



A1 PREMESSA

Il progetto in esame riguarda i lavori di messa in sicurezza del porto di Favignana e l'area di intervento è compresa all'interno del Comune di Favignana.

Al fine di valutare la compatibilità del progetto con gli obiettivi perseguiti dai governi locali e sovralocali competenti, viene di seguito riportata l'analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione, sia territoriale che settoriale, e che costituisce il Quadro di Riferimento Programmatico relativo al presente Studio di Impatto Ambientale.

Con l'intento di delineare un quadro sinottico sufficientemente ampio, sono state consultate le principali fonti contenute negli strumenti di pianificazione. Il risultato di tale analisi è quello di ricavare gli elementi conoscitivi riguardo le relazioni tra opera progettata e gli atti di pianificazione e di programmazione, e che costituiscono i parametri di riferimento per la valutazione della compatibilità.

All'interno del Quadro di Riferimento Programmatico viene preliminarmente descritto il progetto nelle sue caratteristiche generali e successivamente affrontata l'analisi degli strumenti di pianificazione vigenti; a tale scopo il quadro di riferimento programmatico è articolato nei seguenti punti:

- evidenziare gli obiettivi perseguiti dal progetto, che individuano l'attualità dell'opera e consentono di rappresentarne le caratteristiche salienti;
- descrivere il progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti di pianificazione, sia di settore che territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto medesimo;
- evidenziare la coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e di programmazione;
- indicare i tempi di attivazione dell'intervento proposto nel progetto.



A2 INQUADRAMENTO DEL PROGETTO E DELL'AREA DI STUDIO

Il porto di Favignana è costituito dalla Cala Principale, di forma circolare, aperta a nord e a NW; dalla sua estremità orientale si diparte verso NW un molo di sopraflutto, banchinato internamente, dove attraccano i traghetti. Dalla radice di quest'ultimo si protende verso sud il molo San Leonardo. Dalla banchina di piazza marina si protende il molo principale dove ormeggiano le imbarcazioni da diporto. In fondo alla cala si trova una spiaggia.



Figura A1 – piano nautico del porto di Favignana.



COMUNE DI FAVIGNANA

LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI FAVIGNANA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

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



COMUNE DI FAVIGNANA

LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI FAVIGNANA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO



Figura A2 – Vista aerea del porto di Favignana (cala principale)



Il porto di Favignana è raggiungibile dalla terraferma a mezzo di collegamenti regolari operati sia con tradizionali traghetti a dislocamento, sia con mezzi veloci: aliscafi o catamarani.

Il numero dei passeggeri trasportati mostra un traffico di notevole rilevanza, infatti i dati statistici mostrano un movimento complessivo che si avvicina ad un milione di transiti.

In merito si riportano di seguito i dati statistici relativi al traffico marittimo del porto di Favignana nell'ultimo triennio 2009,2010 e 2011, forniti dalla capitaneria di porto di Trapani.

	ANNO 2009	ANNO 2010	ANNO 2011
n° di passeggeri	862.210	878.305	939.810

Tabella A1 – dati complessivi imbarchi e sbarchi (numero di passeggeri)

Per quanto riguarda l'attività delle imbarcazioni da pesca, l'attuale consistenza della flotta è di 79 unità, alle quali sono da aggiungerne due destinate al trasporto di persone per gite giornaliere intorno all'isola o alle isole vicine. Non si sono potute reperire indicazioni precise sul numero delle piccole barche, di lunghezza inferiore a 6÷7 m.

In particolare nella stagione estiva il porto è meta di numerose imbarcazioni da diporto, che trovano ormeggio in alcuni approdi gestiti da circoli nautici privati e dove possono ormeggiare imbarcazioni fino a 18-20 m e 3-4 m di pescaggio per un totale di circa 100 posti barca.



A3 OBIETTIVI DEL PROGETTO

Il progetto mira a dare una reale assistenza di qualità al diporto nautico, alle imbarcazioni commerciali ed alla piccola flotta peschereccia che gravita sull'isola di Favignana, nonché a quella che gravita sulle isole di Levanzo e Marettimo.

La situazione di infrastrutturazione dei porti di Levanzo e Marettimo sotto questo profilo è ancora più drammatica dell'isola di Favignana, quanto alle condizioni di navigabilità e condizioni di sicuro attracco.

Il porto di Favignana dovrebbe offrire un sicuro riparo sia a chi di notte "dorme" in rada nelle altre due isole; sia a chi "dorme" nella rada dello stesso porto di Favignana, o ridossato nelle altre cale di quest'ultima isola.

L'attuale situazione costituisce un pericolo per la navigazione (sia di linea, che privata), oltre ad un pericolo per le improvvise mareggiate, segnatamente il maestrale, frequenti anche nel periodo estivo, che possono sorprendere durante la notte le imbarcazioni ormeggiate all'interno del porto. Tale situazione, più volte in passato ha causato rilevanti incidenti e talune volte l'affondamento di imbarcazioni.

La messa in sicurezza del porto, così come prevista nel progetto presentato dall'Amministrazione, vuole abbattere la precarietà della vita civile dell'isola, sede tra l'altro delle funzioni amministrative comunali.

Il progetto proposto serve, sotto questo punto di vista, a dare continuità a questi collegamenti, eliminando la situazione di precarietà e di angoscia che attanaglia i residenti ed i turisti: essi non sanno allorquando le condizioni meteo cambiano, se navi ed aliscafi potranno partire dall'isola o se la potranno raggiungere. I turisti terminata la classica settimana di vacanza sull'isola, non sanno se potranno o meno raggiungere il posto di lavoro o rassegnarsi ad una vacanza forzata sull'isola di Favignana. I residenti non sanno se i loro figli potranno andare o tornare da scuola; andare o tornare da casa.



Nel periodo invernale l'isola rimane irraggiungibile via mare a volte per diversi giorni consecutivi.

Inoltre la continuità della funzione amministrativa va moltiplicata a livello di beneficiari non soltanto rispetto all'isola di Favignana, ma anche rispetto alle isole di Levanzo e Marettimo. Va da sé che una quantificazione dei benefici legata all'esercizio di funzioni pubbliche come la formazione scolastica o i più disparati servizi amministrativi comunali non è possibile quantitativamente, ma è indubbio come quanto detto sopra contribuirà indirettamente a migliorare i diversi comparti economici che attualmente costituiscono l'economia non solo di Favignana ma di tutto l'arcipelago.

Attualmente è frequente che gli aliscafi delle diverse compagnie arrivano contemporaneamente sull'isola. Essi devono quindi attendere in rada prima di procedere all'attracco visto che la banchina aliscafi unica è occupata da chi è arrivato prima. Tali interferenze avvengono sia tra gli aliscafi, che fra aliscafi e navi, come tra navi. Garantire l'accosto contemporaneo dei primi come dei secondi, non moltiplica le corse, ma razionalizza la situazione esistente, situazione insostenibile soprattutto nel periodo estivo: basti pensare che le operazioni di imbarco o di sbarco di un catamarano come quelli che Ustica Lines fa operare nel porto di Favignana e che sbarcano trecento passeggeri a corsa (con i relativi bagagli) e ne imbarcano altrettanti, possono durare anche mezz'ora. Tale problema si presenta con rilevanza ancora maggiore quando ad interferire sono navi traghetto che hanno tempi di imbarco di passeggeri ed automezzi al seguito notevolmente più lunghi. Tutto il traffico veicolare e passeggero, in imbarco e sbarco si sviluppa quindi in maniera caotica nella zona prossima alla Villa Florio, con conseguente sovraffollamento attesa la ristrettezza degli spazi di manovra e la sovrapposizione con l'attività di pesca e diporto nautico.

