

Buona Sera , in allegato documento relativo

Oggetto: Contratto Istituzionale di Sviluppo per il recupero e la rifunzionalizzazione dell'"Ex carcere borbonico dell'isola di Santo Stefano - Ventotene" Intervento n. 3 "Realizzazione / adeguamento degli approdi all'Isola di Santo Stefano"

Cordialmente

Comitato Santo Stefano Sostenibile

S.M.

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a  
procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a STEFANO MAURO \_\_\_\_\_

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

COMITATO SANTO STEFANO SOSTENIBILE \_\_\_\_\_

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

RECUPERO E RIFUNZIONALIZZAZIONE EX CARCERE BORBONICO DELL'ISOLA DI SANTO STEFANO VENTOTENE – Intervento n.3 realizzazione/adeguamento degli approdi dell'isola di Santo Stefano

*(Inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera  
 Ambiente idrico  
 Suolo e sottosuolo

- Rumore, vibrazioni, radiazioni  
 Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)  
 Salute pubblica  
 Beni culturali e paesaggio  
 Monitoraggio ambientale  
 Altro (specificare) \_\_\_\_\_

## TESTO DELLE OSSERVAZIONI

Questo documento presenta **14 osservazioni** al progetto di RECUPERO E RIFUNZIONALIZZAZIONE EX CARCERE BORBONICO DELL'ISOLA DI SANTO STEFANO VENTOTENE – Intervento n.3 realizzazione/adequamento degli approdi dell'isola di Santo Stefano. Le osservazioni riguardano aspetti di caratteri generali, aspetti programmatici, aspetti progettuali e aspetti ambientali (ambiente idrico, biodiversità, beni culturali e paesaggio).

Per la redazione di queste osservazioni sono stati consultati gli elaborati del progetto, e in particolare:

- 2017E037INV-02-D-VV-VIA001 – Quadro Progettuale
- 2017E037INV-02-D-OM-RT0000 – Opere Marittime Relazione Tecnico Descrittiva
- 2017E037INV-02-D-OM-RT0002 - Studio idraulico marittimo
- 2017E037INV-02-D-OM-TAV001- Opere Marittime - Planimetria di progetto scalo della Marinella
- 2017E037INV-02-D-OM-TAV0002 - Opere Marittime- Sezioni di progetto scalo della Marinella
- 2017E037INV-02-D-VV-VIA003 – Quadro Ambientale e PMA
- 2017E037INV-02-D-VV-VIA004 – Studio di Valutazione Incidenza Ecologica.
- 2017E037INV-02-D-GE-RAR000 - Relazione Archeologica

La sintesi delle osservazioni è riportata nell'**Allegato 3**.

Il testo completo delle osservazioni è riportato in **Allegato 4**.

Una ipotesi di linee guida per la progettazione di un molo sostenibile è riportata in **Allegato 5**.

Gli **Allegati da 6 a Allegato 8** contengono altro materiale di supporto alle osservazioni

## ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – Sintesi delle osservazioni

Allegato 4 – Testo completo delle osservazioni

Allegato 5 – Requisiti di sostenibilità per il molo della *Marinella*

Allegato 6 – Ordinanza n. 12 del 10.06.2019, Comune di Ventotene, recante “Autorizzazione delle visite guidate all'ex carcere di Santo Stefano, attraverso gli approdi Marinella e Scalo 4, vie comunali e parte limitata del carcere”.

Allegato 7 - Ordinanza n. 16 del 10.07.2019, Comune di Ventotene, recante “Disciplina delle visite guidate all'ex carcere Borbonico di Santo Stefano, attraverso gli approdi Marinella e Scalo 4”

Allegato 8 - Ordinanza n. 17 del 30.07.2020, Comune di Ventotene, recante “Divieto di accesso sull'isola di Santo Stefano attraverso gli approdi Marinella e Scalo n. 4”

Luogo e data \_\_Ventotene\_\_ 04-06-2021

*(inserire luogo e data)*

Ventotene 04-06-2021

Il/La dichiarante

Stefano Mauro

*(Firma)*

*Stefano Mauro*

“ “ “ “ “ “

## **Allegato 3 – Sintesi delle osservazioni**

### **ASPETTI DI CARATTERE GENERALE**

#### **OSSERVAZIONE n.1 – Interventi urgenti per al sicurezza**

Per quale motivo, nonostante i ripetuti richiami delle autorità locali, la messa in sicurezza delle falesie e dei manufatti sovrastanti gli approdi è stata condizionata al superamento della procedura di VIA necessaria per il progetto dell'approdo?

### **ASPETTI PROGRAMMATICI**

#### **OSSERVAZIONE n.2 – Un luogo sacrale**

In che modo l'impianto portuale proposto (alternativa 2.c) per il progetto di recupero e rifunzionalizzazione del carcere caratterizza l'Isola di Santo Stefano come luogo simbolico, facendone un "landmark" rivolto alla memoria del passato e, al contempo, rendendolo un esempio di rilevanza globale sostenendone l'aura "quasi sacrale"?

### **ASPETTI PROGETTUALI**

#### **OSSERVAZIONE n.3 – Alternative progettuali prese in esame per l'approdo Marinella**

per quale motivo la scelta dello spettro delle alternative proposte per la rifunzionalizzazione dell'approdo Marinella si è limitato all'alternativa fra "non intervento" e moli di attracco da realizzare con cassoni cellulari imbasati fino a profondità di 7 m, solidarizzati attraverso getti i calcestruzzo e micropali, e collegati in testa da sovrastrutture in cemento armato emergenti ad altezze uguali o superiori ai 2 m sopra il livello del mare, senza considerare soluzioni leggere come pontili mobili e strutture realizzate con materiali naturali, in grado di garantire al contempo le condizioni di sicurezza necessarie per la fruizione turistica e la piena conservazione del patrimonio ambientale e paesaggistico?

#### **OSSERVAZIONE n.4 – Scelta dell'alternativa migliore**

poiché nella scelta dell'alternativa progettuale migliore non è stata contemplata la possibilità di risolvere le criticità presenti nell'Alternativa Zero (assenza di approdo alternativo, assenza della mitigazione del rischio geomorfologico) senza necessariamente modificare gli approdi, ne deriva una eccessiva e indebita penalizzazione dell'unica soluzione in grado di esercitare il minore impatto dal punto di vista paesaggistico e ambientale. Pertanto la scelta dell'alternativa progettuale migliore è del tutto insufficiente.

#### **OSSERVAZIONE n.5 - Logistica degli sbarchi**

Dai documenti pervenuti non è chiaro in che modo potranno svolgersi le operazioni di imbarco e sbarco, l'organizzazione logistica della tratta e le modalità di attracco delle imbarcazioni dedicate per entrambe le isole.

#### **OSSERVAZIONE n. 6 - Possibilità di attracco**

Da quali elementi è possibile desumere il valore aggiunto del molo in termini di facilitazione delle operazioni di attracco?

### **ASPETTI AMBIENTALI**

## **Ambiente idrico**

### **OSSERVAZIONE n.7 – Stima dell’onda significativa**

Attesa l’enorme rilevanza, anche simbolica degli obiettivi di conservazione del patrimonio ambientale dell’Isola di Santo Stefano, si considera insufficiente l’analisi del clima ondoso in prossimità del molo della *Marinella* con particolare riguardo ai fenomeni estremi.

### **OSSERVAZIONE n.8 – Stima del trasporto dei sedimenti e regimi della dinamica litoranea**

Attesa l’enorme rilevanza, anche simbolica degli obiettivi di conservazione del patrimonio ambientale dell’Isola di Santo Stefano, si considera insufficiente l’analisi del trasporto potenziale di sedimenti basata solo sulla conoscenza del verso del trasporto solido medio annuo, non corredata dalla corrispondente accurata stima della sua effettiva quantità.

## ***Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)***

### **OSSERVAZIONE n.9 – Incidenza dell’opera sugli habitat naturali di interesse comunitario**

Vista la presenza di un habitat naturale particolarmente fragile, caratterizzato da un forte idrodinamismo e dalla presenza di specie il cui stato di conservazione secondo il rapporto ex. Art. 17 (2019) è considerato *cattivo*, in base a quali elementi l’incidenza dell’opera in fase di esercizio sugli habitat di interesse comunitario viene valutata “*nulla*” (Tabella 3, pag. 57, elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA004) o “*assente*” (pag. 20, elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA001)?

### **OSSERVAZIONE n.10 -Valutazione carente dell’incidenza dell’opera sugli habitat della ZSC “Fondali circostanti l’isola di S. Stefano” (Zona Speciale di Conservazione) e delle misure di mitigazione**

La valutazione dell’incidenza dell’opera sugli habitat della ZSC “Fondali circostanti l’isola di S. Stefano” (Zona Speciale di Conservazione) risulta carente soprattutto per quanto riguarda le aree circostanti l’area di intervento; risulta inoltre carente la presentazione delle misure di mitigazione, non presentando elementi che ne possano garantire o descrivere l’efficacia.

### **OSSERVAZIONE n.11 - Valutazione dell’impatto dell’opera sull’avifauna - ZPS “Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano”**

La valutazione dell’impatto sull’avifauna non considera elementi rilevanti nella definizione delle mitigazioni.

### **OSSERVAZIONE n.12 - Valutazione del rischio di alterazione degli habitat presenti sull’Isola di Santo Stefano dall’introduzione di specie aliene**

La Valutazione del rischio di alterazione degli habitat presenti sull’Isola di Santo Stefano a causa dell’introduzione di specie aliene non nomina né tiene conto delle dimensioni delle imbarcazioni, che potranno avere accesso al molo: quanto maggiori sono queste dimensioni, maggiore è il rischio di introduzione di specie aliene.

## ***Beni culturali e paesaggio***

**OSSERVAZIONE n. 13 – Mancanza della valutazione dell’impatto del progetto sulle valenze archeologiche**

Attesa l’enorme rilevanza, anche simbolica degli obiettivi di conservazione del patrimonio storico e archeologico dell’Isola di Santo Stefano, e considerando la presenza di interventi che obliterano in modo permanente segni pre-esistenti ricavati in epoca romana, *ex petra excisa*, in base a quali elementi è stato valutato che, come riportato nella tabella su cui si basa la scelta dell’alternativa migliore (pag. 20, elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA001), l’interferenza sulle valenze archeologiche viene considerata del tutto *assente*?

**OSSERVAZIONE n. 14 – Debolezza nella dimostrazione di bassa significatività dell’impatto visivo del progetto**

Viste le simulazioni visive dell’opera proposta, caratterizzata da un’altezza fuori acqua di 2.5 m della copertura del pontile in cemento armato, si ritiene che le motivazioni addotte per dimostrare una complessiva bassa significatività dell’opera dal punto di vista percettivo, siano estremamente carenti.

**OSSERVAZIONE n.15 - Mancata esplicitazione delle procedure di imbarco e sbarco e mancata considerazione del binomio porto di Ventotene - molo di Santo Stefano**

Dai documenti pervenuti non è chiaro in che modo potranno svolgersi le operazioni di imbarco e sbarco né le modalità di accesso riservate alle persone con mobilità ridotta. Non è inoltre chiarita l’interazione dell’imbarcazione con i tre attracchi con cui questa dovrà interagire (porto di Ventotene, Scalo della Marinella e Scalo n°4)

A valle delle osservazioni elaborate, si sollecitano le seguenti prescrizioni:

**PRESCRIZIONE n. 1** – Procedere in modo urgente e non procrastinabile all’intervento di messa in sicurezza delle vie comunali, loro pertinenze e delle falesie incombenti sugli approdi *Marinella e Scalo n. 4* come già sollecitato in data 25/07/2020 dall’Assessore Dott. Francesco Carta.

**PRESCRIZIONE n.2** – Eseguire un’indagine approfondita dei regimi ondametrici in modo da caratterizzare in modo accurato il clima ondoso, con particolare riguardo al verificarsi di fenomeni estremi.

**PRESCRIZIONE n.3** – Eseguire un’indagine approfondita dell’evoluzione planimetrica e dei sedimenti presenti, al fine di determinare in modo accurato non solo il verso del trasporto solido medio annuo ma anche della sua effettiva quantità, e da fornire elementi di fondamentale importanza per l’adeguata gestione delle interferenze con la limitrofa prateria di posidonia oceanica

**PRESCRIZIONE n.4** – predisporre una ulteriore proposta progettuale a partire da una più approfondita valutazione della potenziale interferenza sulle valenze archeologiche.

**PRESCRIZIONE n.5** - predisporre una proposta progettuale che chiarisca la logistica della tratta fra le due isole scegliendo accuratamente l’imbarcazione che verrà acquistata, le modalità di sbarco e il punto di attracco presso l’isola di Ventotene.

**PRESCRIZIONE n.6** - si ritiene necessario che per una reale valutazione della soluzione progettuale più idonea per ogni alternativa vadano identificate chiaramente e con più attenzione le reali criticità, verificando con cura che quelle evidenziate per alcune proposte non siano presenti anche nelle altre soluzioni.

**PRESCRIZIONE n.7** - Definire chiaramente le limitazioni di uso dell'approdo per i soggetti titolari di proprietà sull'isola di Santo Stefano.

**PRESCRIZIONE n.8** – eseguire un'indagine approfondita dei regimi ondametrici in modo da caratterizzare in modo accurato il clima ondoso locale attraverso l'installazione di una boa ondametrica, con particolare riguardo al verificarsi di fenomeni estremi.

**PRESCRIZIONE n.9** – eseguire un'indagine approfondita dei regimi ondametrici, dell'evoluzione planimetrica e dei sedimenti presenti, al fine di determinare in modo accurato non solo il verso del trasporto solido medio annuo ma anche della sua effettiva quantità, ed al fine di fornire elementi di fondamentale importanza per l'adeguata gestione delle interferenze con la limitrofa prateria di posidonia.

**PRESCRIZIONE n.10** – eseguire un'indagine accurata della potenziale interazione dell'opera proposta con il forte idrodinamismo locale, tale da permettere una valutazione delle sue potenziali variazioni e del corrispondente impatto sul trasporto di sedimenti, tenendo presente anche quando già specificato nell'OSSERVAZIONE n.7 e nella corrispondente PRESCRIZIONE n.8

**PRESCRIZIONE n.11** - Produrre una documentazione che dimostri in maniera approfondita l'efficacia delle misure di mitigazione, sia per l'area di ingombro dell'opera proposta, sia per le aree e gli habitat di interesse comunitario presenti nelle aree circostanti.

**PRESCRIZIONE n.12** – Individuare chiaramente le fasi di cantiere e utilizzo dell'opera in modo tale che non interferiscano con tutte le fasi del periodo riproduttivo delle specie Berta maggiore e Berta minore e non con la sola fase dell'involo; individuare chiaramente il sistema di illuminazione, in modo da rendere possibile la valutazione del suo impatto.

**PRESCRIZIONE n.13** – Individuare una soluzione progettuale che limiti l'approdo di imbarcazioni munite di cucina/bar/dispensa, o quanto altro possa favorire l'ingresso di specie aliene (es. ratti), sia nelle fasi di cantiere sia, soprattutto, nella fase di esercizio.

**PRESCRIZIONE n.14** – predisporre ulteriori proposte progettuale a partire da una più approfondita valutazione della potenziale interferenza sulle valenze archeologiche, volta ad individuare la soluzione con il minor impatto in tal senso.

