

Spettabile
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
Fax 06/57225994
PEC: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

C.A. del Coordinatore Ing. Antonio Venditti

Oggetto: [ID_VIP: 3425] Porto di Reggio Calabria - Progetto per la realizzazione di un molo d'attracco per navi traghetto per il collegamento marittimo Reggio Calabria - Messina. Procedimento di VIA. Nota nell'interesse di Caronte & Tourist S.p.A. e di Diano S.p.A. in relazione alle osservazioni presentate dal Comune di Reggio Calabria e dalla Regione Calabria.

Spettabile Ministero,

con riferimento al procedimento in oggetto riguardante il *“Progetto per la realizzazione, in località Pentimele di Reggio Calabria, di un molo d'attracco per navi traghetto per il collegamento marittimo Reggio Calabria/Messina e viceversa, per il trasporto su gomma di autoveicoli e mezzi pesanti”* (di seguito **“Progetto”**), le Scriventi Caronte&Tourist S.p.A. e Diano S.p.A., dalla consultazione del sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, hanno riscontrato che il Comune di Reggio Calabria ha presentato osservazioni in data 8 giugno 2018 e che la Regione Calabria ha depositato anch'essa in data 6 giugno 2018 un parere della propria Struttura tecnica di valutazione VIA - VAS - AIA - VI.

In via preliminare, non si può fare a meno di rilevare che sia le osservazioni del Comune di Reggio Calabria, sia il parere della Regione Calabria sono stati depositati ampiamente oltre il decorso dei termini previsti dall'art. 14 d.lgs. 152 del



2006. Si chiede, pertanto, di non tenere conto di quanto tardivamente pervenuto.

In ogni caso, i rilievi delle Amministrazioni testé richiamate appaiono comunque infondati sia in punto di fatto sia dal punto di vista tecnico. Per questa ragione, le Scriventi, fermo il richiamo a tutte le deduzioni ed alla documentazione già depositata nel procedimento, ritengono necessario offrire di seguito alcune precisazioni e controdeduzioni necessarie a far emergere come il Progetto proposto sia pienamente sostenibile dal punto di vista del rispetto delle esigenze ambientali.

Per maggiore chiarezza espositiva, verranno esaminati partitamente, dapprima, i rilievi contenuti nelle osservazioni del Comune di Reggio Calabria e, subito dopo, quelli contenuti nel parere della Regione Calabria.

A. Le osservazioni del Comune di Reggio Calabria depositate in data 8 giugno 2018.

Le ultime osservazioni depositate dal Comune di Reggio Calabria si esprimono in senso negativo rispetto al Progetto presentato dalle Scriventi. Nello specifico, il Comune di Reggio Calabria richiama la Delibera di Consiglio Comunale n. 63 del 16.10.2017 di approvazione del c.d. PUMS - Piano Urbano Mobilità Sostenibile e asserisce che il predetto Piano “*prevede, proprio nell’area individuata per l’attracco proposto, la realizzazione di un CDU [Centro di Distribuzione Urbana] per la distribuzione merci [...]*”. Un CDU è una piattaforma logistica che riceve da diversi operatori di trasporto le merci destinate a più clienti localizzati in una stessa area urbana, al fine di ottimizzare le consegne. Tale infrastruttura necessita di ampi spazi, per svolgere le operazioni di consolidamento delle merci, quelle di stoccaggio e di magazzinaggio, oltre che altri servizi. Questi centri hanno anche bisogno di vie di collegamento con il territorio, *in primis*, mediante un raccordo ferroviario.

Detto ciò, si osserva che l’intervenuta approvazione del PUMS da parte del Comune di Reggio Calabria non assume alcun rilievo rispetto al Progetto presentato dalle Scriventi per una pluralità di concorrenti ragioni.

In primo luogo, va precisato che il procedimento di cui si discute è stato avviato su istanza delle Scriventi in data 5 agosto 2016 e, dunque, ben prima



dell'adozione della delibera C.C. di Reggio Calabria n. 63 del 16.10.2017, la quale non poteva non tenere conto, appunto, del procedimento in corso.

