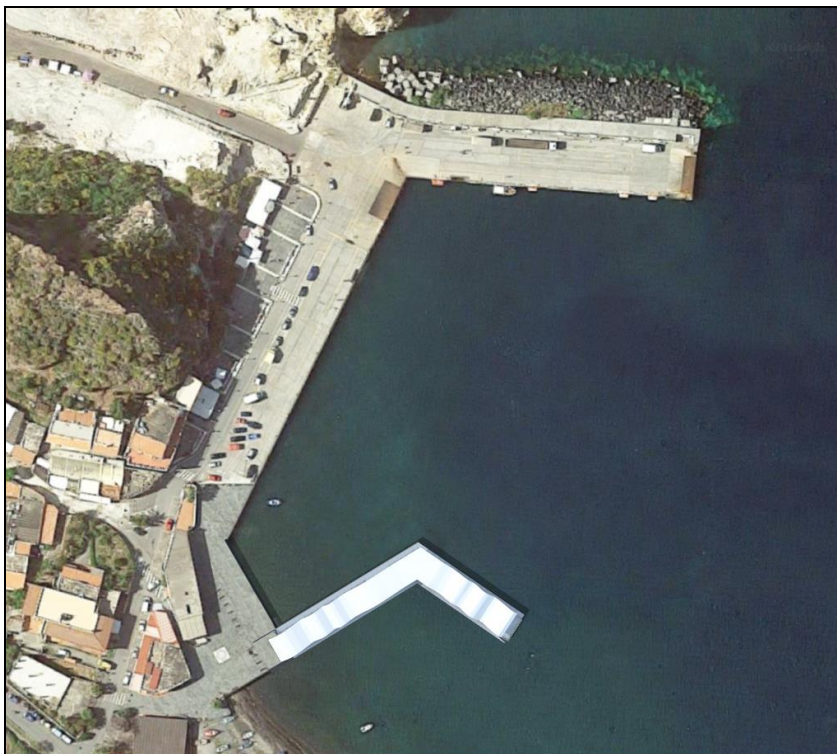


Figura 5-2 – Vista aerea dell'area di intervento post operam

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA



Figura 5-3 – Vista aerea dell'area di intervento ante operam



Figura 5-4 – Vista aerea dell'area di intervento post operam

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA



Figura 5-5 – Vista da terra del pontile allo stato attuale

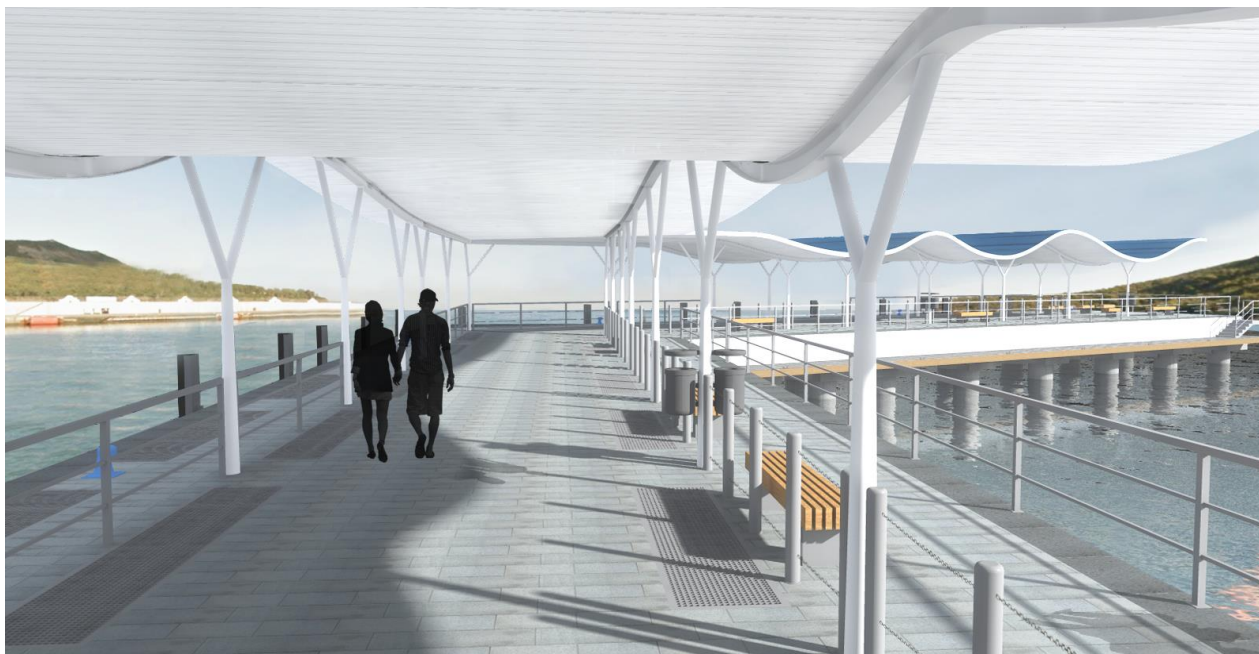


Figura 5-6 – Vista da terra del pontile di progetto

PROGETTO ESECUTIVO

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA



Figura 5-7 – Vista d'insieme



Figura 5-8 – altra vista