



Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per il Clima e l’Energia

D.D. n.340 del 14 luglio 2017

**Bando per Interventi di efficienza energetica, mobilità sostenibile e
adattamento agli impatti ai cambiamenti climatici nelle isole minori**



COMUNE DI VENTOTENE (LT)

Intervento di realizzazione di Servizi ed Infrastrutture di Mobilità Sostenibile

Progetto “SILENZIO SI GIRA”

STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

Dicembre 2017

Progettista: Ing. Giulio Lo Re
Ordine Ingegneri Roma n°A21078
Via Dancalia n.8 – Roma

INDICE

1) Premessa	pag. 3
2) Verifica di compatibilità dell'intervento	pag. 5
◆ a) Infrastruttura del Campo Sportivo	pag. 6
◆ b) Infrastruttura del Porto Romano	pag. 10
3) Studio sugli effetti prevedibili dell'intervento	pag. 11
4) Scelta del sito e possibili alternative	pag. 13
5) Compensazione ambientale	pag. 14
6) Norme di tutela ambientale	pag. 15
7) Conclusioni	pag. 19



1) Premessa

Il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per il Clima e l' Energia, con Decreto Direttoriale n.340 del 14 luglio 2017, registrato alla Corte dei Conti in data 01/08/2017 al n.1-3254, ha pubblicato il Bando relativo a “Interventi di efficienza energetica, mobilità sostenibile e adattamento agli impatti ai cambiamenti climatici nelle isole minori”.

Da tempo il Comune di Ventotene ha fatto propri gli obiettivi proposti dal Bando in argomento non solo promuovendo iniziative per la pubblica sensibilizzazione al tema generale dei cambiamenti climatici, ma anche attivando concretamente nel Settembre 2009 le cd. “buone pratiche” realizzando tra l' altro, di concerto con la Regione Lazio, Assessorato Ambiente e Cooperazione tra i Popoli e con il contributo scientifico del Po.Mo.S., Polo della Mobilità Sostenibile, e del Dipartimento ITACA dell' Università di Roma, La Sapienza, il Programma di Mobilità Sostenibile cd. “Progetto Ventotene - Isola ad Emissioni Zero”, attuato da Partner di livello nazionale quali ACI Consult e Piaggio Eco Solution.

Quindi, forte dell' esperienza maturata con l' intervento sopra riportato, il Comune di Ventotene ha continuato nell' attività di promozione della generalità dei temi ambientali fino alla conferenza dello scorso Ottobre nella quale sono stati rappresentati ad una vasta platea di intervenuti i caratteri peculiari del programma PONDERAT, co-finanziato dalla Comunità Europea all' interno della cornice dei Siti “Natura 2000” nella quale l' Isola è classificata.

Pertanto, ritenendo proprio obbligo etico il mantenimento degli obiettivi di lotta ai cambiamenti climatici nell' accezione più vasta possibile, il Comune di Ventotene sceglie di perseguire tali obiettivi anche rispondendo al Bando Ministeriale in epigrafe con il Programma di cui al presente Studio che consente, tra l' altro, ampia portata di visibilità e divulgazione a molteplici livelli.

L' Amministrazione Comunale intende quindi realizzare una serie integrata di azioni compatibili con il bando del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare “Interventi di efficienza energetica, mobilità sostenibile e adattamento ai cambiamenti climatici nelle isole minori”.



Al fine di partecipare al Bando con una serie di interventi su tutto il territorio isolano, il Comune ha dato incarico ad un gruppo di progettisti, che ognuno per le sue competenze si occuperà di redigere le varie proposte in sinergia con gli intenti dell'Amministrazione Comunale.

In particolare, l'ing. Giulio Lo Re si occuperà degli interventi di Mobilità Sostenibile, con una serie di interventi in linea con il Bando Ministeriale e volti a migliorare la fruibilità dell'Isola.

L'incaricato ha quindi redatto il presente progetto, a valere sui fondi previsti nel Decreto Direttoriale n. 340 del 14 luglio 2017 "Bando per Interventi di efficienza energetica, mobilità sostenibile e adattamento agli impatti ai cambiamenti climatici nelle isole minori"; tale Bando è riservato alle isole minori non interconnesse e l'isola di Ventotene fa parte dell'elenco di cui all'allegato 1 dello stesso Bando.

L'importo degli interventi che il Comune di Ventotene intende proporre per la Mobilità Sostenibile terrestre e marina ammontano a €. 399.999,00 inclusi gli oneri per la Sicurezza e le Spese Generali.