In secondo luogo, e la circostanza assume carattere dirimente per escludere che la delibera comunale possa avere il benché minimo effetto rispetto al procedimento, va rimarcato che l'area interessata dal Progetto è un'area demaniale portuale sulla quale il Comune non ha alcuna competenza. Va ricordato, infatti, che con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 dicembre 1995, l'area interessata dal Progetto è stata espressamente esclusa dalla delega delle funzioni amministrative sul demanio marittimo ai sensi dell'art. 59 del d.P.R. del 24 luglio 1977 n. 616, in quanto riconosciuta "*di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza dello Stato e alle esigenze della navigazione marittima*" (all. 1).

E' pertanto evidente che la delibera C.C. n. 63 del 16.10.2017 ed il relativo PUMS approvato dal Comune di Reggio Calabria non può assumere alcun rilievo nella presente vicenda, posto che l'Amministrazione comunale non può certo disporre di beni demaniali che non ricadono nell'area di sua competenza amministrativa. In altre parole, tra i poteri attribuiti al Comune non vi è affatto quello di assumere provvedimenti incidenti su aree del demanio portuale, la cui competenza è riservata in via esclusiva all'Autorità Marittima (v. Consiglio di Stato, sez. VI, 1.6.2007, n. 2932; id., sez. IV, 24.3.2006, n. 1538). Per facilità di consultazione, si allega anche una riproduzione cartografica della zona interessata dalla quale risulta che essa appartiene al demanio marittimo (all. 2).

A ciò si aggiunga che il Piano Regolatore Generale del Comune di Reggio Calabria (v. D.P.R.G. n. 914/85 e D.P.R.G. n. 1153/1991) classifica l'area oggetto dell'intervento come "*Zona Bianca - Area di espansione Portuale*".

Fermo quanto precede, solo per scrupolo di completezza, si vuole qui aggiungere che, anche a voler attribuire una qualche rilevanza alla delibera C.C. n. 63 del 16.10.2017 (*quod non*), quest'ultimo è stato richiamato nelle osservazioni del Comune in maniera incompleta e tale da ingenerare fraintendimenti circa la sua reale portata.

Nelle osservazioni del Comune di Reggio Calabria, infatti, si afferma che *“il PUMS...prevede, proprio nell’area individuata per l’attracco proposto, la realizzazione di un CDU per la distribuzione merci [...]”*.

Va tuttavia segnalato che, diversamente da quanto riportato nelle osservazioni, il PUMS non prevede affatto con certezza che il sito in area portuale interessato dal Progetto sia stato effettivamente scelto come luogo fisico in cui insediare un CDU.

Al riguardo, le Scriventi si sono rivolte ad una società specializzata nel settore la quale ha effettuato una puntuale analisi dei contenuti del PUMS. Nel rinviare all’apposita relazione tecnica che si allega alla presente nota (all. 3), si evidenzia che dall’analisi compiuta è emerso il PUMS: (i) propone che siano elaborati studi di fattibilità tecnica ed economica finalizzati a determinare numero, localizzazione e caratteristiche funzionali dei CDU; (ii) prevede che, in base ai risultati di tali studi, si potrà valutare l’opportunità della loro realizzazione; (iii) il sito interessato dal Progetto non è stato scelto come luogo fisico in cui insediare un CDU, ma è stato individuato come sito di potenziale interesse *“a solo titolo di esempio sulla metodologia da porre in essere”* per l’individuazione e la valutazione dei CDU.

Oltretutto, come si rileva nella relazione tecnica, non si può fare a meno di osservare che l’area in questione ha una superficie molto limitata rispetto alla funzione tipica che un CDU dovrebbe svolgere (ossia quella di piattaforma distributiva per le merci) e che non è dotata di raccordo ferroviario, requisito selettivo esplicitamente individuato dal PUMS stesso per la localizzazione dei CDU.

In definitiva e riepilogando, la delibera C.C. n. 63 del 16.10.2017 non può assumere alcun rilievo ostativo rispetto al Progetto delle Scriventi, da un lato, perché essa non può incidere su di un’area demaniale portuale estranea alle competenze dell’Amministrazione Comunale (il che assume rilievo di per sé dirimente), dall’altro lato, perché comunque il PUMS approvato non stabilisce affatto che l’area in questione debba effettivamente ospitare un CDU, ma utilizza questa area a mero titolo esemplificativo per le successive valutazioni circa l’opportunità di realizzare un CDU e la sua concreta localizzazione.