Alla luce di tutto quanto sopra esposto, il progetto di messa in sicurezza del porto vuole perseguire i seguenti obiettivi generali:

Offrire condizioni di sicurezza ai diversi soggetti fruitori del porto.



COMUNE DI FAVIGNANA

LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI FAVIGNANA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Separare il traffico marittimo ro-ro dal resto delle attività portuali.

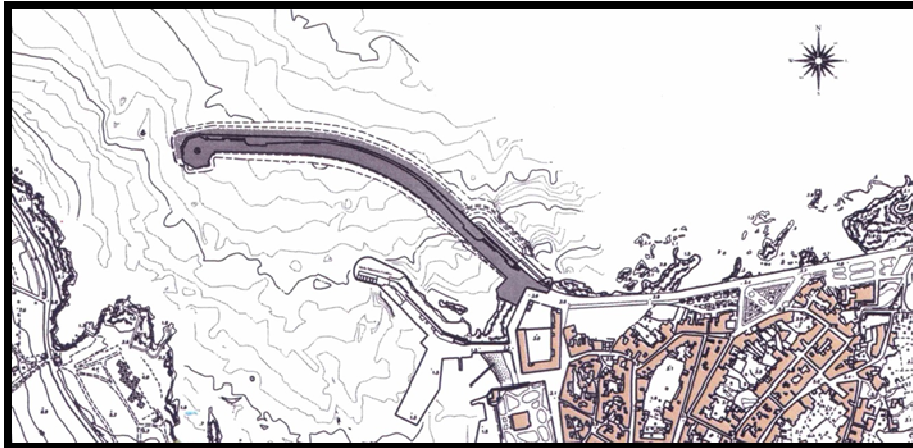


Figura A3 – Planimetria con individuazione del progetto di messa in sicurezza del porto

A5 SINTESI DELL'ITER PROCEDURALE/ATTUATIVO DELL'INTERVENTO

In Sicilia il procedimento di interventi per la messa in sicurezza di un porto è disciplinato dall' art. 5 della Legge Regionale n. 21 del 2.9.1998:

Il procedimento di "messa in sicurezza" costituisce lo strumento (nell'ambito della Regione Siciliana) per risolvere in tempi relativamente brevi i problemi di sicurezza della navigazione e di continuità dei traffici marittimi, ove il porto dove intervenire sia sprovvisto di P.R.P..

A tale norma è seguita la Circolare applicativa dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente (di seguito ARTA), n. 46345 del 07/08/2003, che disciplina in maniera concreta il relativo procedimento.

Si riporta il testo della Circolare:

L'articolo 5 della legge regionale 2 settembre 1998, n. 21 (pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana n.44 del 5 settembre 1998) testualmente recita:



"1. L'Assessore regionale per il territorio e l'ambiente può autorizzare con le procedure di cui all'art. 7 della legge regionale 11 aprile 1981, n.65 e successive modifiche ed integrazioni la realizzazione di opere marittime portuali volte al completamento di strutture esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, anche se non di interesse statale o regionale e realizzate in assenza di piano regolatore dei porti.

2. Il finanziamento di ciascun intervento è subordinato alla certificazione dell'autorità marittima territorialmente competente, attestante le condizioni di rischio per la sicurezza della navigazione e dell'approdo dei natanti, per l'opera esistente.

3. I progetti da ammettere a finanziamento anche per stralci devono essere risolutivi ai fini del conseguimento delle condizioni di sicurezza e corredati di attestazione resa in tal senso dal progettista.

4. Le opere così realizzate costituiscono vincolo per la stesura delle successive pianificazioni portuali".

La norma introdotta dal legislatore risponde alla esigenza di adeguare gran parte delle strutture portuali che sovente, non essendo state compiutamente definite, ed in mancanza di un adeguato strumento di pianificazione (PRP), si trovano in condizioni di inadeguata sicurezza, sia per l'accesso che per l'ormeggio. Ciò, come è naturale, costituisce un grave limite allo sviluppo del settore portuale siciliano, che peraltro ha refluenze su svariati settori economici legati alla funzionalità della rete trasportistica regionale.

Come è noto in questi ultimi anni si è fortemente evoluto il modello del sistema dei trasporti, sia a livello europeo che nazionale, che tende ad elevare il livello della intermodalità tra i diversi modi di trasferimento di merci e persone (ferrovia, strada, mare, aereo) per ridurre i problemi di congestionamento e di inquinamento ambientale, oltre che ridurre i costi.



Si comprende allora come il grado di efficienza del sistema nel suo complesso è determinato dalla capacità di ogni singolo settore di rispondere in maniera adeguata alle necessità di trasporto di merci e persone e l'eventuale inefficienza o insufficienza di un settore determina forti refluenze negli altri settori, data la ormai forte integrazione tra le diverse modalità di trasporto.

In questo quadro il completamento e la messa in sicurezza dei porti siciliani assume un valore strategico che travalica la settorialità degli interventi in argomento, per assumere un significato alto che fa riferimento al più ampio sviluppo sostenibile dell'economia, della società e del territorio siciliano di cui la funzionalità e l'efficienza del sistema trasportistico costituiscono la imprescindibile condizione.

Pertanto, questo Assessorato, al fine di dare compiuta attuazione all'art. 5 della citata legge regionale n.21/98, invita tutti i soggetti istituzionali interessati ad adeguarsi alle seguenti direttive di ordine procedurale:

1) i Comuni nella cui competenza ricadono porti da completare e/o ritenuti insicuri e pericolosi per la navigazione e/o per l'approdo dei natanti, dovranno richiedere, con istanza motivata e dettagliata, all'Autorità marittima competente per territorio, della certificazione di cui al comma 2 dell'art. 5 della legge regionale n.21/98;

2) acquisita la certificazione, lo stesso ente dovrà richiedere a questo Assessorato l'attivazione delle procedure per la messa in sicurezza delle opere marittime esistenti, trasmettendo copia della certificazione rilasciata dall'Autorità Marittima unitamente agli elaborati tecnici rappresentanti lo stato di fatto;

3) questo Assessorato, entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta, autorizzerà la redazione del progetto definitivo, che dovrà essere risolutivo delle problematiche dell'opera marittima o del porto esistente, che dovrà essere redatto sulla scorta di studi specialistici, sia dal punto di vista idraulico-marittimo che geomorfologico e ambientale, con particolare riferimento ai presumibili effetti sulla dinamica dei litorali;



4) l'ente proponente trasmetterà n. 4 copie del progetto definitivo a questo Assessorato (redatto secondo le indicazioni di cui all'allegato A) per acquisire:

a) N.O. di compatibilità ambientale con procedura prevista dal D.P.R. 12 aprile 1996, ove il porto rientri tra quelli di cui agli allegati A e B del citato D.P.R. 12 aprile 1996 (dipartimento territorio e ambiente). Per i porti di cui all'art.1 del D.P.C.M. n.377/88 dovrà essere acquisito il giudizio di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'ambiente;

b) l'approvazione del progetto sotto il profilo urbanistico ai sensi dell'art.7 della legge regionale n.65/81 e successive modifiche e integrazioni (dipartimento urbanistica).

Si evidenzia che il progetto, qualora non sia conforme allo strumento urbanistico, costituendo variante urbanistica, deve essere comprensivo di tutte le opere necessarie per la funzionalità del porto.

All'interno del progetto generale sarà individuato lo stralcio funzionale per la messa in sicurezza.

5) ai fini del parere previsto dall'art.13 della legge n. 64/74 i competenti uffici del Genio civile dovranno valutare la compatibilità degli interventi previsti con le condizioni geologiche, geotecniche e sismiche descritte nello studio di cui all'allegato A (punto B) della presente circolare.