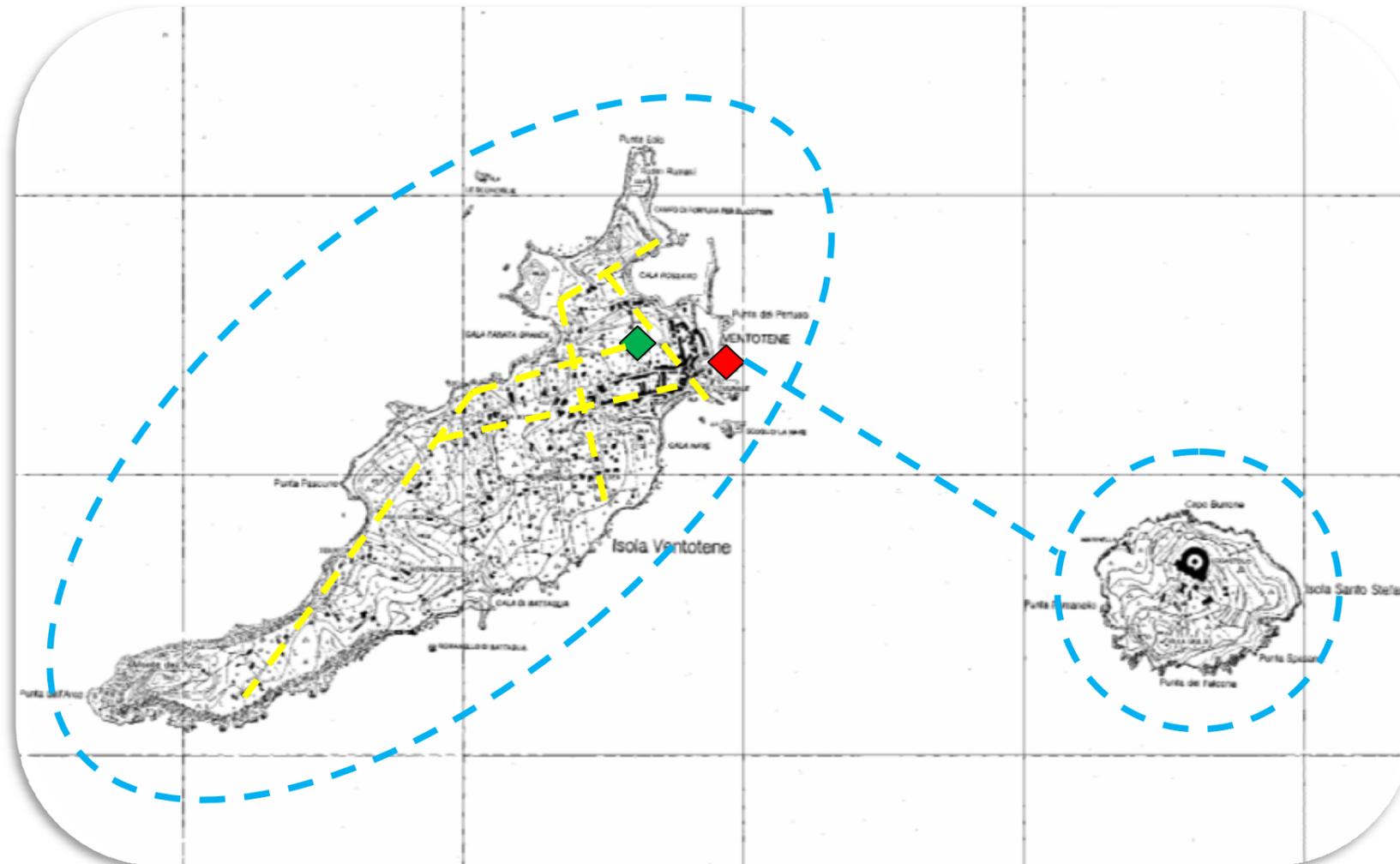
Il presente Studio di Prefattibilità Ambientale è redatto ai sensi dell'art.20 del D.P.R. 207/2010.



Piano Regolatore Generale Comunale – Studio 1989

2) Verifica di compatibilità dell'intervento

L'Intervento in oggetto si articola nel territorio comunale come segue:



Isole di VENTOTENE e Santo STEFANO

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

LEGENDA

Mobilità Terrestre

Infrastruttura nel Campo Sportivo

- ◆ Pensiline Fotovoltaiche con Stazione di Ricarica per Veicoli terrestri ZEV e Velostazione per e-bike: Automobili, motocicli, biciclette a pedalata assistita

Raggio d'Azione:

Territorio Isola di Ventotene

Mobilità Nautica

Infrastruttura nel Porto Romano

- ◆ Impianto Fotovoltaico con Stazione di Ricarica per Natante con motore elettrico

Raggio d'Azione:

Periplo delle Isole e Visita Riserva Marina

Collegamento nautico

Ventotene - Santo Stefano

Figura 1

Illustrate le linee principali dell'Intervento e rimandando alla puntuale Relazione Descrittiva e Tecnica del Programma, questo può riassumersi nella realizzazione di Opere civili ed impiantistiche i cui elementi costitutivi vengono qui verificati “in relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento ed allo scopo di ricercare le condizioni che consentano la salvaguardia nonché un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale”, così come dettato dal citato art. 20 del D.P.R. 207/2010.

La Verifica di Compatibilità sollecita quindi un approfondimento della scala di intervento, al fine di poterne apprezzare l'oggettivo inserimento nel territorio ed il relativo impatto e conformità con i “piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale”; a tale scopo, è opportuno individuare la localizzazione dei Siti, così come di seguito:



Figura 2

Premesso quanto sopra, per verificare preliminarmente i principali caratteri del territorio circostante le Infrastrutture previste, è utile ricorrere all'ausilio aerofotografico attraverso il quale prendere visione e riconoscere i Siti d'intervento:



Figura 3

Come è possibile rilevare dall'aerofoto in Fig. 3, la localizzazione di entrambe le Infrastrutture affrisce ad aree fortemente antropizzate che risultano in particolare prive dei caratteri peculiari sottoposti a Tutela ambientale dagli Strumenti vigenti per quanto specificamente riferito alla salvaguardia della flora e della fauna.