B. Le osservazioni della Regione Calabria depositate in data 6 giugno 2018.

La Regione Calabria ha prodotto il parere della propria Struttura Tecnica di Valutazione, la quale *“alla luce dell’analisi degli impatti diretti e indiretti producibili dalla realizzazione dell’opera ed anche in relazione agli ‘effetti cumulo’ stimati, ritiene che la soluzione progettuale proposta non sia ambientalmente sostenibile”*.

Per giungere a questa conclusione, il parere si sofferma sui seguenti quattro aspetti: B.1. *Quadro di riferimento programmatico*; B.2. *Quadro di riferimento progettuale*; B.3 *Quadro di riferimento ambientale*; B.4. *Incidenza*.

Nel richiamare tutto quanto già dedotto con gli studi e la documentazione depositata nel corso del procedimento, la quale sarebbe di per sé sufficiente a far emergere l’infondatezza dei rilievi espressi nel parere della Regione Calabria, di seguito si formuleranno alcune sintetiche osservazioni rispetto ai quattro punti appena richiamati, così da dimostrare viepiù che le valutazioni del parere non sono condivisibili e comunque non sono tali da incidere sulla positiva conclusione del procedimento.

B.1. Quadro di riferimento programmatico

(i) La Regione Calabria osserva in primo luogo che il Progetto delle Scriventi non avrebbe valutato la coerenza e la conformità dell’opera con il PRG del Comune di Reggio Calabria (pag. 4, primo alinea del parere).

Al riguardo, si osserva che, nel PRG del Comune di Reggio Calabria, l’area oggetto dell’intervento è destinata all’espansione portuale. L’intervento proposto, pertanto, è perfettamente compatibile, da un punto di vista urbanistico, con la destinazione dell’area e delle zone limitrofe, sia a nord che a sud, con analoga destinazione. Si veda l’estratto del PRG, con relativa legenda recante la destinazione d’uso (all. 4).

A ciò si aggiunge che, nel nuovo Piano Strutturale Comunale, il cui iter di approvazione è tutt’ora in corso, si riporta che *“Tra le strategie che verranno perseguite con il nuovo Piano vi sono: [...] Potenziare le attività produttive e del commercio solo in corrispondenza dei nodi fra le grandi infrastrutture”*.




L'area interessata dal Progetto delle Scriventi sorge a ridosso del porto di Reggio Calabria ed è servita dalla rampa dello svincolo autostradale, peraltro costruita a suo tempo proprio a servizio del porto di Reggio Calabria. Il Progetto risponde quindi anche ai requisiti previsti nel nuovo Piano Strutturale Comunale, atteso che l'opera verrebbe realizzata in corrispondenza di due nodi tra grandi infrastrutture (*i.e.*: il porto e l'autostrada).

(ii) Il parere della Regione Calabria prosegue, poi, osservando che "*l'area di costruzione è localizzata in un territorio con un' 'alta incidenza di rischi naturali - nel caso in esame soprattutto quelli legati alla sismicità e all'erosione costiera'*" (pag. 5, terzo alinea del parere).

Al riguardo, si ricorda che l'area interessata dal Progetto, nonché quelle adiacenti, risultano stabili sotto il profilo dell'erosione costiera da almeno quindici anni. Per constatare tale affermazione è sufficiente visualizzare la sequenza ortofotografica del sito che mostra lo stato delle aree in detto intervallo (all. 5).

La spiegazione scientifica del fenomeno (*i.e.*: la stabilità della posizione della linea di costa) è stata fornita nello studio idraulico marittimo, per mezzo di appositi modelli matematici ai quali si rinvia l'attenzione (v. doc. R3).

Né si dica che le opere che si intendono realizzare nella zona marittima possano comportare una modifica dello stato dei luoghi tale da accrescere il rischio di erosione costiera (allo stato, come detto, pressoché inesistente).

L'opera da realizzare, infatti, consiste in una c.d. "banchina a giorno". Tale definizione è data per differenziare tali opere da quelle formate da pareti di accosto continue (generalmente verticali). Nel presente caso, l'opera è costituita da una scarpata di massi (l'effettiva interfaccia terra-mare) e da una sovrastruttura sostenuta da pali infissi nel terreno. La scarpata di massi è già presente sul sito e, pertanto, occorrerebbe realizzare soltanto la sovrastruttura sostenuta dai pali, dei quali un'unica fila emergerebbe dall'acqua. Ciò significa che la conformazione e la tipologia delle opere nell'area marittima non sono tali da comportare una modifica dello stato dei luoghi e, conseguentemente, viene meno lo stesso presupposto logico

necessario anche solo per ipotizzare un aumento del rischio di erosione.