Pertanto, data la peculiarità degli interventi in argomento, non si applicano le direttive emanate con la circolare di questo Assessorato n. 2222 del 31 gennaio 1995;

6) sulla base dei predetti pronunciamenti sarà rilasciata l'autorizzazione all'esecuzione delle opere di completamento e/o messa in sicurezza (dipartimento territorio e ambiente, servizio 5, demanio marittimo);



7) ottenuta la superiore autorizzazione il soggetto proponente redigerà il progetto esecutivo e richiederà alla componente Autorità marittima l'espletamento dell'iter istruttorio per il rilascio della concessione demaniale e/o la consegna delle aree e contestualmente acquisirà le necessarie risorse finanziarie. Il progetto esecutivo, approvato in linea tecnica e amministrativa, ai sensi delle vigenti leggi, che dovrà sempre essere risolutivo per il conseguimento delle condizioni di sicurezza, sarà redatto secondo quanto disposto dalla legge regionale n. 7/2002 e successive modifiche e integrazioni e con i contenuti di massima dell'allegato II al D.M. 14 aprile 1998 del Ministero dei trasporti e della navigazione (Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n.98 del 29 aprile 1998);

8) completato l'iter la documentazione sarà trasmessa al dipartimento territorio e ambiente, servizio 5, per l'adozione del provvedimento finale.

Come si può agevolmente vedere, dai riferimenti normativi sopra riportati, la normativa regionale disciplinante il procedimento di messa in sicurezza, individua nel Comune in cui sorgerà la relativa opera - il soggetto promotore (e quindi l'Autorità proponente) della stessa.

In relazione a quanto sopra lo stato della procedura è il seguente:

in data 29 aprile 2004, con delibera di giunta n. 50, il Comune di Favignana ha dato inizio alla procedura di messa in sicurezza ai sensi dell'art.5 della legge 21/98;

il 04/05/2004 con la nota n. 984, in risposta all'istanza del Comune di Favignana n. 72/S/6009 del 01/04/2004, la Capitaneria di Porto di Trapani – Ufficio Locale marittimo di Favignana ha certificato "che la struttura del porto di Favignana esistente al momento e relativa al molo San Leonardo ed al prolungamento dello stesso (molo sopraflutti) non può considerarsi sicura per la sicurezza e l'approdo dei natanti";

il 21/07/2004 con nota prot. 47258, l'assessorato Regionale Territorio e Ambiente, in relazione alla procedura di messa in sicurezza in atto, ha autorizzato la redazione del progetto definitivo;



- il 19/05/2004 il Comune di Favignana ha trasmesso al Nucleo Regionale di Verifica e valutazione degli investimenti pubblici della Presidenza della Regione Siciliana uno studio di fattibilità relativo alla messa in sicurezza del porto dell'isola;
- il 04/08/2004 con decreto presidenziale n.231 la Presidenza della Regione Siciliana ha espresso parere favorevole sullo studio prima citato e decretato che "l'opera proposta dal Comune di Favignana è compatibile con il quadro programmatico di sviluppo della Regione Siciliana";
- il 14/09/2004 la Giunta della regione Siciliana con propria delibera n.317 ha espresso parere favorevole al finanziamento di € 16.109.522 da destinarsi al completamento delle strutture portuali dell'isola di Favignana.
- Nel giugno 2012 l'Ufficio Tecnico del Comune di Favignana ha redatto il progetto definitivo dei "lavori di messa in sicurezza del porto di Favignana";
- In data 26.09.2012 con nota 15533, l'Amministrazione Comunale di Favignana ha richiesto agli scriventi la redazione del studio di impatto ambientale del sopracitato progetto definitivo.

In sintesi, si riferisce anche in relazione all'iter del Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto di Favignana:

- In data 01/02/2006 il Comune di Favignana ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al "Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) ed al progetto preliminare relativo ad opere di messa in sicurezza del porto di favignana"
- In data 21/06/2006 con nota n. 16795 il Ministero dell'Ambiente ha ritenuto necessario richiedere alcuni chiarimenti ed in particolare ha richiesto al proponente (il Comune di Favignana) di indicare l'oggetto della procedura;



COMUNE DI FAVIGNANA

LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI FAVIGNANA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- Nel dicembre 2006, il Comune di Favignana ha fornito la documentazione integrativa richiesta specificando tra le altre cose in ordine all'oggetto della procedura che *“oggetto della pronuncia di compatibilità ambientale è il progetto del Piano Regolatore Portuale”*;
- Stante quanto sopra, in data 11/07/2007 con parere n.948 la Commissione VIA ha espresso parere *“interlocutorio negativo”* a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dal Comune di Favignana;
- Il Ministero dell'Ambiente con proprio decreto del 19/09/2007 ha espresso parere *“interlocutorio negativo”* circa la compatibilità ambientale del progetto presentato dal comune di favignana;

In conclusione, si riferisce che è intendimento attuale dell'Amministrazione Comunale rinviare gli aspetti legati al nuovo PRP del porto e procedere soltanto con l'iter approvativo del solo progetto di messa in sicurezza.



A6 RAPPORTI DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEI TRASPORTI – IL PIANO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA IN SICILIA

Con Decreto Assessorile 33GAB del 23/02/2004 la Regione Sicilia ha approvato il Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica, che riordina l'assetto regionale del sistema dei trasporti, delineando lo scenario programmatico al 2015. Il piano prevede di incrementare e migliorare i servizi di collegamento con le isole minori sia durante la stagione turistica sia durante l'intero corso dell'anno.

Il Piano prevede, inoltre, il coordinamento con la modalità aerea per assicurare il mantenimento dei servizi stabili in caso di non navigabilità, secondo procedure che non siano "piani di emergenza" ma servizi stabili di supporto al servizio marittimo.

La Regione Siciliana con decreto 16 novembre 2001 dell'Assessorato al Turismo ha approvato il piano di sviluppo della nautica in Sicilia.

Il Piano in relazione al porto di Favignana tra *"Le attività necessarie per una piena funzionalità della rete portuale regionale"* prevede, punto b) art.3, *il completamento delle opere di difesa portuale, per una migliore fruizione degli specchi acquei parzialmente protetti già esistenti"* nei porti, tra gli altri di **Favignana**, San Vito Lo Capo e Castellammare del Golfo, nonché punto c) art.3, *"la redazione di studi di fattibilità e redazioni di eventuali P.R.P. per il potenziamento della ricettività portuale delle isole Eolie, **Egadi**, Pelagie"*.



In relazione a quanto sopra sembrerebbe che le attività di messa in sicurezza del porto debbano limitarsi ad aumentare la protezione degli specchi acquei portuali già parzialmente protetti e non ad aumentare la superficie come peraltro già evidenziato in sede di Commissione VIA nel parere 948 del 19/09/2007 circa il PRP dell'isola di Favignana, tuttavia va rilevato che la stessa Presidenza della Regione Sicilia ha con proprio decreto D.P. 231 del 04/08/2004 decretato che *"l'opera proposta dal Comune di Favignana "lavori per la messa in sicurezza del porto di Favignana" è compatibile con il quadro programmatico di sviluppo della Regione Siciliana"*.

A7 RAPPORTI DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO

A7.1 PIANO DI UTILIZZO DEL DEMANIO MARITTIMO (P.U.D.M.)

