

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.
 X 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
 X 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):

- X Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 X Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 X Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 X 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
 X Ambiente idrico
 Suolo e sottosuolo

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

Luogo e data __Ventotene__ 19-10-2021

*Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo*

Modulistica – 28/02/2020

Pag. 2

(inserire luogo e data)

Ventotene 19-10-2021

Il/La dichiarante

Stefano Mauro

(Firma)

Stefano Mauro

¹ Nel caso di più soggetti che presentano la medesima osservazione riportare l'Allegato 1 per ciascun soggetto.

² A titolo indicativo: legale rappresentante, amministratore, altro.

OSSERVAZIONI ALLA NUOVA PROPOSTA PROGETTUALE DEL COMITATO SANTO STEFANO SOSTENIBILE

1. Analisi delle critiche con cui è stata scartata l'Alternativa 3

Sitriportattdittseguitottl'estrattottdellattdocumentazionettintegrativatt(Operemariime - Scenari della flo a OM-RT0002) inttcuittvienettanalizzatattl'alternativatt3tt(strutturattinteramentettintt acciaio,ttgrigliatottpressofusottadttaltattresistenza)ttettnettvienettdecretatattlatt"nonttperseguibilità".

Operemariime - Scenari della flo a OM-RT0002 pag.18

10 – La stru ura a giorno in acciaio su pali – L' alternativa "3"

"Il molo presenta un solo fronte di accosto rivolto a Nord Ovest posta a 1,90 metri su livello medio mare. Il limite della prateria di posidonia è a circa 24 metri dal fronte di accosto sempre in direzione Nord Ovest. Non è quindi possibile, a meno di invadere la prateria di posidonia con gli agganci sul fondale, installare le trappe di ormeggio; conseguentemente, è impraticabile l'ormeggio di prua della motobarca trasporto passeggeri. E' possibile l'ormeggio all'inglese (parallelo al molo) della motobarca trasporto passeggeri, ma l'altezza della banchina rende impossibile la sistemazione della passerella laterale per il transito dei visitatori. L'altra possibilità di accosto sono le due aree a quota minore (+0,90 m s.l.m.) per l'ormeggio di imbarcazioni minori (gommoni). Tali aree sono raggiungibili con delle scale e ed è quindi escluso l'imbarco e sbarco dei diversamente abili. In definitiva, se si vuole garantire l'imbarco e lo sbarco in sicurezza dei visitatori, alcuni dei quali e prevedibile siano diversamente abili, l'alternativa "3" non è perseguibile."

Seguettunattbrevettanalisittperttpunti:

1.a) Un solo fronte di accosto:

"Il molo presenta un solo fronte di accosto rivolto a Nord Ovest posta a 1,90 metri su livello medio mare."

Commento 1.a:

Perchélttmolottdescrittothell'alternativatt3ttèttato progettato in modo da avere un solo frontett ditaccostotttvecettittpensaretadtunattgeometriatpiùttsimiletall'alternativatt5tt(passarellattdi 9,10tt mtttconttgrigliattditt14ttxtt13,10ttmt)ttgarantendottquinditt3ttfrontittditaccosto?

1.b) Impossibilità di ormeggio di prua:

"Il limite della prateria di posidonia è a circa 24 metri dal fronte di accosto sempre in direzione Nord Ovest. Non è quindi possibile, a meno di invadere la prateria di posidonia con gli agganci sul fondale, installare le trappe di ormeggio;..."

Commento 1.b:

Perchè con 24 metri a disposizione non è possibile installare degli agganci sul fondale e predisporre un ormeggio di prua/poppa? Si ricorda a tal proposito che, come si evince dalla figura che segue (Figura 30. "Opere Marittime - Relazione Tecnico descrittiva OM-RT0000"), nel primo progetto presentato gli ancoraggi sul lato Sud erano stati predisposti anche a 14 metri al fine di rispettare i vincoli imposti dalla Zona A.