**PRESCRIZIONE n.15**: predisporre una ulteriore proposta progettuale caratterizzata da una forte integrazione con l'ambiente paesaggistico, e tale da consentire una fruizione del patrimonio storico-archeologico. A titolo puramente esemplificativo si allega la simulazione visiva di una possibile soluzione alternativa da progettare facendo ricorso a materiali leggeri ed ecologicamente più sostenibili.



# Introduzione

Come affermato nella vision del progetto di riqualificazione dell'ex-carcere:

*“L'Isola di Santo Stefano è destinata a essere un luogo prevalentemente simbolico, orientato alla conservazione del patrimonio architettonico, ambientale e paesaggistico e al mantenimento della sua aura; un “landmark” volto alla messa in opera della memoria e, nel contempo, scenario futuro destinato ad una attrattività culturale globale, ad una funzione principalmente narrativa, artistica e museale, un luogo quasi sacrale.”*

Pertanto, il molo della *Marinella* è da **riprogettare**.

Nel progetto per il recupero e la rifunzionalizzazione dell'ex carcere borbonico dell'isola di Santo Stefano, si vengono assoggettati alla medesima Valutazione d'Impatto Ambientale sia il molo proposto per l'approdo della *Marinella* sia una serie di interventi urgenti che già da anni le autorità locali sollecitano per la messa in sicurezza delle rocce e delle strade comunali che sovrastano gli approdi (**OSSERVAZIONE n.1**). La proposta di Invitalia S.p.A. per l'approdo della *Marinella* non rispetta l'altissimo valore simbolico dell'Isola (**OSSERVAZIONE n.2**) e prende in considerazione un numero estremamente limitato di soluzioni alternative (**OSSERVAZIONE n.3**) determinando così una eccessiva penalizzazione degli interventi potenzialmente più sostenibili (**OSSERVAZIONE n.4**), in favore della realizzazione di un molo lungo 25 metri, con un pontile di cemento armato che si innalza per 2.5 metri al disopra del livello del mare e un imbasamento sommerso che arriva a sfiorare la vicina prateria di posidonia oceanica.

Le argomentazioni a supporto del valore aggiunto portato dalla soluzione scelta sono deboli (**OSSERVAZIONE n.5 e OSSERVAZIONE n.6**) e la valutazione dell'impatto sull'ambiente circostante è basata su dati e informazioni carenti, soprattutto rispetto alla caratterizzazione delle condizioni meteo-marine estreme (**OSSERVAZIONE n.7 e OSSERVAZIONE n.8**). La valutazione dell'incidenza sull'habitat marino e sulle Zone Speciali di Conservazione è carente (**OSSERVAZIONE n.9 e OSSERVAZIONE n.10**), mentre il potenziale impatto sull'avifauna locale è significativo (**OSSERVAZIONE n.11**) e non è possibile escludere il rischio di invasione di specie aliene (**OSSERVAZIONE n.12**) in un contesto caratterizzato da importanti fragilità. Infine la soluzione proposta interferisce in modo significativo delle testimonianze storico-archeologiche presenti (**OSSERVAZIONE n.13**) e modifica in modo sostanziale un paesaggio ancora incontaminato (**OSSERVAZIONE n.14**).

Pertanto, il Comitato Santo Stefano Sostenibile propone che:

- vengano immediatamente messi in sicurezza i sentieri comunali e le rocce che incombono sugli approdi, svincolando questo intervento dall'approvazione della proposta per l'approdo della *Marinella*;
- vengano condotti accurati studi ondometrici in grado di caratterizzare il clima ondoso, con particolare riguardo agli eventi estremi;
- venga condotto un accurato studio quantitativo della potenziale interferenza dell'opera sul forte idrodinamismo (correnti) locali, sul trasporto di sedimenti e sul corrispondente impatto sulla limitrofa prateria di posidonia oceanica;
- vengano elaborate nuove proposte progettuali per il molo della *Marinella*, in grado di preservare le testimonianze archeologiche e inserirsi in modo armonico in un ambiente ancora incontaminato.

A titolo puramente esemplificativo viene riportata una proposta di linee guida per la progettazione di un molo funzionale agli scopi del progetto, sostenibile e rispettoso dell'ambiente (**ALLEGATO 5**).

# 1.Aspetti di carattere generale

(es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)

## 1.1 - Osservazione n.1: interventi urgenti per la sicurezza

Documenti citati:

- Studio di Impatto Ambientale - Quadro Progettuale (2017E037INV-02-D-VV-VIA001)
- Ordinanza comunale n. 12 del 10.06.2019
- Relazione del Geologo Dr. Claudio Bernetti del 17.05.2019
- Relazione tecnica dell'Arch. Francesco Paolo Mancini del 27.05.2019
- Ordinanza comunale n. 16 del 10.07.2019
- Ordinanza n. 17 del 30.07.2020
- Nota municipale prot. n. 3706 del 25/07/2020

Come riportato nell'elaborato "Studio di Impatto Ambientale - Quadro Progettuale" (2017E037INV-02-D-VV-VIA001 pag. 5) le interlocuzioni ed il carteggio avvenuti tra Struttura Commissariale e Ministero dell'Ambiente (oggi Ministero della Transizione Ecologica) precedentemente alla redazione del progetto hanno portato alla decisione che l'intervento proposto per lo "Scalo della Marinella" potesse rientrare in una delle opere elencate al punto 2 dell'Allegato II-bis della seconda parte del D.lgs 152/2006, ovvero "Progetti di infrastrutture: porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili".

Nel verbale della riunione del **26 ottobre 2020** del Tavolo Istituzionale Permanente si legge che<sup>3</sup>:

*"La Commissaria sottolinea ancora una volta l'importanza che riveste, per la sostenibilità di tutto il progetto, l'adeguamento dello sbarco dello Scalo 4 e l'ampliamento e rifunzionalizzazione dello sbarco della Marinella. [...] Anche se tutti sono convinti che non si può assolutamente assimilare la struttura prevista ad un porto, la Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CRESS) del MATTM ha richiesto ugualmente la VIA statale. [...] Sia pure con qualche perplessità, si è convenuto di procedere in tal senso considerando soprattutto l'esigenza di mettere il futuro attracco al riparo di possibili contenziosi, anche considerando l'alto valore ambientale e simbolico del luogo. "*

da cui si evince che la richiesta della procedura di VIA è espressamente legata alla proposta di realizzazione del nuovo sbarco della *Marinella*.

<sup>3</sup> [http://commissariocissantostefano.governo.it/media/1650/verbale-tavolo-cis-26\\_10\\_2020-fin.pdf](http://commissariocissantostefano.governo.it/media/1650/verbale-tavolo-cis-26_10_2020-fin.pdf)

Si considerino, nel contempo, le seguenti disposizioni delle autorità locali, antecedenti alla suddetta riunione del tavolo istituzionale permanente.

1. Con ordinanza n. 12 del 10.06.2019 (Allegato 6) recante “*Autorizzazione delle visite guidate all'ex carcere di Santo Stefano, attraverso gli approdi Marinella e Scalo 4, vie comunali e parte limitata del carcere*”, il Sindaco di Ventotene dott. Gerardo Santomauro e l'Assessore dott. Francesco Carta, hanno disposto il divieto di accesso all'isola ed a tutte le strutture dell'ex Carcere con l'esclusione delle visite guidate effettuate dalla cooperativa “Terra Maris”, ed hanno subordinato qualsiasi altra visita alle strutture per ragioni di studio, promozione culturale ed interesse istituzionale all'autorizzazione del Sindaco stesso. Tale provvedimento era stato preso in seguito a:
  - la relazione del Geologo Dr. Claudio Bernetti del 17.05.2019, acquisita al protocollo comunale al n°. prot. 2438 del 28.05.2019 nel quale si sottolineava come fosse sufficiente un disgaggio delle falesie e delle parti pericolanti dei muretti di sostegno con malta (sia sulla Marinella che sullo Scalo n. 4) per ottenere un livello ragionevole di sicurezza tale da permettere l'accesso al carcere;
  - la relazione tecnica dell'Arch. Francesco Paolo Mancini del 27.05.2019, acquisita al protocollo comunale al n. 2536 del 03.06.2019, con la quale, alla luce delle condizioni riscontrate dal punto di vista geologico con la suddetta relazione del Dott. Bernetti, si riteneva che per i percorsi che dagli approdi della *Marinella* e dello *Scalo n. 4* conducono al complesso carcerario sussistevano le condizioni di sicurezza tali da consentire la ripresa delle visite guidate sull'Isola di Santo Stefano da realizzare esclusivamente sotto controllo di personale specializzato indicato dal Comune.
2. Con ordinanza n. 16 del 10.07.2019 (Allegato 7), recante “*Disciplina delle visite guidate all'ex carcere Borbonico di Santo Stefano, attraverso gli approdi Marinella e Scalo 4*” il Sindaco Dott. Gerardo Santomauro, al fine di garantire la pubblica sicurezza ed incolumità, disponeva di contingentare, ove necessario, il numero di visitatori durante le visite guidate e che tutte le prenotazioni per le suddette visite e per i relativi servizi di trasporto venissero obbligatoriamente ed esclusivamente effettuate presso il Centro visite/Infopoint o altre strutture comunali individuate. Tale disposizione, richiamando la già citata ordinanza n. 12 del 10.06.2019, prendeva ulteriormente atto del ripetersi di continui sbarchi sull'isola di Santo Stefano al di fuori del controllo e degli orari previsti per le visite guidate autorizzate, che avrebbero potuto determinare situazioni di insicurezza e pericolo per gli stessi fruitori non accompagnati.
3. Con ordinanza n. 17 del 30.07.2020 (Allegato 8), recante “*Divieto di accesso sull'isola di Santo Stefano attraverso gli approdi Marinella e Scalo n. 4*”, riferita nella sezione 2. dell'elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA001 “Quadro progettuale” oggetto di questa osservazione, il Sindaco Dott. Gerardo Santomauro, confermava il divieto di accesso all'isola di Santo Stefano specificando, a modifica delle suddette ordinanze n. 12/2019 e n. 16/2019, che tale divieto veniva esteso anche alle visite guidate di qualsiasi tipo, precisando ulteriormente che fino alla conclusione degli interventi di messa in sicurezza, fossero consentiti esclusivamente gli accessi per ragioni connesse e finalizzate a agli interventi stessi. Riguardo le motivazioni di sicurezza riportate in narrativa dell'ordinanza 17/2020, oltre a richiamare le relazioni del Geologo Dott. Bernetti e dell'Arch. Mancini, veniva riportata una successiva relazione del 11.03.2020 del Geologo Dott. Bernetti, acquisita in atti con prot. n. 2068 del 02.05.2020, avente per oggetto “*Rapporto per la valutazione del livello di sicurezza degli attracchi sull'isola di Santo Stefano denominati Marinella e Molo Quattro e dei sentieri di accesso*”, redatta in aggiornamento della precedente relazione del 2019 già citata al punto 1, da cui emerge la necessità di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza pronosticati in precedenza riassumibili come segue:
  - consolidamento della parete sovrastante l'approdo *Marinella*;
  - disgaggio di alcuni volumi rocciosi instabili sovrastanti l'approdo *Scalo n.4* ed il tratto iniziale dello stradello di accesso;

- demolizione e rifacimento di alcuni muretti di contenimento laterali alle strade comunali di accesso agli approdi.
4. Con nota municipale prot. n. 3706 del 25/07/2020 l'Assessore del Comune di Ventotene Dott. Francesco Carta riferisce di ritenere *“che non è più procrastinabile l'intervento di messa in sicurezza della struttura [l'ex carcere n.d.r.] e delle vie comunali, loro pertinenze e delle falesie incombenti su dette vie ed approdi”* declinando *“ogni responsabilità per quanto dovesse accadere presso gli approdi in merito ai rischi e pericoli della pubblica incolumità”*.

Risulta pertanto evidente che nelle disposizioni delle autorità locali suffragate dalla valutazione degli esperti, le condizioni di sicurezza per la fruizione dell'apparato monumentale del ex carcere Borbonico di Santo Stefano sono pregiudicate dalle **condizioni di instabilità dei manufatti e delle sporgenze naturali sovrastanti e incombenti sull'approdo e sulle vie comunali** e che gli interventi di messa in sicurezza vengono ritenuti urgenti e improcrastinabili.

Si noti, in particolare, che le osservazioni delle autorità locali in merito alla sicurezza dei luoghi, suffragate dalle relazioni degli esperti, non fanno mai riferimento a rischi connessi con le operazioni di attracco e alle condizioni in cui si svolgono gli sbarchi sull'isola, che sono invece proseguite nel periodo compreso fra il 10.06.2019 e il 10.7.2019 in modo talmente numeroso e incontrollato da motivare una più stringente contingentazione delle presenze sull'isola di Santo Stefano.

Anche nella documentazione presentata da Invitalia è evidenziata la necessità di una pronta messa in sicurezza delle vie di accesso all'isola. A pag. 10 dell'elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA001 recante il Quadro Progettuale dello Studio di Impatto Ambientale, è infatti sottolineato che *“L'elemento di principale criticità dello Scalo della Marinella è il potenziale rischio da crollo di cunei di roccia della falesia sovrastante, l'area è infatti classificata come area a pericolo A e rischio R4 frana”*.

Ciò nonostante nel presente CIS per il *“Recupero e rifunzionalizzazione dell'ex carcere borbonico dell'Isola di Santo Stefano Ventotene”* l'esecuzione delle opere a terra mirate a limitare il rischio di crollo di porzioni di falesia e del sentiero presso l'approdo *Marinella*, e le opere di miglioramento da realizzarsi allo Scalo n.4 (sostituzione parapetto, realizzazione di un percorso delimitato e posizionamento maniglione) vengono condizionate al superamento della procedura di VIA da parte del progetto riguardante l'impianto portuale della *Marinella* determinando in questo modo a) un ulteriore differimento della messa in sicurezza delle falesie e delle vie comunali e b) un ulteriore ammaloramento dei manufatti presenti e una ulteriore destabilizzazione dei volumi rocciosi incombenti, che hanno già determinato, nel volgere di un anno, la necessità di un aggiornamento del rapporto relativo al livello di sicurezza dei luoghi in relazione alla situazione geomorfologica.