Quanto sopra osservato riguarda i caratteri generali dei Siti individuati, mentre per quanto attiene alle Infrastrutture da inserire nel Territorio, è opportuno rilevare preliminarmente come le stesse risultino di modesta entità complessiva e posizionate in punti tali da non alterare o compromettere visuali panoramiche e/o punti di vista di pregio, così come è possibile trovarne oggettivo riscontro nella osservazione puntuale dei Siti interessati.

Appare tuttavia opportuno adottare accorgimenti di dettaglio volti alla mitigazione delle opere, ovvero alla totale dissimulazione delle stesse, come più avanti illustrato nel presente Studio.

Di seguito quindi vengono esaminati nel dettaglio i Siti delle Infrastrutture del Programma:

◆ a) **Infrastruttura del Campo Sportivo:**



Questa, sita alla Via Parata Grande, è costituita da n.2 Pensiline Fotovoltaiche con tipologia di “Tettoia parcheggio autovetture” e da un “HUB” per le biciclette elettriche (a pedalata assistita)



Figura 4

Nell'esistente area a destinazione “Parcheggio”, asfaltata ed adiacente alla Via Parata Grande, è prevista l'installazione di pensiline fotovoltaiche e dell' HUB per le biciclette elettriche.



Area d'Intervento

Tali manufatti, la cui compiuta configurazione non può che demandarsi alla successiva fase della Progettazione Esecutiva, possono comunque riferirsi per tipologia e dimensione ai correnti esempi riscontrabili per analogia nel corrente mercato di cui se ne riportano alcuni esempi utili alla comprensione dell'oggettiva consistenza dei manufatti da realizzare:

Esempi di Infrastrutture per la ricarica di autovetture e motocicli elettrici



Esempi di Infrastrutture per la ricarica e gestione di biciclette elettriche (a pedalata assistita)



Per analogia formale, strutturale e volumetrica, gli esempi sopra riportati possono ritenersi esaustivi del quadro funzionale che le infrastrutture da realizzare debbono assolvere.

In questa sede è quindi opportuno determinare alcuni parametri dimensionali e qualitativi che la successiva Fase di Progettazione Esecutiva dovrà considerare quali linee guida:

- a) Le opere di fondazione dovranno essere del tipo “a cordolo continuo” e non isolate, al fine di contenere al minimo la profondità di scavo, comunque da contenere in max 50 cm.;
- b) l’Altezza Minima delle pensiline non dovrà essere inferiore a mt. 2,50 al fine di scongiurare possibili contatti fisici tra l’Utenza ed il piano dei pannelli fotovoltaici;
- c) l’Altezza Massima delle pensiline non dovrà essere superiore a mt. 3,50 al fine di mitigare l’impatto sulle Visuali e contenere quanto più possibile il dimensionamento delle strutture portanti all’azione incidente del vento;
- d) la sede stradale non dovrà essere interessata dall’ingombro dell’Infrastruttura e le colonnine di ricarica dovranno essere dotate di opportune protezioni dal traffico veicolare.

◆ b) **Infrastruttura del Porto Romano:**

AREA DI INTERVENTO

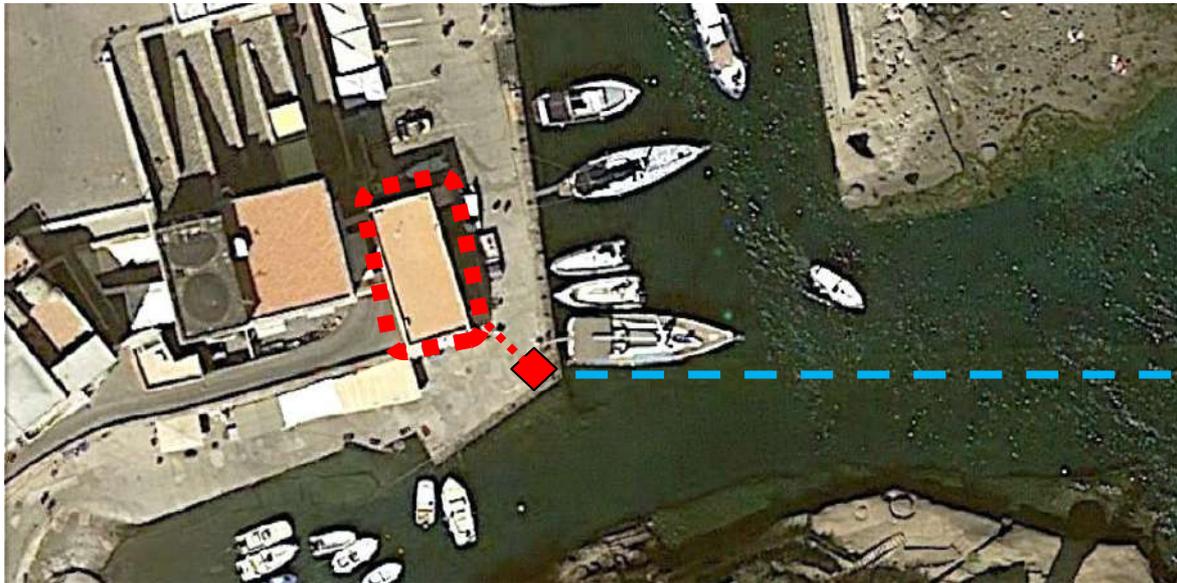


Figura 5

L'intervento di programma per la Mobilità Sostenibile in ambito "nautico" si articola sostanzialmente in tre distinti momenti:

-  a) Produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile (Impianto fotovoltaico);
- ◆ b) Distribuzione di Energia con Colonnina di ricarica per Natanti a propulsione elettrica;
- — — c) Collegamento tra le Isole di Ventotene e S. Stefano con battello a propulsione elettrica.

Premesso quanto sopra, è prevista l'installazione dell'Impianto fotovoltaico sulla copertura a lastrico solare del Centro Visite della Riserva Marina:

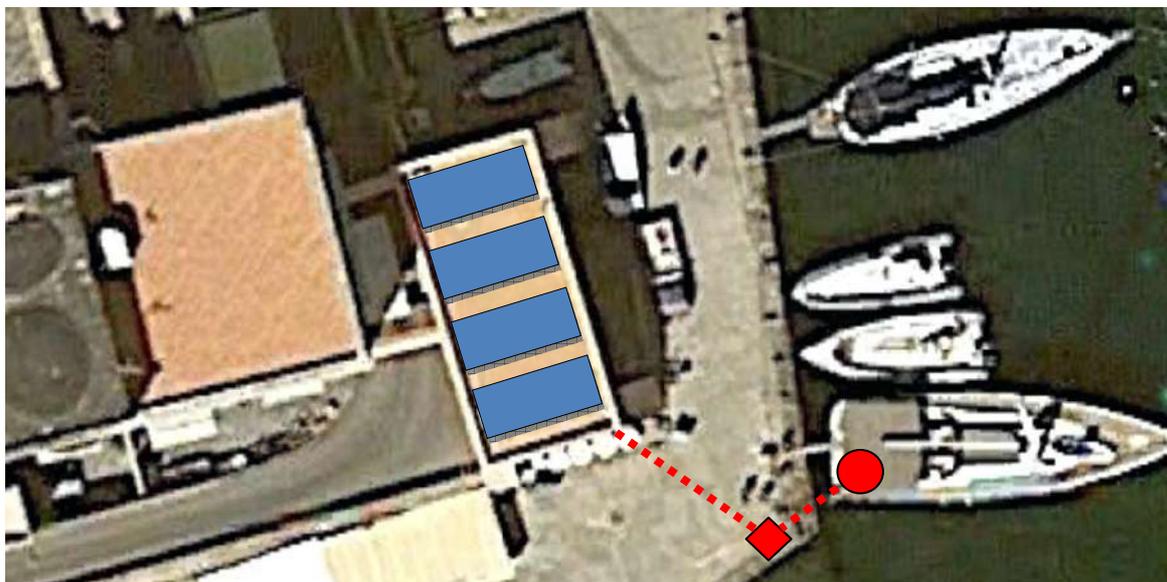


Figura 6

La soluzione dell'Impianto posto sulla copertura del fabbricato appare con ogni evidenza quella meno invasiva sotto il profilo paesaggistico in quanto dissimulato alla vista / visuale del Porto Romano dal parapetto esistente.



Localizzazione su lastrico solare

Del medesimo tenore, potranno essere dissimulati alla vista i collegamenti elettrici tra i Moduli FV ed il relativo Inverter con la Colonnina di ricarica a bordo molo, mediante l'impiego di opportuni mascheramenti quali discendenti pluviali per le calate verticali e dissuasori stradali con canalette integrate sul molo, come di fianco illustrato



Di seguito alcuni esempi di “nautica elettrica” quali idonei riferimenti:



Battello elettrico



colonnine di ricarica su molo

In ultimo, è opportuno segnalare fin d'ora la compatibilità delle suddette Infrastrutture alla Normativa Edilizia, Urbanistica ed Ambientale; l'Amministrazione Comunale, oltre alla titolarità dei Siti di realizzazione delle Opere e quale Gestore delle Aree Protette al rilascio del Nulla Osta ai sensi della L. 394/91, rilascerà anche i titoli abilitativi ai sensi del D.P.R. 380/01 e segg.

3) Studio sugli effetti prevedibili dell'intervento

Come rappresentato nella precedente Verifica di compatibilità, l'Intervento in oggetto si articola ad ampio spettro sul tema della Mobilità sostenibile rivolta sia a quella terrestre, sia a quella nautica.

Gli effetti prevedibili appaiono molteplici, ma in primo luogo quello maggiormente apprezzabile appare il sostanziale abbattimento delle emissioni sonore, in atmosfera e subacquee, con benefiche ricadute sulle specie protette che abitano le isole protette dalle vigenti Riserve; in effetti, a discapito di quella cd "endotermica", la motorizzazione elettrica ha tra le altre, la caratteristica notevole della silenziosità e questo è un elemento di sicuro beneficio per la fauna terrestre e marina, in quanto entrambe interessate dalle ricadute dell'intervento.