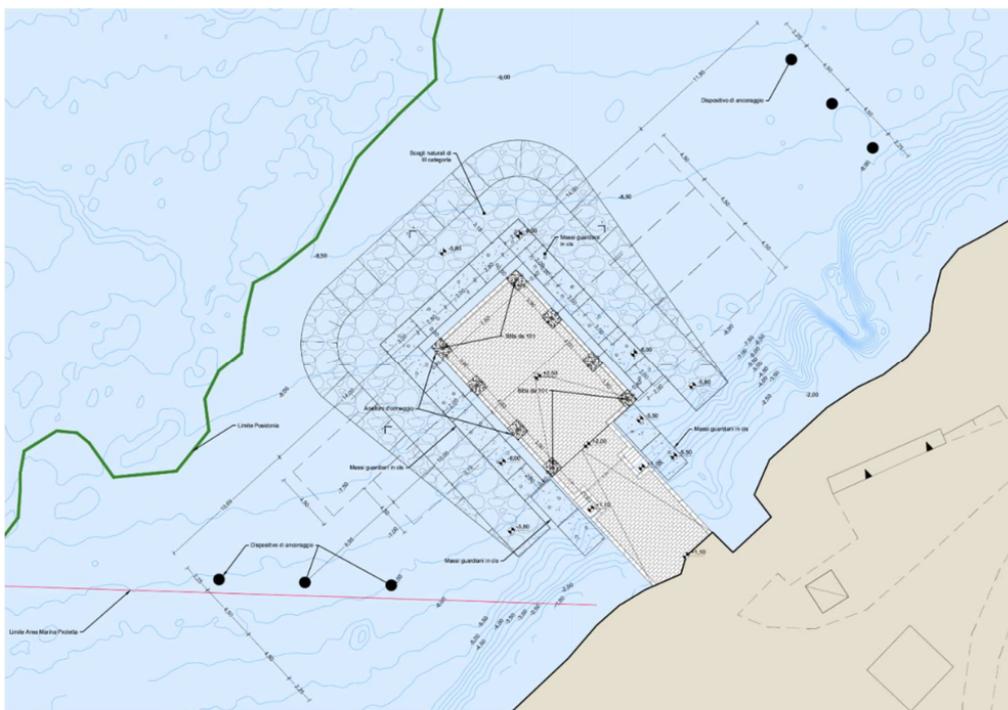


Figura 30 - Ubicazione ormeggi scalo della Marinella

1.c) Un'errata altezza della banchina

“E’ possibile l’ormeggio all’inglese (parallelo al molo) della motobarca trasporto passeggeri, ma l’altezza della banchina rende impossibile la sistemazione della passerella laterale per il transito dei visitatori.”

Commento 1.c:

Per quale motivo l’altezza della banchina è stata scelta in modo da rendere impossibile la sistemazione della passerella laterale? L’altezza della banchina (1,90 m) è tra l’altro identica a quella dell’alternativa 5 ma nel caso di quest’ultima non viene posto nessun problema di sistemazione della passerella.

Commento 1.d:

Per quale motivo la banchina è stata prevista di 1,90 m, se poi la quota di sbarco sulla costa è a 1,10 m?

Prevedere una banchina più bassa permette una riduzione dell’impatto ambientale su vari fronti: un minor impatto visivo; una compatibilità maggiore con le attuali imbarcazioni utilizzate per l’attracco (senza escludere la possibilità di utilizzarne di nuove); la possibilità

di prevedere una passerella più corta tra la banchina e lo scoglio, quindi una maggiore distanza anche dall'area della posidonia.

1.d) Raccordo di quota tramite scaletta:

"Tali aree sono raggiungibili con delle scalette ed è quindi escluso l'imbarco e sbarco dei diversamente abili."

Commento 1.d:

Per quale motivo nell'alternativa 3 le diverse quote di sbarco sono raccordate con delle scalette e non con delle rampe adatte allo sbarco dei diversamente abili come per l'alternativa 5?

1.e) Occorre aggiungere inoltre che l'alternativa 3 risponde compiutamente alla richiesta ministeriale riguardo l'uso di materiali alternativi, mentre la 5 ripropone in forma lievemente diversa la scelta dei cassoni in cemento affondati in loco, riempiti in calcestruzzo e vincolati al fondale con massi guardiani. L'alternativa 3 infine risponde a pieno alla necessità di un basso impatto paesaggistico ed un limitato impatto sulle correnti marine che sono alla base della dinamica dei sedimenti sottomarina e della vita subacquea in generale.

OSSERVAZIONE N°1:

Per quale motivo l'alternativa 3, che più di tutte risponde alle richieste di integrazione del MiTE, è stata progettata in modo da essere geometricamente inadatta all'approdo su più fronti e di impossibile fruibilità per le persone con mobilità ridotta, raccordando le diverse quote con delle scalette invece che con delle rampe?

PRESCRIZIONE N°1

Proporre una nuova configurazione dell'Alternativa 3 che risolva i problemi sopra esposti.