Considerando quanto descritto sopra si richiede al Comitato di Valutazione di rispondere al seguente quesito:

**OSSERVAZIONE n.1 – per quale motivo, nonostante i ripetuti richiami delle autorità locali, la messa in sicurezza delle falesie e dei manufatti sovrastanti gli approdi è stata condizionata al superamento della procedura di VIA necessaria invece per il progetto dell'impianto portuale?**

Visto il documentato e incalzante ammaloramento dei manufatti presenti e la progressiva destabilizzazione dei volumi rocciosi, si sollecita il Comitato di Valutazione a considerare la seguente

**PRESCRIZIONE n.1 – procedere in modo urgente e non procrastinabile all'intervento di messa in sicurezza delle vie comunali, loro pertinenze e delle falesie incombenti sugli approdi *Marinella* e *Scalo n. 4* come già sollecitato in data 25/07/2020 dall'Assessore Dott. Francesco Carta svincolando questo intervento dalla costruzione del molo e dedicandogli due procedure distinte.**

## 2. Aspetti programmatici

(coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)

### 2.1 - Osservazione n.2: Un luogo sacrale

#### Documenti citati

- Presentazione dello Studio di Fattibilità tenuto a Roma il 30 Marzo 2021<sup>4</sup>

L'indirizzo di alto profilo del progetto di recupero e rifunzionalizzazione dell'ex carcere borbonico è riassunto nella seguente declaratoria richiamata anche da Invitalia S.p.A. in occasione dell'incontro per la presentazione dello Studio di Fattibilità tenuto a Roma il 30 Marzo 2021<sup>5</sup>:

*L'Isola di Santo Stefano è destinata a essere un luogo prevalentemente simbolico, orientato alla conservazione del patrimonio architettonico, ambientale e paesaggistico e al mantenimento della sua aura; un "landmark" volto alla messa in opera della memoria e, nel contempo, scenario futuro destinato ad una attrattività culturale globale, ad una funzione principalmente narrativa, artistica e museale, un luogo quasi sacrale.*

Storicamente, gli attracchi utilizzati per l'isola di Santo Stefano sono 4: la Marinella, lo Scalo Burrone, la Vasca Giulia e lo Scalo n.4. L'isola di Santo Stefano ha forma tondeggiante e la disposizione degli attracchi nei quattro settori principali, rispettivamente nord-ovest, sud-ovest, sud-est e nord-est, permetteva un approdo riparato con qualsiasi condizione meteorologica, sfruttando la conformazione stessa dell'isola e mettendo in atto un esempio straordinario di adattamento delle esigenze dell'uomo alla conformazione del territorio, lasciando la linea di costa sostanzialmente intatta ed incontaminata.

Quindi, l'approccio adottato durante i secoli passati per l'approdo all'Isola di Santo Stefano è pienamente conforme ai più moderni indirizzi riguardo la cultura dell'adattamento ai cambiamenti climatici, della tutela della biodiversità e della promozione della resilienza, come il *Green Deal Europeo* fondato, fra l'altro, sull'adozione di soluzioni naturali (*nature based solutions*) definite come

*"soluzioni ispirate alla natura e sostenute da processi naturali, efficienti dal punto di vista dei costi, resilienti e in grado di fornire simultaneamente benefici ambientali, sociali ed economici. Tali soluzioni incorporano, e diversificano, i processi gli elementi naturali incorporati nel paesaggio urbano, rurale e marino, attraverso interventi sistemici adatti alle caratteristiche locali ed efficienti nell'uso delle risorse".*

Considerando quanto descritto sopra si richiede al Comitato di Valutazione di rispondere al seguente quesito:

**OSSERVAZIONE n.2 – in che modo l'impianto portuale proposto nel progetto di recupero e rifunzionalizzazione del carcere (alternativa 2.c) caratterizza l'Isola di Santo Stefano come luogo simbolico,**

<sup>4</sup><http://commissariocissantostefano.governo.it/it/comunicazione/comunicati-stampa/progetto-santo-stefano-ventotene-a-pprovato-lo-studio-di-fattibilita-e-il-piano-di-comunicazione/>

<sup>5</sup><http://commissariocissantostefano.governo.it/it/comunicazione/comunicati-stampa/progetto-santo-stefano-ventotene-a-pprovato-lo-studio-di-fattibilita-e-il-piano-di-comunicazione/>

facendone un “landmark” rivolto alla memoria del passato e, al contempo, rendendolo un esempio di rilevanza globale sostenendone l’aura “quasi sacrale”?

### 3. Aspetti progettuali

(proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)

#### 3.1 - Osservazione n.3 - Alternative progettuali prese in esame per l'approdo Marinella

Documenti citati:

- Studio di Impatto Ambientale - Quadro Progettuale (2017E037INV-02-D-VV-VIA001)
- Opere Marittime - Relazione tecnico descrittiva (2017E037INV-02-D-OM-RT0000)

Le alternative in esame prese in esame sono:

- Opzione Zero, "non intervento";
- Alternativa 1, solo opera ubicata presso lo Scalo della Marinella secondo proposta del 2016 (molo di 50 metri)
- Alternativa 2, più punti di sbarco (Marinella e Scalo n.4) declinata in tre differenti soluzioni per lo Scalo della Marinella.

Le alternative prese in considerazione rappresentano uno spettro molto limitato e fortemente discontinuo di possibili soluzioni tecniche da adottare per la realizzazione dell'approdo, che passano immediatamente dal "non intervento" a moli di attracco da realizzare con cassoni cellulari imbasati fino a profondità di 7 m, solidarizzati attraverso getti in calcestruzzo e micropali, e collegati in testa da sovrastrutture in cemento armato emergenti ad altezze fino ai 2.5 m sopra il livello del mare (Figure 24, 26 e 29 dell'elaborato Opere Marittime - Relazione tecnico descrittiva 2017E037INV-02-D-OM-RT0000).

Non è contemplata alcuna gradualità nel potenziale impatto delle opere proposte. Sebbene a pag. 28 dell'elaborato (2017E037INV-02-D-OM-RT0000) si legge che "Sono state studiate numerose alternative che differiscono per estensione planimetrica e tipologia costruttiva", in realtà le soluzioni proposte, sebbene distinte per estensione planimetrica, presentano tutte analoghe tipologie costruttive, ovvero elementi prefabbricati o gettati in opera in calcestruzzo.

Anche in base a quanto già citato in sezione 2.1 (Aspetti programmatici), l'intervento di recupero e rifunzionalizzazione dell'ex carcere deve essere orientato "alla conservazione del patrimonio architettonico, ambientale e paesaggistico e al mantenimento della sua aura", e considerando che la premessa di una visione volta al rispetto del luogo e alla ricerca di soluzioni innovative e sostenibili è ribadita in ogni documento e ad occasione di incontro pubblico dedicato alla presentazione del progetto, il numero e la qualità delle alternative progettuali prese in esame possono dirsi **carenti**.

Considerando quanto descritto sopra si richiede di rispondere al seguente quesito:

**OSSERVAZIONE n.3 – per quale motivo la scelta dello spettro delle alternative proposte per la rifunzionalizzazione dell'approdo Marinella si è limitato all'alternativa fra "non intervento" e moli di attracco da realizzare con cassoni cellulari imbasati fino a profondità di 7 m, solidarizzati attraverso getti in**

calcestruzzo e micropali, e collegati in testa da sovrastrutture in cemento armato emergenti ad altezze uguali o superiori ai 2 m sopra il livello del mare, senza considerare soluzioni leggere come pontili mobili e strutture realizzate con materiali naturali, in grado di garantire al contempo le condizioni di sicurezza necessarie per la fruizione turistica e la piena conservazione del patrimonio ambientale e paesaggistico?

**PRESCRIZIONE N.3**, Considerare soluzioni leggere come pontili mobili e strutture realizzate con materiali naturali, in grado di garantire al contempo le condizioni di sicurezza necessarie per la fruizione turistica e la piena conservazione del patrimonio ambientale e paesaggistico.



## 3.2 - Osservazione n.4 – Scelta dell'alternativa migliore

Documenti citati:

- Studio di Impatto Ambientale - Quadro Progettuale (2017E037INV-02-D-VV-VIA001)
- Opere Marittime - Relazione tecnico descrittiva (2017E037INV-02-D-OM-RT0000)

La tabella riportata a pagina 20 dell'elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA001, su cui è incardinata la scelta dell'alternativa progettuale migliore, mette a confronto 4 alternative progettuali, Alternativa Zero, Alternativa 1, Alternative 2.a, 2.b e 2.c. La tabella elaborata dai progettisti è volta a mettere in evidenza, senza una pur necessaria documentazione di supporto, tutti gli aspetti più critici della Alternativa Zero: minore sicurezza degli sbarchi, esistenza di residui impatti diretti e indiretti, presunta disfunzionalità agli scopi per cui è stata istituita la Riserva Naturale Isola di Santo Stefano *“tra le quali la promozione della gestione degli ecosistemi con modalità idonee a realizzare un'integrazione tra uomo e ambiente”* (sic!).

	Alternativa Zero	Alternativa 1	Alternativa 2.a	Alternativa 2.b	Alternativa 2.c
<b>Ubicazione approdo</b>	Scalo Marinella	Scalo Marinella	Scalo Marinella	Scalo Marinella	Scalo Marinella
<b>Dimensioni opera a mare (lungh.; largh. in testa)</b>		65 m 10 m	15 m 20 m	28,2 m 8 m	25,2 m 8,6 m
<b>Tipologia costruttiva</b>		Cassoni cellulari	Cassoni cellulari	Struttura a giorno; Cassoni	Elementi prefabbricati; Cassoni
<b>Ipotesi flotta tipo</b>	Gommoni o mezzi speciali	Traghetti L 60-70 m	Natanti L <24 m	Natanti L <24 m	Natanti L <24 m
<b>Protezione moto ondoso</b>	Assente	Elevata	Debole	Debole	Adeguate
<b>Eventuale approdo alternativo</b>	Non previsto	Non previsto	Scalo n.4	Scalo n.4	Scalo n.4
<b>Impatto su prateria di posidonia</b>	Assente	Elevata	Assente	Bassa	Assente
<b>Interferenza su valenze archeologiche</b>	Assente	Significativa	Significativa	Assente	Assente
<b>Mitigazione rischio geomorfologico</b>	Assente	Assente	Riduzione da R4 a R2	Riduzione da R4 a R2	Riduzione da R4 a R2
<b>Esercizio: Uso di risorse</b>	Assente	Significativo	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile
<b>Esercizio: Scarichi</b>	Assente	Significativo	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile
<b>Esercizio: Produzione rifiuti</b>	Assente	Significativo	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile
<b>Esercizio: Emissioni in atmosfera</b>	Assente	Significativo	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile
<b>Esercizio: Rumore</b>	Assente	Significativo	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile

Tuttavia, anche senza prevedere ulteriori soluzioni tecniche per la realizzazione del molo presso l'approdo *Marinella* (per esempio infrastrutture mobili e leggere) è possibile, solo facendo riferimento agli elementi riportati nel Quadro Progettuale e al relativo cronoprogramma, individuare ulteriori soluzioni alternative in grado di risolvere alcune delle criticità presentate nell'Alternativa Zero (ovvero l'assenza di un approdo alternativo e l'assenza di mitigazione rischio geomorfologico) che non sono in alcun modo connesse con la scelta del progetto per il molo.

	Alternativa Zero	Alternativa 1	Alternativa 2.a	Alternativa 2.b	Alternativa 2.c
Ubicazione approdo	Scalo Marinella	Scalo Marinella	Scalo Marinella	Scalo Marinella	Scalo Marinella
Dimensioni opera a mare (lungh.; largh. in testa)		65 m 10 m	15 m 20 m	28,2 m 8 m	25,2 m 8,6 m
Tipologia costruttiva		Cassoni cellulari	Cassoni cellulari	Struttura a giorno; Cassoni	Elementi prefabbricati; Cassoni
Ipotesi flotta tipo	Gommoni o mezzi speciali	Traghetti L 60-70 m	Natanti L <24 m	Natanti L <24 m	Natanti L <24 m
Protezione moto ondoso	Assente	Elevata	Debole	Debole	Adeguate
Eventuale approdo alternativo	Non previsto	Non previsto	Scalo n.4	Scalo n.4	Scalo n.4
Impatto su prateria di posidonia	Assente	Elevata	Assente	Bassa	Assente
Interferenza su valenze archeologiche	Assente	Significativa	Significativa	Assente	Assente
Mitigazione rischio geomorfologico	Assente	Assente	Riduzione da R4 a R2	Riduzione da R4 a R2	Riduzione da R4 a R2
Esercizio: Uso di risorse	Assente	Significativo	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile
Esercizio: Scarichi	Assente	Significativo	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile
Esercizio: Produzione rifiuti	Assente	Significativo	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile
Esercizio: Emissioni in atmosfera	Assente	Significativo	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile
Esercizio: Rumore	Assente	Significativo	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile

L'uso di gommoni o mezzi speciali per l'attracco alla *Marinella* viene rappresentato in tabella come vincolo in grado di limitare la funzionalità dell'approdo. Tuttavia non solo l'Alternativa Zero costituisce una opportunità di maggior tutela di luoghi rispetto alla presenza di natanti particolarmente ingombranti (vicini alla lunghezza limite prevista di 24 m), ma, richiamando quanto già esposto nella sezione 1.2 relativamente alle ordinanze sindacali a tutela della sicurezza e incolumità pubblica, l'assenza del molo non compromette la possibilità di sbarco tramite le imbarcazioni della flotta tipicamente presente sulle isole pontine; lo dimostra l'ordinanza sindacale del Luglio 2019 (Allegato 7) volta a limitare i numerosi sbarchi che sono proseguiti addirittura "in modo incontrollato" nonostante le precedenti interdizioni.

Occorre inoltre sottolineare che anche l'Alternativa 2.c, che prevede la costruzione di un molo alto 2,5 metri, necessiterà obbligatoriamente del reperimento di imbarcazioni specializzate (probabilmente con passerella come si può notare nella simulazione visiva presente nella relazione paesaggistica).

Infine la stessa alternativa scelta come vincente non garantisce neanche una vera destagionalizzazione degli sbarchi in quanto, come si legge nello stesso Quadro Progettuale "tale configurazione consente una stima di giorni di utilizzo dell'approdo, in relazione alle condizioni meteomarine, variabile da un minimo del 33% dei giorni disponibili all'anno fino al massimo del 71%, corrispondenti rispettivamente a 120 e 260 giorni l'anno." Da quanto estratto possiamo affermare che il molo garantirebbe lo sbarco in sicurezza per 120 giorni l'anno, 4 mesi. Se le condizioni meteo fossero particolarmente favorevoli potrebbe tendere verso quel limite massimo fissato a 260 giorni, ma questo non è garantito dal progetto. Perché questo dato non viene paragonato ai giorni di fruibilità in assenza di molo? Con quale modello di calcolo è stato valutato il rapporto tra meteo marino e fruibilità dell'approdo? Ed infine, perché non viene data una stima della fruibilità in assenza di molo così da poterla mettere a paragone?

Tra gli impedimenti evidenziati nell'elaborato "Opere Marittime - Relazione tecnico descrittiva" (2017E037INV-02-D-OM-RT0000) relativamente alla necessità di mezzi dedicati (che hanno portato a scartare l'Alternativa Zero) vi è la difficoltà "di utilizzo dei fondi destinati al CIS, i quali:

- sono destinati esclusivamente alla realizzazione di un approdo e non alla predisposizione di una "flotta dedicata";
- se utilizzati per la realizzazione, gestione e programmazione della "flotta dedicata" comporterebbero solo un primo finanziamento che non garantirebbe il definitivo e assicurato accesso all'isola nel tempo".

Dal punto di vista economico però questa osservazione è analoga per tutte le soluzioni proposte, in quanto come già detto tutte le alternative necessiterebbero di una nuova organizzazione del trasporto rispetto a quella attualmente presente a Ventotene (si veda OSSERVAZIONE #11 - Logistica degli sbarchi). Perché criticare allora gli oneri della logistica solo all'Alternativa Zero?

