



COMUNE DI CENTOLA

Provincia di Salerno

PARCO NAZIONALE DEL CILENTO VALLO DI DIANO E ALBURNI



Prot. n.4556 del 15/04/2021

Spett.Le **MINISTERO DELLA TRANSIZIONE
ECOLOGICA**

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale
c.a. Dirigente – Dott. Giacomo Meschini
Via Cristofaro Colombo, 44 - 00147 ROMA
CRESS@PEC.minambiente.it

E, pc.

Alla Commissione Tecnica VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

Al Ministero della Cultura
Direzione Generale archeologica, Belle Arti e
Paesaggio – Servizio V
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Campania – Dir. Gen. Ciclo
Integrato delle acque e dei rifiuti, Valutazioni e
Autorizzazioni Ambientali – STAFF Tecnico
Amministrativo – Valutazioni Ambientali
staff.50179@pec.regione.campania.it

Alla Provincia di Salerno – Settore Ambiente e
Tutela del Territorio
settoreambinete@pec.provincia.salerno.it

All'ARPA Campania
direzionegenerale.arpac@pec.arpacampania.it

Al Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e
Alburni
parco.cilentodianoalburni@pec.it

Raccomandata a mezzo mail

OGGETTO: [ID: 4774] Procedimento di VIA “Lavori di prolungamento della testata del molo e di ampliamento e consolidamento della parte interna del molo per rendere riparato e sicuro l'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro” – Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis L.241/90 a seguito di parere negativo espresso dalla Commissione con verbale n.78/2021.

In riferimento alla nota n.36525 del 09/04/2021, assunta al protocollo di quest'Ente in pari data al prot.n.4328, con la quale codesto Spett.Le Direzione Ministero ha inoltrato il parere negativo n.78 del 26/03/2021 acquisito con prot. 35417/MATTM del 07/04/2021 espresso dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA sul progetto dei lavori di cui in

oggetto, con la presente si trasmettono le osservazioni di cui all'art.10-bis della L.241/1990, formulate sul predetto parere.

Per comodità di esposizione e maggiore comprensione, nel seguito si riportano in maiuscolo corsivo-grassetto le conclusioni numerate contenute nel predetto parere della commissione tecnica VIA, e immediatamente dopo le osservazioni formulate dallo scrivente Ente.

1. “IL PROPONENTE NON CONSIDERA NELLE VALUTAZIONI LA RIDOTTA DISTANZA DEI PORTI DI MARINA DI PISCIOTTA E DI MARINA DI CAMEROTA, POSTI A CIRCA 5 MIGLIA NAUTICHE DAL PORTO DI PALINURO A NWE A SE”.

A tal proposito la Commissione voleva probabilmente riferirsi ad eventuali cumuli degli impatti ambientali derivanti dagli altri porti esistenti nelle vicinanze.

In relazione a ciò però soccorrono le “Linee Guida per la verifica di assoggettabilità a VIA dei progetti - decreto MATTM n.52 del 30/03/2015”. Al punto “4.1 Cumulo con altri progetti” le linee guida affermano che un singolo progetto deve essere considerato anche in riferimento all’interazione con altri progetti localizzati nel medesimo contesto ambientale e territoriale per valutarne eventuale cumulo degli impatti ambientali. Continuano dicendo che il criterio di cumulo con altri progetti deve essere considerato in relazione ad opere ed interventi di nuova realizzazione, esplicitando chiaramente che l’ambito territoriale medesimo è definito da una fascia di un chilometro a partire dal perimetro esterno dell’area occupata dall’opera.

Il porto di Palinuro ed i porti di Marina di Pisciotta e Marina di Camerota sono tutti esistenti ormai da decenni (a Palinuro il molo è stato realizzato nel 1972 su scogliera preesistente ancora prima) e quindi non di nuova realizzazione, non appartengono al medesimo ambito ambientale e territoriale in quanto distano rispettivamente 9km (porto Palinuro-porto Marina di Pisciotta) e 9,1km (porto di Palinuro-porto Marina di Camerota).

Pertanto, in merito al rilievo sollevato, è evidente l’errore istruttorio posto che il dubbio di compatibilità, sollevato in termini di cumulo, non appare sussistere nella fattispecie, tenuto conto che la presenza degli altri due porti non può costituire presupposto per l’adozione di un provvedimento definitivo di diniego, ma al più – se necessario – per introdurre eventuali prescrizioni.

2. “IL PROGETTO PROPOSTO DETERMINA UNA SOTTRAZIONE DIRETTA DI HABITAT PRIORITARIO 1120* POSIDONIA OCEANICA PRESENTE ALL’INTERNO DELLA ZSC IT8050037 “PARCO MARINO DI PUNTA DEGLI INFRESCHI” STIMATA DAL PROPONENTE IN 4.074 M² E PARI ALLO 0,15% DELLA SUPERFICE A POSIDONIA PRESENTE NEL SITO (269 HA)”.

L’aspetto evidenziato – proprio al fine di fornire il maggior livello di dettaglio delle informazioni prodotte ai fini della valutazione - è stato puntualmente verificato ed analizzato dal proponente, che ne ha accertato la consistenza superficiale con due survey subacquee.

Al riguardo, pertanto, non sussiste la mancata verifica rilevata e/o la rilevata carenza di informazioni in merito.

Ad ogni buon conto, alla stregua di quanto già rilevato nella Relazione di Incidenza che, in linea con la letteratura tecnica-scientifica disponibile (anche nelle *guide metodologiche*

della Commissione Europea), si evidenzia che è riconosciuto, come un criterio oggettivo, quello di poter considerare significativa la perdita superficiale di un habitat quando questa vada oltre il 1% della superficie d'habitat presente nel sito Natura 2000. **Nel caso in questione si è accertato una perdita diretta di Prateria pari al 0,15% della superficie di Prateria (269 ha) presente all'interno della ZSC IT8050037, inferiore alla soglia numerica riportata nella letteratura scientifica e nelle guide metodologiche della Commissione Europea e quindi poco significativa.**

3. “LA STIMA EFFETTUATA NON VALUTA CON ACCURATEZZA LA SOTTRAZIONE DI SUPERFICIE AD HABITAT 1120* GIÀ DETERMINATA DALLA MANTELLATA ALL'INTORNO DELLA DIGA”.

Lo Studio ha correttamente valutato la perdita di habitat 1120* dovuta al progetto in questione, calcolata sovrapponendo l'ingombro progettuale con i dati sulla Prateria ottenuti in seguito all'indagine Abyssalab (survey effettuato nel luglio 2020), e pari a 3912mq per la mantellata e 162mq per la diga per un totale complessivo di 4074 mq.

La mantellata esistente (molo realizzato nel 1972 su scogliera preesistente ancora prima dagli anni '60) intorno alla diga non consente l'accertamento dell'esistenza dell'habitat 1120*, non potendo tra l'altro essere causa di impatti dovuti al progetto in questione che non la interessa minimamente.

Si ricorda che, secondo quanto riportato nella guida metodologica della Commissione Europea a proposito della valutazione di progetti avente un incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000, che tali incidenze possono essere valutate riferendosi direttamente alla perdita di superfici d'habitat conseguenti alla realizzazione del progetto, potendosi valutare anche incidenze cumulative con altri progetti in corso o previsti nello stesso ambito territoriale ma non con la situazione già esistente.

4. “NEL CONFRONTO CON I DATI PREGRESSI SULLA PRATERIA (MATTM 2003, TRATTO BLU 2006) LA DISTRIBUZIONE E LE CARATTERISTICHE DEL POSIDONIETO RISULTANO PEGGIORATE, IN QUANTO SI È OSSERVATA UNA NETTA DIMINUIZIONE DELLA COPERTURA E UNA MAGGIORE SUPERFICIE DI MATTE MORTA. IL PROPONENTE HA RIFERITO CHE LO STATO DELLA PRATERIA ALL'ESTERNO DELL'AREA PORTUALE RISULTA MIGLIORE RISPETTO A QUELLO ALL'INTERNO DEL PORTO, E IL MOLO SOPRAFLUTTO RAPPRESENTA LO SPARTI-ACQUE TRA LA PRATERIA CON IN MEDIA IL 35% DI COPERTURA (ZONA INTERNA DEL PORTO) E QUELLA CON UN VALORE DOPPIO DI COPERTURA DEL 70%) (ESTERNO DEL PORTO). TUTTAVIA, NON SONO SUFFICIENTI LE INFORMAZIONI PRODOTTE PER FORNIRE UN QUADRO PUNTUALE E QUANTITATIVO DELLO STATO DI REGRESSIONE ESISTENTE ALL'ESTERNO E ALL'INTERNO DELL'AREA DI INTERVENTO, NÉ È STATA PRODOTTA LA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA E VIDEO GEOREFERENZIATA DELLA MAPPATURA DI DETTAGLIO DELLE BIOCENOSI E ALTRE SPECIE PROTETTE (INCLUSI FONDI DURI) NELL'AREA OGGETTO DEI LAVORI. TUTTAVIA, INFORMAZIONI ACQUISITE RISPETTO ALLA COPERTURA VEGETAZIONALE MARINA STORICA, SEMBRANO CONFERMARE UN SIGNIFICATIVO PROCESSO DI REGRESSIONE DELLE BIOCENOSI PROTETTE A PARTIRE DALLE PRATERIE DI POSIDONIA, ASSOCIATE ANCHE ALLA PRESENZA DEL MOLO GIÀ ESISTENTE”.

Sono state condotte due indagini sullo stato attuale della Prateria nell'area interessata

dal progetto.