(Legge Regionale 15/2005 - Decreto A.R.T.A. 04.07.2011)

Con recente seduta del consiglio comunale, novembre 2012, è stato approvato a Favignana il piano di utilizzo delle aree demaniali marittime *nel seguito indicato con l'acronimo P.U.D.M.*

Tale documento di pianificazione che individua le modalità di utilizzo del litorale marino e ne disciplina gli usi sia per finalità pubbliche, sia per iniziative connesse ad attività di tipo privatistico regolamentate mediante rilascio di concessioni demaniali marittime in conformità alle vigenti disposizioni in materia di pubblico demanio marittimo. Il Piano è stato redatto ai sensi dell'art. 4, comma 1, della **L.R. n°15 del 29/11/2005**, in ossequio alle *"Linee guida per la redazione dei piani di utilizzo del demanio marittimo della Regione Siciliana"*, giusta Decreto A.R.T.A. del 04.07.2011 pubblicato sulla G.U.R.S. n°35 del 19.08.2011.



Il Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo ha come finalità:

a) costituire un quadro normativo generale per l'esercizio di gestione amministrativa, definendo principi, criteri e modalità per la concessione dei beni del Demanio Marittimo, da valorizzare sotto il profilo economico, ambientale e paesaggistico, prevalentemente per attività con fini turistico ricreativi, per esercizi pubblici, per servizi ed attività produttive connesse alla fruizione del mare secondo la vigente legislazione;

b) garantire la fondamentale esigenza di tutela dei tratti di costa che ancora conservano un particolare pregio ambientale per la conservazione delle risorse naturali, in armonia con lo sviluppo delle attività turistiche e la libera fruizione della costa atteso l'azione di salvaguardia e tutela che investe tutto il comprensorio dell'Arcipelago delle Isole Egadi.

Il progetto di cui trattasi interessa la costa dalla punta San Leonardo al molo Genitivo.

Con riferimento alle indicazioni di piano il tratto di costa interessata si sviluppa per circa 190 m, di cui 120 m ricadono nelle aree A3 e per 70 m nell'area A7 definite dalle relative norme di attuazione del piano come descritto nel seguito.

Art. 28 – A3: Aree destinate all'ormeggio delle unità da diporto

Sono le aree costiere e marine interessate da sosta o stazionamento di imbarcazioni.

1. *E' consentita la realizzazione di campi boe, pontili galleggianti, ricoveri per lo stazionamento a terra, etc.*

Le strutture precarie dovranno avere i seguenti requisiti minimi:

a) *n° 2 servizi igienici distinti per sesso per gli utenti e di cui uno per disabili;*

b) *servizi per la raccolta differenziata dei rifiuti;*



La superficie coperta delle suddette strutture non potrà superare i 50 mq. con ammessi i seguenti servizi:

c) cabine spogliatoio e doccia collettivi per un massimo di 3;

d) bar con annesso magazzino, spogliatoio, wc per il personale e di servizio, area lavoro;

e) corridoi di lancio come esplicitato all'art. 12 "Specchi acquei". Per i servizi sopra elencati la superficie può essere estesa complessivamente fino a mq. 100.

Art. 32 – A7: Aree concedibili a soggetti pubblici per finalità di interesse pubblico

Sono quelle aree da destinare ad interventi di pubblica utilità o interesse pubblico attraverso l'azione programmatoria dell'Amministrazione Comunale o da Enti diversi.

1. Nell'ambito della regolamentata fruizione, potranno essere realizzate infrastrutture legate alla

riqualificazione ambientale della fascia costiera, al miglioramento della viabilità pedonale, ad interventi di ingegneria naturalistica oltre che al potenziamento dell'offerta turistica e ricreativa. Potranno essere previsti percorsi attrezzati con sedute, camminamenti naturalistici, pergole in legno, sedili in pietra locale, accessi al mare, piattaforme lignee per il belvedere e la sosta, torrette e gazebo per l'osservazione naturalistica, piste ciclabili, spazi ludico ricreativi, info-point, chioschi, esercizi commerciali gestiti dall'Amministrazione Comunale e/o dall'AMP, parcheggi, interventi di ingegneria naturalistica. Le attività commerciali potranno essere affidate a soggetti terzi senza finalità di lucro. L'estensione territoriale dell'area e gli spazi coperti dovranno essere funzionali e attinenti al progetto proposto dalle PP.AA.



Nell'ambito di tali aree possono essere realizzati spazi attrezzati per l'esercizio di attività subacquee riguardando genericamente il diving connesso all'archeologia marina, alla fotografia subacquea, all'osservazione ed allo studio della flora e della fauna dei fondali, ai percorsi subacquei con visita guidata e centri pesca per la pesca sportiva. Porzioni di specchio acqueo potranno essere concessi per la sosta e lo stazionamento dei natanti da utilizzare per lo svolgimento delle attività sopra descritte.

Potranno avviarsi attività di ricerca e studio con le strutture Universitarie oltre alla formazione ed alla pratica sportiva attraverso sinergiche convenzioni con le società sportive affiliate al C.O.N.I. senza fini di lucro, che operano nelle discipline legate al mare o alla promozione secondo le finalità statuarie, soc. cooperative, etc.;

2. *I manufatti edilizi esistenti possono essere utilizzati per l'accoglienza turistica orientata al turismo ambientale e sostenibile, sfruttando anche le potenzialità paesaggistiche dei siti. Gli immobili soggetti ad interventi di manutenzione straordinaria dovranno ricorrere a criteri di ecosostenibilità attraverso il riuso dei materiali, il ricorso a materiali naturali e l'utilizzo di fonti di energia rinnovabili ove consentito.*

3. *All'interno delle suddette aree e nei luoghi che verranno ritenuti più idonei per la fruizione da parte dei disabili, l'Amministrazione Comunale di Favignana dovrà favorire la balneazione, l'attività e la pratica della balneazione e delle discipline sportive nei confronti dei portatori di handicap senza limitazione alcuna ai sensi del comma 1 dell'art. 23 della L.104/92 anche attraverso sinergiche convenzioni con Enti, Federazioni, Società sportive o cooperative che operano nello specifico settore.*