Considerando quanto descritto sopra si sottopone la seguente criticità:

**OSSERVAZIONE n.4 – poiché nella scelta dell'alternativa progettuale migliore non è stata contemplata la possibilità di risolvere le criticità presenti nell'Alternativa Zero (assenza di approdo alternativo, assenza della mitigazione del rischio geomorfologico) senza necessariamente modificare gli approdi, ne deriva una eccessiva penalizzazione dell'unica soluzione in grado di esercitare il minore impatto dal punto di vista paesaggistico e ambientale. Pertanto la scelta dell'alternativa progettuale migliore è del tutto insufficiente.**

### 3.3 - Osservazione n.5 - Logistica degli sbarchi

#### Documenti citati:

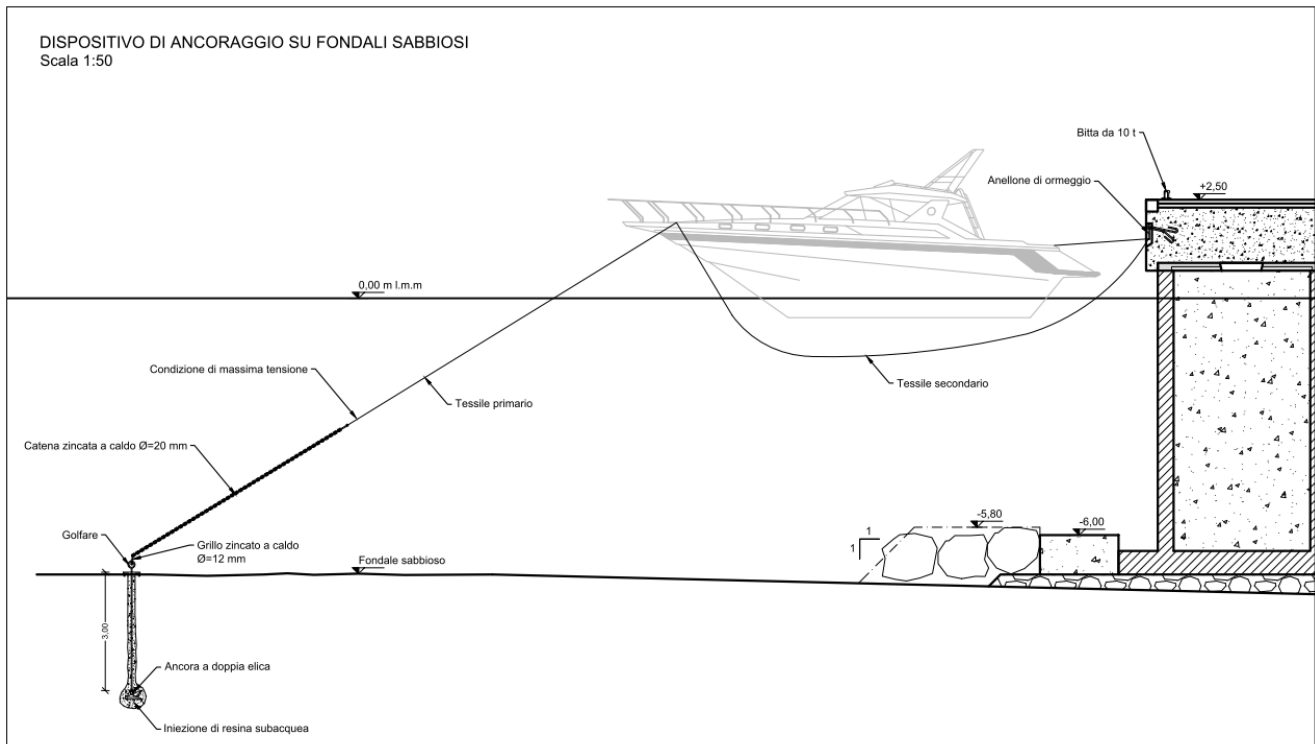
- Studio di Impatto Ambientale - Quadro Progettuale (2017E037INV-02-D-VV-VIA001)
- Relazione Paesaggistica (2017E037INV-02-D-VVPAE001)
- Opere Marittime Planimetria posizionamento ormeggi scalo della Marinella (OM-TAV003)

Una delle criticità evidenziate dai proponenti in relazione all'Alternativa 0 è quella di necessitare di una flotta dedicata con relativi oneri di *“programmazione degli usi, acquisti e/o noleggi, interventi di manutenzione specializzata”* (pag.11, elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA001). Tuttavia, in presenza di un molo alto 2,5 metri come quello previsto per l'opzione scelta (quasi un metro in più del punto di attracco del traghetto al porto nuovo di Ventotene) sarà presumibilmente necessario l'acquisto di mezzi nautici adeguati attualmente non presenti sull'isola; questo sia a causa del loro sovradimensionamento in termini di dimensioni (superiori ai 24 m previsti come dimensione massima dal progetto, e in ogni caso predisposti per un numero troppo alto di passeggeri), sia viceversa a causa della loro predisposizione ad un'altezza di sbarco più bassa (come detto, la nave-traghetto per la tratta Formia-Ventotene ha un'altezza di sbarco di circa 1,50 m).

Riguardo la motivazione relativa ai maggiori *“interventi di manutenzione specializzata”*, non è chiaro per quale motivo questa dovrebbe rappresentare una criticità specifica dell'Alternativa Zero, visto che anche in questo caso sarebbe una condizione che caratterizza tutte le alternative proposte, quindi sia in presenza che in assenza del molo scelto.

A titolo esemplificativo, nelle simulazioni visive dell'opera (pag. 76, elaborato 2017E37 INV-02-D-VV-PAE 001) si vede chiaramente un'imbarcazione specializzata con passerella di prua che sbarca, con qualche difficoltà, in punta al molo. Queste criticità evidenziate nell'Alternativa Zero quindi non trovano una vera rilevanza per la scelta della soluzione migliore dal momento che si rispecchiano in maniera analoga per tutte le alternative proposte.

Piuttosto, non essendo presenti sufficienti indicazioni riguardo alla tipologia di imbarcazione idonea allo sbarco nell'ipotesi scelta, risulta difficile valutare il tipo di impegno, sia gestionale che economico, che queste comporterebbero. Infatti le uniche indicazioni a riguardo si riferiscono ad una generica *“lunghezza massima”* di 24 m. Infine l'unico elaborato tecnico di sezione in cui è presente un'imbarcazione non specifica non chiarisce in quale modo si dovrebbe superare il dislivello tra imbarcazione e molo (si veda immagine sotto - fonte: elaborato *“Opere Marittime Planimetria posizionamento ormeggi scalo della Marinella - OM-TAV003”*).



Oltre alla mancanza delle suddette informazioni grafiche, si spera che il disegno della soluzione riportata sia puramente indicativo vista l'evidente difficoltà che questa comporterebbe nello sbarco sul molo, dato il visibile dislivello tra imbarcazione e piano di sbarco.

Appare inoltre fondamentale ribadire che sull'isola Ventotene non esiste un punto di attracco che superi gli 1,8 metri s.l.m. (neanche con la più bassa marea considerabile). Considerando che le imbarcazioni che sbarcheranno a Santo Stefano provengono da Ventotene (condizione sostenuta più volte in pubblico dai responsabili del progetto e dallo staff del Commissario) si presume che le imbarcazioni che verranno utilizzate dovranno quindi essere in grado di sbarcare in comodità e sicurezza su due moli (quello di Ventotene e quello di Santo Stefano), che presentano, come detto, una sostanziale differenza di altezza. Diverse altezze determineranno inoltre diverse inclinazioni della passerella di sbarco, non riuscendo così a garantire contemporaneamente condizione ottimali per lo sbarco in sicurezza su entrambe le isole, soprattutto per le persone con mobilità ridotta.

La grande carenza dell'organizzazione logistica degli sbarchi non è quindi da imputare al "non intervento" bensì alla mancata simulazione della tratta fra le due isole in presenza del molo, non avendo accuratamente considerato il binomio porto di Ventotene - approdi di Santo Stefano. Riassumendo: non è adeguatamente chiarito come nel progetto presentato da Invitalia (alternativa 2.c) la stessa imbarcazione sarà in grado di attraccare in sicurezza su più moli (porto di Ventotene, Scalo della Marinella e Scalo 4) aventi tutti altezze s.l.m. diverse senza presentare severe difficoltà logistiche e di programmazione degli usi (imputate unicamente all'alternativa zero e neanche nominate nelle altre alternative).

Inoltre la proprietà dei terreni che compongono l'Isola di Santo Stefano è solo parzialmente pubblica, in gran parte è anzi di proprietà privata (oltre i tre quarti dell'isola). Senza entrare nel merito dell'ingente impegno pubblico che andrebbe ad incrementare il valore di questi terreni, concentrando di fatto un vantaggio verso privati da fondi pubblici, ci si chiede che tipo di uso del molo sarà permesso al/ai proprietari dei terreni e degli immobili presenti sull'isola di Santo Stefano.

Si chiede in tal senso che vengano definiti chiaramente le limitazioni per i soggetti titolari di proprietà sull'isola di Santo Stefano.

Si sottopone quindi al Comitato di Valutazione la seguente criticità:

**OSSERVAZIONE n.5** - Dai documenti pervenuti non è chiaro in che modo potranno svolgersi le operazioni di imbarco e sbarco, l'organizzazione logistica della tratta e le modalità di attracco delle imbarcazioni dedicate per entrambe le isole.

**PRESCRIZIONE n.5** - predisporre una proposta progettuale che chiarisca la logistica della tratta fra le due isole scegliendo accuratamente l'imbarcazione che verrà acquistata, le modalità di sbarco e il punto di attracco presso l'isola di Ventotene.

**PRESCRIZIONE n.6** - si ritiene necessario che per una reale valutazione della soluzione progettuale più idonea per ogni alternativa vadano identificate chiaramente e con più attenzione le reali criticità, verificando con cura che quelle evidenziate per alcune proposte non siano presenti anche nelle altre soluzioni.

**PRESCRIZIONE n.7** - Definire chiaramente le limitazioni di uso dell'approdo per i soggetti titolari di proprietà sull'isola di Santo Stefano.

### 3.4 - Osservazione n.6 - Possibilità di attracco

Documenti citati:

- Studio di Impatto Ambientale - Quadro Progettuale (2017E037INV-02-D-VV-VIA001)
- Opere Marittime - Studio Idraulico Marittimo (2017E037INV-02-D-OM-RT0002)

Nel Quadro Progettuale si legge che *“tale configurazione consente una stima di giorni di utilizzo dell’approdo, in relazione alle condizioni meteomarine, variabile da un minimo del 33% dei giorni disponibili all’anno fino al massimo del 71%, corrispondenti rispettivamente a 120 e 260 giorni l’anno.”*

Al contempo, nello Studio Idraulico Marittimo si legge che:

*“Come mostrato nelle figure precedenti il campo di moto nei dintorni dell’opera non subisce variazioni rispetto allo stato attuale. Infatti, i valori dell’altezza d’onda significativa tra i casi a) e b) sono del tutto comparabili, questo è dovuto dalla limitata lunghezza dell’intervento in progetto che non riesce ad attenuare i fenomeni diffrattivi.”* (‘caso a’ senza molo e ‘caso b’ con molo) (elaborato 2017E037INV-02-D-OM-RT0002 Opere Marittime - Studio Idraulico Marittimo).

Poiché la stima dei giorni di utilizzo dell’approdo dipende solo dall’altezza dell’onda significativa e dalla modalità di attracco, e poiché l’onda significativa non dipende dalla presenza del molo, risulta evidente che la possibilità di utilizzo dell’approdo non dipende in modo critico dalla presenza del molo stesso.

Considerando quanto descritto, si richiede di rispondere al seguente quesito:

**OSSERVAZIONE n.6 - Da quali elementi è possibile desumere il valore aggiunto del molo in termini di facilitazione delle operazioni di attracco?**

# 4. Aspetti ambientali

## 4.1 Ambiente idrico

### 4.1.1 - Osservazione n.7 - Stima dell'onda significativa

Documenti citati:

- Opere Marittime - Studio Meteomarina (2017E037INV-02-D-OM-RT0001)
- Opere Marittime - Studio idraulico marittimo (2017E037INV-02-D-OM-RT0002)

La stima dell'onda significativa, e dei corrispondenti tempi di ritorno, in corrispondenza dell'approdo *Marinella*, riveste un'importanza fondamentale per numerosi aspetti del progetto, dalla valutazione della stabilità delle opere a mare, alla valutazione della loro capacità di garantire maggiori possibilità di attracco, alla stima dell'impatto ambientale dell'impianto, con particolare riguardo all'impatto sulla limitrofa prateria di posidonia.

Nel modello SWAN le onde sono descritte attraverso la densità d'azione spettrale dell'onda bidimensionale anche quando sono presenti fenomeni non lineari, ad esempio nella zona dei frangenti e in prossimità di linee di costa complesse come nel caso dell'isola di Santo Stefano. La ragione fondamentale per l'utilizzo della densità d'azione spettrale anche in condizioni fortemente non lineari è che, anche in tali condizioni, è possibile definire con buona accuratezza la distribuzione spettrale del momento del secondo ordine delle onde. Tuttavia, la conoscenza del momento di secondo ordine non è sufficiente per descrivere in modo completo la distribuzione statistica delle onde, in particolare per quanto riguarda le code della distribuzione.

Inoltre si legge nello Studio Meteomarina che "il metodo della trasposizione geografica dei dati di moto ondoso dal nodo ERA5 alla boa virtuale posta al largo del paraggio dell'Isola di Santo Stefano e del metodo per il calcolo delle direzioni del moto ondoso consente la determinazione del clima meteomarina al largo del paraggio in esame". La trasposizione dei dati, per quanto formalmente corrette, non fornisce una descrizione validata del clima meteomarina di un luogo così particolare e complesso come lo scalo della *Marinella*. Ad esempio, i risultati del modello SWAN presentati in Figura 10 dell'elaborato 2017E037INV-02-D-OM-RT0002, non considerano la rotazione del moto ondoso dovuta alla limitrofa isola di Ventotene.

Le suddette analisi del clima ondoso e meteomarina sono di fondamentale importanza poiché alla base di tutte le successive considerazioni riguardanti sia i giorni all'anno di fruibilità del sito (che variano ampiamente tra un minimo garantito di soli 120 giorni ad un massimo possibile di 260) che l'impatto ambientale sul fondale e sulla prateria di posidonia.

Una valutazione completa delle statistiche del campo d'onda dovrebbe seguire, a titolo esemplificativo, le metodologie descritte nel seguente rapporto,

Piscopia, Rodolfo & Corsini, Stefano & Inghilesi, R. & Franco, Leopoldo. (2002). MISURE STRUMENTALI DI MOTO ONDOSO DELLA RETE ONDAMETRICA NAZIONALE: ANALISI STATISTICA AGGIORNATA DEGLI EVENTI ESTREMI. 10.13140/RG.2.1.5059.1205,

Considerando quanto descritto sopra si sottopone al Comitato di Valutazione il seguente quesito:

**OSSERVAZIONE n.7 – Attesa l'enorme rilevanza, anche simbolica degli obiettivi di conservazione del patrimonio ambientale dell'Isola di Santo Stefano, si considera insufficiente l'analisi del clima ondoso e meteomarina in prossimità del molo della *Marinella* con particolare riguardo ai fenomeni estremi.**



Si sollecita inoltre il Comitato di Valutazione a presentare la seguente

**PRESCRIZIONE n.8** – eseguire un'indagine approfondita dei regimi ondametrici in modo da caratterizzare in modo accurato il clima ondoso locale attraverso l'installazione di una boa ondametrica, con particolare riguardo al verificarsi di fenomeni estremi.