2. Il binomio porto Ventotene - porto S.Stefano e la logistica degli sbarchi

Poiché in ogni incontro sul progetto S. Stefano è stato affermato che le imbarcazioni che approderanno a S. Stefano partiranno esclusivamente da Ventotene, una delle più grandi carenze di tutto il progetto è la totale assenza del porto di Ventotene tra i parametri fondamentali su cui si basa la fruibilità dell'isola di Santo Stefano. Questo tema era già emerso nelle prime osservazioni del Comitato Santo Stefano Sostenibile (Osservazione n°5 e

n°15) ma continua a non avere alcuna risposta. Si riporta di seguito la controdeduzione dei tecnici di Invitalia all'Osservazione n.15:

Documenti generali Riscontro alla richiesta di integrazioni prot. MATTM 69050 del 25 giugno 2021 GE-TR0000

“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). () vedasi anche “Allegato 4 – Testo completo delle osservazioni” allegato alle osservazioni formulate*

Controdeduzione all'osservazione:

Si rimanda agli approfondimenti condotti attraverso lo studio “Scenari della flotta” (elaborato OM-RT0002 e relativi elaborati grafici)”

Nell'elaborato OM-RT0002 non viene in alcun modo presa in considerazione la complessa analisi del binomio porto di Ventotene - porto di Santo Stefano. Non viene chiarito quale dei due porti (nuovo o vecchio) verrà utilizzato ed in quale punto. Viene da chiedersi che senso abbia concentrarsi sull'altezza del molo di S.Stefano (e la conseguente inclinazione della passerella di sbarco in modo da essere adatta alla fruibilità di persone con disabilità) se non si tengono in alcun modo in considerazione le molteplici altezze di sbarco presenti nei due porti di Ventotene.

Dal punto di vista dell'analisi ondometrica inoltre la mancata considerazione di questo sistema complesso a più attracchi non tiene conto dei giorni in cui sarà possibile l'ormeggio sull'isola di Santo Stefano, ma impossibile l'uscita dal porto di Ventotene. Questo influenzerebbe drasticamente il calcolo dei giorni di fruibilità del complesso carcerario (calcolo su cui si basa tutta la valutazione economica del progetto).

Questa attenzione diventa ancor più importante se si considera che i due attracchi (quello di S. Stefano e quello di Ventotene) hanno posizioni speculari. Quello di Ventotene è esposto ad Est/Nord-Est (ed è quindi ben coperto dai venti dal settore Ovest/Sud-Ovest) mentre quello di S. Stefano è esposto ad Ovest/Nord-Ovest (e quindi coperto dai venti dal settore Est/Sud-Est). In definitiva i venti che garantiscono un buon riparo per l'attracco di S.Stefano sono allo stesso tempo quelli più pericolosi per l'attracco all'isola di Ventotene e per l'uscita dai suoi porti.

Se si considerasse quindi la fruibilità vera delle due isole, basata sull'intersezione dei giorni di fruibilità dei due approdi (Ventotene e S. Stefano) i giorni di utilizzo totali all'anno calerebbero in maniera evidente, modificando drasticamente il calcolo economico finora considerato e di conseguenza la scelta dell'alternativa migliore.

Un'altra osservazione che occorre portare all'attenzione della commissione riguarda il tratto di mare che separa le due isole. Una nave omologata per il trasporto passeggeri deve sottostare a delle limitazioni di navigazione ben diverse da quelle che vigono per un'imbarcazione privata. Il traghetto per Ventotene ad esempio deve ridurre fortemente il carico di passeggeri nei mesi invernali e non può viaggiare nelle ore notturne. Tutte queste specifiche che andrebbero a modificare la stima di persone trasportabili fra le due isole non sono in alcun modo state inserite nel progetto e andrebbero a modificare ulteriormente l'analisi costi-benefici di un'opera portuale come quella prevista dall'alternativa 5.

Occorre aggiungere infine che nella documentazione si fa riferimento al solo trasporto di persone, ma non è esplicitato quali sarebbero le imbarcazioni e le tipologie di attracco per altro genere di trasporto come ad esempio quello delle merci e degli alimenti (considerando le funzioni future che il Carcere dovrebbe avere secondo lo Studio di Fattibilità). Ricordiamo per completezza che sull'isola di S.Stefano ci sarà certamente bisogno di un afflusso continuo di combustibile per la generazione di energia elettrica, di materie prime e cibo su base giornaliera e che da S.Stefano dovranno essere sempre scaricati i rifiuti perché, per le leggi della Riserva, non possono sostare in loco. Tutte queste specifiche saranno chiarite solo dopo la scelta dello studio che si aggiudicherà la progettazione dell'intero complesso, ma sarà ormai troppo tardi per poter modificare l'opera portuale prescelta e cucirla su misura delle reali esigenze dell'isola di S.Stefano.