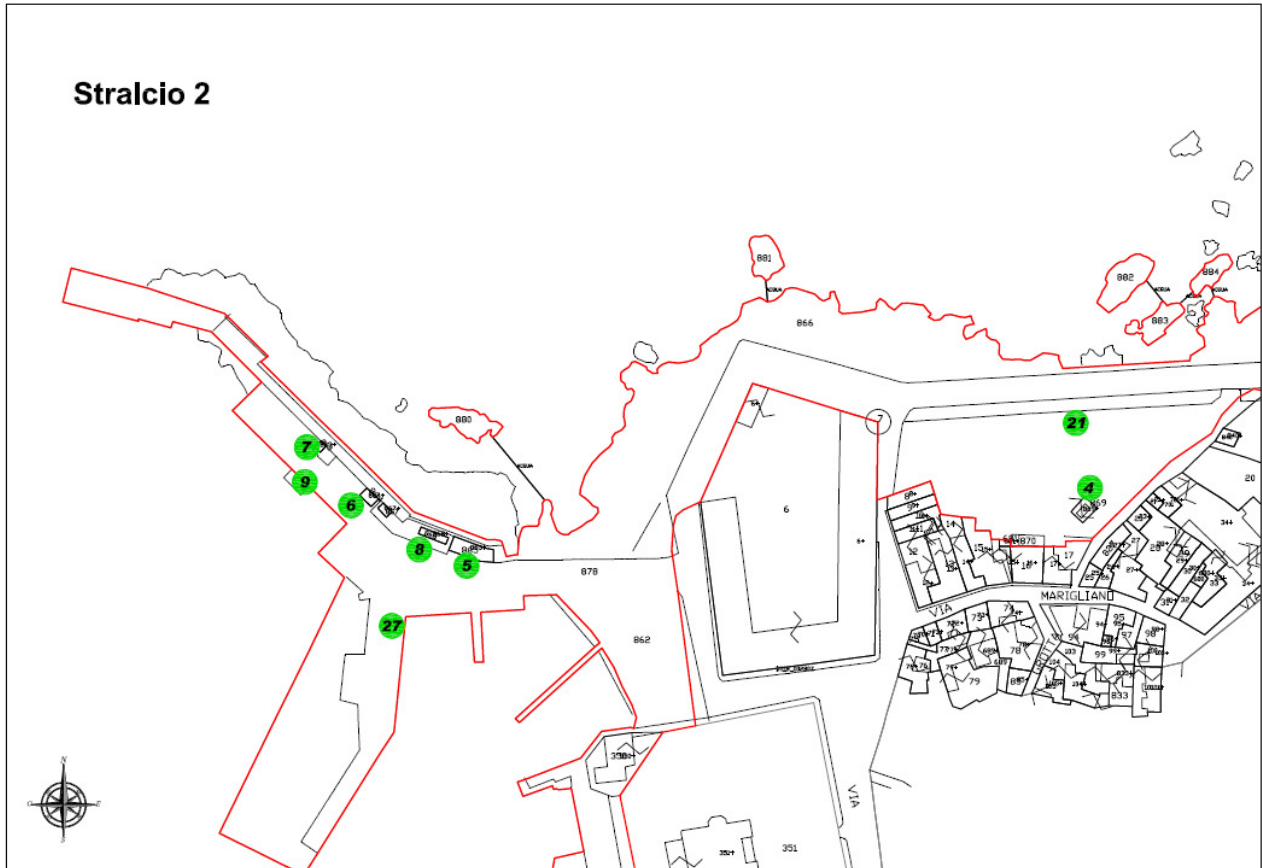
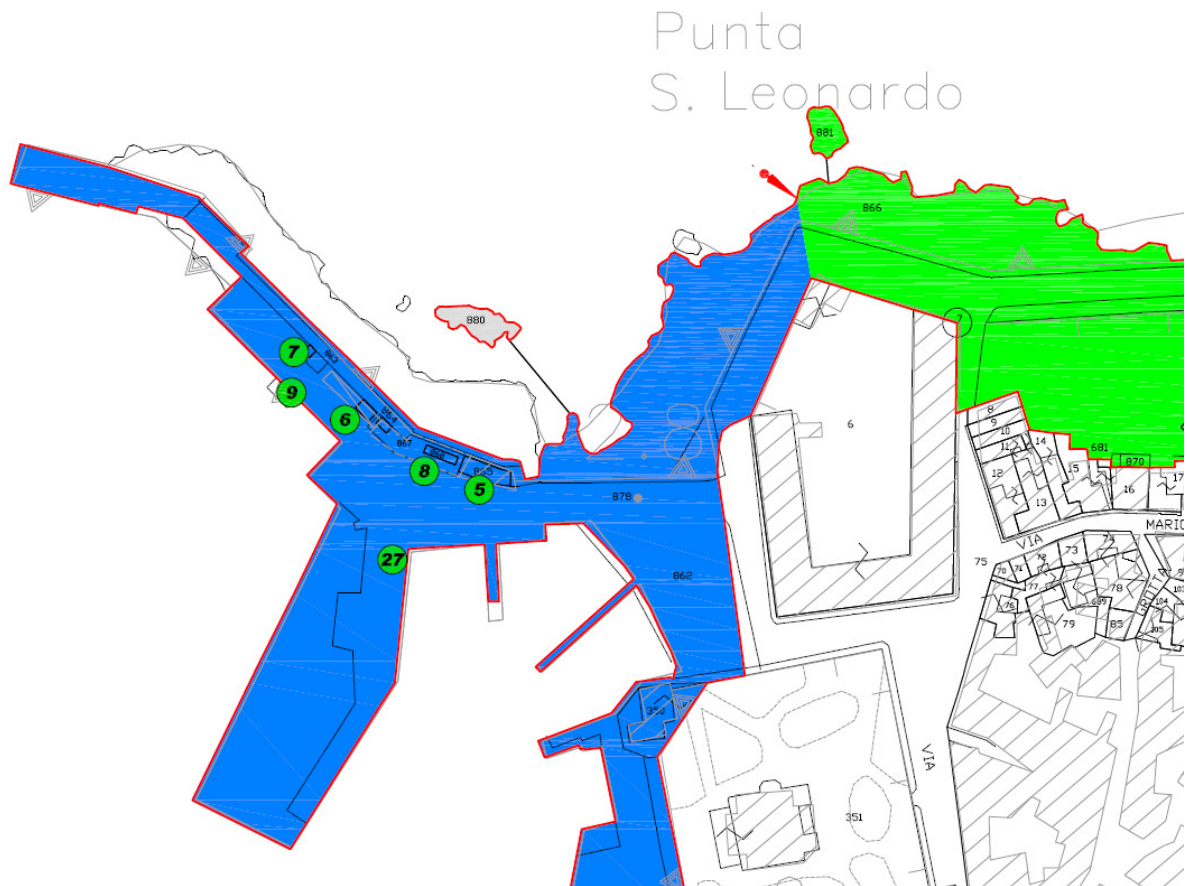


Figura A4-: stralcio cartografico dello stato di fatto con l'indicazione delle concessioni demaniali marittime rilasciate



Legenda
DESTINAZIONE AREE:








-  1, Area attrezzata per la balneazione
-  2, Aree non concedibili
-  3, Aree destinate all'ormeggio delle unità da diporto
-  4, Rimessaggio e noleggio natanti
-  5, Attività commerciali - Esercizi di ristorazione e somministrazione
-  6, Spazi ombreggiati e solarium
-  7, Aree concedibili a soggetti pubblici per la finalità di interesse pubblico

Figura A5 - stralcio cartografico con indicazione delle previsioni di piano



A7.2 PIANO TERRITORIALE PAESISTICO DELLE ISOLE EGADI

Tutto il territorio isolano è tutelato dal Piano Territoriale Paesistico dell'arcipelago delle Isole Egadi (*P.T.P.*), sottoposto a vincolo paesistico ai sensi e per gli effetti dell'art. 136 del **D. Lgs. n. 41 del 22 gennaio 2004**, essendo stato dichiarato di notevole interesse pubblico con decreto dell'Assessore regionale per i Beni Culturali ed Ambientali e per la Pubblica istruzione n° 2677 del 10 agosto 1991.

In adempimento a quanto disposto dall'art. 143 del "**Codice dei beni culturali e del paesaggio**" di cui al D.Lgs. n° 41 del 22 gennaio 2004 sopra citato ed all'Atto di Indirizzo dell'Assessorato Regionale per i Beni Culturali ed Ambientali e per la Pubblica istruzione, adottato con D.A. n° 5820 del 08/05/2002, il Piano è volto alla **tutela del paesaggio**, del patrimonio naturale e di quello storico-culturale e concorre, attraverso la determinazione di condizioni alla trasformazione e alla utilizzazione, a perseguire le seguenti finalità:

a. conservare l'**identità storico-culturale** del territorio, cioè delle caratteristiche essenziali ed intrinseche di aree ed elementi dei quali è riconoscibile l'interesse per ragioni ambientali, paesistiche, naturalistiche, geomorfologiche, paleontologiche, storico-archeologiche, storico-architettoniche, storico-testimoniali;

b. garantire la **qualità dell'ambiente**, naturale ed antropizzato, e la sua fruizione collettiva;

c. assicurare la **salvaguardia delle risorse** paesistico-ambientali;

d. indicare le azioni necessarie per il **recupero e la valorizzazione** delle qualità ambientali e

paesaggistiche.



A7.3 STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE

Il Comune di Favignana in atto è dotato di "**Programma di Fabbricazione**" approvato con D.A. n° 259 del 17.12.71. Il **Piano Regolatore Generale** è in fase di elaborazione e aggiornamento giuste Deliberazioni di G.M. n° 84 del 19.05.2010 e n° 33 del 03.03.2011.