(iii) Infine, il parere riporta che *“nell’analizzare la coerenza con il Piano Regionale di Tutela della Qualità dell’aria, il proponente fa riferimento agli obiettivi generali dello stesso, senza dimostrare la coerenza del progetto con tale Strumento pianificatorio”* (pag. 5, quarto alinea del parere).

Anche questa osservazione non può esser condivisa, posto che l’intervento proposto dalle Scriventi è pienamente compatibile con le linee di indirizzo e programmatiche del *“Piano di tutela della qualità dell’aria della Regione Calabria”* (*“PRTQA”*) pubblicato sul BURC n. 6 del 23/01/2015.

A tal proposito, sia consentito ricordare che il PRTQA persegue i seguenti obiettivi fondamentali: obiettivo n. 1, finalizzato ad integrare le considerazioni sulla qualità dell’aria nelle altre politiche settoriali (energia, trasporti, salute, attività produttive, agricoltura, gestione del territorio, ecc.); obiettivo n. 2, volto alla costituzione di una rete di rilevamento della qualità dell’aria; obiettivo n. 3, finalizzato all’informazione al pubblico sulla qualità dell’aria predisponendo l’accesso e la diffusione al fine di permetterne una più efficace partecipazione al processo decisionale in materia; obiettivo n. 4, è volto al perseguimento di una strategia regionale integrata sulla tutela della qualità dell’aria ambiente e sulla riduzione delle emissioni in atmosfera.

In riferimento al sistema portuale regionale, il PRTQA (cfr. par. 1.3.20.3) analizza l’attuale configurazione del trasporto nell’area dello Stretto in cui sono concentrati i collegamenti marittimi passeggeri, evidenziando, in particolare, le ripercussioni negative indotte dai traffici di attraversamento sulla Città di Villa S. Giovanni.

Ebbene, secondo quanto riportato nel PRTQA, l’evoluzione dei flussi di traffico da e verso la Sicilia appare perfettamente compatibile con il progetto di realizzazione degli approdi su Reggio Calabria, atteso che *“alcuni studi sembrano dimostrare che nel prossimo futuro il cabotaggio veloce potrebbe sottrarre quote di traffico allo Stretto (linee fra Sicilia Orientale e Centro-Nord Italia). A testimonianza di tale tesi si rileva che*



da alcuni anni sono state attivate con successo alcune linee di cabotaggio veloce (vere Autostrade del Mare) fra la Sicilia Orientale (Catania, Messina) e la Campania (Napoli, Salerno), drenando quote di traffico merci dallo Stretto. Si ravvisa invece una crescente domanda di mobilità passeggeri tra le due sponde dello Stretto con naviglio veloce dedicato, sia da parte di passeggeri dei treni sulle lunghe percorrenze, sia a scala di area metropolitana dello Stretto (nell'insieme tale area conta circa 430 mila abitanti e si configura come la settima città d'Italia, ma i servizi di trasporto pubblico via mare sono lungi dall'essere paragonabili a quelli di altri contesti metropolitani)".

Oltretutto, a fronte delle possibili criticità legate all'incremento dei flussi, il PRTQA constata unicamente che "si verificano punte di traffico eccedenti l'offerta di navigazione solo per alcuni giorni l'anno". I periodi corrispondono al c.d. "esodo e controesodo", ossia i due periodi delle ferie estive e delle festività natalizie in cui si riscontra un notevole incremento del traffico privato e non del traffico commerciale. Si tratta, dunque, di criticità occasionali e limitate nel tempo, del tutto compatibili con la natura portuale della Città di Reggio Calabria.