#### 4.1.2 - Osservazione n.8 - Stima del trasporto dei sedimenti e regimi della dinamica litoranea

Documenti citati:

- Opere Marittime - Planimetria di progetto scalo della Marinella (2017E037INV-02-D-OM-TAV001)
- Opere Marittime - Studio idraulico marittimo (2017E037INV-02-D-OM-RT0002)

La stima del trasporto solido medio annuo in corrispondenza dei fondali adiacenti all'approdo della *Marinella* è importante sia ai fini della valutazione dell'impatto sulle potenziali modificazioni che l'intervento induce a livello geomorfologico, sia come premessa fondamentale per la valutazione di impatto sulla vicina prateria di posidonia che, secondo il quadro presentato nelle tavole dell'elaborato 2017E037INV-02-D-OM-TAV001, si trova a poco più di 3 m dal limite dell'imbasamento del molo.

Come osservato nello Studio Idraulico Marittimo (elaborato 2017E037INV-02-D-OM-RT0002) il coefficiente di correlazione fra la componente longitudinale del trasporto solido e la componente longitudinale del moto ondoso è funzione di alcuni parametri che possono essere individuati solo sulla base della conoscenza dell'evoluzione planimetrica del litorale e delle caratteristiche dei sedimenti effettivamente presenti.

In particolare nello Studio Idraulico Marittimo i proponenti sottolineano che:

*la conoscenza di una adeguata serie storica relativa alla componente longitudinale del flusso di energia delle onde al frangimento (trasporto potenziale) consente di determinare in modo accurato il verso del trasporto solido medio annuo, mentre fornisce solo una stima della sua effettiva quantità. **Tuttavia, tale stima risulta di fondamentale importanza in quanto consente di eseguire numerose considerazioni di interesse applicativo e gestionale.***

Considerando quanto descritto sopra e richiamando anche quanto discusso nella sezione 4.1.1 riguardo l'incertezza nella stima delle code della distribuzione statistica dell'onda significativa, si sottopone al Comitato di Valutazione il seguente quesito:

**OSSERVAZIONE n.8** – **Attesa l'enorme rilevanza, anche simbolica degli obiettivi di conservazione del patrimonio ambientale dell'Isola di Santo Stefano, si considera insufficiente l'analisi del trasporto potenziale di sedimenti basata solo sulla conoscenza del verso del trasporto solido medio annuo, non corredata dalla corrispondente accurata stima della sua effettiva quantità.**

Si sollecita inoltre il Comitato di Valutazione a presentare la seguente

**PRESCRIZIONE n.9** – **eseguire un'indagine approfondita dei regimi ondometrici, dell'evoluzione planimetrica e dei sedimenti presenti, al fine di determinare in modo accurato non solo il verso del trasporto solido medio annuo ma anche della sua effettiva quantità, ed al fine di fornire elementi di fondamentale importanza per l'adeguata gestione delle interferenze con la limitrofa prateria di posidonia**

## 4.2 Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)

### Introduzione

Nel documento “Studio di Impatto Ambientale - Quadro programmatico” (VV-VIA002) è richiamata (p.31) la presenza nell’area di progetto di

“siti della Rete Natura 2000, che rappresenta il principale strumento della politica dell’Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell’Unione, istituita ai sensi della Direttiva/92/43/CEE “Habitat” per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE “Uccelli” concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Il territorio della provincia di Latina risulta interessato dalla presenza di diverse aree protette; nello specifico, l’isola di S. Stefano è interessata dalla presenza di due Siti della Rete Natura 2000 (cfr. figure seguenti):

- ZSC IT6000019 “Fondali circostanti l’isola di S. Stefano”
- ZPS IT6040019 “Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano”

Entrambe ricadono dentro la Riserva Naturale Statale “Isole di Ventotene e S. Stefano” istituita con D.M. 11/05/1999. La ZSC IT6000019 “Fondali circostanti l’isola di S. Stefano” si estende per circa 52 ha coprendo tutta la prateria di *P. oceanica* (habitat 1120\*) presente. In questo sito di interesse comunitario è stato descritto e cartografato anche un altro habitat (1170) che, però, non risulta segnalato nella scheda descrittiva del sito. In particolare, sono state individuate la biocenosi del coralligeno e l’associazione a *Lithophyllum byssoides*, biocostruzione di grande valore naturalistico. Da segnalare anche la presenza di diverse specie protette dalla Direttiva Habitat. Oltre al tursiopo (*Tursiops truncatus*) e alla *Pinna nobilis* sono presenti anche *Centrostephanus longispinus* e *Scyllarides latus*.

Quindi l’area di progetto insiste sulla ZSC IT6000019, e sulla ZPS IT6040019.

Nello *Studio di Impatto Ambientale - Quadro progettuale* si dichiara che l’opera scelta (Alternativa 2.c) garantisce “l’Assenza di impatto diretto sull’habitat 1120 “Praterie di Posidonia oceanica”, che secondo quanto riportato nelle tavole di progetto (elaborato 2017E037INV-02-D-OM-TAV001) dista appena 3,20 m dall’imbasamento dell’impianto. Premettiamo che trattandosi di habitat non è possibile riferirsi in maniera esatta ai margini indicati, che per loro natura possono evolversi e (se presenti condizioni favorevoli) verosimilmente ampliarsi nel tempo. In questo identifichiamo una prima criticità, che espone a impatti sia diretti che indiretti, che verrà ripresa nelle osservazioni presenti in questa sezione.

## 4.2.1 - Osservazione n.9 - Incidenza dell'opera sugli habitat naturali di interesse comunitario

### Documenti citati

- Quadro Ambientale (2017E037INV-02-D-VV-VIA003)
- Studio Valutazione di Incidenza Ecologica (2017E037INV-02-D-VV-VIA004)
- Studio di Impatto Ambientale - Quadro programmatico (2017E037INV-02-D-VV-VIA002)
- Relazione Paesaggistica (2017E037INV-02-D-VVP AE001)

Come richiamato nel Quadro Ambientale dello Studio di Impatto Ambientale (elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA003), nell'area dell'approdo della *Marinella* il fondale è caratterizzato dalla presenza di un'estesa prateria di posidonia oceanica impiantata prevalentemente su *matte* (tipico terrazzo costituito dall'intreccio di rizomi, vecchie radici e sedimenti rimasti intrappolati) caratterizzate da un ciclo di accrescimento dello spessore di circa un metro ogni 100 anni.

In particolare, a pag. 58 del Quadro Ambientale (elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA003) si sottolinea che *"L'ambiente è caratterizzato da un forte idrodinamismo che consente (solamente n.d.r.) lo sviluppo delle specie più resistenti"* e che in generale la biocenosi maggiormente rappresentativa del sito (biocenosi fotofila della roccia infralitorale in moda battuta) *"è direttamente sottoposta all'azione dell'inquinamento dovuta alle attività antropiche che insistono sulla costa, che portano ad alterazione della sedimentazione e presenza di inquinanti nelle acque"*.

Emergono da questo quadro almeno due elementi critici:

- la presenza del forte idrodinamismo che rende l'habitat naturale particolarmente fragile, tanto che solo le specie più resistenti fra quelle normalmente presenti in habitat simili riescono ad attecchire con successo;
- il potenziale impatto dovuto all'alterazione dei processi di sedimentazione.

Tuttavia, al momento di valutare le caratteristiche degli impatti ambientali potenziali dell'opera (pag. 59, elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA003) ci si limita a sottolineare che *"l'opera a progetto comporta essenzialmente la modifica della morfologia di una porzione di costa limitata alle dimensioni che avrà l'approdo una volta realizzato"*.

Nella Relazione Paesaggistica (pag. 38, elaborato 2017E037INV-02-D-VVP AE001) si ricorda come *"il limite superiore di una prateria di posidonia sia essenzialmente legato alla pendenza del fondale e all'idrodinamismo."* Richiamando anche quanto già discusso nella sezione 4.1 riguardo l'insufficienza di dati riguardanti il potenziale trasporto solido, l'assenza di uno studio accurato delle interazioni fra l'opera proposta e il forte idrodinamismo locale, e del corrispondente impatto sul trasporto di sedimenti e sugli habitat

circostanti, determina una grave insufficienza dell'intero quadro di informazioni utili alla valutazione dell'impatto ambientale dell'opera.

Inoltre nella Tabella 3, pag. 57, elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA004, recante la significatività dell'incidenza su habitat e specie di interesse comunitario potenzialmente danneggiati dall'opera, viene riportata un'incidenza *bassa* sulle praterie di posidonia solo durante la fase di realizzazione dell'approdo allo scalo della Marinella, e un'incidenza *nulla* durante la fase di esercizio.

Questo approccio alla valutazione dell'impatto dell'opera contrasta fortemente con quello adottato alla valutazione dell'impatto dell'Alternativa Zero "Non intervento".

Infatti, come già richiamato nella sezione 3.2., nel caso del "Non intervento" si osserva, senza portare alcuna evidenza a supporto, che *"per quanto la mancata attuazione del progetto manterrebbe inalterata la pressione sulle componenti ambientali, la stessa alternativa zero non comporta necessariamente l'assenza di impatti ambientali diretti e indiretti"*.

Al contrario, per l'opera scelta, nonostante nella Relazione Paesaggistica (pag. 38, elaborato 2017E037INV-02-D-VVPAE001) si ricordi come *"il limite superiore di una prateria di posidonia sia essenzialmente legato alla pendenza del fondale e all'idrodinamismo."*; nonostante l'insufficienza di dati riguardanti il potenziale trasporto solido, già richiamata nella sezione 4.1, e nonostante la conseguente assenza di un accurata valutazione delle interazioni fra l'opera e il forte idrodinamismo locale e del corrispondente impatto sul trasporto di sedimenti e sugli habitat circostanti, i potenziali impatti diretti e indiretti dell'opera proposta vengono largamente sottovalutati.

Considerando quanto descritto sopra si sottopone la seguente

**OSSERVAZIONE n.9 – Vista la presenza di un habitat naturale particolarmente fragile, caratterizzato da un forte idrodinamismo e dalla presenza di specie il cui stato di conservazione secondo il rapporto ex. Art. 17 (2019) è considerato *cattivo*, in base a quali elementi l'incidenza dell'opera sugli habitat di interesse comunitario, in fase di esercizio, viene valutata "*nulla*" (Tabella 3, pag. 57, elaborato VV-VIA004) o "*assente*" (pag. 20, elaborato VV-VIA001)?**

Si sollecita inoltre il Comitato di Valutazione a presentare la seguente

**PRESCRIZIONE n.10 – eseguire un'indagine accurata della potenziale interazione dell'opera proposta con il forte idrodinamismo locale, tale da permettere una valutazione delle sue potenziali variazioni e del corrispondente impatto sul trasporto di sedimenti, tenendo presente anche quando già specificato nell'OSSERVAZIONE n.7 e nella corrispondente PRESCRIZIONE n.8**

#### 4.2.1 - Osservazione n.10 - Valutazione carente dell'incidenza dell'opera sugli habitat della ZSC "Fondali circostanti l'isola di S. Stefano" (Zona Speciale di Conservazione) e delle misure di mitigazione

Documenti citati:

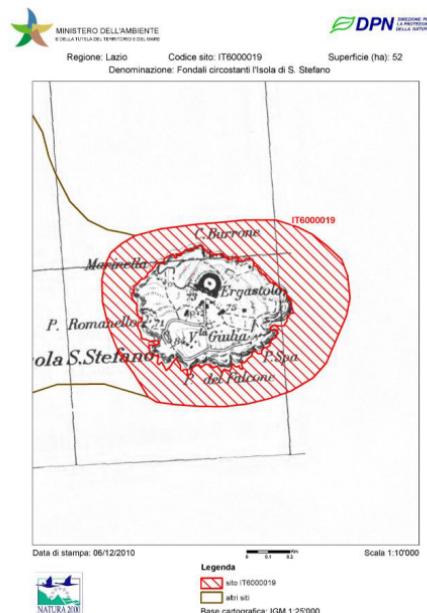
- Quadro Ambientale (elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA003)
- Studio Valutazione di Incidenza Ecologica - 2017E037INV-02-D-VV-VIA004
- Studio di Impatto Ambientale - Quadro programmatico 2017E037INV-02-D-VV-VIA002

Come richiamato nell'Introduzione a questa sezione, l'area oggetto di progettazione ricade tra i siti della Rete Natura 2000, e l'Isola di Santo Stefano è interessata dalla presenza di due siti della rete:

- ZSC IT6000019 "Fondali circostanti l'isola di S. Stefano"
- ZPS IT6040019 "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano"

ed entrambe le zone ricadono dentro la Riserva Naturale Statale "Isole di Ventotene e S. Stefano". La ZSC (Zona Speciali di Conservazione) "Fondali circostanti l'isola di S. Stefano" oggetto di questa osservazione, si estende per circa 52 ha.

Figura 15 - ZSC IT6000019 "Fondali circostanti l'isola di S. Stefano" (fonte: <http://www.pcn.minambiente.it>)



A questo proposito si richiama il documento Studio di Valutazione di Incidenza Ecologica (VV-VIA004). A pagina 42 (all'interno del paragrafo 5.3.5 - Quadro riassuntivo) nelle conclusioni presentate in tabella-1 si evidenzia la

necessità di “approfondimenti nel livello successivo (valutazione appropriata)” per valutare gli effetti potenziali derivanti dall’opera sulle componenti del sito. La valutazione appropriata è oggetto del paragrafo successivo (5.4). Al sottoparagrafo 5.4.4 -Analisi ed individuazione delle incidenze sulla ZSC, relativamente alla fase di cantiere, si dichiara che (pp. 50-51):

(...) la realizzazione delle opere a mare previste allo Scalo della Marinella comprenderà un’area che non insisterà direttamente sulle praterie di posidonia (...); dai rilievi su campo condotti nell’autunno 2020 si è visto che interesserà alcuni nuclei sparsi di questa farenogama.

Il posizionamento del nuovo approdo e degli undici dispositivi di ancoraggio comporteranno la sottrazione di una superficie marginale di ambiente marino. In particolare la superficie che sarà sottratta riguarda il fondale ciottoloso con sabbia grossa per circa 1.500 mq e circa 150 mq di superficie occupata da biocenosi di “Alghe Fotofile di moda battuta” e macchie di posidonia su roccia (...).

Risulta quantomeno poco chiara, se non totalmente inadeguata, la valutazione di “marginalità” che viene data all’intervento relativamente alla sottrazione di fondale, che sostanzialmente sia nella fase di cantiere (e necessariamente nella fase di utilizzo, dovuta alla presenza dell’eventuale molo) impatta sul fondale “per circa 1.500 mq e su ulteriori 150 mq di superficie occupata da biocenosi di ‘Alghe Fotofile di moda battuta’ e macchie di posidonia su roccia” (ovvero quasi il 10% del totale di fondale occupato dall’opera). Vista l’entità dell’opera il suo impatto non può in ogni caso considerarsi trascurabile, ad esempio sul fondale marino (anch’esso trascurato dall’analisi).

Inoltre, oltre all’evidente impatto distruttivo sulla superficie occupata dall’opera, non è presente un’analisi adeguata che valuti gli impatti dell’intervento, diretti e indiretti, sulla superficie (e soprattutto gli habitat) circostante l’opera. Si ricorda che una valutazione inadeguata che non escluda in maniera univoca un impatto sugli habitat presenti rischia di portare ad una Procedura di Infrazione da parte della Comunità europea.