A.7.4 AREE PROTETTE

L'arcipelago delle Isole è ricompreso nell'unità fisiografica costiera 24 e comprende le seguenti 6 aree naturali protette:

1. La Riserva naturale marina Isole Egadi;
2. Il SIC "Isola di Marettimo"
3. Il SIC "Isola di Levanzo"
4. Il SIC "Isola di Favignana"
5. Il SIC "Fondali dell'isola di Favignana"
6. La ZPS "Arcipelago delle Egadi - Area marina e terrestre".

La Relazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e s.m.i. dovrà tenere conto dei "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS)" di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 17/10/2007.



La relazione infatti costituirà una misura preventiva di tutela (legata ai piani o ai progetti) cui devono necessariamente aggiungersi le misure di conservazione opportune al mantenimento o al ripristino delle specie e degli habitat dei siti di Natura 2000: ciò al fine di garantire, in uno stato di conservazione soddisfacente, la coerenza ecologica della rete e la conservazione adeguata dei medesimi.

A.7.4.1 RISERVA NATURALE MARINA ISOLE EGADI – AMP

La Riserva naturale marina delle Isole Egadi, istituita con decreto Interministeriale D.D. Il. 27//12/1991, interessa l'intero arcipelago che si affaccia ad occidente della costa della provincia di Trapani. Con la superficie complessiva di 53.810 ettari costituisce la più estesa riserva marina europea, ed è suddivisa in quattro aree a diverso regime di protezione: una zona A, di riserva integrale; una zona B di riserva generale, una zona C di riserva parziale ed una zona D, di protezione. Ciascuna delle zone presenta possibilità di accesso e limitazioni nella fruibilità sia da un punto di vista della pesca anche sportiva e dilettantistica che da quello più propriamente turistico. La gestione dell'area marina protetta "Isole Egadi" è affidata all'ente gestore individuato ai sensi dell'articolo 19 della L. 06.12.1991, n. 394, come integrato dall'art. 2, comma 37, della L. 09.12.1998, n. 426 e s.m.i. e dal Decreto 16.01.2001 del Ministro dell'ambiente. Per le attività consentite all'interno delle "zone" si rinvia al "Regolamento di esecuzione ed organizzazione" (D.M. 01.06.2010) integrato dal "Disciplinare integrativo" giusta Deliberazione G.M. del Comune di Favignana n° 136 del 15.07.2011 con validità fino al 31.11.20 11. La presenza dell'AMP rappresenta senza dubbio un grande elemento di conservazione e di tutela delle specie presenti in questo importante bacino mediterraneo a cui azione dovrà sempre tendere non solo alla protezione bensì al costante monitoraggio evolutivo della flora e della fauna.



zona A:

interessa il versante occidentale di Marettimo (tra Cala Bianca e P.ta Libeccio) fino ad una distanza di Km. 2 circa dalla costa, e tutta l'area delimitata dalla linea di costa dell'isolotto di Maraone, ha un regime di riserva integrale, per cui al suo interno non è consentita alcuna attività ad eccezione della balneazione e delle attività di ricerca e studio, autorizzate dall'ente gestore e prevalentemente sotto la guida di personale autorizzato dall'Ente gestore;

zona B:

Marettimo: interessa il tratto di mare prospiciente una zona a nord (tra la Punta che delimita a Sud-Ovest Cala Bianca e Punta Troia) per una distanza di Km 2 - 2.5 circa, e una sud ovest di (tra il faro a sud di P.ta Libeccio e P.ta Bassana) per una distanza massima di Km 2 circa e minima 500 m. dalla costa;

Levanzo: la fascia litoranea occidentale di (tra Capo Grosso a nord e lo scoglio Faraglione a sud), per una distanza massima di Km. 2 circa e minima di 500 m. circa dalla costa;

Favignana: una fascia a nord ovest dell'isola di (pressappoco tra la località Calaza e Grotta d'Oriente) per una distanza massima di 2 Km e minima di 700 m. dalla costa, e l'area di mare antistante la costa dell'isolotto di Formica;

zona C:

perimetra il tratto di mare che cinge tutte le isole dell'arcipelago;

zona D:

interessa lo specchio acqueo che separa la zona C intorno a Marettimo da quella che include le restanti isole dell'arcipelago, comprendendo in definitiva il residuo tratto di mare all'interno del perimetro della riserva.



La zonazione dei popolamenti vegetali nell'infralitorale delle tre isole maggiori é influenzata soprattutto dalla natura del substrato. La frangia é caratterizzata ovunque da *Cystoseira stricta* ad eccezione di alcuni biotopi a Marettimo, in cui questa é sostituita da *Cystoseira mediterranea* e da *Cystoseira elegans*. Sono presenti inoltre, estese praterie di *Posidonia oceanica* che coprono la maggior parte dell'area sommersa dell'arcipelago. Molte le specie marine animali presenti all'interno dell'arcipelago, le cui caratteristiche ambientali ne favoriscono la nascita e lo sviluppo attraverso un bilanciato ecosistema.

In conformità alla Circolare prot. 35792 del 08.05.2009 dell'ARTA, e secondo quanto indicato nel presente Piano, l'Amministrazione Comunale di Favignana individuerà la modalità d'azione gestionale per il trattamento delle biomasse provenienti da spiaggiamenti.

A.7.4.2 ZONA DI CONSERVAZIONE SPECIALE S.I.C. e Z.P.S.

A conferma dell'importante valore paesaggistico e naturalistico di questi luoghi, sia a livello marino che terrestre, con Direttive 92/43/CEE "Habitat" e 79/409/CEE, risultano istituiti una "Zona di Protezione Speciale (ZPS) dell'Arcipelago delle Egadi - Area marina e terrestre" e n° 4 Siti di Importanza Comunitaria (SIC), quali "l'Isola di Marettimo", "l'Isola di Levanzo", "l'Isola di Favignana", e i "Fondali dell'Isola di Favignana" tutti inseriti nella Regione biogeografica Mediterranea e così catalogati:

- SIC

Isola di Marettimo: Cod. Natura 2000 ITA010027, Superficie (ha) 1089,198

Isola di Levanzo: Cod. Natura 2000 ITA010003 Superficie (ha) 542,222

Isola di Favignana: Cod. Natura 2000 ITA010004, Superficie (ha) 1845,563

Fondali dell'isola di Favignana: Cod. Natura 2000 ITA010024, Superficie (ha) 6302,363



- ZPS

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

La necessità di tutelare anche il patrimonio naturale terrestre dipende dal fatto che l'Arcipelago conserva ancora una buona parte del proprio territorio integro e ricco di numerosi endemismi vegetali e faunistici più o meno esclusivi specie per l'isola di Marettimo in virtù del suo maggiore grado di isolamento geografico e quindi genetico. Nel suo complesso la vegetazione è rappresentata da circa 515 varietà botaniche. Tutto l'arcipelago inoltre è un'area IBA (Important Bird Area) che, secondo i criteri definiti a livello internazionale è considerata come un habitat importante per la conservazione di popolazioni di uccelli; sono infatti assai numerose le specie faunistiche degne di nota, tra cui la Berta Maggiore e la Berta Minore, l'Uccello delle Tempeste, l'Aquila del Bonelli, il Falco Pellegrino, il Falco della regina e la Monachella Nera. L'erpetofauna è rappresentata dalla lucertola endemica, mentre fra gli invertebrati va sottolineata la presenza dei gasteropodi Siciliana confinata e *Oxichilus denatale* e degli insetti *Cilindronotus ruffoi* e *Allophylax costatipennis*.