La prima indagine (allegata alla Relazione di Incidenza riferita al sito Natura 2000) con survey effettuato nel luglio 2018, la cui relazione (dr. biologa Lucia Porzio) ha descritto e valutato lo stato ecologico dell'area oggetto di studio sulla base degli elementi ivi rilevati nel survey, supportata da restituzione cartografica e materiale fotografico. Partendo dal confronto con i dati pregressi disponibili (mappatura Posidonia in Campania -MATTM 2003, relazione tecnica -Tratto Blu 2006) è stata effettuata la valutazione dello stato ecologico mediante l'indice BiPo (Biotic index based on Posidonia oceanica Lopez y Royo et al. 2010) con valori di EQR (Qualità Ecologica) secondo la Direttiva Quadro Marine Strategy 2008/56/CE. Si è proceduto poi a valutarne IC (Indice di Conservazione) e IS (Indice di sostituzione), arrivando quindi a descrivere le biocenosi presenti effettuando transetti georeferenziati a partite dalla testata attuale del molo di sopraflutto e documentando il tutto con materiale foto-video. Le conclusioni di tale intensa attività di indagine sono riportate nella Relazione di Incidenza alla quale espressamente si rimanda.

La seconda indagine (allegata alle integrazioni alla Relazione di Incidenza riferita al sito Natura 2000) con survey effettuato nel luglio 2020, la cui relazione (Abyssalab) descrive la distribuzione della Prateria nell'area, accertata mediante un rilievo Side Scan Sonar che ha acquisito 7 sonogrammi con range 100m (frequenza 445kHz) ed altri 7 con range 50m (frequenza 900 kHz), con strisciate successive che hanno garantito una adeguata percentuale di sovrapposizione in modo da ottenere la copertura totale dell'area da indagare. Le conclusioni sono restituite nella relazione e relativa cartografia allegata alle integrazioni alla Relazione di Incidenza alle quali espressamente si rimanda. C'è da dire che questa indagine, oltre alla mappatura della prateria, doveva accertare anche lo stato di salute attuale della Prateria attraverso l'indice PREI, e l'identificazione e la quantificazione di altre specie prioritarie. Tuttavia, il campionamento subacqueo per il calcolo l'indice PREI doveva essere (per motivi scientifici) eseguito improrogabilmente ad aprile, e, pertanto, a causa delle forti limitazioni logistiche derivate dall'emergenza Covid-19 non è stato possibile effettuarlo nel 2020.

Le informazioni prodotte sono quelle conseguenti alle due indagini condotte, che, pur nelle forzate limitazioni imposte dal periodo di pandemia Covid-19, hanno comunque restituito lo stato attuale qualitativo ed ecologico della Prateria, e la sua copertura nell'area del progetto.

5. ***“OLTRE ALLA SOTTRAZIONE DI SUPERFICE DI HABITAT IL PROGETTO DETERMINA ULTERIORI INCIDENZE DIRETTE (OLTRE CHE SULL’HABITAT 1120*) IN PARTICOLARE SULLE ALTRE SPECIE MARINE PROTETTE PRESENTI NELL’AREA (E.G, PINNA NOBILIS) SIA IN FASE DI CANTIERE CHE IN FASE DI ESERCIZIO”.***

Nell'area interessata dal progetto, come è risultato dalle indagini condotte con i vari survey effettuati, non sono presenti altre specie marine protette, come la *Pinna nobilis* di cui si ritrovano solo un paio di esemplari sul litorale di Camerota (sempre sito Natura 2000) all'interno della baia di Infreschi.

-
6. ***“DURANTE LA REALIZZAZIONE DELL’OPERA, ATTIVITÀ QUALI AD ESEMPIO LA MOVIMENTAZIONE DEI MASSI E L’INFISSIONE DEI PALI PER IL PROLUNGAMENTO DELLA BANCHINA, DETERMINERANNO EFFETTI DI RISOSPENSIONE DEI SEDIMENTI, CON PRESUMIBILI EFFETTI DELETERI SULLE BIOCENOSI PRESENTI, PER I QUALI NON SONO PREVISTE MISURE DI CONTENIMENTO”.***

Nello Studio di Impatto Ambientale (cfr. pag. 154) tra le misure di mitigazione previste per la fase di cantiere e riferite all’ambiente marino, è disposto di utilizzare, nel corso delle attività di spianamento dei fondali e del versamento dei massi e del materiale lapideo, procedure operative anche temporali (es. non superare una certa quantità di materiale versato/spianato continuativamente per determinati intervalli di tempo, facendo seguire a questa fase un analogo intervallo di tempo destinato solo alla decantazione del materiale versato/spianato) che assicurino la minima dispersione del sedimento/polvere fine, al fine anche di ridurre i fenomeni di intorbidamento delle acque.

Relativamente all’infissione dei pali c’è da dire che questi verranno realizzati mediante getto in opera di cls all’interno di camicia di lamierino (spessore 1cm) a perdere, previo scavo a trivellazione fatto all’interno del lamierino stesso, quindi non saranno assolutamente messi in sospensione sedimenti che praticamente verranno quasi estratti a carota dall’interno della camicia in lamierino. Nessun effetto deleterio sulle biocenosi presenti quindi è prevedibile in conseguenza della realizzazione dei pali.

-
7. ***“NELLA FASE DI ESERCIZIO APPARE CERTO UN AUMENTO DEL TASSO DI SEDIMENTAZIONE, CHE AVREBBE NON SOLO IMPATTI DIRETTI SULLE BIOCENOSI INTERNE (ED ESTERNE) ALLA BAIATA MA POTREBBE DETERMINARE LA NECESSITÀ DI IMPATTANTI ATTIVITÀ DI DRAGAGGIO DEI FONDALI CHE AVREBBERO ULTERIORI EFFETTI NEGATIVI SULLE CONDIZIONI ATTUALI”.***

La fase di esercizio comporterà un miglioramento della funzionalità del porto, ma soprattutto garantirà le necessarie condizioni di pubblica sicurezza negli attracchi per persone e/o cose, mantenendo il tasso di sedimentazione attuale dello specchio acqueo, non prevedendosi quindi problematiche di insabbiamento del bacino (si ricorda a tal proposito che non è presente né è previsto alcun molo sottoflutto), come accertato anche negli studi idrodinamici e morfodinamici allegati al progetto ai quali espressamente si rimanda, e, conseguentemente, non comportando la necessità di attività di dragaggio significative dei fondali.

-
8. ***“L’IMPATTO DELL’INCREMENTO DEI POSTI BARCA DETERMINATO DALL’INTERVENTO, E QUINDI DELLA PRESENZA DI NATANTI NELL’AREA PORTUALE, NON È INDICATO E CONSIDERATO DAL PROPONENTE. TUTTAVIA, È EVIDENTE CHE UN ULTERIORE E PIÙ INTENSIVO UTILIZZO DELL’AREA, INCIDENDO NEGATIVAMENTE SULLA QUALITÀ DELLE ACQUE, RAPPRESENTA UN ULTERIORE FATTORE DI ACCELERAZIONE DEL QUADRO REGRESSIVO DELLE PRATERIE DI FANEROGAME PRESENTI NELL’AREA, CON CONSEGUENTI EFFETTI NEGATIVI SU QUESTO E ALTRI HABITAT DI PREGIO DELL’AREA”.***

Il progetto non prevede assolutamente un aumento dei posti barca già esistenti nel

porto, ma solo un miglioramento funzionale finalizzato a garantire le condizioni di sicurezza per persone e/o cose durante le operazioni di attracco ed ormeggio dei natanti. Come riportato anche nel progetto (cfr relazione pag.6) il porto di Palinuro, allo stato attuale, ha un'operatività resa molte volte difficoltosa a causa dei fenomeni di "risacca" che rendono problematiche le manovre di entrata ed ormeggio delle imbarcazioni alle banchine, compromettendone la stabilità e la sicurezza in occasione delle mareggiate più intense provenienti da levante e maestrale che "dominano" l'intera rada, investendo direttamente la stessa banchina portuale soprattutto a causa della mancanza di un'opera di sottoflutto. Spesso in occasione di tali eventi le imbarcazioni ormeggiate subiscono danni rilevanti, come già accaduto più di una volta con grosso pericolo corso anche dalle persone, evidenziando quindi che la sicurezza pubblica non è affatto garantita. Il progetto ed in particolare il prolungamento del molo di sopraflutto è proprio finalizzato a limitare l'esposizione al moto ondoso della rada, garantendo così le condizioni di pubblica sicurezza. Infatti nello studio di agitazione ondosa interna (cfr. pag.13) del prof. Noli allegato al progetto, le simulazioni effettuate hanno mostrato come il prolungamento del molo attenua il moto ondoso – secondo le due direzioni principali di propagazione (280°N e 290°N) con coefficiente variabile tra 0.12-0.18, questo vuol dire che ad un'altezza d'onda incidente di H=10m corrisponde un'altezza in rada di 1.5m, con buon effetto attenuante quindi, fattispecie questa peraltro confermata anche dalla relazione del prof. Calabrese.

Non si può parlare quindi di ulteriore e più intensivo uso dell'area portuale in seguito alla realizzazione del progetto, bensì di un uso più sicuro per persone e/o cose, garantendo le condizioni di sicurezza necessarie alla pubblica incolumità di persone e/o cose.