In merito a questo, nella tabella-3 (p. 57) è riassunto il quadro della “significatività dell’incidenza su habitat e specie di interesse comunitario potenzialmente danneggiati dall’opera”. Tutte le fasi vengono definite con incidenza Nulla o Bassa. La definizione di “incidenza Bassa” è presente nella stessa pagina e definita come “Non significativa - Genera lievi interferenze temporanee che non incidono sull’integrità del sito e non ne compromettono la resilienza”.

Nella tabella si dichiara che nella fase di “realizzazione dell’approdo allo Scalo della Marinella” la significatività dell’impatto sulla “Integrità dell’habitat” sarebbe “Bassa”. Questa definizione è in contrasto con quanto dichiarato relativamente alla superficie sottratta descritta nei paragrafi precedenti; la sottrazione di “circa 150 mq di superficie occupata da biocenosi di ‘Alghe Fotofile di moda battuta’ e macchie di posidonia su roccia” infatti è evidentemente una conseguenza dell’intervento che non può essere considerata “temporanea”.

Relativamente alla fase di esercizio inoltre la tabella indica un’incidenza “Nulla” sull’integrità dell’habitat (relativamente al Target “Praterie di Posidonia”), senza tuttavia aver analizzato adeguatamente le conseguenze e l’impatto dell’intervento sugli habitat presenti sul fondale **circostante**. La valutazione “Nulla” risulta quindi non dimostrata.

Nel paragrafo successivo (5.4.6. “Individuazione e descrizione delle eventuali misure di mitigazione”) vengono individuate le “eventuali” misure di mitigazione volte a “minimizzare l’interferenza del progetto sugli habitat marini”. Tali misure appaiono inadeguate, se non persino inapplicabili. Si riportano in particolare alcune misure come descritte nel documento:

- ridurre al minimo il rilascio o la risospensione di particolato organico e inorganico fine che può causare effetti negativi sia sulla prateria di Posidonia nelle aree limitrofe, sia sui popolamenti bentonici di fondo duro attraverso due accorgimenti.

- l'installazione di barriere anti-torbidità appositamente dimensionate per limitare l'eccessiva dispersione dei sedimenti rimossi durante le operazioni di perforazione, scavi, gettate di calcestruzzo, etc.;
- la sospensione dei lavori nelle ore notturne per consentire alle polveri e/o ai sedimenti di decantare e diluirsi su una superficie molto ampia e stesso tempo ripristinare la normale trasparenza dell'acqua;

Non è indicato quale sia la percentuale di efficacia delle barriere anti-torbidità nel trattenimento del particolato, di cui è verosimile considerare un certo margine di permeabilità (margine che se fosse nullo non necessiterebbe la seconda misura esposta). Non è dimostrato inoltre come l'interruzione dei lavori e la conseguente "decantazione" auspicata dai progettisti non vada ad incidere sulla circostante prateria di Posidonia delle aree limitrofe (su cui ricadrebbe la sospensione di particolato organico e inorganico sollevato dagli interventi), di cui è indiscussa a livello scientifico la fragilità e la sensibilità alla torbidità dell'acqua. In ogni caso il materiale decantato, non essendo rimosso, una volta tolte le barriere anti-torbidità, verrebbe trasportato sulle aree circostanti, vanificando di fatto il contenimento della fase di cantiere.

Inoltre la torbidità dell'acqua risulterebbe "mitigata" nelle ore notturne, e non nelle ore diurne in cui la limpidezza dell'acqua dovrebbe garantire la fotosintesi della posidonia, risultando di fatto una misura inefficace. In generale, non risulta adeguatamente dimostrato che l'impatto sugli habitat presenti possa considerarsi assente o trascurabile.

- per le attività di perforazione prediligere, qualora possibile, il sistema a rotazione anziché a rotopercolazione per attenuare le vibrazioni;

Non essendo presente un'analisi del fondale volta a identificare le aree che potranno permettere la misura di mitigazione (il sistema a rotazione anziché quello a rotopercolazione), a scopo cautelativo è necessario considerare l'attività più impattante (con effetto peggiore) su tutta l'area di cantiere. In ogni caso non risulta adeguatamente dimostrata l'assenza di conseguenze delle vibrazioni sugli habitat circostanti.

- attuare un monitoraggio a medio termine che prenda in esame la prateria di Posidonia e i popolamenti bentonici di fondo molle e duro anche delle aree limitrofe a quella in cui saranno eseguiti i lavori;

Un monitoraggio a medio termine (quindi non preventivo) delle aree circostanti è di per sé una misura di controllo ma non di concreta mitigazione; inoltre non è specificato quali misure andrebbero attuate in caso di rilevamenti che dovessero evidenziare un impatto negativo. La misura riportata non può essere quindi considerata una misura di mitigazione.

Considerando che nel paragrafo 7- CONCLUSIONI (p.100) si riassume che "L'incidenza complessiva degli interventi rispetto alla ZPS ed alla ZSC è stata ritenuta non significativa con idonee misure di mitigazione, intendendo con questo che non si avranno effetti negativi permanenti sull'integrità del sito, nel rispetto degli obiettivi della Rete Natura 2000", per quanto detto sino ad ora, non si ritiene adeguatamente approfondita l'analisi dell'entità degli effetti delle mitigazioni, e perciò si ritiene inconsistente la conclusione che porta a considerare "non significativa" l'incidenza complessiva dell'opera in presenza della loro attuazione.



**OSSERVAZIONE n.10** - La valutazione dell'incidenza dell'opera sugli habitat della ZSC "Fondali circostanti l'isola di S. Stefano" (Zona Speciale di Conservazione) risulta carente soprattutto per quanto riguarda le aree circostanti l'area di intervento; risulta inoltre carente la presentazione delle misure di mitigazione, non presentando elementi che ne possano garantire o descrivere l'efficacia.

**PRESCRIZIONE n.11** - Produrre una documentazione che dimostri in maniera approfondita l'efficacia delle misure di mitigazione, sia per l'area di ingombro dell'opera proposta, sia per le aree e gli habitat di interesse comunitario presenti nelle aree circostanti.

## 4.2.2 - Osservazione n.11 - Valutazione dell'impatto dell'opera sull'avifauna - ZPS "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano"

### Documenti citati:

- Studio Valutazione di Incidenza Ecologica (VV-VIA004)
- "Studio di Incidenza - Perizia di variante del progetto dell'illuminazione pubblica di parte dei tracciati stradali dell'Isola di Ventotene"

Nell'elaborato "Studio Valutazione di Incidenza Ecologica" (VV-VIA004), nell'ambito dell'analisi della ZPS (Zone di Protezione Speciale) "Isole di Ponza, Palmarola, Zannone, Ventotene e S. Stefano", si scrive che "le aree maggiormente idonee sono state identificate anche grazie ai dati derivanti dal progetto LIFE Ponderat". Questi dati non vengono però riportati, come anche l'anno di riferimento. Non è chiaro inoltre:

- come i dati dello studio siano stati utilizzati per elaborare la Fig-24 "aree idonee alla colonizzazione e di nidificazione della Berta maggiore e della Berta Minore" (pag. 84) non essendo stata riportata alcuna didascalia esplicativa;
- come i dati riportati nella figura 24 siano stati prodotti, ovvero se siano stati fatte verifiche visive della morfologie della costa o se invece ci sia stato un effettivo censimento delle colonie di Berta Maggiore e Minore;
- nel caso ci sia stato un censimento, se questo si riferisce al periodo anteriore o posteriore alla fase di derattizzazione.

Anche nel caso in cui i dati derivino da un effettivo censimento, generalmente questo tipo di studio viene effettuato tramite l'ascolto del loro canto, e di conseguenza non si hanno informazioni precise della localizzazione delle cavità utilizzate dall'una o dall'altra specie. In ogni caso, la localizzazione della colonia (seppure fosse univoca) non pregiudica lo spostamento anche in zone limitrofe degli individui che la compongono, come evidenziato anche nello "Studio di Incidenza - Perizia di variante del progetto dell'illuminazione pubblica di parte dei tracciati stradali dell'Isola di Ventotene". Considerando che l'approdo della Marinella e lo Scalo n.4 distano circa 300 m, appare ragionevole pensare che le specie individuate in uno dei due approdi frequenti anche l'altro approdo. Nonostante questo nel documento le analisi non tengono in considerazione questo aspetto, individuando nello Scalo n.4 unicamente la presenza della Berta Minore, mentre la sola presenza della Berta Maggiore sia attestato all'approdo della Marinella. Da questo deriva una valutazione di impatto per le due specie differente a seconda degli interventi (localizzati nei diversi approdi), riportata anche nella tabella-3 riassuntiva a p. 93 ("Significatività dell'incidenza su habitat e specie di interesse comunitario potenzialmente danneggiate dall'opera") determinando quindi delle valutazioni distorte. Ad esempio nel caso dell'"Adeguamento degli approdi e messa in sicurezza delle falesie allo scalo della Marinella" il "Disturbo della fase di nidificazione e in volo è considerato Basso nel caso della Berta Maggiore e Nulla nel caso della Berta Minore. E' di fatto impensabile che i giovani involati non ricevano un impatto dalle azioni

svolte a soli 300 metri di distanza dalla colonia. Stesso discorso vale per gli altri aspetti considerati e presenti in tabella, le cui valutazioni risultano quindi falsate.

Tra le azioni volte alla mitigazione il documento, a p. 96, per “Ridurre al minimo del disturbo nelle aree di nidificazione dei Procellariidae”, dichiara:

A tal fine è necessario ridurre al minimo l'estensione dell'area dei cantieri e ottimizzare le tempistiche di esecuzione dei lavori. Al fine di interferire il meno possibile con il successo delle covate, per i lavori che insistono presso lo Scalo della Marinella saranno sospesi i lavori nei mesi di settembre – ottobre poiché si tratta di un momento critico per l'involo dei pulli di Berta maggiore. Allo Scalo n.4, la soluzione ottimale sarebbe quella di evitare di avere cantieri aperti tra giugno e luglio, periodo in cui si involano i pulli di Berta minore.

Per quanto detto sopra, non è corretto quindi considerare in maniera distinta le due specie, e andrebbe invece considerato un periodo unico che non interferisca con le azioni di entrambe. Il periodo critico dell'involo, per entrambi gli approdi, andrebbe quindi considerato da giugno a ottobre (con una breve finestra libera ad agosto).

In realtà non può essere considerato critico solo il periodo dell'involo, ma tutto il periodo riproduttivo, che vede diverse fasi delicate, quali il corteggiamento, la scelta della cavità, il momento della cova, l'allevamento e l'alimentazione dell'unico pullo che ogni coppia produce. L'abbandono dell'uovo o del pullo compromette in maniera definitiva il successo riproduttivo della coppia. Il periodo di attenzione deve quindi essere inteso per tutto l'arco di queste fasi, che come riportato dalla tabella-5 a pag. 83 (Specie nidificanti e periodo di riproduzione potenziale dell'avifauna nidificante sull'isola di Santo Stefano di cui all'Articolo 4 delle Direttiva 2009/147/CE) va da fine febbraio a fine ottobre.

A valle di questa valutazione è necessario ridefinire le azioni di mitigazione legate alla periodizzazione degli interventi.

Rispetto ad altri impatti potenziali sull'avifauna, a pag. 92 si scrive in merito al sistema di illuminazione quanto segue:

“L'impatto che potrebbe risultare più significativo potrebbe essere la collocazione di luci di sicurezza per la segnalazione marittima dell'approdo, che potrebbero disorientare le giovani Berte. Tuttavia, questa interferenza si avrebbe in un'area circoscritta.” Non è chiaro sulla base di quali dati si possa sostenere questa affermazione, considerando che nel progetto non esiste un elaborato che descriva l'organizzazione dell'illuminazione del molo, necessaria peraltro sia per motivi di sicurezza (soprattutto visto l'ingombro del molo ipotizzato) sia per rispondere alle normative nautiche. Rispetto a questo si evidenzia che la procedura di definizione del sistema di illuminazione deve coordinarsi con le indicazioni e le prescrizioni che verranno previste dagli organi competenti<sup>6</sup>, fase che se effettuata successivamente alla Valutazione di Impatto ambientale non permette di valutare adeguatamente l'impatto che avrà l'illuminazione sugli habitat presenti.

Inoltre, considerando che il procedimento interessa anche parti della falesia e dei percorsi di accesso, si rileva anche in questo caso una mancanza di indicazioni esaustive relativamente a questi stralci del progetto.

<sup>6</sup> A titolo di esempio si segnala il Comando Zona Fari, e per ulteriori riferimenti si rimanda al “Disciplinare Tecnico per l'istruzione delle pratiche di richiesta di prescrizione di segnaletica marittima” elaborato dal “MINISTERO DELLA DIFESA COMANDO LOGISTICO della MARINA MILITARE Direzione Fari e Segnalamenti”

In proposito al sistema di illuminazione sono identificate azioni di mitigazione, quali:

- Illuminazioni fisse. Nel rispetto della normativa legata alla sicurezza in mare, in corrispondenza dell'approdo e fino ad una quota di 30 m sul livello del mare, va predisposto un sistema di segnalazione luminosa. Per evitare il disorientamento dei giovani appena involati, si dovrebbe limitare al massimo le fonti luminose sull'isola, ed evitare di orientare le luci in direzione del mare. Vanno evitate luci con fasci versi l'alto.

Non è specificata l'intensità delle luci, che deve invece essere contenuta, né la loro colorazione; è opportuno nella fase di definizione del sistema di illuminazione interfacciarsi anche con organi di tutela ambientale competenti, come l'ISPRA. Si segnala inoltre rispetto a questo, che anche le specie migratorie subiscono un impatto dai sistemi di illuminazione (si vedano i riferimenti presenti del documento già citato "Studio di Incidenza - Perizia di variante del progetto dell'illuminazione pubblica di parte dei tracciati stradali dell'Isola di Ventotene").

Inoltre alcuni effetti potenziali sul sito considerati per la ZSC non vengono riportate adeguatamente all'ambito della ZPS. In particolare la "produzione di rumori e vibrazioni in fase di cantiere" che per le ZSC trova delle azioni di mitigazione, va considerata anche per definire le azioni di mitigazione della ZPS: nello specifico, è necessario che la "produzione di rumori e vibrazioni in fase di cantiere" non venga effettuata durante le fasi delicate identificate sopra (febbraio-ottobre).

Appare evidente dedurre che la soluzione progettuale che verrà scelta avrà un impatto che dipenderà anche dal tempo necessario al cantiere e dal periodo della sua realizzazione. Risulta quindi necessario che vengano individuati i momenti di intervento in funzione di ciò.

**OSSERVAZIONE n.11 – La valutazione dell'impatto sull'avifauna non considera elementi rilevanti nella definizione delle mitigazioni.**

Si sollecita inoltre il Comitato di Valutazione a

**PRESCRIZIONE n.12 – Individuare chiaramente le fasi di cantiere e utilizzo dell'opera in modo tale che non interferiscano con tutte le fasi del periodo riproduttivo delle specie Berta maggiore e Berta minore e non con la sola fase dell'involto; individuare chiaramente il sistema di illuminazione, in modo da rendere possibile la valutazione del suo impatto.**

### **4.2.3 - Osservazione n.12 - Valutazione del rischio di alterazione degli habitat presenti sull'Isola di Santo Stefano dall'introduzione di specie aliene**

Documenti citati:

- Studio Valutazione di Incidenza Ecologica (VV-VIA004)

Come riportato nell'elaborato "Studio Valutazione di Incidenza Ecologica" (VV-VIA004) a pag. 87-88, in relazione alla fase di cantiere dell'opera, si scrive:

Nella fase di cantiere deve invece essere debitamente considerato il rischio di introduzione di specie aliene sull'isola. Questo impatto assume una rilevanza notevole in quanto le specie aliene vanno a degradare gli habitat presenti oltre che competere e sostituirli nel corso del tempo. Per tale impatto devono essere identificate tutte le procedure di prevenzione della diffusione di specie aliene in termini di biosicurezza.

