

**CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO**  
**RECUPERO E RIFUNZIONALIZZAZIONE EX CARCERE**  
**BORBONICO DELL'ISOLA DI SANTO STEFANO - VENTOTENE**

**Intervento n. 3**

**“Realizzazione/adeguamento degli approdi all’Isola di Santo  
Stefano”**

---

**INTEGRAZIONI PROGETTUALI: AVVISO PUBBLICO**  
**DEL 20 SETTEMBRE 2021**

**\*\*\***

**CONSULTAZIONE PUBBLICA**

**\*\*\***

**CONTRODEDUZIONI DEL 29 OTTOBRE 2021**

---

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 2 di 62

## SOMMARIO

<b>PREMESSA</b> .....	<b>3</b>
<b>1 PARERI</b> .....	<b>4</b>
1.1 PROVINCIA DI LATINA .....	5
1.2 MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA - DIREZIONE GENERALE PER IL PATRIMONIO NATURALISTICO .....	8
1.3 REGIONE LAZIO .....	9
<b>2 CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI</b> .....	<b>10</b>
2.1 ASSOCIAZIONE COMUNITÀ DEL LAZIO MERIDIONALE E DELLE ISOLE PONTINE .....	11
2.2 COMITATO SANTO STEFANO SOSTENIBILE .....	15
2.3 Sig. ANTONIO IMPAGLIAZZO .....	39
2.4 CIRCOLO VELICO VENTOTENE ASD .....	44
<b>3 CONCLUSIONI</b> .....	<b>61</b>

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 3 di 62

## PREMESSA

Invitalia ha presentato in data 25 marzo 2021 istanza ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006 di **Valutazione di Impatto Ambientale per l'intervento di "Realizzazione / adeguamento degli approdi all'Isola di Santo Stefano"**.

La fase di consultazione del pubblico e di acquisizione dei pareri di cui all'art. 24 del D.lgs. 152/2006 ha avuto avvio il 6 aprile 2021 con la pubblicazione dell'avviso pubblico e si è conclusa il 5 giugno 2021 allo scadere dei 60 giorni previsti dalla normativa.

All'esito della consultazione pubblica, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha comunicato alla DG CRESS la necessità di acquisire integrazioni e chiarimenti (nota prot. 3245/CTVA del 23/06/2021).

Con nota prot. n. 69050 del 25/06/2021, la DG CRESS ha comunicato ad Invitalia la richiesta di integrazioni da rendere entro 20 gg, ferma restando la facoltà di Invitalia di inoltrare una richiesta motivata di sospensione dei termini.

La scrivente, con propria nota prot. n. 166066 del 9 luglio 2021, acquisita agli atti dalla DG CreSS al prot. n. 76373/MATTM del 14 luglio 2021, ha richiesto la sospensione dei termini per il periodo massimo previsto ai sensi dell'art. 24, co. 4 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. per poter rispondere compiutamente e con precisione alle richieste di cui sopra.

La DG CreSS, con nota prot. n. 76479 del 14 luglio 2021, ha disposto la sospensione del procedimento di 60 giorni per la consegna della documentazione sopracitata ai sensi dell'art. 24, co. 4 del D. Lgs. 152/2006, ovvero fino al 13 settembre 2021, termine entro il quale la scrivente ha trasmesso la revisione progettuale.

Con **avviso pubblico del 20 settembre 2021** è stata avviata la fase di consultazione pubblica sulle integrazioni presentate, da concludere entro i successivi 30 giorni.

Il presente documento riporta le **controdeduzioni alle osservazioni** pervenute dal pubblico, ai sensi dell'art. 23, co. 5, ultimo capoverso del D.Lgs. 152/2006.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 4 di 62

## 1 PARERI




Di seguito si riportano i pareri degli Enti che si sono espressi nell'ambito della consultazione pubblica sulle integrazioni progettuali pubblicate il 20 settembre 2021, come da seguente tabella.

**Tabella 1 – Pareri pervenuti**

### Documentazione

- Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico
  - Osservazioni del Pubblico
  - Pareri
- Integrazioni
  - Ripubblicazione
  - Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico
    - Osservazioni del Pubblico
    - Pareri
  - Integrazioni
    - Documentazione Integrativa

### (n.3) Documenti procedura di Valutazione Impatto Ambientale

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala	Dimensione	
Parere della Provincia di Latina in data 06/10/2021	Pareri	MATTM-2021-0107326	06/10/2021	-	144 kB	
Parere della Direzione Generale per il Patrimonio Naturalistico in data 08/10/2021	Pareri	MATTM-2021-0108652	08/10/2021	-	283 kB	
Parere della Regione Lazio in data 20/10/2021	Pareri	MATTM-2021-0113368	20/10/2021	-	233 kB	

ESPORTA 

Pagina 1 di 1 1

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 5 di 62

## 1.1 PROVINCIA DI LATINA

### Contenuto del parere

m\_ante.MATTM.REGISTRO UFFICIALE\_INGRESSO.0107326.06-10-2021



### PROVINCIA DI LATINA

Settore Ecologia e Tutela del Territorio

Prot. n. 37009 del 06/10/2021 Fascicolo: VIA 128-ID:5969

#### **Servizio Opere Idrauliche, Risorse Idriche, Vincolo Idrogeologico, Vincolo Forestale e PGAF, PAI, VAS e VIA**

**OGGETTO :**

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.23 DEL D.LGS. 152/06.

PROCEDIMENTO: VIA 128- ID:5969

PROGETTO: CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO - RECUPERO E RIFUNZIONALIZZAZIONE EX CARCERE BORBONICO DELL'ISOLA DI SANTO STEFANO VENTOTENE - INTERVENTO N.3"REALIZZAZIONE/ADEGUAMENTO DEGLI APPRODI ALL'ISOLA DI SANTO STEFANO" (ID:5969)

COMUNE: SANTO STEFANO - VENTOTENE

AUT. PROCEDENTE:INVITALIA - AGENZIA NAZIONALE PER L'ATTRAZIONE DEGLI INVESTIMENTI E LO SVILUPPO DI IMPRESA, SPA

AUT.COMPETENTE:MINISTERO TRANSIZIONE ECOLOGICA - DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO (CRESS).