Una vera progettazione olistica procede di pari passo su tutti i fronti. In questo caso si sta procedendo a step separati e non collegati fra loro il che porterà ad un'errata valutazione dell'alternativa più adatta semplicemente perché non si sa ancora con certezza a cosa, questa, debba essere adatta.

OSSERVAZIONE N° 2.A

Per quale motivo non viene studiata la complessa logistica delle tratte Ventotene - S.Stefano e la contemporanea fruibilità dei due approdi?

OSSERVAZIONE N° 2.B

La progettazione di un approdo deve essere sempre funzionale all'utilizzo che se ne dovrà fare. In questo caso la progettazione del molo è strettamente legata allo studio di fattibilità del complesso carcerario e al tipo di interventi che saranno previsti per l'isola (servizi di ristoro, tipologia di pernottamento, servizi per la generazione di energia elettrica, per l'approvvigionamento idrico o per lo smaltimento dei rifiuti).

Per quale motivo si è pensato di anteporre la progettazione del molo alla progettazione di tutto il complesso escludendolo dallo studio di fattibilità generale?

PRESCRIZIONE N° 2.A

Analizzare attentamente il regime ondometrico in prossimità dell'approdo scelto per l'isola di Ventotene in modo da escludere dal calcolo tutti i giorni in cui l'uscita dal porto di

Ventotene è resa impossibile dalle condizioni meteo (anche se fosse al contempo possibile l'attracco all'isola di S.Stefano).

PRESCRIZIONE N° 2.B

Scegliere puntualmente il punto di attracco sull'isola di Ventotene in modo da poter valutare i problemi relativi a differenti altezze di sbarco fra i due approdi.

PRESCRIZIONE N° 2.C

Scegliere in maniera chiara ed univoca l'imbarcazione per trasporto passeggeri che verrà scelta ed inserire le sue specifiche limitazioni alla navigazione nel complesso calcolo dei giorni di fruibilità dell'isola.

PRESCRIZIONE N° 2.D

Definire chiaramente tutte le tipologie di imbarcazioni che dovranno attraccare al nuovo approdo specificando anche quelle per trasporto merci (combustibile, acqua, rifiuti...etc) che avranno sicuramente dinamiche di approdo ben diverse da quelle per il trasporto passeggeri.

PRESCRIZIONE N° 2.E

Rivalutare il progetto del molo alla luce di quanto emergerà dallo Studio di fattibilità.

3. Analisi delle correnti in prossimità dell'opera

Nonostante fosse già stato richiesto nell'osservazione n°8 del Comitato Santo Stefano Sostenibile, non esiste alcuno studio correntometrico a supporto dello studio di impatto ambientale che sia in grado di garantire il limitato impatto della modificazione delle correnti sul fondale marino ed il conseguente trasporto di sedimenti. Nel documento di Analisi non tecnica, a pag. 29 si legge che "La struttura a giorno per il camminamento ha l'ulteriore vantaggio di consentire la riduzione degli effetti sulla circolazione idrodinamica", ma analizzando attentamente l'alternativa 5 scelta emerge che la dinamica sottomarina è resa ancor più preoccupante dalla possibilità che si inneschi un dannoso effetto (Effetto di Venturi) nella zona di raccordo tra la struttura cementizia e la costa, effetto che non viene in alcun modo valutato.

La suddetta problematica sarebbe totalmente risolta dall'Alternativa 3 che non creerebbe ostacoli macroscopici alle correnti naturali ed eviterebbe un

fenomeno di risacca che in alcune situazioni potrebbe anche essere pericolosa per l'approdo.

OSSERVAZIONE N° 3

Per quale motivo non viene accuratamente valutato l'impatto ambientale della modifica delle correnti marine ad opera del manufatto cementizio?

Visto che "Il limite della prateria di posidonia dista circa 7,35m del piede della scogliera sommersa a protezione della struttura" (Analisi non tecnica pag 29) siamo certi che sia una distanza sufficiente ad evitare fenomeni di insabbiamento e intorbidimento dell'habitat della Posidonia?