Relativamente alla fase di esercizio, analogamente si ribadisce che "in entrambe le fasi non può essere inoltre trascurato il rischio di immissione accidentale di specie invasive sia vegetali che animali che andrebbero ad alterare gli habitat presenti sull'isola".

Questo rischio è tanto più alto quanto maggiore è il flusso delle imbarcazioni previsto e soprattutto la dimensione delle stesse; piccole imbarcazioni abbattano drasticamente questo rischio, invece molto alto per quanto riguarda quelle di grosse dimensioni anche perché spesso fornite di cucina e/o dispensa.

Secondo quanto appena detto, si può affermare che un molo che permette l'attracco di imbarcazioni di grosse dimensioni determini un rischio indiretto molto alto che specie aliene vengano introdotte nella fase di cantiere, ma soprattutto nella fase di esercizio; per la prima fase sono state indicate alcune misure di mitigazione del problema, mentre per la fase di esercizio non sono state identificate particolari misure di mitigazione. Nel caso specifico è importante sottolineare il rischio di introduzione del "Ratto nero", specie assente sull'isola che comprometterebbe in maniera incisiva tutto l'habitat, ad esempio limitando fortemente il successo riproduttivo delle Berte Maggiori e Minori.

Si rileva in questo senso una criticità importante: l'elaborazione delle Alternative progettuali proposte per l'approdo (escludendo l'Alternativa Zero e l'Alternativa 1 che risulta per sua natura non considerabile, come evidenziato da alcune osservazioni già presentate alla procedura in atto) non ha tenuto conto di questo aspetto, non differenziando le alternative anche in base alle dimensioni delle imbarcazioni.

**OSSERVAZIONE n.12** – La Valutazione del rischio di alterazione degli habitat presenti sull'Isola di Santo Stefano a causa dell'introduzione di specie aliene non nomina né tiene conto delle dimensioni delle imbarcazioni, che potranno avere accesso al molo; quanto maggiori sono queste dimensioni, maggiore è il rischio di introduzione di specie aliene.

Si sollecita inoltre il Comitato di Valutazione a

**PRESCRIZIONE n.13** – Individuare una soluzione progettuale che limiti l'approdo di imbarcazioni munite di cucina/bar/dispensa, o quanto altro possa favorire l'ingresso di specie aliene (es. ratti), sia nelle fasi di cantiere sia, soprattutto, nella fase di esercizio.

## 4.3 Beni culturali e paesaggio

### 4.3.1 - Osservazione n.13 - Interferenza su valenze archeologiche

Documenti citati:

- Relazione Paesaggistica (2017E37 INV-02-D-VV-PAE 001)
- Verifica preventiva dell'interesse archeologico – Relazione Archeologica (2017E037INV-02-D-GE-RAR000)
- Opere Marittime - Planimetria di progetto scalo della Marinella (2017E037INV-02-D-OM-TAV001)

Fermo restando che, come indicato nella “Relazione Paesaggistica” (pag. 70, elaborato 2017E37 INV-02-D-VV-PAE 001), per lo Scalo della Marinella, storicamente il più utilizzato e considerato area di interesse storico-archeologico, riteniamo necessari “interventi finalizzati al miglioramento delle condizioni di sbarco e imbarco di fruitori dell'isola nonché ad agevolare le operazioni di carico e scarico di materiale, (che) saranno realizzati **interamente a mare**”, si considera tuttavia importante valutare adeguatamente l'impatto definitivo e permanente sul banco di tufo, scavato in epoca romana, ex petra excisa; questo è descritto in modo gravemente carente nella *Verifica preventiva dell'interesse archeologico – Relazione Archeologica* (elaborato 2017E037INV-02-D-GE-RAR000), poichè i segni, ancora chiaramente visibili, saranno completamente obliterati (escluse le scalette) dall'opera proposta, determinando chiare “interferenze di tipo semiologico che riguardano **la soppressione dei segni esistenti** e/o l'immissione di nuovi effetti di alterazione sul valore identitario del contesto paesaggistico” (pag. 70, elaborato 2017E37 INV-02-D-VV-PAE 001).

Inoltre, nella previsione delle trasformazioni dell'opera sul paesaggio (pag. 70, elaborato 2017E37 INV-02-D-VV-PAE 001), si afferma che “il nuovo attracco, di fatto, si **appoggia** alla linea di costa senza modificarne l'andamento morfologico” Tuttavia, nell'elaborato OPERE MARITTIME Sez. di Progetto-Scalo della Marinella non risulta evidente come la pavimentazione con rivestimento in pietra locale indicata si innesterà sul preesistente banco tufaceo, per sua natura non completamente piano; ci si chiede se la soletta in calcestruzzo prevista sul molo proseguirà sul banco tufaceo per ripianarlo, o se sia stato previsto un pavimento flottante, di cui però non è presente alcuna indicazione negli elaborati.

Considerando quanto descritto sopra, si sottopone al Comitato di Valutazione il seguente quesito:

**OSSERVAZIONE n.13** – **Attesa l'enorme rilevanza, anche simbolica degli obiettivi di conservazione del patrimonio storico e archeologico dell'Isola di Santo Stefano, e considerando la presenza di interventi che obliterano in modo permanente segni preesistenti ricavati in epoca romana, ex petra excisa, si chiede in base a quali elementi è stato valutato che, come riportato nella tabella su cui si basa la scelta dell'alternativa migliore (pag. 20, elaborato 2017E037INV-02-D-VV-VIA001), l'interferenza sulle valenze archeologiche viene considerata del tutto assente.**

Si sollecita inoltre il Comitato di Valutazione a presentare la seguente

**PRESCRIZIONE n.14** – **predisporre una ulteriori proposte progettuali a partire da una più approfondita valutazione della potenziale interferenza sulle valenze archeologiche, volta ad individuare la soluzione con il minor impatto in tal senso.**

### 4.3.2 - Osservazione n.14 - Debolezza nella dimostrazione di bassa significatività dell'impatto visivo del progetto

Documenti citati:

- Relazione Paesaggistica (2017E37 INV-02-D-VV-PAE 001)

La "Relazione Paesaggistica" (elaborato 2017E37 INV-02-D-VV-PAE 001) riporta quanto segue:

*"E' indubbio che l'intervento in progetto produca una modifica dell'assetto paesaggistico esistente venendosi a configurare come un **segno nuovo** lungo la linea di costa dell'isola; tuttavia, si evidenzia che l'esigua estensione del nuovo attracco lungo lo specchio acqueo, in relazione anche alla verticalità della parete rocciosa che gli fa da sfondo, non determina una modificazione di rilevante entità dei rapporti scalari che si instaurano tra gli elementi preesistenti [...] l'incidenza visiva delle opere fuori terra [...] sono certamente relazionate alla distanza dell'osservatore da esse, in quanto l'ingombro visivo e il grado di intrusione dei manufatti **diminuiscono con l'aumentare della distanza dell'osservatore**".*

Si mette in particolare evidenza il contrasto fra le Figure 47 e 48 della Relazione Paesaggistica (pag. 78, elaborato 2017E37 INV-02-D-VV-PAE 001), riportate anche di seguito, e la seguente valutazione finale di pag. 79 dello stesso documento, secondo cui:

*"Da quanto suddetto quindi gli impatti sul paesaggio possono **a ragione** considerarsi, nel complesso di bassa significatività, sia dal punto di vista delle trasformazioni fisiche sia dal punto di vista estetico-percettive."*



Figura 47 - Vista da terra dell'area di approdo – ante operam



Figura 48 - Vista da terra dell'area di approdo – post operam



Considerando quanto descritto sopra, si sottopone al Comitato di Valutazione la seguente criticità:

**OSSERVAZIONE n. 14** – Visti gli elaborati tecnici e le simulazioni visive dell'opera proposta, caratterizzata da un'altezza fuori acqua di 2.5 m della copertura del pontile in cemento armato, si ritiene che le motivazioni addotte per dimostrare una complessiva bassa significatività dell'opera dal punto di vista percettivo siano estremamente carenti.

Si sollecita pertanto il Comitato di Valutazione a presentare la seguente

**PRESCRIZIONE n.15:** predisporre una ulteriore proposta progettuale caratterizzata da una forte integrazione con l'ambiente paesaggistico, e tale da consentire una fruizione del patrimonio storico-archeologico. A titolo puramente esemplificativo si allega la simulazione visiva di una possibile soluzione alternativa da progettare facendo ricorso a materiali leggeri ed ecologicamente più sostenibili.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

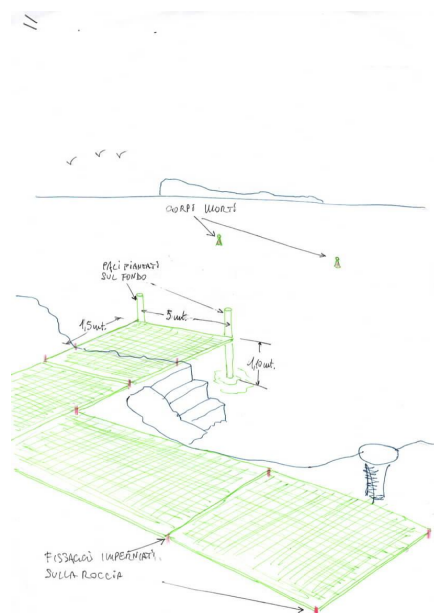
*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

## Allegato 5 - Requisiti di sostenibilità per il molo della Marinella

Il Comitato Santo Stefano Sostenibile (CS<sup>3</sup>) propone per l'approdo della Marinella la progettazione di un'infrastruttura leggera pienamente integrata nel paesaggio circostante, ispirata a principi di uso efficiente delle risorse e di sostenibilità, pienamente integrata con la natura. In particolare la proposta del CS<sup>3</sup> è di progettare un approdo in grado di soddisfare i seguenti cinque requisiti di sostenibilità:

- Consentire l'accesso sicuro a tutte le visitatrici e i visitatori, incluse persone con mobilità ridotta
- Azzerare l'impatto sull'ambiente marino mantenendo intatto il paesaggio naturale sostanzialmente incontaminato della linea di costa dell'isola di Santo Stefano
- Garantire la reversibilità dell'intervento, non lasciare cioè tracce in alcun modo rilevabili in caso di rimozione dell'infrastruttura.
- Ridurre i costi di installazione, manutenzione, revisione e periodico rinnovo delle infrastrutture.
- Enfatizzare gli elementi archeologici e paesaggistici presenti nei pressi dell'approdo consentendo ai visitatori alle visitatrici una piena fruizione del patrimonio storico culturale dell'isola .

A titolo puramente esemplificativo il CS<sup>3</sup> ha realizzato una simulazione visiva di approdo in grado di soddisfare i cinque requisiti di sostenibilità:



- L'accesso sicuro viene garantito dotando l'approdo di un'ampia piattaforma sospesa eventualmente dotata di elementi mobili e di due battenti verticali per l'ormeggio e l'accosto delle imbarcazioni.
- L'azzeramento dell'impatto sull'ambiente marino è garantito dal minimo impegno di opere a mare, limitato a due boe segnaletiche e due battenti verticali posizionati a ridosso della parete di roccia.
- La reversibilità dell'intervento viene garantita dalla possibilità di utilizzare un numero ridotto di punti di contatto con la roccia e gli elementi architettonici esistenti.
- Il contenimento dei costi viene garantito utilizzando elementi strutturali facilmente rimovibili.
- L'integrazione con il paesaggio può essere garantita dalla possibilità di utilizzare materiali leggeri e di impatto visivo minimo, mantenendo così intatti e visibili tutti gli elementi di valenza archeologica

**Allegato 6 – Ordinanza n. 12 del 10.06.2019, Comune di Ventotene, recante  
“Autorizzazione delle visite guidate all'ex carcere di Santo Stefano, attraverso gli  
approdi Marinella e Scalo 4, vie comunali e parte limitata del carcere”.**



## **COMUNE DI VENTOTENE**

**Provincia di Latina**

Piazza Castello n.1 - c.a.p. 04020 - P. IVA - C. F.: 00145130597

tel. 0771 85014 - fax 0771 85265

### **Ordinanza n° 12 del 10.06.2019**

<b>OGGETTO</b>	<b>Autorizzazione delle visite guidate all'ex carcere borbonico di Santo Stefano, attraverso gli approdi “Marinella” e “Scalo 4”, vie comunali e parte limitata del carcere.</b>
----------------	--

#### **IL SINDACO**

##### **PREMESSO CHE:**

- Comune di Ventotene (Lt) Prot. n. 0002714 del 11-06-2019 in partenza
- il Comune di Ventotene in virtù dell'atto tra Ministero delle Finanze e Comune di Ventotene del 11 aprile 1992 è affidatario del complesso immobiliare di proprietà del Demanio dello Stato (schede 247 e 248) dell'isola di Santo Stefano nonché proprietario delle strade di accesso;
  - al punto 3) lett. c) di tale atto è previsto che *“il Comune dovrà essere garante della custodia del bene e della sua conservazione, nonché dell'apertura al pubblico”*;

**RICHIAMATA** l'Ordinanza n°09 del 20.05.2011 emessa per garantire la sicurezza dei visitatori del complesso carcerario di Santo Stefano con decorrenza dal giorno 1 giugno 2011, con la quale è stato vietato l'accesso all'isola di S. Stefano ed a tutte le strutture dell'ex Carcere, con la sola esclusione delle visite guidate effettuate da personale dell' allora associazione “Terra Maris”, già con sede in via Parata Grande snc, all'interno dei percorsi individuati dal Comune di Ventotene a seguito della messa in sicurezza degli stessi;

**VISTA** la nota del Commissario Prefettizio prot.n°2833 del 25.08.2016, con la quale, a seguito del sopralluogo da parte dei Vigili del Fuoco di Latina, sono state sospese le visite guidate fino a data da destinarsi;

**VISTA** la nota del Ministero dei Beni e Attività Culturali e del Turismo prot. MIBACT-SABAP-LAZ-U-PROT 0003768 del 23.03.2017 a 34.16 07/182, di risposta alla nota comunale prot.n°627 del 02.03.2017, con la quale è stato comunicato l'avvio della messa in sicurezza dei percorsi esterni ed interni, funzionali all'accesso delle maestranze in cantiere e all'esecuzione dei lavori di cui al finanziamento;

**VISTA** la relazione del Geologo Dr. Claudio Bernetti del 17.05.2019, acquisita al protocollo comunale al n° prot. n. 0002438 del 28.05.2019 nella quale il suddetto, nelle conclusioni, tra l'altro, ritiene che nel breve termine, intendendo esattamente la prossima stagione estiva, possa essere sufficiente un disgaggio dalle falesie presenti (in particolare della cornice di erosione della Marinella) e delle parti pericolanti dei muretti di sostegno con malta (sia sulla Marinella che sul Molo 4) per ottenere un livello accettabile di sicurezza tale da permettere l'accesso al carcere. Alcune accortezze potrebbero essere di significativa importanza (ad esempio camminare lontano dai cigli, interdire l'area immediatamente al di sotto del cuneo aggettante alla Marinella con transenne);

**VISTA** la Relazione Tecnica dell'Architetto Francesco Paolo Mancini in data 27.05.2019, acquisita al protocollo comunale al n. 2536 del 03.06.2019, incaricato dal Comune di Ventotene di verificare le condizioni di sicurezza, con la quale, alla luce delle condizioni riscontrate dal punto di vista geologico con la suddetta relazione del Dott. Geologo Claudio Bernetti, allegata alla propria relazione, ritiene che:

- per i percorsi che dagli approdi della "Marinella" e del molo "4" conducono al complesso carcerario;
- per la zona delimitata all'interno dell'emiciclo accessibile attraverso l'ingresso principale;

sussistono condizioni di sicurezza tali da consentire la ripresa delle visite guidate sull'isola di Santo Stefano da realizzarsi esclusivamente sotto controllo di personale specializzato indicato dal Comune.