Infine, al par. 7.6.4 del PRTQA è illustrato il Programma Operativo Regionale che conferma la perfetta compatibilità programmatica dell'intervento proposto dalle Scriventi. Con riferimento al POR, il piano chiarisce che "ogni tema trattato in tale programmazione ha un comune denominatore volto alla riduzione dell'impatto ambientale (vedasi quanto previsto nel settore energia, trasporti, ecc) al fine di perseguire una corretta politica di sostenibilità ambientale [...]. Le linee di intervento previste a tal fine prevedono infatti: [...] - l'adeguamento dei sistemi portuale, aeroportuale e intermodale logistico; [...] - l'integrazione dei servizi di trasporto pubblico locale con particolare riferimento all'area dello Stretto [...]. Attraverso queste linee si intende raggiungere tutti quegli obiettivi ritenuti strategici al fine di garantire un più efficace e moderno sistema di trasporti che, oltre a ciò, contribuisce in maniera significativa a ridurre le emissioni inquinanti in aria".

Anche sotto questo profilo, dunque, il Progetto delle Scriventi risulta allineato che gli indirizzi e le valutazioni espresse nel PRTQA.

B.2. Quadro di riferimento progettuale

Il parere contiene, inoltre, osservazioni sul quadro di riferimento progettuale.



Al riguardo, il parere riconosce che il Progetto delle Scriventi, pur avendo esaminato gli scenari alternativi di riferimento al fine di individuare, tra le possibili soluzioni progettuali, quella migliore sotto il profilo della sostenibilità ambientale, avrebbe però escluso la c.d. “area Bolano” per motivazioni “*non sostanziali, di natura prettamente economica e non supportate da dati oggettivi*”. Inoltre, le ragioni di sicurezza ipotizzate e riportate nello Studio di Impatto Ambientale sarebbero comuni a tutte le possibili alternative e pertanto non potrebbero essere di carattere discriminante (pag. 5, quinto e sesto alinea del parere).

Sul punto, anzitutto, si rinvia a quanto già chiarito nella nota di risposta del 2 febbraio 2017 (doc. 6), ove si è evidenziato che proprio l’area “Bolano” è da ritenersi la meno idonea alla realizzazione del Progetto, sia perché essa è l’area più distante dal corrispondente approdo di Tremestieri, sia perché richiede gli interventi maggiormente invasivi dal punto di vista delle espropriazioni e delle infrastrutture da realizzare sia a terra che a mare.

Oltretutto, non è esatto affermare che “*le ragioni di sicurezza ipotizzate e riportate nello Studio di Impatto Ambientale sono...comuni a tutte le possibili alternative*”. L’utilizzo dell’area “Bolano” comporterebbe l’effettuazione di una rotta più lunga, con l’inevitabile aumento dei rischi legati alla maggiore tratta di navigazione ed al potenziale inquinamento.

Quel che appare in ogni caso determinante è che l’area di Reggio Calabria è evidentemente la più idonea per il Progetto proposto per i seguenti motivi: a) orientamento locale della costa, che risulta naturalmente protetta sia dai mari di scirocco, sia dai mari di generazione locale, con la conseguenza di modesti valori di altezze d’onda significative e la corrispondente minore necessità di opere a mare a protezione dell’approdo; b) fruibilità dell’area, che al momento non risulta dedicata ad alcuna attività; c) ridotta necessità di opere per rendere l’area funzionale; d) estrema vicinanza agli svincoli autostradali; e) impatto contenuto sul contesto sociale, perché il traffico dei mezzi in traghetti non interferisce con le altre attività urbane.

B.3. Quadro di riferimento ambientale

In relazione al quadro di riferimento ambientale, il parere contiene una serie di osservazioni volte a stigmatizzare il fatto che lo Studio di Impatto Ambientale presentato dalla Scriventi sarebbe maggiormente incentrato sulla realizzazione dell'opera strutturale in sé, senza approfondire la questione degli effetti da essa derivanti. In particolare, si sostiene che lo Studio di Impatto Ambientale scontrerebbe *“una sottostima degli impatti del progetto in fase di esercizio, ritenuti dal Proponente addirittura ‘di scarso rilievo’ (cfr. 327 dello Studio di Impatto Ambientale)”* (pag. 5 - 6, alinea da sette a tredici del parere).

Sul punto, non si può fare a meno di sottolineare che lo Studio di Impatto Ambientale contiene un'attenta valutazione degli effetti ambientali dell'opera tanto in fase di realizzazione, quanto in fase di esercizio.