9. “NON È POSSIBILE ESCLUDERE CHE LA PERTURBAZIONE OPERATA DAL PROGETTO SIA IN FASE DI REALIZZAZIONE (TEMPORANEA) SIA IN FASE DI ESERCIZIO (PERMANENTE) SIA IN TERMINI DI ALTERAZIONE IDRODINAMICA, SIA IN TERMINI DI CARICO DI SEDIMENTAZIONE, POSSA ACUIRE LA REGRESSIONE DEL POSIDONIETO E DETERMINARE UNA ULTERIORE PERDITA DI SUPERFICIE DI HABITAT ALL'INTERNO DELLO SPECCHIO ACQUEO DEL PORTO AMPLIATO E DELL'AREA CIRCOSTANTE, DELLA QUALE ALLO STATO NON È POSSIBILE STIMARE NÉ L'ENTITÀ NÉ LA TEMPSTICA, RENDENDO IMPOSSIBILE ATTUARE LA SUA CONSERVAZIONE”

Nello studio morfodinamico (cfr. pagg.18-19) del prof. Noli allegato al progetto si accertava che *“il prolungamento del molo previsto in progetto (scenario A) secondo una direzione angolata di circa 105° rispetto al Nord (quindi non in asse) non varia sostanzialmente il posizionamento del fuoco di diffrazione rispetto allo stato attuale, e conseguentemente gli effetti sulla dinamica dei sedimenti risulteranno poco significativi e del tutto simili allo scenario attuale, e l'attuale tendenza di migrazione dei sedimenti verso ovest (banchina di riva) può essere contenuta realizzando un piccolo pennello trasversale collocabile nella zona mediana della spiaggia prospiciente la chiesetta di Sant'Antonio”*. Ed ancora: *“pertanto l'intervento di progetto darà luogo ad una redistribuzione dei sedimenti secondo una conformazione planimetrica parallela a quella delle due parabole individuate, traslata verso sud di una quantità tale da assicurare la conservazione del volume complessivo dei sedimenti”*.

Il pennello è stato realizzato con gli ultimi lavori realizzati, ed ha prodotto

effettivamente l'effetto simulato nello studio del prof. Noli confinando i sedimenti all'esterno della rada.

Pertanto, alla luce di quanto detto negli studi specialistici condotti con simulazione da modelli numerici che attestano scientificamente l'invarianza del carico di sedimentazione, si possono escludere significative alterazioni idrodinamiche e morfodinamiche (carico di sedimenti) rispetto allo stato attuale ed i conseguenti effetti sul posidonieto.

-
- 10. “NON SONO STATE DEFINITE CON CHIAREZZA EVENTUALI OPERE COLLATERALI ATTE A IMPEDIRE ALTERAZIONI DELLO STATO MORFODINAMICO DELLE COSTE, COMPRESO IL TRATTO DEL LITORALE BALNEARE DI PALINURO A NORD DELLA BAIJA PORTUALE, ANCH'ESSO INTERESSATO DAL SITO IT8050037 “PARCO MARINO DI PUNTA DEGLI INFRESCHI”, SPECIFICAMENTE IL LIDO FICOCELLA GIÀ SOGGETTO A PROCESSI DI EROSIONE COSTIERA, CHE PUR ESSENDO INCLUSO NEL TRACCIAMENTO DELLE CURVE PARAMETRICHE PER LE ANALISI MODELLISTICHE ESEGUITE NELLO STUDIO DEL 2005, NON È OGGETTO DI PREVISIONI SULLA SUA EVOLUZIONE FUTURA, CON CIÒ ASSUMENDO APRIORISTICAMENTE CHE I FENOMENI EVOLUTIVI INDOTTI DALLE OPERE DI PROGETTO SIANO CIRCOSCRITTI ALL'INSENATURA PORTUALE”**

Facendo sempre riferimento allo studio morfodinamico del prof. Noli allegato al progetto, si evidenzia innanzitutto che (cfr. pag.3) “la deriva litoranea a grande scala risulta essere diretta da Nord verso Sud, come si evince dalla carta tematica dell'erosione dei litorali edita dal CNR”. Già questo assunto esclude fenomeni di evoluzione morfodinamica indotti sul litorale Nord, anche perché la costa immediatamente a Nord (Ficocella) all'area portuale è prevalentemente rocciosa con esigue spiagge comunque confinate tra gli affioramenti rocciosi.

-
- 11. “NON SONO STATE PREVISTE MISURE PER LA CONSERVAZIONE DELLA FAUNA DI FONDI DURI EVENTUALMENTE INTERESSATA, ANCHE INDIRECTAMENTE, ALL'OPERA”**

La seconda indagine (luglio 2020) effettuata per la caratterizzazione dei fondali ha restituito una cartografia degli stessi, dalla quale risulta che l'area interessata dal progetto è parzialmente ricoperta da Posidonia e da sabbie variamente classate, non rivelando la presenza di fondi duri e relativa fauna.

-
- 12. “IL PROPONENTE, NELLO STUDIO DI INCIDENZA DA ULTIMO PRESENTATO, A FRONTE DELLE MISURE DI MITIGAZIONE INDIVIDUATE E PROPOSTE, VALUTA LE INCIDENZE DETERMINATE DAL PROGETTO COME NON SIGNIFICATIVE. TUTTAVIA, ANCHE A FRONTE DI TALE SUPPOSTA NON SIGNIFICATIVITÀ, LO STESSO PROPONENTE PREVEDE L'ATTUAZIONE DI UNA SERIE DI MISURE DI COMPENSAZIONE RITENUTE ATTE A COMPENSARE LA PERDITA DIRETTA DI HABITAT PRIORITARIO E GLI EFFETTI SU AREA VASTA”**

Per chiarire quanto espresso in questo punto è utile riferirsi alla “Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE”, elaborata dalla Commissione Europea per la Gestione dei siti Natura 2000.

In ordine alla significatività (cfr par. 4.5.2) delle incidenze determinate dal progetto, la sua interpretazione deve essere riferita ad un contesto oggettivo (senza discrezionalità) ed

avere una certa obiettività, per poter garantire un funzionamento coerente della rete Natura 2000.

La significatività varia a seconda di diversi e molteplici fattori, ed è evidente che ciò che può essere significativo in relazione ad un sito può non esserlo con riferimento ad un altro sito. Interessante è l'esempio riportato: *“una perdita di 100 metri quadri di habitat può essere significativa con riferimento a un piccolo sito di orchidee rare, mentre una perdita analoga in una steppa molto estesa può essere irrilevante se non presenta implicazioni per gli obiettivi di conservazione del sito”*.

Nelle guide metodologiche della Commissione europea viene dedotto che un valore inferiore all'1% potrebbe essere considerato come soglia di non significatività dell'incidenza, rendendo obiettiva l'interpretazione e sfumandone il carattere aleatorio.

Nel sito IT80050037 l'habitat 1120* Prateria di Posidonia è presente su una superficie di 269ha, il progetto nel porto di Palinuro ne determina una sottrazione (temporanea perché si prevede il reimpianto) di 0,4074ha, che rappresenta una percentuale del 0,15% numericamente poco significativa.

Il processo di valutazione per il progetto in questione è sicuramente nella fase (delicata) di dover escludere o ammettere eventuali incidenze negative sull'habitat 1120* Praterie di Posidonia, e cioè soprattutto di riconoscere o meno se la perdita di 0,407ha di Posidonia a fronte di 269ha presenti nel sito IT8050037 e cioè percentualmente del 0,15% di habitat, è significativa o meno nell'obiettivo di mantenere la coerenza globale della rete Natura 2000.

Nella valutazione c'è però da tener presente un aspetto imprescindibile, che il progetto in questione prevede la messa in sicurezza di una infrastruttura già esistente da decenni senza potenziarla aumentandone i posti barca, e non la realizzazione ex novo di una infrastruttura. Tale messa in sicurezza è assolutamente necessaria per garantire le condizioni di pubblica sicurezza per l'incolumità di persone e/o cose che, in mancanza, continuerebbero ad essere soggette a situazioni di pericolo incompatibili per tutte le attività ivi svolte.

A tal riguardo, in caso di incertezza che può generare interpretazioni soggettive in un senso o nell'altro che possono riflettersi negativamente sull'intero processo logico di valutazione, può soccorrere la letteratura tecnica-scientifica resa disponibile, come *“Le misure di compensazione nella direttiva Habitat - MATTM 2014”*, che dà un importante e decisivo contributo su *“come valutare la significatività delle incidenze sugli habitat”*.

Riferisce testualmente che *“per un corretto calcolo delle percentuali di area interferita, occorre rappresentare il rapporto tra le superfici degli habitat coinvolti dall'intervento e quelle totali degli habitat presenti nel sito nonché, per ogni habitat specifico interessato, sia di interesse comunitario che di specie, il rapporto tra la superficie interferita e la superficie ante operam. Nelle guide metodologiche della Commissione europea viene dedotto che un valore inferiore a l'1% potrebbe essere considerato come soglia di non significatività dell'incidenza. Tale valore però è solo indicativo, in quanto la valutazione deve considerare la tipologia dell'habitat, il rango di priorità, la sua distribuzione e il proprio stato di conservazione sia all'interno del sito che complessivamente nella sua ripartizione per Regione Biogeografica, a livello regionale, nazionale e comunitario.*

In relazione alla percentuale di habitat interferita dal progetto a scala locale (rispetto al

sito IT8050037), pari allo 0,15%, è sicuramente inferiore alla soglia (1%) di significatività citata nelle guide metodologiche della Commissione Europea.

In relazione allo stato di conservazione all'interno del sito IT8050037, in base a quanto riportato dal Formulario Standard Natura 2000 ed alle informazioni contenute nel Piano di Gestione del sito (progetto LIFE NATURA LIFE06NAT/IT/000053) redatto ed approvato dall'Ente Parco Nazionale del Cilento con delibera C.D. n.44 del 09/12/2010, l'habitat della Posidonia è presente con un grado di copertura di circa il 60%, con una rappresentatività eccellente, una superficie relativa compresa tra lo 0% e il 2% della popolazione nazionale e un buon grado di conservazione, derivandone una valutazione globale di valore buono.

Tutto quanto sopra esposto induce quindi a concludere per una non significatività dell'incidenza del progetto riguardo la perdita dell'habitat della Posidonia.

La logica del processo di valutazione prevede comunque che nel caso si concluda optando per una interferenza negativa, se il progetto debba essere comunque realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (*IROI* Imperative Reasons Of Overriding Public Interest- per i quali si riferirà in dettaglio nel seguito) incluso i motivi di natura sociale o economica, devono adottarsi misure compensative necessarie a garantire la coerenza globale della rete Natura 2000.