**VISTA** la normativa vigente in materia;

**VISTO** il D.Lgs n 267/2000 e s.m.i.;

Tutto ciò premesso e considerato;

### **ORDINA**

per le motivazioni espresse in narrativa, di confermare il divieto di accesso all'isola di Santo Stefano ed a tutte le strutture dell'ex Carcere di cui all'Ordinanza n°09/2011, con la sola esclusione delle visite guidate effettuate dalla Cooperativa "Terra Maris", con sede in Ventotene alla via Luigi Iacono 79, all'interno dei percorsi individuati dal Comune di Ventotene a seguito della messa in sicurezza degli stessi, così come riportati nelle relazioni geologica e tecnica del dott. Geol. Claudio Bernetti e dell'Arch. Francesco Paolo Mancini ed individuati negli accessi Marinella e Scalo 4 con relative vie comunali d'accesso al ex carcere borbonico, nonché all'area interna dello stesso così come indicata e delimitata. Inoltre si specifica che qualsiasi altra visita alle strutture suddette per ragioni di studio, promozione culturale e di interesse istituzionale, dovrà essere disposta ed autorizzata dal Sindaco o da chi ne esercita le veci.

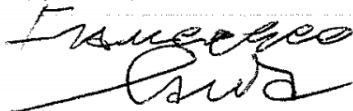
### **DISPONE CHE**

- il contenuto della presente ordinanza sia reso pubblico mediante affissione all'Albo Pretorio e negli abituali luoghi di affissione pubblici;
- copia della presente ordinanza venga trasmessa, per opportuna conoscenza, alla locale Stazione dei Carabinieri, al Comando Guardia di Finanza ed alla Capitaneria di Porto di Gaeta;
- copia della presente ordinanza venga inoltre notificata ai gestori dei servizi di noleggio e trasporto passeggeri presenti sul territorio.

A carico dei contravventori saranno applicate le sanzioni amministrative previste dalla normativa vigente in materia e, nel caso ne ricorrano i presupposti, le dovute sanzioni penali se il caso costituisce reato penalmente rilevante.

Il personale della Polizia Locale e delle altre forze di P.G. è incaricato della vigilanza per la corretta osservanza della presente ordinanza.

L'Assessore  
dott. Francesco Carta



Il Sindaco  
dott. Gerardo SANTOMAURO



**Allegato 7 - Ordinanza n. 16 del 10.07.2019, Comune di Ventotene, recante "Disciplina delle visite guidate all'ex carcere Borbonico di Santo Stefano, attraverso gli approdi Marinella e Scalo 4"**



**COMUNE DI VENTOTENE**

**Provincia di Latina**

Piazza Castello n.1 - c.a.p. 04020 - P. IVA - C. F.: 00145130597

tel. 0771 85014 - fax 0771 85265

**Ordinanza n°16 del 10.07.2019**

<b>OGGETTO</b>	<b>Disciplina delle visite guidate all'ex carcere borbonico di Santo Stefano, attraverso gli approdi "Marinella" e "Scalo 4".</b>
----------------	---

**IL SINDACO**

**PREMESSO CHE:**

- il Comune di Ventotene in virtù dell'atto tra Ministero delle Finanze e Comune di Ventotene del 11 aprile 1992 è affidatario del complesso immobiliare di proprietà del Demanio dello Stato (schede 247 e 248) dell'isola di Santo Stefano nonché proprietario delle strade di accesso;
- al punto 3) lett. c) di tale atto è previsto che *"il Comune dovrà essere garante della custodia del bene e della sua conservazione, nonché dell'apertura al pubblico"*;

**RICHIAMATA** l'Ordinanza n°09 del 20.05.2011 emessa per garantire la sicurezza dei visitatori del complesso carcerario di Santo Stefano con decorrenza dal giorno 1 giugno 2011, con la quale è stato vietato l'accesso all'isola di S. Stefano ed a tutte le strutture dell'ex Carcere, con la sola esclusione delle visite guidate effettuate da personale dell'allora associazione "Terra Maris", già con sede in via Parata Grande snc, all'interno dei percorsi individuati dal Comune di Ventotene a seguito della messa in sicurezza degli stessi;

**RICHIAMATA** l'Ordinanza n°12 del 10.06.2019 con la quale si autorizzavano le visite guidate all'ex carcere borbonico di Santo Stefano, attraverso gli approdi "Marinella" e "Scalo 4", vie comunali e parte limitata del carcere;

**VISTO** il ripetersi di continui sbarchi sull'isola al di fuori del controllo e degli orari previsti per le visite guidate autorizzate che potrebbero determinare situazioni di insicurezza e pericolo per gli stessi fruitori non accompagnati;

**STANTE** la necessità al fine di garantire la sicurezza e l'incolumità dei visitatori;

**VISTA** la normativa vigente in materia;

**VISTO** il D.Lgs n 267/2000 e s.m.i.;

Tutto ciò premesso e considerato;

**ORDINA**

per le motivazioni espresse in narrativa, di confermare il divieto di accesso all'isola di Santo Stefano ed a tutte le strutture dell'ex Carcere di cui all'Ordinanza n°09/2011, e, al fine di garantire la pubblica sicurezza ed incolumità, di contingentare, ove necessario, il numero di visitatori durante le visite guidate e che tutte le prenotazioni per le suddette visite guidate e per i relativi servizi di trasporto vengano

obbligatoriamente ed esclusivamente effettuate presso il Centro visite/Info point o altre strutture comunali individuate.

**DISPONE CHE**

- il contenuto della presente ordinanza sia reso pubblico mediante affissione all'Albo Pretorio e negli abituali luoghi di affissione pubblici;
- copia della presente ordinanza venga trasmessa, per opportuna conoscenza, alla locale Stazione dei Carabinieri, al Comando Guardia di Finanza ed alla Capitaneria di Porto di Gaeta;
- copia della presente ordinanza venga inoltre notificata alla Coop. TerraMaris affidatario del servizio di visite guidate;
- copia della presente ordinanza venga inoltre notificata ai gestori dei servizi di noleggio e trasporto passeggeri presenti sul territorio.

A carico dei contravventori saranno applicate le sanzioni amministrative previste dalla normativa vigente in materia e, nel caso ne ricorrano i presupposti, le dovute sanzioni penali se il caso costituisce reato penalmente rilevante.

Il personale della Polizia Locale e delle altre forze di P.G. è incaricato della vigilanza per la corretta osservanza della presente ordinanza.



Il Sindaco  
dot. Gerardo SANTOMAURO

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gerardo Santomauro", written over a horizontal line.

# Allegato 8 - Ordinanza n. 17 del 30.07.2020, Comune di Ventotene, recante "Divieto di accesso sull'isola di Santo Stefano attraverso gli approdi Marinella e Scalo n. 4"



## COMUNE DI VENTOTENE

Provincia di Latina

piazza Castello n.1 - 04031 Ventotene - P.IVA /Cod.Fisc.: 00145130597

tel.: 0771/85014 - fax: 0771/85265

e-mail: [segreteria@comune.ventotene.it](mailto:segreteria@comune.ventotene.it) - pec: [segreteria@pec.comune.ventotene.it](mailto:segreteria@pec.comune.ventotene.it)

### ORDINANZA N. 17 DEL 30/07/2020

**OGGETTO:** Divieto di accesso sull'isola di Santo Stefano attraverso gli approdi "Marinella" e "Scalo n. 4".

#### Il Sindaco:

- Premesso che con Verbale del 11/04/1992 l'Amministrazione Finanziaria dello Stato ha consegnato al Comune di Ventotene i beni demaniali ubicati sull'isola di Santo Stefano appartenenti al patrimonio dello Stato, come meglio identificati nella planimetria allegata al verbale medesimo, tra i quali è ricompresa l'area dell'approdo "Marinella", attualmente identificata in CT al foglio n. 4, particelle n. 1-3-80;
- Dato atto che nel richiamato Verbale sono riportate le seguenti condizioni che il Comune si è impegnato ad osservare scrupolosamente:
  - "sono a carico del Comune di Ventotene le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, restando esente l'Amministrazione Finanziaria da qualsiasi responsabilità per danni a persone o cose derivanti da crolli o altre cause dell'immobile o di sue parti";
  - "il bene dovrà essere adibito esclusivamente ad uso culturale, compatibile con la salvaguardia del suo carattere storico artistico";
  - "il Comune non potrà eseguire lavori di nessun tipo, compresi i diserbi, la manutenzione etc. senza il preventivo nulla osta della Soprintendenza";
  - "il Comune dovrà essere garante della custodia del bene e della sua conservazione, nonché dell'apertura al pubblico";
- Constatato che:
  - l'area dell'approdo "Marinella" consente l'accesso dal mare sullo stradello di proprietà comunale denominato "Strada comunale Corona";
  - l'approdo "Scalo n. 4" consiste in un punto di accesso che dal mare immette direttamente sullo stradello di proprietà comunale denominato "Strada comunale n. 4";
- Rilevato che gli approdi e le strade comunali di accesso alla parte interna dell'isola presentano da tempo situazioni di pericolo connesse:
  - alla fratturazione ed instabilità delle pareti rocciose sovrastanti sia gli approdi sia alcuni tratti delle strade comunali;
  - al degrado delle pareti e/o muri di contenimento laterali agli stradelli;
- Viste:
  - la relazione geologica del 17/05/2019 del Geologo Bernetti Claudio, acquisita in atti con prot. n. 2438 del 28/05/2019, avente per oggetto "Rilievo ... per la valutazione del livello di sicurezza degli attracchi sull'isola di Santo Stefano denominati Marinella e Molo Quattro, e dei sentieri di accesso ...";
  - la relazione del 27/05/2019 dell'Arch. Mancini Francesco Paolo, acquisita in atti con prot. n. 2536 del 03/06/2019, avente per oggetto "Verifica condizioni di sicurezza dei percorsi ... presso l'isola di Santo Stefano";
- Richiamate:
  - l'Ordinanza sindacale n. 12 del 10/06/2019 (prot. n. 2714 del 11/06/2019) con la quale, alla luce delle risultanze delle sopra menzionate Relazioni:
    - è stato confermato il divieto di accesso sull'isola di Santo Stefano già imposto con Ordinanza sindacale n. 09 del 20/05/2011, con la sola esclusione delle visite guidate effettuate dalla Cooperativa "Terra Maris";
    - è stato specificato che "qualsiasi altra visita ... per ragioni di studio, promozione culturale e di interesse istituzionale, dovrà essere disposta ed autorizzata dal Sindaco o da chi ne esercita le veci";
  - l'Ordinanza sindacale n. 16 del 10/07/2019 (prot. n. 3301 del 11/07/2019) con la quale, ad integrazione della precedente Ordinanza n. 12/2019, è stato altresì disposto di "contingentare, ove necessario, il numero di visitatori durante le visite guidate e che tutte le prenotazioni ... vengano obbligatoriamente ed esclusivamente effettuate presso il Centro visite / Info point o altre strutture comunali individuate";
- Vista la relazione geologica del 11/03/2020 del Geologo Bernetti Claudio, acquisita in atti con prot. n. 2068 del 02/05/2020, avente per oggetto "Rapporto ... per la valutazione del livello di sicurezza degli attracchi sull'isola di Santo Stefano";

Comune di Ventotene (It), Prot. n. 0003820 del 30-07-2020 in partenza



*Stefano denominati Marinella e Molo Quattro, e dei sentieri di accesso ...*”, redatta ad aggiornamento della relazione del 17/05/2019, dalle cui conclusioni emerge la necessità di dare attuazione agli interventi di messa in sicurezza pronosticati in precedenza, sinteticamente riassumibili come segue:

- consolidamento della parete sovrastante l’approdo “Marinella”;
  - disgaggio di alcuni volumi rocciosi instabili sovrastanti l’approdo “Scalo n. 4” ed il tratto iniziale dello stradello di accesso;
  - demolizione e rifacimento di alcuni muretti di contenimento laterali alle strade comunali di accesso dagli approdi;
- Vista la nota municipale prot. n. 3706 del 25/07/2020 con la quale l’Assessore del Comune di Ventotene Dott. Carta Francesco ha riferito di ritenere *“che non è più procrastinabile l’intervento di messa in sicurezza della struttura nonché delle vie comunali, loro pertinenze e delle falesie incombenti su dette vie ed approdi”*, declinando *“ogni responsabilità per quanto dovesse accadere presso gli approdi in merito ai rischi e pericoli della pubblica incolumità”*;
  - Ritenuto di dover provvedere in merito, a tutela della pubblica incolumità, estendendo il divieto di accesso sull’isola di Santo Stefano anche alle visite guidate, fino alla conclusione degli interventi di messi in sicurezza, con adozione di un provvedimento contingibile ed urgente ex art. 54, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000 c.s.m.i.;
  - Vista la nota prot. n. 3799 del 30/07/2020 con la quale il presente provvedimento è stato preventivamente comunicato al Prefetto della Provincia di Latina, ai sensi dell’art. 54, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000 c.s.m.i.;
  - Vista la normativa vigente in materia;

### **Ordina:**

per le motivazioni espresse in premessa,

- di confermare il divieto di accesso sull’isola di Santo Stefano già imposto con Ordinanza sindacale n. 09 del 20/05/2011;
- di specificare, a modifica di quanto disposto con le Ordinanze n. 12/2019 e n. 16/2019, che tale divieto vale anche per tutte le visite guidate di qualunque tipo;
- di precisare che fino alla conclusione degli interventi di messa in sicurezza, sono consentiti esclusivamente gli accessi per ragioni connesse e finalizzate a tali attività, che verranno curate dalla competente Area 6 di questo Comune;

### **Dispone che la presente Ordinanza:**

- venga pubblicata all’Albo Pretorio comunale e sia affissa negli abituali luoghi di pubblica affissione;
- venga notificata a tutti i soggetti esercenti attività di noleggio imbarcazioni e/o trasporto passeggeri via mare affinché ne diano adeguata informazione ai propri clienti e/o associati;
- venga trasmessa alla locale Stazione dei Carabinieri, al locale Comando Guardia di Finanza, alla Capitaneria di Porto – Ufficio Locale Marittimo, all’Area 4 - Polizia Municipale di questo Comune, ciascuno per quanto di competenza in materia di vigilanza sull’osservanza di quanto prescritto;

### **Avvisa:**

- che a carico dei contravventori saranno applicate le sanzioni amministrative previste dalla normativa vigente in materia, oltre che le dovute sanzioni penali laddove il caso costituisca reato penalmente rilevante.



Il Sindaco  
- Dott. Gerardo Santomauro -