Nel rinviare alle estese valutazioni contenute nel predetto Studio, qui si ritiene indispensabile precisare che, se è vero che nello Studio in questione si riporta che *“gli impatti individuati nella fase di esercizio sono stati ritenuti di scarso rilievo”*, è altrettanto vero che il documento prosegue chiarendo che: *“al fine tuttavia di minimizzare gli impatti, relativi prevalentemente alla produzione di emissioni gassose e di polveri legate ai flussi di traffico commerciale, sono state individuate una serie di misure preventive: si utilizzeranno, ove necessario, (soprattutto nelle zone pervorse a bassa velocità e quindi soggette a maggiore emissione di gas come in prossimità delle rampe) schermi isolanti e/o barriere (anche con vegetazione) tra le aree di emissione ed i bersagli ambientali sensibili. In fase di esercizio saranno impiegate sulla tratta due navi traghetto di stazza lorda presunta pari a 1827,00 Tonn. Detti traghetti ormeggeranno ai costruendi moli d'attracco, con un intervallo minimo di 30 minuti ed il flusso di automezzi in sbarco equivalente a quello di imbarco sarà di 19 autoarticolati”*. In ordine alle opere di mitigazione che verranno effettuate, tra le altre, si richiama l'attenzione sull'*intervento 5 - Barriere Vegetate Antirumore con tecniche di fitoremediation* (pag. 368 dello Studio). La *fitoremediation* è una tecnica innovativa che utilizza le piante per assorbire contaminanti ed inquinanti e viene già utilizzata in numerosi Paesi per diminuire e, a volte, azzerare l'inquinamento generato dall'eccessivo traffico urbano ed



extraurbano.

Soprattutto, va rimarcato che, contrariamente a quanto riportato nel parere, l'analisi delle componenti ambientali e dei relativi livelli di impatto non sono certo basate su "*considerazioni di opportunità e di parte*", bensì, come emerge da una attenta lettura dell'intero Studio di Impatto Ambientale, sono frutto di analisi e sondaggi svolti sul territorio indirizzati principalmente ai rilievi delle componenti 'aria', 'rumore' ed 'inquinanti' (si vedano anche i rilievi allegati allo Studio).

B.4. Incidenza

Nell'ultima parte del parere, la Regione Calabria riporta che nell'area interessata dal Progetto sarebbe presente "*l'habitat di interesse comunitario prioritario 1120* 'Prateria di Posidonia'*" e che le opere occuperanno una "*percentuale rilevante*" della superficie della Zona a protezione speciale ("**ZSC**") in questione (pag. 7, primo, secondo e terzo alinea del Parere).

Si tratta, tuttavia, di un presupposto errato già solo in punto di fatto, atteso che le opere previste nel Progetto non ricadono all'interno della ZSC. E' solo per estremo scrupolo che si è deciso di attivare la procedura di incidenza ambientale, per il fatto che l'area oggetto dell'intervento è situata alla distanza di circa 100 metri dal confine della ZSC (v. tav. E7 Carta degli Habitat).

Considerato dunque che le opere non ricadono all'interno della superficie della ZSC, non è corretto affermare che esse ne occuperanno una "*percentuale rilevante*". Oltretutto, se si considera l'intera superficie della ZSC e la si confronta con la superficie dell'intera area interessata dal Progetto (specchio d'acqua e area a terra), quest'ultima riguarda una superficie che è pari percentualmente allo 0,1% dell'intera area ZSC (se poi si considera il solo specchio d'acqua interessato dal Progetto, la percentuale scende allo 0,03%). E' evidente che l'area interessata dal Progetto è di estensione estremamente ridotta e ben lontana da una definizione di "*rilevante*".

Il parere prosegue sostenendo che l'incremento del traffico marittimo potrebbe comportare la riduzione dell'area potenziale dell'habitat prioritario 1120 "Prateria di Posidonia" e che gli interventi progettati inciderebbero sul paesaggio



ecologico determinando un progressivo ed irreversibile degrado dell'ambiente (pag. 8, primo e secondo alinea del Parere).

Al riguardo, non si può che rimarcare che l'area interessata dal Progetto è una zona portuale. Nell'elaborato E7 Carta degli Habitat vengono riportate le zone interessate dalla Posidonia oceanica. Detti rilievi sono stati effettuati, come descritto nello studio di incidenza ambientale, attraverso una campagna di immersioni a varie profondità. Nelle foto riportate in allegato allo studio di incidenza ambientale (e nello stesso elaborato E7) si può notare come il fondale marino nell'area oggetto dell'intervento è totalmente privo di qualsiasi forma vegetale ed è attualmente in stato di degrado, essendo presenti sul fondale rifiuti di varia natura (ad esempio, lavatrici, copertoni e numerose cime e imbarcazioni da diporto affondate).