Deve peraltro osservarsi come l'impiego di veicoli ZEV (Zero Emission Vehicle) vada a sostituire quello dei veicoli tradizionali, e non a sommarsi, e pertanto il Programma di intervento consente una significativa riduzione dell'uso di questi ultimi con effetto moltiplicatore, anche derivante dal consistente risparmio economico del carburante.

Inoltre, tra gli effetti prevedibili a seguito dell'impiego dei veicoli elettrici, va considerata la significativa riduzione del rifornimento di carburante (combustibile fossile) sull'Isola e pertanto i relativi trasporti, possibili sversamenti, oltre allo smaltimento degli olii esausti e relativi contenitori, anche considerando la brevità dei percorsi sull'isola che non superano ordinariamente i 2,00 km.

Oltre ai benefici sopra accennati, non va infine taciuto il prevedibile effetto cd. "Volano" contenuto in entrambi gli Stralci dell'Intervento, quello Terrestre e quello Nautico, che conservano ben evidente una notevole componente didascalica e divulgativa:

- quello Terrestre, con l'Impianto fotovoltaico rivolto a Sud, e pertanto con i pannelli inclinati a vista sulla strada, che segnala all'Utenza l'impiego di tale tecnologia e potrà essere supportata da idonei pannelli divulgativi e/o targhe digitali con l'indicazione dei kW7h prodotti, etc;
- quello Nautico, con il battello a propulsione elettrica per le visite guidate all'Isola di S. Stefano, con lo svolgimento delle funzioni proprie della Riserva Marina, unitamente alla concreta promozione del "turismo consapevole ed informato".

Entrambe le suddette attività previste con il presente Intervento si ascrivono senz'altro nel quadro delle cd. "buone pratiche" e promuovono le finalità etiche del Programma Ministeriale.

4) Scelta del sito e possibili alternative

La scelta dei Siti rappresentati precedentemente nelle figure 2 e 3 trova specifiche e diverse motivazioni, anche articolate in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, così come di seguito riportate.

- Infrastruttura del Campo Sportivo

Il Campo sportivo risulta il maggiore spazio di aggregazione dell'Isola ed è limitrofo alla via Parata Grande, principale arteria di distribuzione carrabile; le aree immediatamente adiacenti a quella individuata per l'Intervento risultano completamente urbanizzate e prive della vegetazione sottoposta a tutela dalla Riserva; tale circostanza permette la realizzazione dell'intervento senza alcun minimo depauperamento della flora.

La posizione del Sito, strategica rispetto all'esistente rete stradale, ha portato ad escludere possibili alternative, anche considerando fattori squisitamente tecnici quale la possibilità del massimo dispiegamento ottenibile per i moduli fotovoltaici rivolti verso SUD, al fine dell'ottenimento della maggiore produzione di kW/h elettrici.

- Infrastruttura del Porto Romano

La copertura a lastrico solare del Centro Visite della Riserva Marina è risultata quella maggiormente idonea al posizionamento dell'Impianto fotovoltaico.

In effetti, il battello a propulsione elettrica del Centro Visite sarà ormeggiato in fronte al molo prospiciente lo Stesso e quindi, per l'alloggiamento dei collegamenti elettrici, altre e diverse localizzazioni dell'Impianto avrebbero comunque comportato opere di scavo o comunque invasive che con la soluzione sopra descritta vengono evitate.

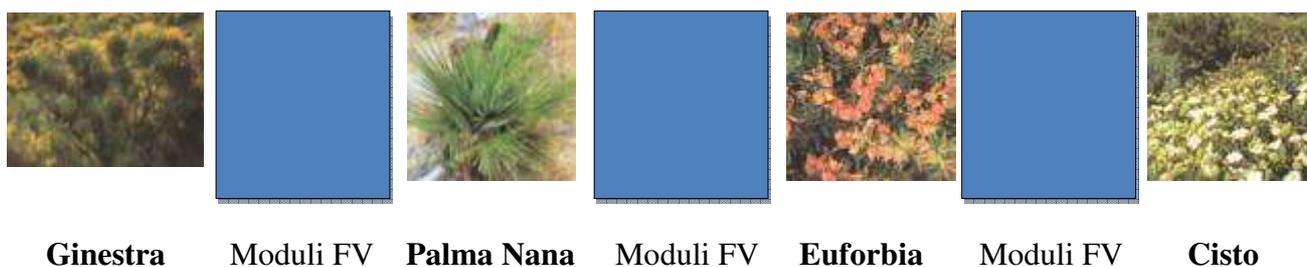
In particolare, sarà cura della Progettazione Esecutiva assicurare alle stringhe fotovoltaiche quella inclinazione tale da nascondere alla visuale dal mare l'impianto nel suo complesso, mentre per la distribuzione elettrica si potrà fare ricorso ai "dissuasori stradali attrezzati" per l'attraversamento dello spazio carrabile; infine, la colonnina di ricarica a bordo molo, potrà essere posta in opera semplicemente inghisata nella pavimentazione stradale, escludendo qualsiasi opera di scavo.