**MINISTERO TRANSIZIONE ECOLOGICA**  
 Direzione Generale per la Crescita Sostenibile  
 e la Qualita' Dello Sviluppo (CRESS)  
 Divisione V- Sistemi di Valutazione Ambientale  
 Via Cristoforo Colombo 44 - ROMA  
 CRESS@PEC.minambiente.it

Comunicazione via pec a :

Con riferimento al procedimento in oggetto, (ID:5969), si prende atto della recente comunicazione *MATTM.REGISTRO UFFICIALE.USCITA.0100086.20-09-2021*, con la quale si dà notizia dell'avvenuta consegna, da parte della Società Invitalia Spa, delle integrazioni progettuali richieste con precedente nota di cod. Ministero *MATTM.REGISTRO UFFICIALE.USCITA.00069060 del 25-06-202*, nonché della riapertura delle consultazioni del pubblico ai sensi dell'art.24 co-5 del D.Lgs.n.152/06 e ss.mm.ii., e del termine stabilito per eventuali, relative, osservazioni.

Il Progetto coinvolge, essenzialmente, i due punti di approdo dell'isola corrispondenti rispettivamente ai toponimi *Scalo della Marinella*, e *Scalo n.4* (quest'ultimo contemplato, nelle previsioni progettuali, quale scalo di emergenza, alternativo al precedente). Gli interventi previsti appaiono riassumibili come segue, in via sintetica, sulla base di quanto relazionato in progetto.

**1) Scalo della Marinella -consistenze interventi.**

1.Opere a mare al fine di creare, in continuità alla scogliera già utilizzata e conformata come approdo naturale, un piccolo molo per migliorare, anche in termini di sicurezza, l'accessibilità sull'isola.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA	Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
	Rev. 0
	pag. 6 di 62

2. Opere a terra al fine di creare un percorso in sicurezza, pavimentato e delimitato, dal nuovo molo fino alla scala che da inizio al percorso lastricato che arriva al carcere borbonico; realizzazione di nuovi parapetti al fine di garantire la percorribilità dei percorsi pedonali in sicurezza nei punti esposti.

3. Opere sulla falesia prospiciente l'approdo. Il progetto 3. (mitigazione del rischio di instabilità del versante della falesia sullo scalo Marinella) prevede quattro interventi, ubicati in altrettante aree, così distinti:

- Intervento 1: Falesia prospiciente l'approdo Marinella;
- Intervento 2: Muro e roccia sottostanti il percorso Marinella, lato mare;
- Intervento 3: Falesia sovrastante il percorso Marinella dopo il primo tornante;
- Intervento 4: Pendio sovrastante il percorso Marinella dopo intervento 3, procedendo in salita.

Le modalità di intervento comprendono, in funzione delle rispettive localizzazioni, cucitura delle fessurazioni rocciose con posizionamento barre di chiodatura, reti e funi d'acciaio, sottomurazioni parziali, riempimento degli spazi liberi dei muri esistenti con pietrame e malte cementizie

#### 2) Scalo n.4-consistenze interventi.

1. Opere a mare con l'installazione di gavitelli per l'ormeggio;
2. Opere a terra al fine di creare un percorso in sicurezza delimitato dal punto di sbarco fino alla scala che da inizio al percorso a gradoni che arriva all'ex carcere borbonico; realizzazione di una nuova balaustra al fine di garantire la percorribilità dei percorsi pedonali in sicurezza nei punti esposti;
3. Opere di ripristino dei muretti a secco presenti lungo il percorso a gradoni, che arriva al carcere borbonico. Il progetto comprende la manutenzione straordinaria della parete in muratura e roccia mediante riempimento degli spazi liberi con pietrame e malte cementizie e la protezione dalle cadute massi con posizionamento barre di chiodatura, reti e funi d'acciaio.

In relazione alla valutazione di eventuali interferenze del progetto con materie la cui competenza amministrativa risulta ascritta dall'Ordinamento Nazionale (D.P.R. n.616/77, L.n.56/97, D.Lgs.n.112/98, L.56/2014) ovvero delegata alla Provincia, a mezzo di provvedimenti regionali (L.R. n.53/98, DGR335/2016, L.R.n.38/99), con particolare riguardo alla Difesa del Suolo, alla Pianificazione Territoriale provinciale di coordinamento, alla Viabilità e trasporti, si rileva quanto segue, per singoli e distinti aspetti per materia, considerati con riguardo particolare ai punti 1.3 e 2.3 di cui sopra.

**A) Opere idrauliche finalizzate alla difesa del suolo Pareri/Autorizzazioni/Concessioni ai fini idraulici: D.Lgs.n.152/06 (già L. n. 183/1989), R.D. n. 523/1904, R.D.n. 368/1904, L.R. n.53/98; D.G.R.L. n. 335/2016, R.R. n.10/2014.**

Dalla consultazione del Sistema Informativo Territoriale di questa Provincia, non risultano coinvolte, o presenti, aste del reticolo idrico in competenza.

**B) Vincolo Idrogeologico: RR.DD. nn. 3267/1923 e 1126/1926, L.R. n.53/98, DGR n.6215/1996, DGR n. 3888/1998.**

Si osserva sussistenza di detto vincolo nelle aree interessate, rilevando tuttavia che la competenza alla autorizzazione, date le tipologie degli interventi, non coinvolge la Provincia in quanto:

- per quanto alle opere a mare, la DGR n.6215/1996, TAB.A, punto 04) in relazione alla categoria di interventi *Porti e moli di qualsiasi ordine e grado*, precisa la competenza della Regione (in combinato disposto con la successiva DGR 3888/98);
- per quanto alle opere di consolidamento/messa in sicurezza della falesia, queste ultime non appaiono ravvisabili nella elencazione degli interventi delegati alla provincia a termini dell'art.9 co-1 lett.g) della L.R.n.53/98

**C) Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (P.A.I.): D.Lgs.152/06, D.C.R. n. 17 /2012, L.R. 53/ 98**

Sulla base dell'elaborato *Documenti generali - Relazione geologica*, 2017E037INV-02-D-GE-GEO000 e della cartografia del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) della ex Autorità dei Bacini Regionali del Lazio, approvato con D.C.R. n. 17/2012, il perimetro dell'isola in corrispondenza delle falesie appare ricompreso tra le *Aree sottoposte a tutela per pericolo di frana* e precisamente tra le "Aree a Pericolo A (c. 2 art. 6 e art. 16) del Piano. Risultano classificati a rischio R4 alcuni tratti del sentiero che conduce dall'approdo Marinella. Le previsioni delle NA del P.A.I. approvato con D.C.R. n. 17 /2012, L.R. 53/98, interessano tuttavia la Provincia quale Autorità competente con riguardo esclusivo agli aspetti di pericolosità idraulica, ma non in relazione alle condizioni territoriali di pericolosità per frana.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 7 di 62

**D) Gestione strade provinciali e regolazione circolazione stradale ad esse inerente: Legge n. 56/2014**

Dalla consultazione del Sistema Informativo Territoriale di questa Provincia, non risultano coinvolti, o presenti, assi viari ricadenti nelle competenze gestionali della Provincia.