Le isole di Levanzo, Faraglione, Formica e Maraone comprendono circa 400 specie di specie vegetali tra cui diverse entità endemiche, come la Brassica Macrocarpa, espressione di vegetazione di macchia alta e bassa, l'Euphorbia dendroides (Pizzo Monaco) che caratterizza la gariga, il Rosmarinus officinalis, e altri singolari popolamenti rupestri delle pareti a picco sul mare. Inoltre, vanno menzionate le numerose specie invertebrate, come il Chilopode Lithobius riggioi e l'Ortottero Hesferica galvagni.

Nell'anno 2007 inoltre, con decreto del Presidente della Repubblica su parere del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stata proposta l'istituzione del "Parco Nazionale delle Egadi e del Litorale Trapanese" attualmente in corso di evoluzione.



Il presente Piano verrà integrato dalla "Relazione d'incidenza" ai sensi del punto 5 del Decreto ARTA 04.07.2011, sulla quale dovrà esprimersi il competente servizio VAS/ VIA del Dipartimento Regionale dell'Ambiente.

A7.5 BIODIVERSITÀ

Le isole Egadi rappresentano un elemento nodale per l'equilibrio e la tenuta dell'ecosistema di questa parte del bacino Mediterraneo in cui la conoscenza e la salvaguardia della biodiversità assume, a parere di chi scrive, un ruolo prioritario ed imprescindibile dal sistema "natura". La biodiversità altro non è che la vita esistente sulla terra in tutta la sua diversità e comprende tutte le forme di vita (specie di animali, piante, funghi, batteri), i differenti habitat in cui vivono le specie (ecosistemi come il bosco o le acque) nonché la diversità genetica all'interno delle specie (ad es. le sottospecie, le varietà e le razze). Rappresenta quindi la base e il potenziale di tutti i processi vitali e le prestazioni degli ecosistemi sul nostro pianeta e sintetizza il risultato di milioni di anni di evoluzione sotto l'influsso delle forme secolari di utilizzazione umana (attività di raccolta, dissodamenti, agricoltura, pesca, insediamenti etc.).

La Comunità Europea tutela la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali e seminaturali della flora e della fauna sul territorio degli Stati membri definendo un quadro comune ad elevato interesse comunitario. A tale scopo è stata creata la sopra richiamata rete ecologica Natura 2000 di zone speciali protette.

Fra le azioni previste, oltre a quelle di tutela e di mantenimento, spiccano quelle della reintroduzione delle specie locali e non, della ricerca, dell'educazione ambientale, dell'osservazione, etc. Il territorio dell'arcipelago, proprio per le sue naturali e peculiari origini insulari, ha costituito da sempre una sorta d'incubatrice della biodiversità attraverso la naturalità dei suoi sistemi ambientali riconducibili a due fondamentali categorie: gli ecosistemi naturali e gli agroecosistemi o sistemi rurali.



Le tre Isole peraltro, da questo punto di vista esprimono ciascuno un proprio carattere di artificialità in relazione al minore o maggiore grado di antropizzazione: le trasformazioni intervenute a carico dei sistemi naturali possono essere lette secondo la direttrice Favignana-Levanzo- Marettimo dove quest'ultima non a caso, presenta un paesaggio improntato da una forte dominanza di ambienti naturali; essa, infatti è più inaccessibile e si presta ancora meno per la sua orografia a forme di utilizzazione agricola.

Favignana, invece grazie alla conformazione geomorfologica della maggior parte del suo territorio ed alla facilità di approdo si è prestata di più ad una intensa colonizzazione e a un diffuso sfruttamento delle risorse endogene.

Ne consegue che in quest'ultima Isola i sistemi rurali e seminaturali sono quelli dominanti, mentre limitatissimi sono i sistemi naturali e subnaturali. Di contro i sistemi fortemente antropizzati rispetto alle altre due isole risultano abbastanza estesi. A Levanzo invece la naturalità viene espressa dalla forte incidenza dei sistemi seminaturali e antropizzati (rurali) mentre a Marettimo dominano incontrastati i sistemi subnaturali e naturali. Lo studio che ci occupa ci porta a sottoscrivere e confermare una tesi largamente condivisa e cioè che tutte le valutazioni in merito alla locale biodiversità dovrebbero consentire l'attuazione di un dinamico "programma socioeconomico del futuro" al fine di assicurare la sostenibilità ambientale ed il mantenimento delle specie.

In tale ampio contesto, si incuneano con autorevolezza sia le azioni di salvaguardia dovute alle Zone SIC e ZPS sia quelle della RNM le cui influenze sulla fascia costiera e sull'entroterra rappresentano una singolare condizione di sviluppo e di tutela capace di generare ed assicurare un volano economico fondato sul naturale mantenimento dell'ambiente marino e del suo ecosistema.



A tal proposito, giova evidenziare che la Commissione per l'Esplorazione Scientifica del Mediterraneo (CIESM), in occasione del recente convegno svoltosi nel Novembre 2010 a Siracusa, ha denunciato il graduale processo d'impoverimento dell'ecosistema marino nel bacino mediterraneo, ribadendo però al contempo, che quando quest'ultimo non è più sottoposto allo stress ambientale causato dall'attività umana, il suo recupero è quasi sempre possibile. La conservazione dell'ambiente in-situ e la sua integrazione con il sempre crescente fenomeno dell'antropizzazione in senso lato, andrà assolutamente gestito salvaguardando prioritariamente il patrimonio genetico di tutto l'arcipelago del suo mare e delle sue risorse: è questa la migliore strategia oggi percorribile ed attuabile.

Pur nella difficoltà della sua attuazione, non potrà non tenersi conto che la cancellazione - volontaria o involontaria - di habitat di specie rare o in via d'estinzione potrebbe risultare irreversibile con effetti "frattali" estremamente dannosi e irrecuperabili.

A.7.6 AREE PROTETTE- SOPRINTENDENZA DEL MARE

Con la legge regionale 29 dicembre 2003, n. 21 art. 28, è stata istituita in Sicilia la Soprintendenza del Mare con lo scopo di promuovere la ricerca archeologica subacquea. Essendo le Egadi un importante bacino di reperti atteso la sua strategica ubicazione ed i collegamenti commerciali risalenti all'età fenicia, nacque il Progetto Egadi, studio pilota che, partendo dall'idea di indagare sulla battaglia delle Egadi del 10 marzo del 241 a.C., mirava a reperire dati per la costituzione del grande "Parco Archeologico Subacqueo delle Egadi", vero e proprio "museo marittimo" del Mediterraneo.

I ritrovamenti fino ad oggi effettuati dall'equipe subacquea sono stati straordinari oltretutto prodigiosi atteso la rilevanza storica ed archeologica degli stessi.



A7.7 IL PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

Con il Piano per l'Assetto Idrogeologico viene avviata, nella Regione Siciliana, la pianificazione di bacino, intesa come lo strumento fondamentale della politica di assetto territoriale delineata dalla legge 183/89, della quale ne costituisce il primo stralcio tematico e funzionale. Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico, di seguito denominato Piano Stralcio o Piano o P.A.I., redatto ai sensi dell'art. 17, comma 6 ter, della L. 183/89, dell'art. 1, comma 1, del D.L. 180/98, convertito con modificazioni dalla L. 267/98, e dell'art. 1 bis del D.L. 279/2000, convertito con modificazioni dalla L. 365/2000, ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni, gli interventi e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idrogeologico del territorio siciliano.