4. Confronto tra l'alternativa 3 e la 5 in relazione ai giorni di attracco: Rapporto costi/benefici.

- Estratto del prospetto di comparazione delle alternative
2017E037INV-02-D-VV-VIA005 (ANALISI NON TECNICA)

	Alternativa Zero	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4	Alternativa 5
	Assenza intervento	Progetto Marzo 2021	Revisione Progetto Marzo 2021	Struttura a giorno	Struttura a gravità	Struttura a gravità con camminamento sospeso
ELEMENTI PROGETTUALI						
Dimensioni opera	n.a.	Lungh. 25,21 m Largh. 8,60 m Altezza 2,50 m	Lungh. 25,21 m Largh. 8,60 m Altezza 1,90 m	Lungh. 14,50 m Largh. 10,00 m Altezza 1,90 m	Lungh. 21,91 m Largh. 14,00 m Altezza 1,90 m	Lungh. 22,20 m Largh. 14,00 m Altezza 1,90 m
Tipologia costruttiva	n.a.	- Pontile: cassone cellulare a gravità - Radice: elementi prefabbricati con micropali	- Pontile: cassone cellulare con micropali - Radice: elementi prefabbricati con micropali	- Pontile e radice in struttura in acciaio inox ancorato su micropali	- Pontile: cassone cellulare a gravità - Radice: elementi prefabbricati con micropali	- Pontile: cassone cellulare a gravità - Radice: struttura a giorno su pali
ASPETTI PRESTAZIONALI						
Periodo accessibilità (stima n. giorni/anno)	141 (con mare calmo Hs<0,25)	max 258	max 258	252	275	280
Protezione da moto ondoso	Assente	Adeguate	Adeguate	Debole	Adeguate	Adeguate
Accessibilità per soggetti con mobilità ridotta	Non possibile	Non possibile	Non possibile	Non possibile	Possibile	Possibile
Amovibilità della struttura	n.a.	Parziale	Non possibile	Parziale	Parziale	Quasi completa
IMPATTI AMBIENTALI						

- **Giorni di fruibilità**Dalla tabella comparativa delle soluzioni progettuali si evince che la soluzione scelta (Alternativa 5 con cassone cellulare in c.a.) garantirebbe un numero di giorni di poco superiore a quelli dell'alternativa 3 (struttura a giorno in acciaio). L'alternativa 3 tra l'altro potrebbe aumentare i suoi giorni di fruibilità se venissero adottate delle scelte progettuali atte a garantirne una maggiore fruibilità (geometria, tipologia di attracco, presenza di rampa invece che scalette per disabili...etc, si veda PUNTO n.1).

Non è poi chiara l'affermazione in coda alla descrizione della soluzione 3:

La struttura non presenta nessun miglioramento delle condizioni di fruibilità espresse in numero di giorni del periodo sui giorni totali del periodo (per gli aspetti quantitativi si rimanda agli allegati tecnici dell'agitazione ondosa)

visto che dalla tabella comparativa i giorni di fruibilità dell'alternativa 3 (252 giorni) sono molto superiori all'alternativa Zero (144 giorni), quasi analoghi alle alternative 1 e 2 (max 258 giorni), e leggermente inferiori alle alternative 4 e 5 (275 giorni, 280 giorni).

OSSERVAZIONE N°4.A

Considerando l'esigua differenza tra i giorni di fruibilità tra le alternative 3 e 5 ci si chiede quindi: il criterio della maggiore accessibilità in termini di giorni è sufficiente a giustificare la scelta dell'alternativa 5? Nell'analisi costi-benefici sono stati debitamente presi in considerazione i costi relativi al capitale naturale?

PRESCRIZIONE N°4.A

Produrre un approfondimento che tenga conto del capitale naturale compromesso nell'alternativa 5, per poter valutare l'effettiva "migliore alternativa" in termini di costi-benefici, includendo anche il valore degli elementi naturali e non solo gli aspetti meramente economici.

-

- Accessibilità per soggetti con mobilità ridotta

Anche in questo caso la valutazione sulla comparazione delle soluzioni è viziata non dalla loro validità in termini tecnologici ma dal disegno progettuale elaborato per le differenti soluzioni: l'accessibilità ai diversamente abili dell'alternativa 3 non risulterebbe "Non possibile" se l'opzione fosse stata disegnata con una geometria semplicemente analoga a quella dell'alternativa 5. La valutazione su questo aspetto non può quindi essere considerata come derivante dalla differente soluzione tecnologica, bensì è da imputare unicamente alla incongruente differenza tra le geometrie scelte per le due soluzioni.