**H) Pianificazione Territoriale provinciale di coordinamento: Legge n.1150/1942 art.5, D.Lgs. n.267/2000 art.20, L.R. n.38/99 art.20, L.n.56/2014 art.1 co-85.**

Il Piano Territoriale Provinciale Generale (P.T.P.G.) di cui all'art.20 della L.R. n.38/99, è tuttora in fase di formazione, stante la Presa d'Atto dello Schema di P.T.P.G., effettuata con la Deliberazione n.15 dal Consiglio Provinciale del 03.03.2008, l'emissione in data 11.03.2011, con nota prot.n.10983, del parere motivato di Scoping da parte dell'Autorità Regionale Competente (Area VIA, Direzione Ambiente della Regione Lazio) e l'adozione dello Schema di P.T.P.G (attualmente in attesa dell'esame dell'Assemblea dei Sindaci) effettuata con D.C.P. n. 25 del 27.09.2016.

I citati atti risultano tutti propedeutici all'avvio della fase di co-pianificazione di cui all'art. 21 della L.R. 38/99, pertanto il suddetto P.T.P.G. non costituisce uno strumento di pianificazione vigente.

Alla luce delle osservazioni precedenti, non sembrano ravvisarsi, ai fini della attuazione del progetto dedotto in esame nell'ambito del procedimento richiamato, aspetti di consultazione obbligatoria e/o pronunciamento, inerenti materie ricadenti nella diretta competenza amministrativa di questa Provincia.

Quanto sopra, ai fini dell'art.24 co-5 del D.Lgs.n.152/06 e ss.mm.ii.,

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 8 di 62

## 1.2 MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA - DIREZIONE GENERALE PER IL PATRIMONIO NATURALISTICO

### Contenuto del parere

e.MATTM\_.REGISTRO UFFICIO/INTE.RNA.0108652.08-10-2021



*Ministero della transizione ecologica*

DIREZIONE GENERALE PER IL PATRIMONIO NATURALISTICO

IL DIRETTORE GENERALE

Alla Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CreSS)  
[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)  
 (rif. Nota CRESS 100086 del 20.09.2021)

**Oggetto:** ID VIP [ID: 5969] "Procedimento di VIA. Contratto Istituzionale di Sviluppo per il recupero e la rifunionalizzazione dell'"Ex carcere borbonico dell'isola di Santo Stefano - Ventotene" Intervento n. 3 "Realizzazione/adequamento degli approdi all'Isola di Santo Stefano.

Si fa riferimento alla nota di codesta Direzione Generale prot. MATTM 100086 del 20.09.2021 con la quale è stata notificata la pubblicazione delle integrazioni fornite dal proponente in merito alla procedura in oggetto e richiesto, ai sensi dell'art. 24, comma 5, del D.Lgs. 152/2006, di acquisire i pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici interessati.

Dall'analisi della documentazione progettuale esaminata si ritiene di evidenziare positivamente la rimodulazione e riduzione dell'opera, in quanto la nuova proposta aumenta il limite di distanza tra l'impronta della banchina e del suo imbasamento rispetto al limite superiore della prateria di *Posidonia oceanica* presente tra Ventotene e Santo Stefano (Habitat prioritario di interesse comunitario 1120\* ai sensi della Direttiva Habitat).

Inoltre, nella nuova configurazione, con soluzione alternativa proposta di realizzazione di una passerella di collegamento tra la banchina e la costa, viene significativamente limitato il punto di innesto rispetto alla costa rocciosa, riducendo pertanto l'interessamento dell'habitat di interesse comunitario cod. 1170 "Scogliere" interessato dal posizionamento delle strutture.

Nel complesso le soluzioni alternative proposte si configurano coerenti con le indicazioni delle Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (GU n. 303 del 28.12.2019) che prevedono l'individuazione delle soluzioni con minor impatto sugli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000.

Nell'ottica dell'adempimento dei disposti della Direttiva Habitat si accoglie positivamente anche la previsione di un ampio periodo di monitoraggio *post operam*.

Sebbene le considerazioni sopra esposte, si rappresenta in ogni caso che non rientra nelle competenze della scrivente Direzione esprimere pareri tecnici sul tema specifico, in quanto gli stessi sono delegati, *ope legis*, ad altre Amministrazioni od Enti.

Pertanto, fermo restando la discrezionalità tecnica della Commissione VIA ministeriale in sede di valutazione, si rimanda integralmente ai contributi che forniranno l'Ente gestore dell'Area Marina Protetta e della Riserva Naturale Statale e, per gli aspetti di competenza relativi all'attuazione del DPR 357/97 e s.m.i.e alla Legge 394/91, e la Direzione regionale Capitale Naturale, Parchi, Aree Protette della Regione Lazio, per gli ulteriori elementi afferenti la presenza dei siti Natura 2000.



 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 9 di 62

## 1.3 REGIONE LAZIO

### Contenuto del parere



DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE  
 AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

**Ministero della Transizione Ecologica**  
**Direzione Generale per la Crescita Sostenibile**  
**e la Qualità dello Sviluppo**  
 Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale  
[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

**Oggetto:** Procedura di valutazione d'impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. relativa al progetto "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".

**Procedura Statale ID:** 5969

**Proponente:** Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa INVITALIA

A seguito della trasmissione integrazioni e ripubblicazione comunicata con nota del 20/09/2021 prot.739282, si riscontra che la documentazione risulta esaustiva.

La scrivente Area ha provveduto a comunicare e a richiedere alle Aree regionali ognuna per i profili di propria competenza, eventuali pareri/osservazioni.