5) Compensazione ambientale

L'intervento in programma, per come strutturato nelle proprie componenti infrastrutturali, di esercizio e di ricadute in termini di benefici ambientali, non pare necessiti di alcuna compensazione ambientale, atteso che oggettivamente di nulla priva l'ambiente nel quale viene realizzato.

Tuttavia, appare imperdibile l'occasione per imprimere all'iniziativa ulteriori elementi, laddove possibile ed oggettivamente utile al Programma in oggetto; di seguito viene quindi illustrata una soluzione integrata volta alla maggiore sensibilizzazione delle "Aree protette" nella propria generalità ed alla compiuta riqualificazione dell'area di intervento.

Pertanto, mentre appare conclusa in sé la porzione d'intervento da realizzare presso il Porto Romano, quella presso il Campo Sportivo può essere occasione di una proposizione dimostrativa e divulgativa della Flora protetta propria dell'Isola di Ventotene, così come di seguito immaginabile:



In sede di Progettazione Esecutiva potrà essere individuata la migliore soluzione costituita dall'alternanza tra le strutture portanti dei pannelli fotovoltaici (utili alla copertura di due/tre posti auto) e vasche rivestite in pietra od in legno con piantumazione delle essenze protette dalla Riserva Naturale Statale.

Appare certamente di ordine valoriale superiore, non solo l'adozione di sistemi di produzione di energie rinnovabili volte all'alimentazione di veicoli per la mobilità sostenibile, ma anche l'obiettivo specifico di divulgazione della tutela dell'ambiente cui il programma è rivolto.



La stima del costo del suddetto sistema di vasche rivestite con piantumazione dedicata e specialistica, comprensiva degli oneri di attecchimento, della preparazione delle aree, dell'impianto di irrigazione automatica, etc, è valutabile in 1.200,00 €/mq.

6) Norme di tutela ambientale

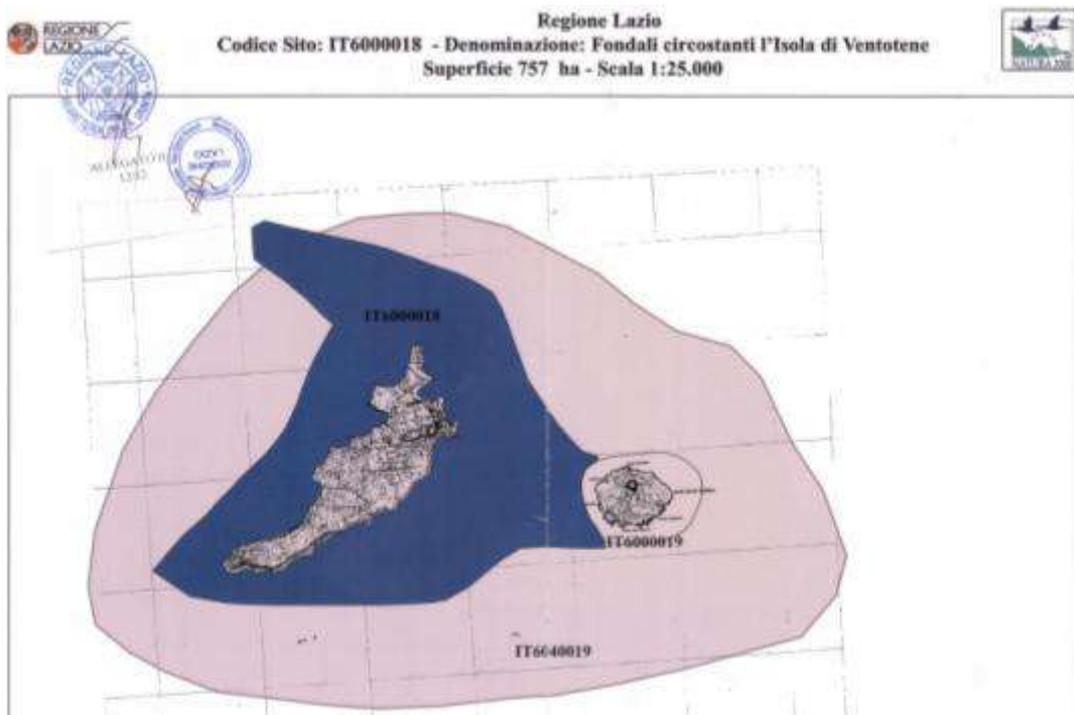
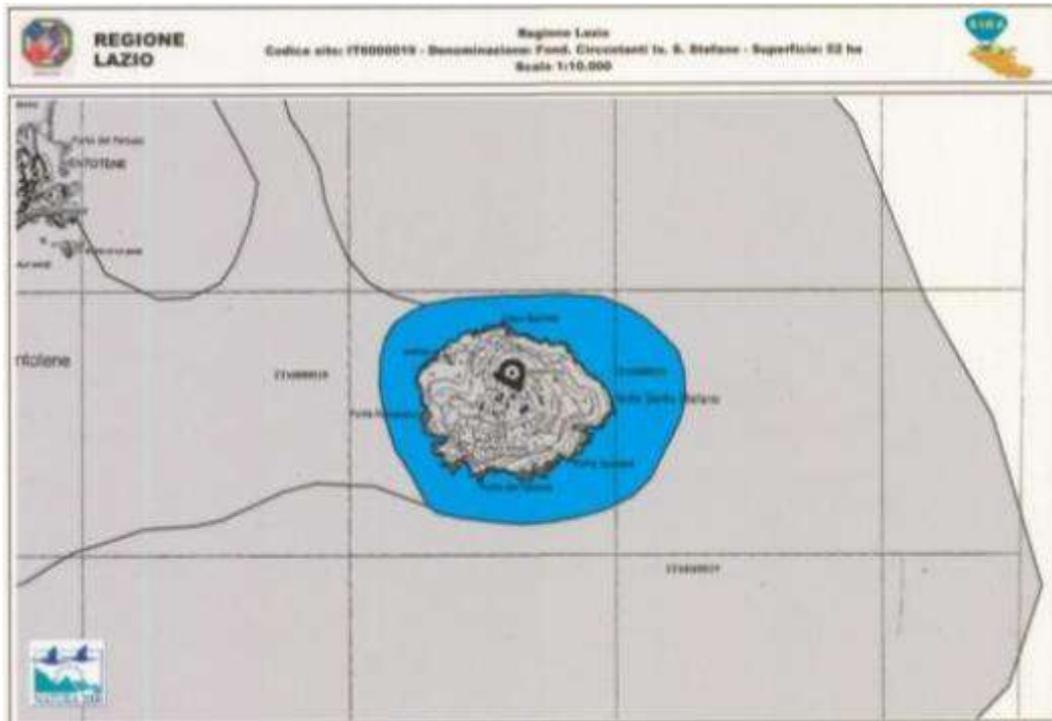
L'Area Naturale Marina Protetta denominata "Isole di Ventotene e S. Stefano" è stata istituita con **Decreto** del Ministero dell'Ambiente del **12.12.1997** (GU n.45 del 24.02.1998) e persegue:

- a) la protezione ambientale dell'area marina interessata;
- b) la tutela e la valorizzazione delle risorse biologiche e geomorfologiche della zona;
- c) la diffusione e la divulgazione della conoscenza dell'ecologia e della biologia degli ambienti marini e costieri dell'area naturale marina protetta e delle peculiari caratteristiche ambientali e geomorfologiche della zona;
- d) l'effettuazione di programmi di carattere educativo per il miglioramento della cultura generale nel campo dell'ecologia e della biologia marina;
- e) la realizzazione di programmi di studio e di ricerca scientifica nei settori dell'ecologia, della biologia marina e della tutela ambientale, al fine di assicurare la conoscenza sistematica dell'area e degli impatti derivanti dalle attività umane;
- f) la promozione di uno sviluppo socio-economico compatibile con la rilevanza naturalistica dell'area, anche privilegiando attività tradizionali già presenti; nell'ambito dell'azione di promozione di uno sviluppo compatibile con le predette finalità, per le attività relative alla canalizzazione dei flussi turistici e di visite guidate, la determinazione della disciplina relativa dovrà prevedere specifiche facilitazioni per i mezzi di trasporto collettivi gestiti preferibilmente da cittadini residenti nel Comune di Ventotene.

Nell'Area Protetta vi sono tre Zone: **A** Riserva Integrale, **B** Riserva Generale, **C** Riserva Parziale:



Con **Decreto** del 18.04.2014 (G.U. n. 112 del 16.05.2014) è stato approvato il Regolamento di esecuzione e di organizzazione dell'Area Marina Protetta "Isole di Ventotene e Santo Stefano" le cui norme costituiscono le misure di conservazione per i Siti di Importanza Comunitaria (**SIC**) **IT6000018** "Fondali circostanti l'isola di Ventotene" e **IT6000019** "Fondali circostanti l'Isola di S. Stefano" e per la Zona di Protezione Speciale (**ZPS**) **IT6040019** "Isola di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e Santo Stefano" la cui azione è tuttavia rivolta alla sola isola di Ponza, come specificato nel **P.T.P.R.** della Regione Lazio, Tavola **B**.



La **Riserva Naturale Statale** denominata "Isole di Ventotene e S. Stefano" è stata istituita con Decreto del Ministero dell'Ambiente dell'**11.05.1999** (G.U. n.190 del 14.08.1999) delimitata secondo i confini riportati nella cartografia I.G.M. in scala 1:25.000.

L'Organismo di gestione della Riserva Naturale Statale, previsto dall'art. 17, comma 1, della legge 06.12.1991, n. 394, è il Comune di Ventotene che persegue, in particolare, le seguenti finalità:

- a) la conservazione delle caratteristiche ecologiche, floro-vegetazionali, faunistiche, geomorfologiche e naturalistico-ambientali;
- b) la gestione degli ecosistemi con modalità idonee a realizzare una integrazione tra uomo e ambiente naturale, anche mediante la salvaguardia dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici e delle attività agro-silvopastorali e tradizionali;
- c) il restauro ambientale degli ecosistemi degradati;
- d) la promozione delle attività compatibili con la conservazione delle risorse naturali della riserva;
- e) la realizzazione di programmi di studio e ricerca scientifica, con particolare riferimento ai caratteri peculiari del territorio;
- f) la realizzazione di programmi di educazione ambientale.