OSSERVAZIONE N° 4.B

Per quale motivo si è elaborata una soluzione (la numero 3) che non prevede un'adeguata accessibilità per le persone disabili, determinandone di fatto la sua esclusione a priori?

- Amovibilità della struttura

Sempre per quanto riguarda gli aspetti prestazionali, relativamente all'"Amovibilità della struttura" non è chiaro per quale motivo l'amovibilità dell'alternativa 5 venga considerata "quasi completa", a differenza delle altre alternative (dove l'amovibilità è "non possibile" o "parziale"). Considerando che l'alternativa 5, dal punto di vista progettuale, ha caratteristiche simili sia all'alternativa 3, per quanto riguarda l'uso di una struttura a giorno, sia all'alternativa 4, per quanto riguarda la parte che presenta una struttura a gravità, non è chiaro a cosa sia dovuta una maggiore amovibilità della soluzione 5.

Inoltre appare alquanto incongruo considerare l'inamovibilità della soluzione 4 (e quindi di parte della 5) analoga a quella della soluzione 3, dichiarando che questa può "essere rimossa facilmente tramite messa in galleggiamento e trasporto in galleggiamento" (ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI), quando nella nota viene specificato che nel caso in cui le

celle siano state riempite di calcestruzzo [ovvero il caso in questione] si procede con la solidarizzazione opportuna di elementi galleggianti gonfiabili ad alta resistenza intorno al perimetro del cassone, dimensionati per fornire una spinta di galleggiamento **sufficiente a superare il peso immerso del cassone**".

Per finire, mentre nell'alternativa 3 si sottolinea cosa comporterebbe la rimozione della struttura, per quanto riguarda l'alternativa 5 non è fatta alcuna menzione dell'impatto che l'impronta del cassone e del basamento di pietrame rimossi lascerebbero sul fondale marino.

OSSERVAZIONE N. 4.C

Come è possibile che l'alternativa 5 possa avere una amovibilità "quasi completa" se le due parti che la compongono ricalcano soluzioni la cui amovibilità viene definita "parziale"?

E' verosimile che una struttura riempita di calcestruzzo delle dimensioni di 14,00x13,31x7,70 possa considerarsi facilmente removibile?

Perché non è stato considerato l'impatto residuo sul fondale marino della rimozione dell' Alternativa 5.

PRESCRIZIONE N. 4.C

Produrre un'analisi che valuti l'impatto della rimozione della alternativa 5 sul fondale marino.

- Valutazione ambientale in fase di esercizio

Per quanto riguarda la sintesi sulla “valutazione ambientale in fase di esercizio”, si riporta uno stralcio della tabella comparativa:

Fase di Esercizio	VVVV	VVVV	VVVV	VVVV	VVVV
Uso di risorse	n.a.	Assente	Assente	Assente	Assente
Scarichi	n.a.	Assente	Assente	Assente	Assente
Produzione rifiuti	n.a.	Assente	Assente	Assente	Assente
Emissioni in atmosfera Ambito S.Stefano	n.a.	Trascurabile (nota 5)	Trascurabile (nota 5)	Trascurabile (nota 5)	Trascurabile (nota 5)
Emissioni in atmosfera Ambito Ventotene	n.a.	Trascurabile (nota 5)	Trascurabile (nota 5)	Trascurabile (nota 5)	Trascurabile (nota 5)
Ambiente idrico	n.a.	Trascurabile con mitigazioni	Trascurabile con mitigazioni	Trascurabile con mitigazioni	Trascurabile con mitigazioni
Suolo	n.a.	Assente / Irrelevante	Assente / Irrelevante	Assente / Irrelevante	Assente / Irrelevante
Vegetazione - Habitat terrestri (sottrazione di habitat terrestri)	n.a.	Trascurabile (nota 8)	Trascurabile (nota 8)	Trascurabile (nota 8)	Trascurabile (nota 8)
Vegetazione - Habitat marini (distanza minima dal limite della Posidonia)	n.a.	3,20 m	5,30 m	21,80 m	7,35 m
Vegetazione - Habitat marini (superficie di ingobro del fondale)	n.a.	642	489	66	584
Vegetazione - Habitat marini (trasporto sedimenti)	n.a.	Assente / Irrelevante	Assente / Irrelevante	Assente	Assente / Irrelevante
Fauna terrestre (sottrazione di habitat per la fauna terrestre)	n.a.	Trascurabile (nota 8)	Trascurabile (nota 8)	Trascurabile (nota 8)	Trascurabile (nota 8)
Fauna marina (sottrazione di habitat per la fauna marina)	n.a.	642,2	489	66	584
Rumore e Vibrazioni - Ambito S. Stefano	n.a.	Trascurabile (nota 5)	Trascurabile (nota 5)	Trascurabile (nota 5)	Trascurabile (nota 5)
Rumore - recettori sensibili	n.a.	nessuno	nessuno	nessuno	nessuno
Salute Pubblica e Campi Elettromagnetici	n.a.	Trascurabile (nota 9)	Trascurabile (nota 9)	Trascurabile (nota 9)	Trascurabile (nota 9)
Paesaggio (mascheramento)	n.a.	Assente (nota 10)	Medio (nota 10)	Assente (nota 10)	Medio (nota 10)
Paesaggio (altezza approdo)	n.a.	2,5	1,9	1,9	1,9