Considerato che non sono pervenute osservazioni, non si ravvisano elementi ostativi alla realizzazione del progetto e si riconfermano le posizioni espresse nella precedente nota del 10/06/2021 prot.62612 come previsto dal D.Lgs.152/06.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 10 di 62

## 2 CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

Di seguito si riportano le controdeduzioni alle osservazioni pervenute nell'ambito della consultazione pubblica sulle integrazioni progettuali pubblicate il 20 settembre 2021, con relative controdeduzioni, come da seguente tabella.

**Tabella 2 – Osservazioni del pubblico pervenute**


### Documentazione

- Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico
  - Osservazioni del Pubblico
  - Pareri
- Integrazioni
  - Ripubblicazione
    - Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico
      - Avvisi al Pubblico
      - Osservazioni del Pubblico
      - Pareri
    - Integrazioni
      - Documentazione integrativa

### (n.4) Documenti procedura di Valutazione Impatto Ambientale

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala	Dimensione	
Osservazioni dell'Associazione Comunità del Lazio Meridionale e delle Isole Pontine in data 20/10/2021	Osservazioni del Pubblico	MATIM-2021-0113466	20/10/2021	-	1778 kB	
Osservazioni del Comitato Santo Stefano Sostenibile in data 21/10/2021	Osservazioni del Pubblico	MATIM-2021-0114068	21/10/2021	-	5874 kB	
Osservazioni del Sig. Antonio Impagliazzo in data 21/10/2021	Osservazioni del Pubblico	MATIM-2021-0114067	21/10/2021	-	4912 kB	
Osservazioni del Circolo Velico Ventotene Associazione Sportiva Dilettantistica in data 21/10/2021	Osservazioni del Pubblico	MATIM-2021-0113987	21/10/2021	-	484 kB	

ESPORTA 

Pagina 1 di 1 

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 11 di 62

## 2.1 ASSOCIAZIONE COMUNITÀ DEL LAZIO MERIDIONALE E DELLE ISOLE PONTINE

### Osservazione

#### Premesso

- che la soluzione proposta pur mitigando le criticità del precedente progetto (impatto ambientale, altezza manufatto, vicinanza posidonia...), a parere di chi scrive, non rende agevole lo sbarco sui lati sottosposti per la formazione di onde di diffrazione e di onde riflesse dalla costa, come rappresentato in figura 1;
- che la circostanza di cui sopra è stata confermata da alcuni esperti abitanti dell'isola di Ventotene, intervenuti durante il consiglio comunale di quella comunità, tenutosi il 13 ottobre 2021.
- che i tecnici di Invitalia, intervenuti nello stesso consiglio di cui sopra, hanno invece escluso, sulla base degli studi meteomarini a corredo del progetto, l'interruzione della continuità d'uso dell'approdo se non per mare significativamente mosso;

si rappresenta quanto segue:

1. le motivazioni addotte da Invitalia non appaiono esaustive e sono meritevoli di una maggiore valutazione, per assicurare l'accessibilità all'isola di Santo Stefano per lunghi periodi;
2. Non si condivide la soluzione adottata per collegare la piattaforma alla costa. La modesta distanza (circa 8 metri) non richiede la presenza di tre coppie di piloni di 80 cm di diametro che fuoriescono 1,7 metri sul livello del mare. Il loro impatto è notevole, sia per quanto riguarda l'aspetto ambientale che per la manomissione dei fondali prossimi allo scalo storico della Marinella. Inoltre la presenza della palificata rende l'opera non rimovibile a fine vita.
3. Non si condivide la conformazione della piattaforma, caratterizzata da scivoli su due lati di sbarco. Essi hanno pendenza elevata (circa l'11%) e non rendono agevole lo sbarco non solo ai diversamente abili, che devono poter sbarcare in piano, ma anche all'utenza meno giovane.

Al fine di superare le criticità evidenziate si propone quanto segue.

1. Il collegamento della piattaforma alla costa può essere realizzato con soluzioni che non prevedano palificate a mare, utilizzando o travi parapetto (notoriamente di elevata portanza) per reggere l'impalcato o ricorrendo ad una passerella strallata, come nella figura 2. Quest'ultima soluzione, a parere di chi scrive, avrebbe anche un valore simbolico: una sorta di vela stilizzata che caratterizza il sito attraverso il quale si realizza la continuità territoriale con Ventotene. Inoltre, l'assenza di piloni di 80 cm di diametro, preserverebbe i visitatori dagli schizzi delle onde che vi si infrangono in caso di mare mosso. La resistenza alle spinte orizzontali verrebbe assicurata dalle travi che portano il grigliato pedonale. Esse, collegate tra di loro, assumono grande rigidità, impedendo deformazioni nel piano

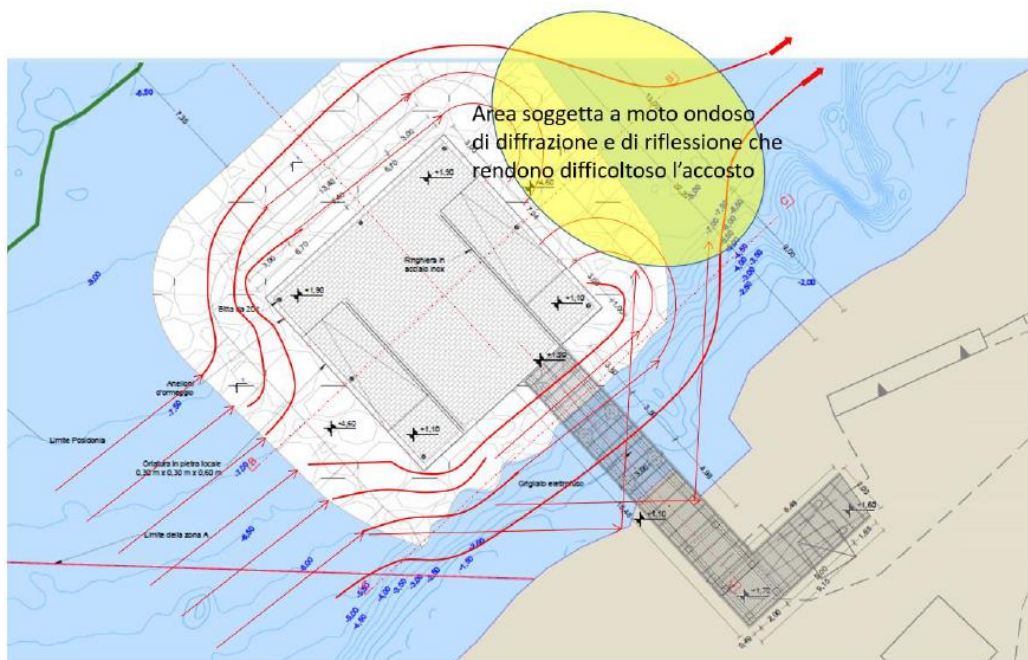
 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 12 di 62