Nel caso quindi l'Autorità competente ritenesse la perdita di Posidonia significativa, si è descritto e proposto un "Programma di misure di compensazione" eventualmente da adottare e realizzare.

Riferendosi al "*Documento di orientamento sull'articolo 6 paragrafo 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE*" che riporta al riguardo il punto di vista dei Servizi della Commissione Europea, nonostante, per tutto quanto sopra esposto, si ritenga non significativa l'incidenza del progetto, nel caso l'Autorità competente ritenesse comunque la perdita di 4074mq di Prateria di Posidonia significativa, in sub-ordine e come step successivo, nello Studio di Incidenza da ultimo presentato si è descritto e proposto un "Programma di misure di compensazione" eventualmente da adottare e realizzare.

Queste misure proposte, sono da intendersi come aggiuntive rispetto alle misure di attenuazione già previste nello Studio di Incidenza da ultimo presentato (*cfr.allegato 01*), che, nel caso non si ritenga significativa l'incidenza del progetto, sono volte a ridurre al minimo e mitigare eventuali impatti residui.

Le misure compensative in senso stretto, invece, sono provvedimenti indipendenti dal progetto e finalizzati comunque a contrastare l'interferenza negativa di un progetto per mantenere la coerenza ecologica della rete Natura 2000.

Il Programma proposto già nello Studio di Incidenza, e che qui si ribadisce, descrive tre possibili tipologie di misure compensative:

- una prima misura di ripristino dell'habitat 1120* tramite il reimpianto di Posidonia in zona limitrofa all'area portuale naturalmente sempre all'interno del sito IT8050037, previa redazione di uno specifico e dettagliato progetto di reimpianto e monitoraggio supportato scientificamente, seguendo anche quanto previsto dall'ISPRA nelle Linee Guida per la "Conservazione e gestione della naturalità negli ecosistemi marino-costieri – il trapianto delle praterie di Posidonia oceanica";

- una seconda misura di conservazione dell'habitat 1120* tramite un piano di ormeggi eco-compatibile da realizzare sempre all'interno del sito IT8050037 in area immediatamente adiacente a quella portuale di Palinuro, anche in questo caso previa redazione di uno specifico e dettagliato progetto di realizzazione e gestione;
- una terza misura di intensificazione e conservazione di habitat in altro sito Natura 2000 (IT8050008) posto in adiacenza all'area portuale, anche in questo caso previa redazione di uno specifico e dettagliato progetto di realizzazione e monitoraggio.

Tra queste tre misure proposte ne va selezionata e scelta una o più di una, in modo che la sua/loro attuazione possa, in termini quantitativi (superficie d'habitat nel rapporto minimo 1:1 ma meglio 1:2) e qualitativi (sviluppo ecosistemico), effettivamente compensare la perdita di Posidonia.

Selezionata e adottata, dall'Autorità competente, la misura/e di compensazione, saranno redatti i progetti specifici e dettagliati supportati ognuno da un responsabile tecnico-scientifico della misura, e successivamente approvati nei tempi e modalità stabilite in maniera condivisa dagli attori istituzionali del processo decisionale ed attuativo.

13. “PER QUANTO RIGUARDA IL TRASPIANTO DELLA POSIDONIA, SI EVIDENZIANO LE INCERTEZZE SULL’EFFICACIA DELL’INTERVENTO NELL’AREA INTERESSATA, ALLA LUCE ANCHE DEL GENERALE LIMITATO SUCCESSO DI TALI INTERVENTI CONSIDERANDO METODOLOGIA, LOCALIZZAZIONE E PROFONDITÀ DI INTERVENTO”

Come si è già detto sopra, nell'eventualità l'Autorità competente ritenga ci sia una interferenza significativa del progetto sull'habitat della Posidonia, si propone un Programma di misure compensative di tre differenti tipologie, tra le quali scegliere quella/e più adeguata a compensare l'eventuale interferenza accertata.

Nel caso l'Autorità competente scelga come misura compensativa il reimpianto di Posidonia sarà redatto uno specifico e dettagliato progetto coordinato da un responsabile tecnico-scientifico della misura, per la completa realizzazione e monitoraggio dell'intervento, semmai localizzandolo in una zona costiera adiacente l'area portuale (sempre all'interno del sito IT8050037 litorale di Centola) opportunamente individuata in relazione anche alle profondità idonee ad un maggior successo dei previsti reimpianti.

Il progetto specifico e dettagliato, accompagnato da adeguato supporto scientifico, sarà redatto ed approvato nei tempi e modalità stabilite in maniera condivisa dagli attori istituzionali del processo decisionale ed attuativo.

14. “SONO PREVISTI DA PARTE DEL PROPONENTE INTERVENTI DI RIPRISTINO/COMPENSAZIONE PER LA PREVISTA MORTALITÀ INDOTTA A SEGUITO DELLE OPERE O PER MORTALITÀ POST TRAPIANTO MA QUESTI SONO CONDIZIONATI DA UN’ANALISI COSTI/BENEFICI AL FINE DI VERIFICARE SE, ALLA LUCE DELLE CONOSCENZE DISPONIBILI, CI SIANO, IN CONCRETO, I PRESUPPOSTI AFFINCHÉ L’INTERVENTO DI PIANTUMAZIONE POSSA ESSERE REALIZZATO CON SUCCESSO. INOLTRE, NON SONO INDIVIDUATE MISURE DEFINITIVE DI RIPRISTINO/RESTAURO PER IL REIMPIANTO DELLA POSIDONIA OCEANICA TALI DA ASSICURARE LA COMPENSAZIONE DELLA PERDITA DI HABITAT ATTESA A CAUSA DELL’INTERVENTO, COME SI EVINCE ANCHE DA

QUANTO RIPORTATO DAL PROPONENTE”

Come già detto nello Studio di Incidenza, per il reimpianto di Posidonia, la cui efficacia va ancora supportata con i risultati dei monitoraggi degli interventi più recenti realizzati, va implementata una strategia decisoria per verificare l’effettiva fattibilità dell’intervento, cioè se nell’area portuale o in aree adiacenti (sempre all’interno del sito IT8050037) ci siano le condizioni tecniche (nella Posidonia, nel sito di destinazione come caratteristiche idrodinamiche, profondità, etc.) affinché l’intervento possa essere realizzato con successo.

Uno studio di fattibilità in tal senso condotto a livello scientifico, con indagini e campionamenti in situ, e quant’altro necessario a valutare le reali possibilità di successo del reimpianto.

Nel caso di risultati positivi scaturiti dalla fattibilità si procederà alla redazione del vero e proprio progetto di reimpianto come descritto in precedenza, mentre nell’eventualità di risultati negativi o non soddisfacenti si rimanderà all’Autorità competente la selezione di altra tipologia di misura compensativa (semmai quantitativamente maggiore) tra quelle previste nel Programma proposto, per la quale si redigerà il relativo progetto specifico e dettagliato per arrivare ad una misura definitiva e reale.

Un processo decisionale guidato quindi per obiettivi, che, attraverso step successivi e consequenziali, possa consentire di arrivare concretamente ad assicurare una compensazione definitiva e reale della perdita dell’habitat attesa a causa del progetto.

15. “NON È POSSIBILE ESCLUDERE CHE GLI INTERVENTI DI ESPIANTO DA ALTRE PRATERIE DI POSIDONIA ABBIANO LIMITATA EFFICACIA E VADANO A COMPROMETTERE ULTERIORI PORZIONI DI PRATERIA”

A tal proposito si rimanda a quanto esposto nel precedente punto 14.

16. “PUR RICADENDO ALL’INTERNO DEL SITO IT8050037, L’AREA INDIVIDUATA PER L’ATTUAZIONE DEL PROPOSTO PIANO ORMEGGI ECOCOMPATIBILE È ESTERNA ALLO SPECCHIO ACQUEO DEL PORTO. INOLTRE, LA TIPOLOGIA DI ATTIVITÀ PREVISTE SI CONFIGURANO QUALI MISURE DI MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI, PIUTTOSTO CHE COME MISURE DI COMPENSAZIONE DEGLI STESSI”

Come riportato nella letteratura scientifica “*Le misure di compensazione nella direttiva Habitat - MATTM 2014*”, prioritariamente la localizzazione più opportuna per individuare e attuare le misure di compensazione risiede all’interno o in prossimità del Sito interessato dal progetto, e più in generale, l’area prescelta deve rientrare nella stessa Regione Biogeografica o all’interno della stessa area di ripartizione per gli habitat e le specie della direttiva Habitat.

La localizzazione proposta è nel litorale adiacente all’area portuale, sempre quindi all’interno del Sito IT8050037, dove c’è presenza di Prateria di Posidonia però non mappata ne censita, ma soggetta a forti perturbazioni e danneggiamenti dovuti all’ancoraggio

indiscriminato delle numerose imbarcazioni (stanziali e di passaggio) che nel periodo estivo solcano numerose gli specchi acquei. Strappi di rizomi, foglie o addirittura di intere piante, ma anche sfregamento sul fondale di catenarie, che danneggia ulteriormente la superficie di copertura vegetale.

La tipologia di misura proposta è un piano ormeggi eco-compatibili (sistema di ancoraggio a vitoni impiantati nel fondale senza catene e cime ma con jumper), oggetto già di sperimentazione in corso con il progetto “*SeaForest Praterie di Posidonia*” avviato nell’ambito del programma europeo LIFE in tre aree marine protette tra le quali quella degli Infreschi e della Masseta nel Parco Nazionale del Cilento.