nota 10: considera l'armonizzazione percettiva dell'opera nel contesto (mascheramento con materiali locali/estranei)

Relativamente alla sottrazione di Habitat marini la Alternativa 3 è certamente la più efficace, visto che come riportato nel progetto “La soluzione a giorno in acciaio presenta il vantaggio di una minore consistenza ed interazione con il fondale, che è limitata ai soli pali. Le valenze naturali (quali ad esempio la Posidonia, il materiale di fondo, la costa verso la radice) non sono assolutamente interessate da una struttura di questa tipologia.” (Studio delle alternative progettuali), mentre per quanto riguarda la soluzione 5 questa interessa 535 metri quadri.

Alternative progettuali Fotoinserimenti 2017E037INV-01-D-VV-VIA006
2017E037INV-01-D-VV-VIA006-new-signed



FOTO A rendering approdi

Relativamente all'impatto sul Paesaggio (mascheramento), non è chiaro perché la soluzione 5 abbia un livello di mascheramento superiore all'alternativa 3. Dalle foto-simulazioni delle varie alternative è evidente il minore impatto visivo dell'alternativa 3, rispetto alle altre. Per quanto riguarda l'aspetto cromatico inoltre, anche per la soluzione 3 possono essere scelti degli accorgimenti (ad esempio la brunitura) per avvicinare il colore dell'acciaio a quello della falesia per ridurne ulteriormente l'impatto visivo.

OSSERVAZIONE N. 4.D

Perché non si sono considerate soluzioni di mascheramento anche per l'Alternativa 3? Sulla base di quali considerazioni si considera inferiore l'impatto paesaggistico dell'Alternativa 5?

5. Analisi dell'impatto acustico sulla fauna protetta dall'AMP

In che modo è stato considerato l'impatto a lungo termine che i mezzi per trasporto persone e merci avranno sulla fauna marina e terrestre dell'isola di S.Stefano? In particolare si immagina che per motivi di sicurezza i mezzi di trasporto una volta approdati dovranno rimanere con i motori accesi determinando un continuo impatto acustico sottomarino sulla fauna della limitrofa Zona A oltre che sulla Zona B in cui saranno normalmente attraccati. Si ricorda a tal proposito che il suono si propaga in acqua molto più velocemente che in aria perché l'acqua è meno comprimibile dell'aria e quindi la vibrazione viene trasmessa più rapidamente (approssimativamente la velocità del suono in acqua è di 1500 m/s contro i 343 m/s in aria).

6. Aspetto etico -paesaggistico, concept

Consapevoli che questa è sede di osservazioni schiettamente tecniche, vorremmo evidenziare degli aspetti più meramente etici nella convinzione che un progetto non possa dirsi sostenibile se non è anche etico.

Premesso che: se l'intero progetto di ristrutturazione rispetterà filologicamente le strutture esistenti, l'approdo costituisce l'unico elemento ex novo, il tratto che le prossime generazioni leggeranno di noi. La nostra firma.

L'approdo è inoltre il primo passo nell'esperienza di ciò che il carcere è stato nel corso dei secoli, è la porta d'ingresso, è già in sé il "luogo simbolico" in cui inizia la narrazione della pena e della prigionia.

L'emergenza climatica, le contingenze planetarie e le direttive europee ci chiedono innovazione, sostenibilità, un impatto rispettoso del patrimonio culturale e ambientale.