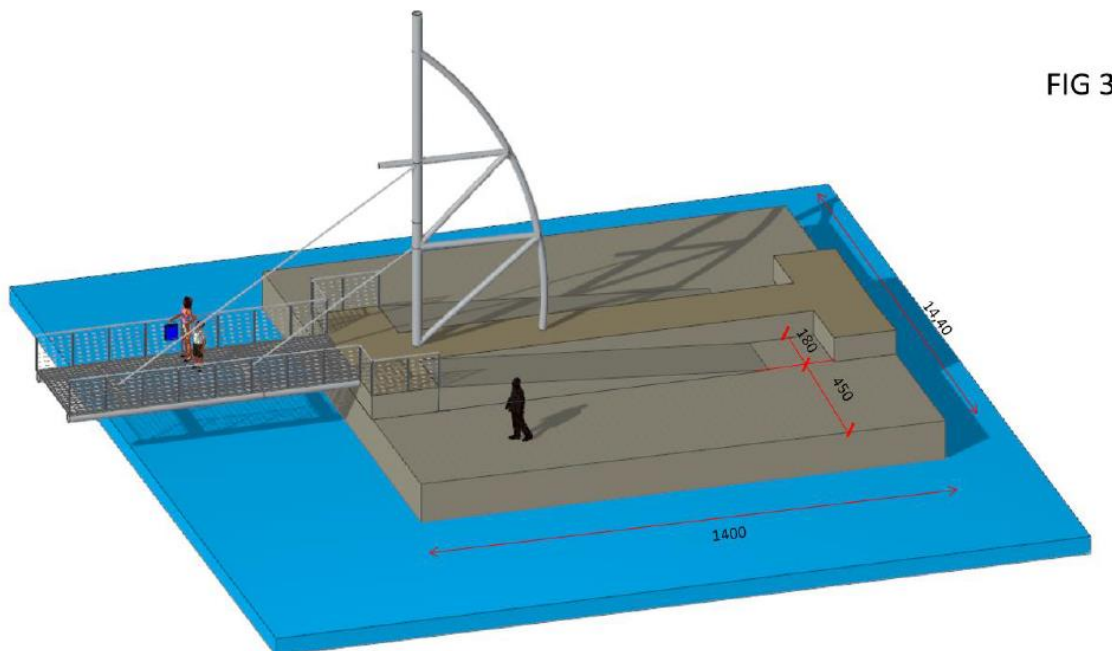
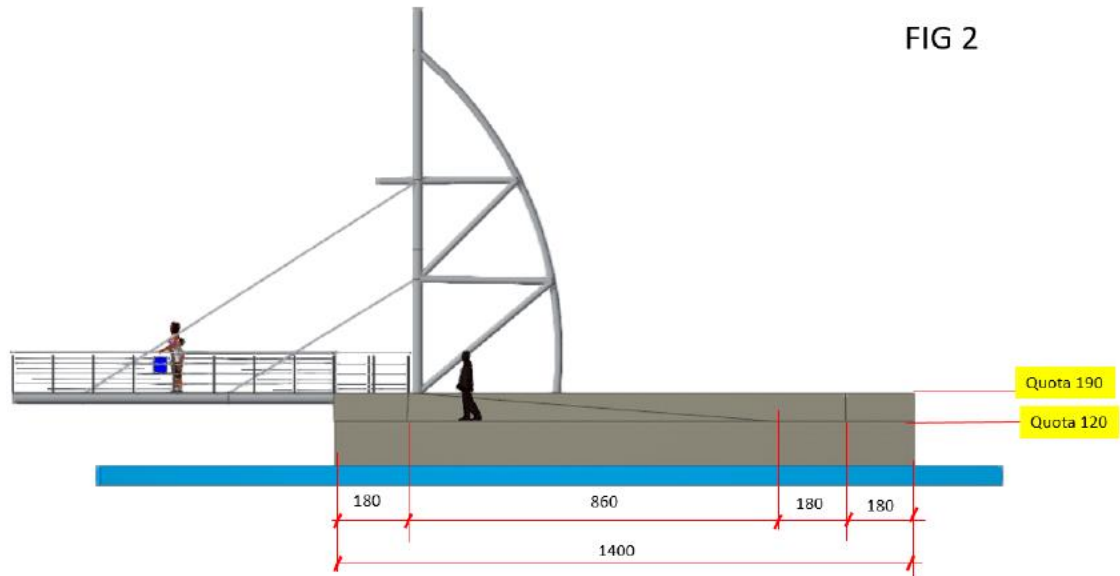
orizzontale. Gli estremi della passerella strallata, poi, andrebbero dotati di molle ammortizzatrici in grado di smorzare i movimenti orizzontali.

2. Occorre realizzare lo sbarco su superfici piane e a quota meno elevata sul livello del mare. Ciò potrebbe avvenire organizzando in maniera differente la superficie del cassone, come rappresentato in figura 3. Sostanzialmente un muro paraonde centrale, con due rampe laterali di pendenza pari all'8%, separa le banchine di sbarco/imbarco. Per le verifiche di stabilità del manufatto si è teso sostanzialmente a conservare il peso di quello proposto, in rapporto all'impronta sul fondale marino. Occorre anche dire che disporre di una superficie piana e a quota più bassa significa facilitare lo sbarco/imbarco a murata, che rappresenta l'unico modo di rendere veloci le manovre. Ciò avrebbe anche un risvolto economico sul costo dei trasporti, perché la riduzione dei tempi permetterebbe ad uno stesso vettore di fare più viaggi.