Così come chiarito nella “*Guida metodologica alle disposizioni dell’art.6 paragrafi 3 e 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE – novembre 2001 Commissione Europea DG Ambiente*”, un piano di ormeggi eco-compatibile siffatto è senza alcun dubbio una misura compensativa di conservazione dello stock dell’habitat 1120*, in quanto è finalizzato ad impedire che danneggiamenti e riduzioni della Posidonia nel litorale limitrofo ed interno sempre al Sito IT8050037 possa ulteriormente compromettere la coerenza della rete Natura 2000.

17. “LE ULTERIORI MISURE DI COMPENSAZIONE DEGLI EFFETTI SULL’AREA VASTA, INTERESSANTI GLI HABITAT 5330 (ARBUSTI TERMO-MEDITERRANEI E PRE-DESERTICI) E 3170* (STAGNI TEMPORANEI MEDITERRANEI) PRESENTI NELL’ADIACENTE SITO “CAPO PALINURO” IT8050008 CHE AGGETTA SULL’AREA PORTUALE DI PALINURO E SUL SITO PARCO MARINO DI PUNTA DEGLI INFRESCHI, SONO DESCRITTE SOMMARIAMENTE SENZA IL LIVELLO DI DETTAGLIO NECESSARIO PER COMPRENDERE LA REALE COMPENSAZIONE DERIVANTE DA TALI TIPI DI INTERVENTI”

Come già detto nel precedente punto 12 si è proposto un Programma che comprende tre tipologie possibili di misure compensative, tra le quali la terza di intensificazione e conservazione di habitat in altro sito Natura 2000 (Capo Palinuro IT8050008) posto in adiacenza all’area portuale.

Tra queste tre misure proposte ne va selezionata e scelta una o più di una, in modo che la sua/loro attuazione possa, in termini quantitativi (superficie d’habitat nel rapporto minimo 1:1 ma meglio 1:2) e qualitativi (sviluppo ecosistemico), effettivamente compensare la perdita di Posidonia.

Tra queste tre tipologie, selezionata e adottata all’Autorità competente la misura/e di compensazione definitiva, ne sarà redatto il progetto specifico e dettagliato supportato da un responsabile tecnico-scientifico, e successivamente approvato nei tempi e modalità stabilite in maniera condivisa dagli attori istituzionali del processo decisionale ed attuativo.

Si potrà procedere prima alla redazione di una fattibilità condotta a livello scientifico, con indagini e campionamenti in situ e quant’altro necessario a valutare le reali possibilità di compensazione in termini quantitativi e qualitativi.

Nel caso di risultati positivi scaturiti dalla fattibilità si procederà alla redazione del vero e proprio progetto come descritto in precedenza, mentre nell’eventualità di risultati

insoddisfacenti si rimanderà all'Autorità competente per la eventuale elezione di altra tipologia di misura compensativa (semmai quantitativamente maggiore) tra quelle previste nel Programma proposto, per la quale si redigerà il relativo progetto specifico e dettagliato per arrivare ad una misura definitiva e reale.

Un processo decisionale guidato quindi per obiettivi, che, attraverso step successivi e consequenziali, possa consentire di arrivare concretamente ad assicurare una compensazione definitiva e reale della perdita dell'habitat attesa a causa del progetto.

18. “PER TUTTO QUANTO RIPORTATO, SI RITIENE, AL CONTRARIO DI QUANTO SOSTIENE IL PROPONENTE, CHE NON È POSSIBILE ESCLUDERE CHE IL PROGETTO POSSA DETERMINARE INCIDENZE NEGATIVE SIGNIFICATIVE SU DIVERSI HABITAT PRIORITARI E BIOCENOSI DI PREGIO E SPECIE EVENTUALMENTE PRESENTI NELL'AREA DI INFLUENZA DEL PROGETTO”

Nel precedente punto 12 si è affrontato già la questione per cercare di addivenire ad una valutazione, avente carattere di oggettività ed obiettività, sulla possibilità che il progetto determini o meno incidenze negative sugli habitat.

Il momento decisivo in tal senso è indubbiamente la fase del procedimento più difficile e delicata, dovendosi nel caso specifico escludere o ammettere eventuali incidenze negative sull'habitat 1120* Praterie di Posidonia, e cioè soprattutto riconoscere o meno se la perdita di 0,407ha di Posidonia a fronte di 269ha presenti nel sito IT8050037 e cioè percentualmente del 0,15% di habitat, è significativa o meno nell'obiettivo di mantenere la coerenza globale della rete Natura 2000. Si rimanda comunque a quanto già esposto nel precedente punto 12.

Si vuole però anche qui ribadire e sottolineare che in qualsiasi analisi e valutazione che si possa fare, c'è da tener presente un aspetto imprescindibile, e cioè che il progetto prevede la messa in sicurezza di una infrastruttura già esistente da decenni senza potenziarla aumentandone i posti barca, e non la realizzazione ex novo di una infrastruttura. Tale messa in sicurezza è assolutamente necessaria per garantire le condizioni di pubblica sicurezza per l'incolumità di persone e/o cose, che, in mancanza, continuerebbero ad essere soggette a situazioni di pericolo incompatibili per tutte le attività ivi svolte.

19. “IN OGNI CASO IL PROPONENTE, NELLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA, HA TRASMESSO IL FORMULARIO PREVISTO PER LA TRASMISSIONE DI INFORMAZIONI ALLA COMMISSIONE EUROPEA AI SENSI DELL'ARTICOLO 6, PARAGRAFO 4 DELLA DIRETTIVA HABITAT, RITENENDO QUINDI CHE IL PROGETTO POSSA ESSERE REALIZZATO SOLO PER “MOTIVI IMPERATIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO” IN APPLICAZIONE DELLA CITATA DIRETTIVA E DEI COMMII 9 E 10 DELL'ART. 5 DEL DPR 357/1997. NEL CASO DI SPECIE, IL PROPONENTE RITIENE CHE IL PROGETTO DEBBA ESSERE REALIZZATO PER MOTIVI DI SICUREZZA PUBBLICA, IN QUANTO, COME RISULTA DALLA RELAZIONE INTEGRATIVA REDATTA DAL CONSULENTE SCIENTIFICO PROF. ING. MARIO CALABRESE, “LE SIMULAZIONI EFFETTUATE HANNO EVIDENZIATO, NEI RIGUARDI DEGLI ASPETTI DI SICUREZZA PUBBLICA, CHE NELLA CONFIGURAZIONE ATTUALE IL LIVELLO DI AGITAZIONE AL MOLO E NELLA ZONA DEI GAVITELLI INDOTTO DALLE ONDE CINQUANTENNALI È MOLTO MAGGIORE DI QUELLO RACCOMANDATO DALLA LETTERATURA DI SETTORE, PERTANTO È DA ESCLUDERSI LA POSSIBILITÀ DELL'ORMEGGIO IN SICUREZZA NELLE

PEGGIORI CONDIZIONI METEOMARINE. NELLA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO, VICEVERSA, LE SIMULAZIONI HANNO MESSO IN EVIDENZA UN DECISO MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DEL BACINO PORTUALE NEI CONFRONTI DELLA PENETRAZIONE DEL MOTO ONDOSO INCIDENTE IN TUTTE LE CONDIZIONI METEOMARINE. IL PROLUNGAMENTO DEL SOPRAFLUTTO, INFATTI, FA SÌ CHE IL LIVELLO DI AGITAZIONE INDOTTO DALLE ONDE CINQUANTENNALI IN TUTTE LE ZONE DI ORMEGGIO SI RIDUCA A VALORI IN LINEA CON QUELLI AMMISSIBILI SUGGERITI DALLA LETTERATURA DI SETTORE. LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA RISULTA PERTANTO INDISPENSABILE PER GARANTIRE L'ORMEGGIO IN SICUREZZA". ALLA LUCE DI QUANTO ESPOSTO DAL PROF. CALABRESE NELLA SUA RELAZIONE INTEGRATIVA, IL PROPONENTE RITIENE CHE LE OPERE PREVISTE IN PROGETTO SIANO INDISPENSABILI PER GARANTIRE LA SICUREZZA PUBBLICA NEL PORTO DI PALINURO"

Il progetto deve essere realizzato per motivi di sicurezza pubblica, nello specifico le opere previste in progetto sono finalizzate solo alla messa in sicurezza del porto esistente senza aumentarne i posti barca. Tale messa in sicurezza è assolutamente necessaria per garantire le condizioni di pubblica sicurezza per l'incolumità di persone e/o cose, che, in mancanza, continuerebbero ad essere soggette a situazioni di rilevante pericolo durante le operazioni di ingresso, accosto ed ormeggio nel porto.

Quanto sopra esposto discende da quanto affermato dal consulente scientifico Prof. Mario Calabrese (ordinario del Settore Costruzioni Idrauliche, Marittime e Idrologia dell'Università Federico II di Napoli) nella relazione integrativa prodotta, dove si riporta quanto segue.

Per ciascuna delle aree portuali di ormeggio sono state effettuate delle simulazioni relative alle condizioni estreme di sollecitazione (onde estreme con periodo di ritorno cinquantennale), arrivando a calcolare il valore medio della agitazione ondosa interna.

Nella *configurazione attuale* il livello di agitazione al molo e nella zona dei gavitelli indotto dalle onde cinquantennali è molto maggiore di quello raccomandato dalla normativa tecnica non potendosi così garantire la sicurezza negli ormeggi, nella *configurazione di progetto*, viceversa, il prolungamento del sopraflutto fa sì che in tutte le zone di ormeggio il valore dell'agitazione si riduca a valori in linea con quelli ammissibili potendosi garantire così la sicurezza negli ormeggi.