Viste queste premesse, riteniamo che scegliendo l'alternativa 5:

Nonostante quanto affermato nello Studio di Fattibilità (Pag.5 “Lo Studio di Fattibilità individua ambiziosi obiettivi in termini di esemplarità dell’intervento sotto il profilo ambientale sia nella fase di progettazione ed esecutiva dei lavori, sia nella fase di esercizio, candidando il sito ad essere un modello innovativo e al tempo stesso replicabile di sostenibilità.”)

si rinuncia di fatto all’opportunità di essere innovativi riproponendo una soluzione tecnicamente antiquata, nell’aspetto e nell’uso del materiale (il calcestruzzo ha vita utile relativamente breve, il tempo di obsolescenza del calcestruzzo si stima dai 50 ai 70 anni)

Si sceglie un progetto a forte impatto visivo: la reversibilità della struttura, sebbene l’imponente cassone (14 x 13,31 x 7,70 mt) riempito di calcestruzzo sia appoggiato su un basamento di pietrame, è puramente teorica; la resistenza della struttura a cassoni alle potenti mareggiate è difficilmente dimostrabile con dati ondametrici. La simulazione del campo di moto ondoso sviluppato dal DHI si riferisce al Tirreno Centrale e non presenta dati locali specifici. I massi guardiani e la scogliera che dovranno essere posizionati intorno alla struttura in c.a. verosimilmente elevano le onde in arrivo generando un mare incrociato. Anziché creare un ridosso, generano onde di risacca. Questo fenomeno sarebbe evitato scegliendo l’alternativa 3 “a giorno”.

Riteniamo invece che l’alternativa 3 (debitamente modificata) possa rispondere a tutte le osservazioni e controdeduzioni offrendo una struttura “a giorno” leggera, realizzata in materiale durevole, removibile, rispettosa dell’ambiente marino, versatile, modificabile, con un impatto visivo e paesaggistico praticamente nullo. (Vedi FOTO A in alto rendering n.3)

E’ sorprendente che l’intero progetto sia stato diviso in singole asi realizzative a sé stanti e affidate a soggetti diversi.

Si lamenta la mancanza di una visione integrata, sistemica che affronti in ogni singola fase del progetto le finalità e le criticità che si stanno affrontando. L’aspetto energetico, per esempio, nella documentazione rimane sottinteso. Ma analizzando le soluzioni a scarso impatto ambientale oggi disponibili, risulta chiaro che, per ovvi vincoli monumentali, le superfici da coprire con un impianto fotovoltaico sono ridotte. Ugualmente si dovrà rinunciare agli impianti eolici a causa di vincoli paesaggistici, ma soprattutto per tutelare l’avifauna, stanziale e migratoria. Dovremo dunque tornare ad una centrale

elettrica alimentata a gasolio, come negli anni '50? O possiamo cogliere l'opportunità dell'approdo per realizzare una struttura che permetta di installare un impianto per lo sfruttamento del moto ondoso (fonte inesauribile e non inquinante), e creare un "laboratorio" per un settore di ricerca ancora giovane ma estremamente promettente, un centro sperimentale di studi futuristici. Mentre sull'isola-sorella Ventotene, assistiamo alla nascita di una Comunità Energetica che risponde all'urgenza di riduzione radicale delle emissioni nocive, che introduce ad un'economia circolare e a un modo nuovo di pensare il consumo energetico, immaginando una futura, possibile autosufficienza energetica, a Santo Stefano, con il suo imponente progetto, non scorgiamo, dietro alle parole, soluzioni innovative e sostenibili.

OSSERVAZIONE N.6 In che misura le funzioni previste nello studio di fattibilità del progetto complessivo della rifunzionalizzazione del Carcere di Santo Stefano, base per la definizione degli aspetti funzionali del nuovo approdo, influenzano l'impatto ambientale dell'opera oggetto di questa VIA, ovvero il nuovo approdo?

Perché non si è scelto di sottoporre a VIA l'intero progetto relativo alla rifunzionalizzazione del Carcere di Santo Stefano?

7. Approvazione da parte della Commissione di Riserva

Perché nonostante sia prescritto nel *Decreto dell' 11 maggio 1999 del Ministero dell'Ambiente: Istituzione della riserva naturale statale denominata "Isole di Ventotene e Santo Stefano"* la Commissione di Riserva non ha ancora espresso parere favorevole alla costruzione di un nuovo manufatto all'interno dell'Area Marina Protetta di Ventotene e Santo Stefano?

- *Art.6 comma 2*
- *Art.3 comma 1*
- *Art.8 -> antepone tutto all'autorizzazione della commissione di riserva*

<http://extwprlegs1.fao.org/docs/html/ita32022.htm>

Link relativo Gazz.Ufficiale 11 maggio 1999