Allegati / Ulteriore documentazione presentata

FIG. 1





### **Controdeduzione all'osservazione**

- La terza premessa in base alla quale *“i tecnici di Invitalia (...) hanno escluso (...) l'interruzione della continuità d'uso dell'approdo se non per mare significativamente mosso”* appare fuorviante e non corretta: la conformazione

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 14 di 62

della nuova opera di approdo per la necessaria ed imposta assenza di opere di protezione esterna è giocoforza una struttura che non risulta agibile nei mesi invernali ed in una parte del periodo primavera-estate-autunno, ma rappresenta sicuramente un marcato miglioramento delle condizioni di agibilità rispetto allo stato attuale; i citati fenomeni di diffrazione e riflessione sono ben noti ai progettisti che proprio per questo hanno valutato una fruibilità parziale nel tempo delle opere. Il periodo di fruibilità dell'Isola è in linea con le previsioni dello Studio di Fattibilità approvato che prevede una accessibilità nell'arco di 8 mesi dell'anno a partire da marzo ad ottobre.

- Rappresentazione n. 2 e proposta n. 1: seppur molto apprezzato il collegamento a terra proposto (con strallo in elevazione) esso ha un impatto paesistico che non lo rende attuabile, era peraltro già stato considerato dai progettisti ma non è stato proposto alla luce delle osservazioni iniziali che rendevano l'altezza di 2,5 m dell'opera non accettabile; non solo, considerato che le forze verticali sulla struttura dirette verso l'alto sono significative, la soluzione proposta, che fa affidamento al solo peso proprio della struttura per resistere ai carichi verticali verso l'alto, non appare idonea a resistere a tali sollecitazioni.
- Per quanto concerne la numerosità e diametro dei pali della passerella, l'auspicata diminuzione della numerosità e diametro sarà oggetto dei calcoli esecutivi del PE che avranno il precipuo scopo di ottimizzare la struttura proposta.
- In relazione all'accesso dei portatori di disabilità, la struttura proposta non prevede che l'accesso avvenga sulla rampa, ma presso le due superfici orizzontali di banchina rispettivamente alla +1,1m ed alla +1,9m s.l.m.m, a tale scopo espressamente individuate; si ricorda che a seconda delle oscillazioni del livello del mare, una quota costante a +1,2m s.l.m.m potrebbe risultare insufficiente rispettivamente per eccesso o per difetto; la soluzione (5) proposta infine prevede anche l'ormeggio all'inglese, potendo orientare la prua/poppa dell'imbarcazione verso mare o verso l'isola a seconda di dove il comandante intenda far sbarcare i passeggeri.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 15 di 62

## 2.2 COMITATO SANTO STEFANO SOSTENIBILE

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

Sittriportattiditeguidottl'estrattottellattdocumentazioneintegrativatt(Operemariime - Scenari della flo a OM-RT0002) inttcuittvienettanalizzatattl'alternativatt(strukturattinteramentettintt acciaio, ttgrigliattottpressofusottadtaltattresistenza)ttettnettvienettdecretatattlatl'"nonttperseguibilità".

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

#### *10 - La struttura 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."*

#### **Osservazione n.1.a)**

##### **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:**

Perché il molo descritto nell'alternativa 3 è stato progettato in modo da avere un solo fronte di accosto invece di pensare ad una geometria più simile all'alternativa 5 (passarellati 9,10 mt con trigliati di 14 mt x 13,10 mt) garantendo quindi 3 fronti di accosto?

#### **Osservazione n.1.b)**

##### **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;..."*

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 16 di 62

**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

**Osservazione n.1.c)**

**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.



 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 17 di 62

**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.

**Osservazione n.1.d)**

**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.

**Controdeduzione all'osservazione n.1**

L'Alternativa 3 è stata pensata per ridurre al minimo l'ingombro planimetrico dell'approdo. La richiesta di predisporre la piattaforma con più fronti di accosto di fatto

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 18 di 62

riprodurrebbe una versione a giorno della soluzione 5, ma affetta da una completa mancanza di azione di schermo dalle mareggiate anche minori. In altre parole, riprodurrebbe l'impatto paesistico della soluzione 5, ma senza offrire il minimo riparo. Inoltre, richiederebbe un significativo incremento di pali e briccole riproponendo di fatto la questione sull'amovibilità di tutto il complesso di pali e briccole oltre ad incrementare gli impatti ambientali in fase di esecuzione dell'opera stessa.

### **Controdeduzione al commento n.1b.**

Per un ormeggio ottimale di una imbarcazione con la trappa in fondali non profondi, il corpo morto di ritenuta sul fondale deve essere posto ad una distanza dal punto di aggancio sull'imbarcazione pari, almeno, alla lunghezza dell'imbarcazione stessa. Diversamente, l'ormeggio diventa inefficace e non garantisce la ritenuta agli sforzi orizzontali indotti dal vento e dal moto ondoso sull'imbarcazione.

Applicando tale regola al caso in questione, e riferendosi ad una motobarca trasporto passeggeri della lunghezza di 15 metri, il corpo morto deve essere posto ad almeno 30 metri di distanza dalla banchina ricadendo all'interno della prateria di posidonia con conseguente alterazione di questa dovuta al trascinarsi della catenaria presente.

Il dispositivo posizionato a 14 m nel progetto presentato in sede di prima istanza – corrispondente all'Alternativa 1 - era stato predisposto al fine di permettere l'ormeggio di imbarcazioni con dimensioni minori (circa 5 m) e non idoneo per imbarcazioni di 15 m.

### **Controdeduzione al commento n.1c.**

Sulla base delle analisi dimensionali sulla flotta esistente ci si è riferiti ad una motobarca trasporto passeggeri avente le seguenti caratteristiche:

- lunghezza compresa tra 14 e 18 metri;
- portata compresa tra i 45 ed i 70 passeggeri;
- altezza del ponte di coperta dall'acqua: circa 1 metro.
- altezza dello slancio di prua dall'acqua: circa 2 metri.

Per imbarcare e sbarcare dalla motobarca trasporto passeggeri alla banchina, il punto di aggancio della passerella sulla motobarca deve essere pressoché allo stesso livello della banchina. Condizione essenziale per i diversamente abili ma certamente auspicabile per permettere l'agevole imbarco e sbarco anche di tutti i passeggeri.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 19 di 62

Applicando quanto sopra esposto agli scenari di ormeggio illustrati nelle tavole di progetto si desume:

- Sulla banchina alta 1,90 metri sul livello del mare è possibile solo l'imbarco e lo sbarco di prua.
- Sulla banchina alta 1.10 metri sul livello del mare è possibile l'imbarco e lo sbarco di poppa o laterale.