Il prof. Calabrese conclude affermando: "Le simulazioni effettuate hanno evidenziato, nei riguardi degli aspetti di sicurezza pubblica, che nella configurazione attuale il livello di agitazione ondosa interna al molo e nella zona dei gavitelli indotto dalle onde cinquantennali è molto maggiore di quello raccomandato dalla letteratura di settore, pertanto è da escludersi la possibilità dell'ormeggio in sicurezza nelle peggiori condizioni meteomarine. Nella configurazione di progetto, viceversa, le simulazioni hanno messo in evidenza un deciso miglioramento delle condizioni di sicurezza del bacino portuale nei confronti della penetrazione del moto ondoso incidente in tutte le condizioni meteomarine. Il prolungamento del sopraflutto, infatti, fa sì che il livello di agitazione indotto dalle onde cinquantennali in tutte le zone di ormeggio si riduca a valori in linea con quelli ammissibili suggeriti dalla letteratura di settore. La realizzazione dell'opera risulta pertanto indispensabile per garantire l'ormeggio in sicurezza".

IMPERATIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO DEVONO ESSERE DOCUMENTATI E MOTIVATI DALLE AMMINISTRAZIONI SOVRAORDINATE DEPUTATE ALLA SICUREZZA PUBBLICA E ALLA SALUTE DELL'UOMO, NONCHÉ DALLE ISTITUZIONI CHE COORDINANO POLITICHE ECONOMICHE E STRATEGICHE DELLO STATO MEMBRO.”; “LE MISURE DI COMPENSAZIONE SI CONFIGURANO PERTANTO COME DEROGA ALLA DIRETTIVA "HABITAT" E PER TALE MOTIVO IL RICORSO A QUESTA TIPOLOGIA DI MISURA DEVE RISPETTARE GLI STRINGENTI CRITERI PREVISTI DALL' ART. 6, PARAGRAFO 4, DELLA DIRETTIVA E DALL'ART. 5, COMMI 9 E 10, DEL D.P.R. 357/97 E SS.MM.II. IN PRESENZA DI MOTIVI IMPERATIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO DOCUMENTATI È NECESSARIO VERIFICARE SE SIANO SODDISFATTE LE CONDIZIONI STABILITE DAL PARAGRAFO 4, DELL'ART. 6, DELLA DIRETTIVA 92/43/CEE.”

Le linee guida nazionali in materia di VInCA prevedono che *“i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico devono essere documentati e motivati dalle Amministrazioni sovraordinate deputate alla sicurezza pubblica e alla salute dell'uomo, nonché dalle Istituzioni che coordinano politiche economiche e strategiche dello Stato membro.”* Proseguono poi dicendo: *“a livello regionale, la valutazione della consistenza e dell'importanza strategica dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico rispetto al verificarsi di un impatto significativo sul sito Natura 2000 è effettuata dalle Giunte regionali o delle Province Autonome, sulla base della documentazione e delle attestazioni fornite dal proponente e delle valutazioni dell'Autorità competente per la VInCA”*. La cosa chiara e certa che si desume è che la valutazione dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (IROPI) è effettuata sulla base della documentazione e delle attestazioni fornite dal proponente e dalle valutazioni dell'Autorità competente per la VInCA, mentre permangono dubbi sul resto.

Le linee guida rimandano comunque ad altri documenti tecnici dove la procedura è meglio chiarita ed esplicitata, tra i quali il *“Documento di orientamento sull'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva -Habitat- (92/43/CEE) - chiarificazione dei concetti di: soluzioni alternative, motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, misure compensative, coerenza globale, parere della Commissione”*.

Al paragrafo “1.3.2 Esame dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico”, si dice: *“Il concetto di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico non è definito nella direttiva, l'art.6 par.4 menziona però la sanità pubblica, la sicurezza pubblica., per gli altri motivi di natura sociale o economica è chiaro, in base alla formulazione, che soltanto l'interesse pubblico promosso da organismi pubblici può essere contrapposto agli obiettivi di conservazione della direttiva”*.

Il Documento chiarisce: *“la Corte di Giustizia Europea non ha fornito indicazioni precise circa l'interpretazione di questo concetto specifico e può essere utile quindi far riferimento ad altri campi del diritto comunitario dove si hanno concetti simili. La Corte ha riconosciuto anche il perseguimento di legittime finalità della politica economica e sociale”*.

Ed ancora: *“Nel diritto comunitario figura anche il concetto di “servizi di interesse economico generale evocato dall'art.86 par.2 (ex art.90 par.2) del Trattato. In una comunicazione (COM (96) 443 del 11/09/1996) sui servizi di interesse generale in Europa, la Commissione, alla luce della giurisprudenza in materia, ha dato la seguente definizione dei servizi di interesse economico generale: - servizi forniti dietro retribuzione, che assolvono missioni di interesse generale e sono quindi assoggettati dagli Stati membri a specifici*

obblighi di servizio pubblico, come è il caso dei servizi resi dalle reti di trasporto”.

Il Documento quindi conclude: *“E’ ragionevole considerare che i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi i motivi di natura sociale o economica, si riferiscono a situazioni dove i progetti risultano essere indispensabili: 1) nel quadro di azioni volte a tutelare valori fondamentali per la vita dei cittadini (sanita, sicurezza, ambiente); 2) nel contesto di politiche fondamentali per lo Stato e la società; 3) nell’ambito della realizzazione di attività di natura economica o sociale rispondenti ad obblighi specifici di servizio pubblico”.*

Il Documento riporta anche alcuni esempi di ciò che potrebbe legittimamente considerare come “motivi imperativi di rilevante interesse pubblico”, tratti dai pareri che la Commissione ha formulato in merito all’art.6 par.4 e dalle motivazioni avanzate dagli Stati membri. Riporta questi esempi significativi: *“Attraversamento della valle del Peene (Germania) con un’autostrada con habitat perduti, motivazione è che la regione ha un tasso di disoccupazione estremamente elevato e l’infrastruttura (nuova) contribuisce a migliorare l’economia per redditi prodotti ed occupazione”*, ed ancora: *“Porto di Rotterdam potenziamento e sviluppo commerciale con perdita di habitat, motivazione è che trasferire il trasporto merci dalla strada alle vie navigabili avrà effetti economici positivi e consentirà anche di abbattere l’inquinamento atmosferico e contenere la congestione del traffico”*.

Alla luce di tutto quanto chiarito nel Documento di Orientamento sull’articolo 6, paragrafo 4, della direttiva -Habitat- (92/43/CEE) come sopra esposto, il proponente ha trasmesso il formulario previsto per la trasmissione di informazioni alla Commissione europea ai sensi dell’articolo 6, paragrafo 4 della direttiva Habitat, proponendo che il progetto possa essere realizzato perché sussistono “Motivi Imperativi Di Rilevante Interesse Pubblico” per le seguenti motivazioni:

- a) **Sicurezza pubblica**, in quanto le opere previste in progetto sono finalizzate solo alla messa in sicurezza del porto esistente, assolutamente necessaria per garantire le condizioni di pubblica sicurezza per l’incolumità di persone e/o cose, che, in mancanza, continuerebbero ad essere soggette a situazioni di rilevante pericolo durante le operazioni di ingresso, accosto ed ormeggio nel porto. Tale fattispecie è attestata dal consulente scientifico prof. Mario Calabrese (ordinario dell’Università di Napoli), che ha accertato che nella configurazione attuale il livello di agitazione ondosa interna al bacino portuale è molto maggiore di quello raccomandato dalla letteratura di settore potendosi escludere la possibilità dell’ormeggio in sicurezza nelle peggiori condizioni meteomarine, mentre la configurazione di progetto determina un deciso miglioramento delle condizioni di sicurezza del bacino portuale nei confronti della penetrazione del moto ondoso incidente in tutte le condizioni meteomarine perché il previsto prolungamento del molo fa sì che il livello di agitazione indotto dalle onde si riduca a valori in linea con quelli ammissibili suggeriti dalla letteratura di settore.

Conclude affermando che la realizzazione dell’opera risulta pertanto indispensabile per garantire l’ormeggio in sicurezza.

- b) **Avvità di natura economica con obblighi di servizio pubblico**, in quanto le opere previste in progetto sono finalizzate alla funzionalità del porto di Palinuro garantendo le

necessarie condizioni di sicurezza a persone (utenti) e cose (mezzi marittimi), consentendo il mantenimento del Servizio Regionale di Trasporto Pubblico di passeggeri (cosidetto Metrò del Mare) svolto nel periodo turistico che vede come una delle sue tappe (arrivo-partenza) il porto di Palinuro. Infatti, ormai da diversi anni il porto di Palinuro è una tappa del servizio passeggeri marittimo attivato dalla Regione Campania nella stagione turistica, che collega Napoli, Salerno, la costiera sorrentina, la costiera amalfitana e la costiera cilentana. Le corse dei mezzi marittimi pubblici utilizzati (aliscafi, seajet, idrojet, etc) sono giornaliere e continuative nella stagione turistica, con direzione nord-sud e ritorno sud-nord, con un piano di accosti ben definito che ogni anno viene finanziato dalla Regione Campania per evitare il congestionamento delle arterie stradali dovuto al traffico veicolare diretto verso le mete turistiche regionali (costiere), consentendo così il trasporto di migliaia di passeggeri che ai diversi orari del tablet delle compagnie marittime affollano i porti regionali. In qualche anno, per problemi di interruzioni della principale arteria stradale (ex ss 562) che conduce nel basso Cilento ed a Palinuro, causati da frane e dissesto idrogeologico, il servizio di trasporto marittimo ha anche colmato la carenza di collegamenti consentendo comunque l'arrivo del flusso turistico. Il movimento di passeggeri trasportati stagionalmente si attesta nell'ordine di diverse migliaia, con dati su Palinuro che riferiscono di quasi 1900 arrivi e partenze stagionali.

Tale servizio regionale di trasporto pubblico marittimo dei passeggeri richiede pertanto una funzionalità continua del porto garantendo naturalmente le necessarie condizioni di sicurezza, potendo in tal caso costituire una valida alternativa al trasporto veicolare su gomma diminuendone congestionamenti ed inquinamento atmosferico.