Oltretutto, come si evince dall'elaborato E8 dello studio di incidenza ambientale, l'area di riforestazione del posidonieto dista dall'area del Progetto circa 2500 metri a nord ed è stata prevista lì dove esistono gli unici popolamenti di Posidonia oceanica.

Da ultimo, il parere della Regione Calabria riporta le azioni vietate che comporterebbero una diminuzione degli habitat definite anche come "misure di conservazione". Nella tabella che segue si riportano partitamente ciascuna misura di conservazione, dimostrando che il Progetto non comporta alcuna interferenza con le stesse.

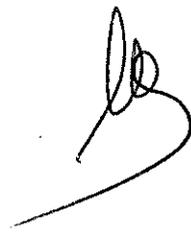
Misure di conservazione	Implicazione con il progetto
<i>"Vietare l'ancoraggio sulle praterie di Posidonia, regolamentando eventualmente l'ormeggio con gavitelli fissi per l'ancoraggio di imbarcazioni da diporto nelle baie molto frequentate da turismo nautico"</i>	Nessuna implicazione. Nell'area di Progetto non è presente la Posidonia oceanica.



<p><i>“Vietare l’asportazione, la distruzione e il danneggiamento delle rocce e il prelievo di esemplari della vegetazione e della fauna, dall’habitat 1170 Scogliere”</i></p>	<p>Nessuna implicazione, atteso che non è prevista nel Progetto alcuna delle azioni menzionate.</p>
<p><i>“Vietare opere che seppelliscano o confinino porzioni degli habitat, o che determinino fenomeni significativi di crescita o erosione del fondale interessato dalla presenza degli habitat”</i></p>	<p>Nessuna implicazione, atteso che non è prevista nel Progetto alcuna delle azioni menzionate.</p>
<p><i>“Vietare lo scavo di trincee per l’interramento di condotte e cavi in corrispondenza delle aree a Posidonia”</i></p>	<p>Nessuna implicazione, atteso che non è prevista nel Progetto alcuna delle azioni menzionate.</p>
<p><i>“Vietare i dragaggi che coinvolgono gli habitat e prevedere una adeguata fascia di rispetto dagli stessi. La misura ivi indicata si riferisce non ai fondali ma ai tratti di costa antistanti il sic, non tutelati e che potrebbero essere interessati da eventuale nidificazione, in quel caso andranno monitorati i nidi deposti di *Caretta caretta ed avviati i protocolli per tutelarli”</i></p>	<p>Nessuna implicazione, atteso che non è prevista nel Progetto alcuna delle azioni menzionate. La costa interessata dal Progetto (individuata come area portuale) non è interessata dalla nidificazione della Caretta caretta.</p>

In base a quanto appena illustrato nella tabella che precede, emerge con evidenza che l’affermazione finale contenuta nel parere secondo cui *“tali divieti individuati nelle misure di conservazione evidenziano l’incompatibilità dell’opera in esame con gli obiettivi di conservazione della ZSC in questione”* appare del tutto priva di fondamento.

lee



Quello che risulta è, al contrario, che il Progetto è pienamente compatibile con le caratteristiche della specifica area interessata.

* * *

Alla luce di tutte le considerazioni esposte, fermo restando il richiamo a tutta la documentazione prodotta nel corso del procedimento, si confida di aver dimostrato che i (tardivi) rilievi espressi dal Comune di Reggio Calabria e dalla Regione Calabria non hanno alcuna incidenza sulla positiva conclusione del procedimento. Resta confermato infatti che il Progetto proposto dalle Scriventi è pienamente sostenibile dal punto di vista del rispetto delle esigenze ambientali.

Reggio Calabria, 12 Luglio 2018

Caronte&Tourist S.p.A.

CARONTE & TOURIST S.p.A.

Il Presidente

(Dott. Antonino Repaci)



Diano S.p.A.

DIANO S.P.A.
L'AMMINISTRATORE UNICO
Cosimo Diano
C.F.P. VIA 01747890804