Ampliare la geometria dell'Alternativa 3 riconducendola perlomeno a quella dell'Alternativa 5, consentendo così lo sbarco sui tre fronti di accosto, introducendo rampe colleganti piani alle quote + 1,1 m e + 1,9 m s.l.m.m. permetterebbe lo sbarco anche dei soggetti con mobilità ridotta, in virtù delle quote della banchina compatibili con l'altezza del ponte, senza risolvere le problematiche legate alla mancanza di una protezione dal moto ondoso. Si rappresenta inoltre tale soluzione ha un maggiore impatto sul fondale dovuto all'aumento del numero di pali di sostegno (di numero circa tre volte superiore al numero previsto nell'alternativa 3). Si rimarca altresì che tale ampliamento resterebbe ancora senza alcuna protezione dal moto ondoso, cosicché pure se le condizioni di ormeggio dell'imbarcazione potessero essere compatibili con altezze di moto ondoso modeste (ad esempio  $H_s=0,3m$ ), le operazioni di sbarco/imbarco nel caso di una struttura a giorno rimarrebbero molto problematiche e non in sicurezza.

\*\*\*

## Osservazione n.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:

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 20 di 62

*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

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 21 di 62

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 perchè non si sa ancora con certezza a cosa, questa, debba essere adatta.

OSSERVAZIONE N° 2.A

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 22 di 62

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

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 23 di 62

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

### **Controdeduzione all'osservazione n.2A, 2B, 2C, 2D, 2E**

Vedi risposte a Osservazioni del Circolo Velico Ventotene ASD.

Inoltre, in merito all'osservazione 2B in cui si contesta la mancata correlazione tra progetto dell'approdo e lo Studio di Fattibilità, si rileva quanto segue.

- L'opera a mare è direttamente funzionale all'utilizzo futuro nell'ambito delle previsioni e degli interventi di restauro e rifunzionalizzazione oggetto del CIS. Si rimanda a quanto esposto nel Quadro di riferimento progettuale del SIA dove vengono esposti gli obiettivi e le finalità dell'approdo in aderenza alle funzioni individuate nello Studio di fattibilità (cfr. paragrafo 1.3).
- A conferma della visione unitaria, si segnala che la progettualità dei diversi interventi procede sostanzialmente in parallelo:
  - intervento n.2 (Studio di fattibilità) presentato in data 30 marzo al Tavolo Istituzionale Permanente del CIS ed approvato definitivamente in data 3 maggio 2021;
  - progetto dell'intervento n.3 (Realizzazione approdi) presentato con istanza di procedura VIA in data 25 marzo 2021, integrato in data 13 settembre ed in corso di valutazione;
  - progetti degli interventi dal n. 4 al n. 12 oggetto di Concorso di Progettazione bandito a luglio 2021 e basato sugli esiti dello SdF e sulle previsioni progettuali per gli approdi.

Ciò premesso, evidenziando che la ricostruzione sopra riportata è già illustrata nella documentazione integrativa oggetto dell'avviso pubblico del 20 settembre 2021 (cfr. Quadro Progettuale del SIA, cap.1), si conferma l'unitarietà della progettazione.

\*\*\*

### **Osservazione n.3**

#### **Analisi delle correnti in prossimità dell'opera**

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 24 di 62

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 dell'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?

### **Controdeduzione all'osservazione n.3**

Non è prevedibile un "effetto Venturi" a tergo del cassone e fra il cassone e la costa, dato che le correnti dovute al moto ondoso sono di bassa entità: la presenza di alti fondali rapidamente decrescenti dal piede della falesia fa sì che il frangimento avvenga a ridosso della costa in modo repentino e intenso, non generando così forti correnti longitudinali quanto piuttosto un forte dinamismo locale dovuto al moto ondoso frangente. Peraltro, le correnti litoranee (quando presenti) in presenza di opere distaccate causano zone di calma piuttosto che di accelerazione, contrassegnate (quando il sedimento è effettivamente mobilitabile) da fenomeni depositivi. Piuttosto, come dimostrato nella relazione che accompagna la scelta della soluzione finale



 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 25 di 62

(Capitolo 6 Considerazioni sul trasporto solido e la morfodinamica del sito) **la granulometria dei sedimenti del fondale è tale da non permettere significativo trasporto solido di fondo e fa escludere fenomeni di torbidità.**

I fenomeni di diffrazione del moto ondoso ad opera del cassone non creano disturbi alla prateria di Posidonia: l'onda incidente viene riflessa dal cassone ma non avviene il fenomeno di frangimento che interessi fondali maggiori di 8 m (dove sono presenti le Posidonie); più in generale non si hanno alterazioni macroscopiche del dinamismo in tali fondali in occasione delle mareggiate.

\*\*\*

#### Osservazione n.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
<b>ELEMENTI PROGETTUALI</b>						
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
<b>ASPETTI PRESTAZIONALI</b>						
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
<b>IMPATTI AMBIENTALI</b>						

#### 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

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 26 di 62

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.

#### **Controdeduzione all'osservazione n.4A**

I maggiori giorni di accessibilità della soluzione 5 rispetto alla soluzione 3 (leggi 28) rappresentano un miglioramento imprescindibile e prezioso, specie in relazione alla significatività statistica del "giorno"; come messo in evidenza nella relazione che accompagna la scelta delle alternative progettuali, l'unità di misura dell'inagibilità sono le ore, ed il "giorno" è utilizzato solo ai fini di una rappresentazione sintetica.

Si riporta di seguito quanto dedotto nella relazione.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 27 di 62

*L'utilizzo di questo indicatore, come di tutti gli indicatori, necessita di cautela tuttavia. Esso assume significato come strumento comparativo fra le soluzioni e non tanto di valutazione di beneficio ottenibile in assoluto. Questo perché le valutazioni sul superamento della soglia sono state condotte su una serie oraria della lunghezza di 42 anni prendendone poi la media annuale: ciò significa che più correttamente bisogna riferirsi ad ore di downtime (rispetto ad ore totali) su ore del periodo considerato. Esprimerle in giorni, se da un lato appare più facilmente comprensibile, sottende di contro una aggregazione delle ore disgiunta dall'effettivo manifestarsi di una mareggiata. Per meglio comprendere questa differenza si faccia riferimento alla frequente moderata mareggiata estiva da Ponente (indicativamente con HS=0,9 m) la cui durata spesso non supera le 12 ore = ½ giorno; tale mareggiata implica di fatto un giorno solare di downtime! Se quindi pensiamo alle tipiche mareggiate pomeridiane estive, una unità di misura "giorno" di downtime implica almeno due giorni solari effettivi (o più) di downtime. Quindi i valori dell'indicatore così scelto rappresentano un numero minimo o meglio un insieme di ore di inagibilità espresso in multipli di 24 ore (il "giorno" appunto), essendo i giorni solari di downtime effettivamente maggiori per il manifestarsi dell'evento mareggiata in termini di ore, inferiori a 24 ore, ma sufficiente a vanificare il giorno solare di fruizione.*