- c) **Attività di natura economica**, in quanto indubbiamente il porto di Palinuro contribuisce in maniera decisiva ad un'offerta turistica qualificata in grado di soddisfare una domanda altamente esigente proveniente da cluster nazionali ed internazionali. La domanda di turismo nautico è da anni in crescita, rappresentando tra l'altro un segmento qualificato e dall'alta spesa pro-capite.

A tal proposito giova ricordare che Palinuro è una delle località turistiche più rinomate e conosciute a livello nazionale ed internazionale, con un rilevante flusso turistico annuale (alberghiero ed extralberghiero) che gli ultimi dati attestano a quasi mezzo milione di presenze.

A Palinuro, come del resto in tutto il Cilento, il Turismo è il caposaldo su cui regge l'intera economia territoriale, l'unico settore in grado di generare redditi ed occupazione diretta ed indiretta per la quasi totalità delle popolazioni.

Lo sviluppo e la qualificazione dell'offerta turistica di Palinuro non può quindi prescindere dalla funzionalità continuativa e sicura del suo porto, potendosi così garantire redditi ed occupazione alla popolazione che nel Turismo ha la sua fonte quasi unica di lavoro.

Alla luce di tutto quanto sopra esposto, nel caso l'Autorità competente ritenga che il progetto determini una incidenza negativa sul sito IT8050037, si ritiene che questo possa esser realizzato in quanto sussistono motivi imperanti di rilevante interesse pubblico.

Tali motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, secondo i criteri di cui al par.4 art.6 della direttiva Habitat 92/33/CEE e art.5 commi 9 e 10 del DPR 357/97, sussistono per considerazioni connesse alla sicurezza pubblica, ed in subordine per motivazioni di natura economica, così come sopra dettagliato. A proposito del DPR 357/97 così come modificato in ultimo dal DPR 12/2003, grande rilevanza ha il comma 7 dell'art.5, che recita testualmente: “La valutazione di incidenza di interventi che interessano proposti siti di importanza comunitaria e zone speciali di conservazione ricadenti, interamente o parzialmente, in un'area naturale protetta nazionale, come definita dalla legge 6 dicembre 1991, n.394, è effettuata sentito l'ente di gestione dell'area stessa”. Per il sito IT8050037 l'Ente gestore è il Parco Nazionale del Cilento, che con nota prot. n.5366 del 10/04/2019 e successiva nota prot. n.3760 del 05/03/2021 ha comunicato il proprio nulla osta in deroga ex art. art.13 legge 394/91 in uno al “sentito” ex c. 7 art. 5 del D.P.R. 357/97.

Si è proposto all'Autorità competente un Programma di tre possibili misure compensative:

- una prima misura di ripristino dell'habitat 1120* tramite il reimpianto di Posidonia in zona limitrofa all'area portuale naturalmente sempre all'interno del sito IT8050037, previa redazione di uno specifico e dettagliato progetto di reimpianto e monitoraggio supportato scientificamente, seguendo anche quanto previsto dall'ISPRA nelle Linee Guida per la “Conservazione e gestione della naturalità negli ecosistemi marino-costieri – il trapianto delle praterie di Posidonia oceanica”;
- una seconda misura di conservazione dell'habitat 1120* tramite un piano di ormeggi eco-compatibile da realizzare sempre all'interno del sito IT8050037 in area immediatamente adiacente a quella portuale di Palinuro, anche in questo caso previa redazione di uno specifico e dettagliato progetto di realizzazione e gestione;
- una terza misura di intensificazione e conservazione di habitat in altro sito Natura 2000 (IT8050008) posto in adiacenza all'area portuale, anche in questo caso previa redazione di uno specifico e dettagliato progetto di realizzazione e monitoraggio.

Tra queste tre tipologie, selezionata e adottata all'Autorità competente la misura/e di compensazione definitiva, ne sarà redatto il progetto specifico e dettagliato supportato da un responsabile tecnico-scientifico, e successivamente approvato nei tempi e modalità stabilite in maniera condivisa dagli attori istituzionali del processo decisionale ed attuativo.

Si potrà procedere prima alla redazione di una fattibilità condotta a livello scientifico, con indagini e campionamenti in situ e quant'altro necessario a valutare le reali possibilità di compensazione in termini quantitativi e qualitativi.

Nel caso di risultati positivi scaturiti dalla fattibilità si procederà alla redazione del vero e proprio progetto, mentre nell'eventualità di risultati insoddisfacenti si rimanderà all'Autorità competente per la eventuale elezione di altra tipologia di misura compensativa (semmai quantitativamente maggiore) tra quelle previste nel Programma proposto, per la quale si redigerà il relativo progetto specifico e dettagliato per arrivare ad una misura definitiva e reale.

Un processo decisionale guidato quindi per obiettivi concreti, che, attraverso step

successivi e consequenziali, possa consentire di arrivare concretamente ad assicurare una compensazione definitiva e reale della perdita dell'habitat attesa a causa del progetto.

-
21. ***“PERTANTO, LA RELAZIONE DEL CONSULENTE TECNICO SCIENTIFICO PROF. ING. MARIO CALABRESE PRESENTATA DAL PROPONENTE A SUPPORTO DELLA PRESUNTA INDISPENSABILITÀ DELL’OPERA PER MOTIVI DI SICUREZZA PUBBLICA, NON SEMBREREBBE RISPONDERE ALLE INDICAZIONI DELLE LINEE GUIDA NAZIONALI IN MATERIA DI VINCA IN MERITO ALLE CARATTERISTICHE CHE DEVONO AVERE I MOTIVI IMPERATIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO (IROPI), ANCHE ALLA LUCE DELLA MANCANZA DI UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO DI PASSEGGERI O DI ATTIVITÀ PRODUTTIVE STABILI, CHE RICHIEDANO FUNZIONALITÀ PORTUALE CONTINUATIVA”***

A tal proposito si rimanda a quanto esposto nel precedente punto 20 dove si è dettagliato quanto attestato dal prof. Calabrese in conformità a quanto previsto dalle linee guida VInCA.

-
22. ***“CONSIDERATO ALTRESÌ CHE LE PREVISTE OPERE DI MIGLIORAMENTO DEI SERVIZI PRESCINDONO DALLA NECESSITÀ DI ESTENSIONE DEL MOLO ATTUALE”***

Si ribadisce quanto già detto in precedenza, e cioè che il progetto è finalizzato alla messa in sicurezza di una infrastruttura già esistente da decenni senza potenziarla aumentandone i posti barca. Tale messa in sicurezza è assolutamente necessaria per garantire le condizioni di pubblica sicurezza per l'incolumità di persone e/o cose, che, in mancanza, continuerebbero ad essere soggette a situazioni di pericolo incompatibili per tutte le attività ivi svolte. Il prolungamento del molo di sopraflutto è assolutamente necessario per la messa in sicurezza del porto, diminuendo l'agitazione ondata interna agli ormeggi e garantendo così le necessarie condizioni di sicurezza per l'incolumità pubblica di persone e/o cose.

-
23. ***“TENUTO CONTO CHE LA VALENZA NATURALISTICA DELL’AREA DI INTERESSE E L’IMPORTANZA DEGLI HABITAT PRIORITARI PRESENTI SUI QUALE INCIDE L’INTERVENTO IMPONGONO L’APPLICAZIONE RIGOROSA DEL PRINCIPIO DI PRECAUZIONE”***

Il ricorso al *principio di precauzione*, che si ricorda non basarsi sulla certezza ma sugli effetti potenziali espressi dalla probabilità di avere incidenze significative, implica che il progetto sia valutato suscettibile (valutazione del rischio) di avere effetti potenzialmente pericolosi (incidenza negativa significativa) sugli obiettivi di conservazione della rete Natura 2000, individuati tramite una valutazione scientifica e obiettiva che però non consente di accertare tale rischio con sufficiente certezza.

-
24. ***“PER TUTTO QUANTO ESPOSTO SI RITIENE CHE L’OPERA IN OGGETTO DETERMINA NON SOLO LA SOTTRAZIONE DIRETTA DI SUPERFICE DEL POSIDONIETO IN CORRISPONDENZA DELL’AREA DI SEDIMENTO DEL PROLUNGAMENTO DEL MOLO DI SOPRAFLUTTO, IN OGNI CASO SOTTOSTIMATA DAL PROPONENTE, MA ANCHE ULTERIORI IMPATTI NEGATIVI, SIA IN FASE DI***

REALIZZAZIONE CHE IN FASE DI ESERCIZIO, CHE ANDREBBERO AD ACUIRE LA REGRESSIONE IN ESSERE DELLE PRATERIE DI FANEROGAME E DELLE ALTRE BIOCENOSI DI PREGIO DELL'AREA, IL CUI STATO DI CONSERVAZIONE È GIÀ NOTEVOLMENTE DETERIORATO ALL'INTERNO DELLO SPECCHIO ACQUEO DEL PORTO NELLA SUA CONFORMAZIONE ATTUALE, CON POSSIBILE ULTERIORE PERDITA DI HABITAT 1120*.

A tal proposito si è dettagliatamente già esposto nei paragrafi precedenti, ai quali espressamente si rimanda.

25. “SI RITIENE QUINDI CHE, NONOSTANTE LE MISURE DI MITIGAZIONE PREVISTE, ANCHE SE GENERICAMENTE, DAL PROPONENTE, NON SIA POSSIBILE ESCLUDERE DETERIORAMENTI E DISTURBI PREGIUDIZIEVOLI DELL'ECOSISTEMA MARINO E COSTIERO DEL “PARCO MARINO DI PUNTA DEGLI INFRESCHI” DETERMINATI DALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO E, DI CONSEGUENZA, LA PROBABILITÀ DEL VERIFICARSI DI INCIDENZE SIGNIFICATIVE NEGATIVE SULL'INTEGRITÀ DI QUESTA AREA MARINA PROTETTA OVVERO DEL SITO IT8050037 “PARCO MARINO DI PUNTA DEGLI INFRESCHI”.