Il territorio dell'isola di Favignana, dal punto di vista geomorfologico, non presenta rilevanti problemi di instabilità. Nella dorsale centrale dell'isola sono stati individuati fenomeni di crollo lungo i bordi orientali di Monte S. Caterina, Capo Grosso e a Nord-Ovest di Portella del Cervo, che interessano gli affioramenti calcareo – dolomitici e dolomitici del Trias sup. – Lias. In località Punta Campana è presente un dissesto dovuto a fenomeni erosivi. A Nord dell'isola, tra Capo Grosso e Punta Faraglione, in corrispondenza degli affioramenti di dolomie, numerosi crolli coinvolgono i versanti mediamente inclinati verso il mare.



COMUNE DI FAVIGNANA

LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI FAVIGNANA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO



Figura A6 - Costa orientale di Favignana

A Nord-Est dell'isola, le calcareniti terrazzate si interrompono in corrispondenza della costa formando tra Punta S. Vituzzo e località Cavallo, falesie attive soggette a fenomeni di crollo. Particolarmente pericolosa risulta la zona di Cala Rossa, in passato oggetto di attività estrattiva, ove l'arretramento della falesia può coinvolgere la strada costiera.

Altri fenomeni di questa tipologia si riscontrano ad Est, in corrispondenza del Bue Marino, il cui tratto costiero è sottoposto a divieto di balneazione, e a Sud dell'isola, in prossimità di Punta Fanfalo. In corrispondenza di Cala Canaleddi (Cala Azzurra) è stato realizzato un intervento di consolidamento che ha messo in sicurezza la spiaggia sottostante; in questo tratto, quindi, il crollo è stato indicato come stabilizzato.



Altri fenomeni di questa tipologia si riscontrano ad Est, in corrispondenza del Bue Marino, il cui tratto costiero è sottoposto a divieto di balneazione, e a Sud dell'isola, in prossimità di Punta Fanfalo. In corrispondenza di Cala Canaleddi (Cala Azzurra) è stato realizzato un intervento di consolidamento che ha messo in sicurezza la spiaggia sottostante; in questo tratto, quindi, il crollo è stato indicato come stabilizzato.

In località Scindo Passo, sin dal 1993, l'Amministrazione Comunale ha segnalato fenomeni di caduta massi che hanno provocato frequenti interruzioni della strada di collegamento tra la zona "Piana" e la zona "Bosco". La Provincia Reg.le di Trapani ha realizzato, diversi anni fa, interventi per consolidare la strada costiera ma, l'assetto geomorfologico e stratigrafico delle rocce è tale che, in definitiva, in questo tratto si è dovuta costruire una galleria per permettere il passaggio fra le due località in condizioni di maggiore sicurezza.

Nella zona di C.da Torretta, ad Est dell'abitato, è stato infine censito un fenomeno di sprofondamento dovuto a cedimento delle volte delle vecchie cave di tufo. In effetti, quasi tutta la zona orientale dell'isola è stata interessata in passato da intensa attività estrattiva, sia in superficie che in sotterraneo, creando, in quest' ultimo caso, grandi cavità ipogee. Non essendo stato possibile perimetrare tali aree non si è potuto indicarle cartograficamente come siti di attenzione, tuttavia l'amministrazione comunale dovrà tener conto del potenziale stato di pericolo.

In definitiva, nell'isola di Favignana sono stati censiti n. 19 dissesti (fonte: PAI Favignana) nessuno dei quali tuttavia interessa direttamente l'area di progetto. Tuttavia va riportato che in area limitrofa alla zona interessata dal progetto, e precisamente sul versante orientale del Monte S. Caterina il Piano di Assetto Idrogeologico delle Isole Egadi (PAI) individua una zona P3 corrispondente al livello di rischio "elevato".



Figura A7 - Stralcio dalla carta della pericolosità e del rischio del PAI isola di Favignana

A8 ANALISI DEI RAPPORTI TRA IL PROGETTO ED IL SISTEMA DEI VINCOLI

I vincoli in materia paesaggistica sono stati unificati nel recente Decreto Legislativo 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", che ha abrogato il precedente D.Lgs. 490/99, e che comprende sia i vincoli imposti dalla cosiddetta Legge Galasso (431/85), sia quelli individuati dalle leggi "storiche" in materia, ossia la 1089/39 e la 1497/39.

L'individuazione dei vincoli è demandata alle Regioni tramite l'elaborazione di appositi Piani Paesaggistici nonché la redazione di elenchi dei beni dichiarati di notevole interesse pubblico.



Attraverso i Piani Paesaggistici, le Regioni definiscono per ciascun ambito le specifiche prescrizioni e previsioni, che devono essere orientate alla tutela ed alla valorizzazione del bene.

A8.1 IL QUADRO DEI VINCOLI CULTURALI E PAESAGGISTICI

Per individuare i vincoli culturali e paesaggistici, si è fatto riferimento alle seguenti fonti:

- Database Regionale della SICILIA (SITR -GIS)
- Piano territoriale paesistico delle isole Egadi.

In seguito all'indagine è presente il seguente vincolo direttamente interessato dall'infrastruttura:

- Vincolo di cui al D.L. 41/2004 art.136, D.A. n. 2677 del 10/08/91 (vincolo paesaggistico);
- Vincolo ex L.R. 78/1976 art.15 (metri 150 dalla battigia).

A8.2 VINCOLI SOVRAORDINATI

I vincoli in oggetto possono riguardare:

- il Corpo Forestale dello Stato per il vincolo idrogeologico;
- il Distretto Minerario per il vincolo minerario;
- la Regione Militare per le relative servitù.

Nessuno di tali vincoli è stato riscontrato nell'area di progetto.



A8.3 VINCOLI ARCHEOLOGICI

L'intervento in oggetto non interessa direttamente aree soggette a vincolo archeologico. Tuttavia in relazione a quanto evidenziato circa la sovrintendenza del mare e l'interesse archeologico delle acque delle Egadi, i lavori dovranno essere posti sotto la sorveglianza di detta sovrintendenza ed eventualmente preceduti da indagini apposite condotte con il supporto del "Side Scan Sonar".

A9 CONFORMITA' DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI DEI PIANI

L'analisi degli strumenti di pianificazione e gestione del territorio, insieme alla disanima dei relativi obiettivi, permettono di valutare il grado di coerenza con la realizzazione del progetto proposto.

Sintetizzando l'analisi svolta, presa visione degli strumenti di pianificazione territoriale, le relative cartografie allegare e norme tecniche di attuazione è possibile concludere quanto segue:

- il sito interessato dal progetto ricade in area soggetta a vincolo paesaggistico per cui l'autorizzazione alla realizzazione, trattandosi di opera soggetta a valutazione di impatto ambientale, è rilasciata previo parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali
- La carta dei vincoli allegata al PAI evidenzia che per l'area di progetto non è soggetta né a rischio idraulico, né a quello idrogeologico;
- Riguardo al Piano Regolatore Generale del Comune, si rileva che al momento lo stesso è in fase di elaborazione. L'attività edilizia al momento è organizzata secondo le indicazioni di un Piano di Fabbricazione che non prevede le opere di cui trattasi. Tuttavia non si riscontrano obiettivi strategici dell'Amministrazione Comunale in antitesi con il progetto;



COMUNE DI FAVIGNANA

LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI FAVIGNANA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- La carta dei siti di natura 2000, evidenzia che l'area di progetto interessa le seguenti zone di conservazione speciale:

SIC: Fondali dell'isola di Favignana: Cod. Natura 2000 ITA010024;

ZPS: Arcipelago Egadi - Area marina e terrestre: Cod. Natura 2000 ITA010027.

- Il tratto di costa interessato dal progetto, secondo le previsioni del Piano di Utilizzo del demanio marittimo, viene classificato per la maggior parte come *“area destinata all'ormeggio delle unità da diporto”* e parzialmente indicata genericamente come *“Aree concedibili a soggetti pubblici per finalità di interesse pubblico”*.