In particolare, nei perimetri dei centri edificati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici vigenti, tutti gli interventi edilizi sono soggetti alle prescrizioni degli stessi strumenti, previa comunicazione all'Organismo di gestione dell'area protetta, al fine di consentire per gravi motivi di salvaguardia ambientale l'esercizio delle potestà previste dal comma 3, dell'art. 6, della legge 6 dicembre 1991, n. 394 (legge quadro sulle aree protette).

Tra le specie di Flora protette, riportiamo:

- **Ginestra** (Fam. Leguminose; Varietà: *Genistra ephedroides*)
- **Palma Nana** (Fam. Palmae; Varietà: *Chamaerops humilis*)
- **Statici** (Fam. Plumbaginaceae; Varietà: *Limonium Pontium Tenue e Pandataria*)
- **Leccio** (Fam. Fagaceae; Varietà: *Quercus ilex*)
- **Cisto** (Fam. Cistaceae; Varietà: *Cistus Monspeliensis o C. Marino. C. Salviaefolius o C. Femmina*)
- **Euforbia** (Fam. Euforbiaceae; Varietà: *Euphorbia dendroides. Euphorbia helioscopia*)
- **Elicrisio** (Fam. Compositae; Varietà: *Helicrysum litoreum*)
- **Fico d'India** (Fam. Cactaceae; Varietà: *Opuntia ficus indica. Opuntia Maxima*)
- **Critmo** (Fam. Umbrelliferae; Varietà: *Crithmum maritimum*).

Inoltre, Ventotene è un sito di straordinaria importanza ornitologica che infatti accoglie moltissime specie di uccelli che, migrando dalle coste del NordAfrica, vi trovano riposo; tra le specie che nidificano sull'isola, quelle di particolare valore naturalistico sono:

- la **Berta maggiore** (*Calonectris diomedea*)
- la **Berta minore** (*Puffinus yelkouan*)
- il **Falco pellegrino** (*Falco peregrinus*)
- la **Ghiandaia marina** (*Coracias garrulus*)

Per la realizzazione delle Infrastrutture oggetto del presente Studio, oltre alle apposite Autorizzazioni da parte dell'Ente Gestore dell'Area Naturale Marina Protetta e della Riserva Naturale Statale, lo stesso Comune di Ventotene, sarà necessaria la redazione di una **Relazione Paesaggistica** ai sensi del Dec. Lgs. 42 del 22.01.2004, art. 146, comma 2, per acquisire il Nulla Osta da parte della **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio** (Via Cavalletti n.2, Roma) in ragione del Vincolo Paesaggistico apposto con D.M. in data 22.05.1985.

Vista poi la Tavola 2.14 SUD del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (**P.A.I.**), i Siti in esame **NON** risultano ricompresi tra le aree di Vincolo Idrogeologico:



Infine, per quanto attiene la realizzazione delle strutture delle pensiline e relative fondazioni, vista la classificazione del territorio dell'Isola di Ventotene in "Zona Sismica 3B" appare necessario acquisire l'**Autorizzazione Sismica** dal competente Genio Civile di Latina presso il quale depositare il Progetto esecutivo, tra l'altro corredato dalle Relazioni Geologiche, Geotecniche e di Calcolo.

7) Conclusioni

Da tutto quanto fin qui riportato, è possibile trarre un preliminare esito positivo in ordine alla compatibilità ambientale dell'Intervento proposto ed in particolare i punti notevoli e qualificanti vengono esposti puntualmente come di seguito:

- a) L'intervento proposto ed articolato nelle due Infrastrutture, quella a servizio della Mobilità sostenibile Terrestre per la circolazione veicolare sull'Isola di Ventotene e quella a servizio della Mobilità sostenibile Nautica per il collegamento con l'Isola di Santo Stefano, il Periplo delle Isole e la Visita alla Riserva Marina, risulta priva di elementi di contrasto e coerente con la vigente Normativa di Tutela ambientale, così come sopra riportata (Area Naturale Marina Protetta e Riserva Naturale Statale);
- b) Le Infrastrutture non provocano alterazioni significative nell'ambiente circostante e non si rilevano incidenze negative su visuali panoramiche e/o punti di vista di pregio, oltre a non interessare manufatti storici e/o aree archeologiche;
- c) Le Infrastrutture proposte per la Mobilità sostenibile debbono considerarsi Opere di Urbanizzazione Primaria ai sensi dell'art.4, comma 1, della legge 29.09.1964 n.847 e risultano conformi alla vigente pianificazione urbanistica;
- d) In particolare, l'Intervento sulla Via Parata Grande con le pensiline fotovoltaiche, oltre allo scopo primario dell'esercizio e della promozione della Mobilità Sostenibile alimentata da Fonti rinnovabili, appare occasione di concreta riqualificazione dell'area con elementi di Arredo urbano ed anche attraverso l'azione divulgativa per la pubblica sensibilizzazione ai temi proposti dal Bando Ministeriale.