A tal proposito si è dettagliatamente già esposto nei paragrafi precedenti, ai quali espressamente si rimanda.

Alla luce di tutto quanto esposto nei precedenti paragrafi, si riepiloga quanto segue:

1. sono state illustrate dettagliatamente le motivazioni che inducono a ritenere poco significative le interferenze del progetto sul sito IT8050037, avendo effettuato a tal fine valutazioni oggettive di tipo quantitativo e qualitativo, in conformità alle guide metodologiche nazionali e della Commissione Europea;
2. il Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, Ente gestore del sito IT8050037 in quanto area protetta, con nota prot.5366 del 10/04/2019 e successiva nota prot.3760 del 05/03/2021, ha espresso il proprio “sentito” favorevole ex c. 7 art. 5 del D.P.R. 357/97;
3. il MIBACT, con nota prot.4460 del 04/02/2020, ha espresso parere endoprocedimentale favorevole anche nei riguardi della compatibilità ambientale;
4. il progetto è finalizzato alla messa in sicurezza di una infrastruttura esistente già da decenni (anni '70) e non alla realizzazione ex novo di una infrastruttura;
5. la messa in sicurezza è assolutamente necessaria per garantire le condizioni di pubblica sicurezza e l'incolumità di persone e/o cose che operano nell'area portuale;
6. in mancanza di tali lavori di messa in sicurezza, le persone che operano nell'area portuale continuerebbero ad essere soggette a situazioni di forte pericolo, mettendo a rischio tutte le attività svolte e la sussistenza stessa dell'infrastruttura portuale;
7. sussistono comunque motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (sicurezza pubblica, attività di natura economica con obbligo di servizio pubblico) che consentono, secondo quanto previsto dall'art.6 par.4 della direttiva habitat 92/43/CEE, la realizzazione del progetto, adottando comunque misure compensative;

8. è stato a tal fine proposto un Programma composto da tre tipologie di misure compensative, tra le quali l'Autorità competente potrà sceglierne una o più di una che sarà la misura/e definitiva, con il proponente che redigerà il relativo progetto coordinato da responsabile tecnico-scientifico, che successivamente sarà approvato nei tempi e modalità stabilite in maniera condivisa dagli attori istituzionali del processo decisionale ed attuativo;
9. la reale attuazione delle misure compensative, secondo un cronoprogramma certo e condiviso, con l'onere finanziario spettante al proponente, sottoposto ad un monitoraggio scientifico, consentirà la coerenza globale alla rete Natura 2000.

Oltre tutto ciò, si vuole evidenziare che il progetto in questione, oggi assoggettato a procedura VIA-VI di livello nazionale, già nel 2007 era stato assoggettato a procedura VIA-VI presso il competente Settore della Regione Campania allora competente, ottenendone parere favorevole con prescrizioni espresso con nota prot.1903 del 02/01/2007 (allegata), ma non era stato realizzato per mancanza del finanziamento necessario.

Le condizioni del sito sono praticamente le stesse del 2007, la normativa è immutata (se non per il trasferimento di competenze dalla Regione al MATTM) rispetto a quelle del 2007, il progetto è praticamente lo stesso del 2007 essendo stato aggiornato essenzialmente solo nella sua parte economica.

A parte tutto, pur ritendo che nella fattispecie non esistano le criticità evidenziate, come è noto, qualora l'autorità decidente ritenga sussistenti eventuali impatti ambientali negativi e significativi può disporre le necessarie azioni mitigative.

Avendo codesto Ministero consentito all'ente proponente di fornire apporti tecnici e chiarimenti, sarebbe anche necessario – nell'ipotesi in cui le presenti deduzioni dovessero essere ritenute non soddisfattive – consentire un proficuo approfondimento interlocutorio al solo scopo di scongiurare eventuali contenziosi, anche nell'ottica dell'interesse pubblico perseguito da entrambe le parti.

Pertanto, nel confermare la nostra richiesta di Audizione in Commissione per un confronto con i nostri progettisti e consulenti, ed alla luce di tutto quanto riportato nelle presente atto che costituisce **Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis L.241/90 a seguito di parere negativo espresso dalla Commissione con verbale n.78/2021**, si ritiene che il ricorso all'applicazione del principio di precauzione sia utile per autorizzare comunque la realizzazione del progetto con l'adozione delle misure di compensazione.

Sicuri di un positivo e benevolo riscontro, si porgono Distinti saluti.



Il Responsabile del Servizio
Area Tecnica LL.PP.
Dott. Arch. Magno Battipaglia

IL SINDACO
(dott. Carmelo Stanziola)



Il Responsabile Unico del Procedimento
Geom. Remo Fedullo

Riferimenti per contatti:

Nome e Cognome: Arch. Magno Battipaglia

Telefono: 0974370725 cell. 366-6802891 mail: lavori.pubblici@comune.centola.sa.it

PEC: tecnico.lavoripubblici.comune.centola.sa@pec.it

Allegato: Parere Favorevole della Commissione V.I.A. Regione Campania – prot.n.2007.0001903 del 02/01/2007 – espresso sullo stesso progetto.



Giunta Regionale della Campania

Area Generale di Coordinamento

Ecologia, Tutela dell' Ambiente

C.T.A. Protezione Civile

Settore Tutela dell' Ambiente

Il Dirigente

COMUNE DI CENTOLA

Provincia di Salerno

- UFFICIO TECNICO -

Area Lavori Pubblici - Espropri - Manutenzione

REGIONE CAMPANIA

Prot. 2007. 0001903 del 02/01/2007 ore 12,34

PROT. N. 149 DATA 08 GEN 2007

Dest.: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI; COMUNE DI CENTOLA; CORPO FORESTALE
Fascicolo : 2007.XXXVV/1/1.32



Napoli li _____

Al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Via M. Campodisola, 21
80133 **Napoli**

Al Comune di **Centola** (SA)

Al Corpo Forestale dello Stato
Via Stazione Nuova, 1
Pisciotta (SA)

Oggetto:

Richiesta parere DPR 12.4.96 e DPR 357/97.

Prolungamento della testata del molo e ampliamento Rada di Palinuro -- riesame.

Completamento del porto di Palinuro.

Si comunica che la Commissione V.I.A., nella seduta del 20.12.2006 ha esaminato i progetti congiuntamente così come richiesto dal Comune di Centola con propria nota prot. n° 7603 del 13.10.2006.

Al riguardo la predetta Commissione, ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale e di Valutazione di Incidenza, con le seguenti prescrizioni:

1. è indispensabile che i due progetti vengano realizzati insieme; poiché le fonti di finanziamento e i proponenti sono diversi, si auspica venga attivata una procedura che assicuri la comunanza e la contemporaneità delle successive fasi (elaborazione progetto, esecutivo, appalto, esecuzione dei lavori, monitoraggio prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori);
2. le misure di mitigazione proposte siano recepite come parte integrante del progetto e precisamente:
 - realizzare gli ancoraggi eco-compatibili a difesa della *posidonia oceanica*, secondo le indicazioni illustrate nel SIA a pag. 146 e segg;
 - realizzare l'impianto di aspirazione diretta dalle imbarcazioni delle acque reflue ed oli esausti;
 - installare una attrezzatura di raccolta rifiuti specifica, in osservanza del D. L. 24-06-2003, n. 182, riguardante l'attuazione delle direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui di carico.
 - adottare in fase di cantiere le seguenti misure: lavaggio preventivo dei massi per evitare che i residui polverosi intorbidino l'acqua e, successivamente, si depositino sui fondali; programmazione temporale delle operazioni di salpamento dei massi per evitare di stressare i fondali; non eseguire lavorazioni rumorose nei periodi di maggior flusso migratorio (aprile-maggio); divieto di scarico di rifiuti di cantiere al di fuori dell'area di cantiere e in mare;



Giunta Regionale della Campania

Area Generale di Coordinamento

Ecologia, Tutela dell'Ambiente

C.T. Ab. Protezione Civile

Settore Tutela dell'Ambiente

Il Dirigente

Napoli, li _____

Oggetto: _____

3. predisporre un progetto di monitoraggio nel quale devono essere previste anche le indagini sui fondali e le misure di corrente lungo la linea di costa;
4. considerato che attualmente la mantellata del molo di sopraflutto è costituita da massi cubici in calcestruzzo per circa la metà della sua larghezza a partire dalla radice, e da tetrapodi in calcestruzzo per la restante parte fino alla testata, si predisponga variante progettuale nella quale sia previsto di salpare i tetrapodi e i massi cubici nella parte di mantellata del tratto già esistente per ricollocarli in sagoma nella parte sommersa del prolungamento del molo in progetto, e rifiorire la parte emersa per l'intera lunghezza del molo (parte esistente e prolungamento) con strutture del tipo *ecopodi*, in modo da migliorare sensibilmente l'aspetto paesaggistico di tutto il molo di sopraflutto ed eliminare la cesura tra la parte esistente e quella a realizzarsi.

La procedura si completa con Decreto Assessorile, che lo scrivente Settore avrà cura di notificare ad avvenuta esecutività, previo pagamento delle Spese Amministrative Istruttorie calcolate secondo le modalità indicate nella Delibera n° 916 del 14.07.2005, pubblicata sul B.U.R.C. n° 50 del 3.10.2005, mediante accredito su conto corrente postale n° 21965181 intestato a - Regione Campania - Servizio Tesoreria Codice 0505 causale: Spese Parere V.I.A..

Avv. Mario Lupacchini

MG/ar palinuro 122