In merito alla richiesta di valutazione del Capitale Naturale, si rappresenta che la modestissima estensione dell'opera e le misure di mitigazione previste consentono di prevedere un'influenza trascurabile se non nulla in termini di degrado del Capitale Naturale dell'isola. Inoltre, con riferimento alle componenti del Capitale Naturale tra i quali, è importante ricordare, trova posto anche la valorizzazione delle esperienze umane che siano di uso e non necessariamente di consumo nell'ambito del benessere culturale. L'importanza delle giornate di accesso che consentono la sostenibilità dell'intervento riveste un ruolo chiave per garantire la piena espressione dei valori del Capitale Naturale in particolar modo per la componente cultura e benessere, ovviamente nell'ottica della minima interferenza con i valori naturali dell'isola.

\*\*\*

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 28 di 62

### 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?

#### **Controdeduzione all'osservazione n.4B**

Si deve innanzitutto ricordare che la soluzione 3 se fosse estesa ad avere una fruibilità per i vettori marittimi sui tre lati, ampliata con estradossi alle quote (+1,1 e 1,9 m s.l.m.m.) e con rampe a modesta pendenza di collegamento fra le differenti altezze di accesso, di fatto riprodurrebbe l'ingombro planimetrico della soluzione 5, ma senza nessuna protezione dal moto ondoso. Va sottolineato che se le condizioni di ormeggio possono essere compatibili con altezze di moto ondoso modeste ad esempio  $H_s=0,3m$ , le operazioni di sbarco/imbarco nel caso di una struttura a giorno sono molto più problematiche. In altre parole va separato il concetto di sicurezza all'ormeggio della sola imbarcazione da quello di sicurezza delle operazioni di sbarco/ imbarco. Nel caso della struttura a giorno queste ultime diventano molto più difficili, e quindi in particolare per persone con mobilità ridotta. La soluzione 5 presenta quindi un imprescindibile miglioramento (rispetto ad una struttura a giorno – tipo 3) non solo della sicurezza all'ormeggio ma soprattutto del "comfort" e "sicurezza" delle operazioni di sbarco/ imbarco.

\*\*\*

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 29 di 62

### 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.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 30 di 62

#### PRESCRIZIONE N. 4.C

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

#### **Controdeduzione all'osservazione n.4C**

La procedura di messa in galleggiamento e allontanamento del cassone delle soluzioni 4 e 5 descritta e richiamata nella nota intrinsecamente descrive e comprova la completa assenza di una qualsivoglia "impronta" permanente del cassone (fine vita dell'opera), peraltro poggiato non sul fondale ma su un imbasamento lapideo, così che il fondale non viene minimamente alterato dalla posa del cassone. L'osservazione appare pertanto infondata.

Si rimarca che il "facilmente" non è riferito alla maggiore o minore complessità delle operazioni di messa in galleggiamento, quanto più correttamente alla completa assenza di operazioni di demolizione o di qualsivoglia interazione con il fondale. Tutte le opere "cucite" con micropali implicano invece operazioni di demolizione ed interazione con il fondale naturale, e quindi il lascito di un "impronta".

\*\*\*

#### 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	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3	ALTERNATIVA 4	ALTERNATIVA 5
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 / Inlevante	Assente / Inlevante	Assente / Inlevante	Assente / Inlevante
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	21,20 m	7,35 m
Vegetazione - Habitat marini (superficie di ingombro del fondale)	n.a.	642	489	66	584
Vegetazione - Habitat marini (trasporto sedimenti)	n.a.	Assente / Inlevante	Assente / Inlevante	Assente	Assente / Inlevante
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	1,8	1,8	1,8

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.

### Controdeduzione all'osservazione

Al parametro indicato come “Fauna marina (sottrazione di habitat)”, valutato come impronta sul fondale dell'opera ed espresso in metri quadri, non è stato riconosciuto un peso determinante in considerazione del particolare contesto dell'isola di S.Stefano.

Infatti, può essere affermato che l'interferenza ambientale delle alternative di progetto generata sulla fauna marina, seppur differente tra le diverse soluzioni prospettate, può essere considerata come omogenea e con un contributo non significativo alla scelta.

Si è tuttavia ritenuto utile sviluppare il parametro in questione proprio per garantire e sostanziare un ampio ed esaustivo spettro di elementi di analisi e valutazione.

\*\*\*

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 32 di 62

## Alternative progettuali Fotoinserimenti

2017E037INV-01-D-VV-VIA006



### 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?

#### **Controdeduzione all'osservazione n.4D**

Risulta impraticabile la possibilità di apporre elementi di mascheramento (ad es. legno, pietra locale, etc.) alla struttura dell'Alternativa 3, in quanto tali dettagli sarebbero esposti ai danneggiamenti ed alla rottura da parte del moto ondoso.



 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 33 di 62

L'Alternativa 3 prevede una struttura costituita interamente in acciaio, materiale di più difficile compatibilità paesaggistica in relazione all'estraneità rispetto al contesto naturale della scogliera e della falesia.

\*\*\*

## **Osservazione n.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).

### **Controdeduzione all'osservazione n.5**

L'Alternativa 5 offre un adeguato ridosso durante l'attracco, pertanto non risulta necessario il mantenimento dei motori accesi durante l'attesa per le operazioni di sbarco / imbarco, che in ogni caso avranno durata limitatissima e circoscritta. Al termine dello sbarco è comunque previsto lo stazionamento dell'imbarcazione solo se la stessa si ormeggerà alle trappe di ormeggio appositamente predisposte.

Le imbarcazioni, infatti, giungeranno all'approdo necessariamente con i motori accesi ma, terminato l'ormeggio sulle trappe e sui cavi di ormeggio, i motori saranno spenti.

L'osservazione si riferisce, probabilmente, ai mezzi di trasporto geostazionari, citati nella relazione "Scenari della Flotta". Che mantengono i motori accesi anche nelle fasi di imbarco e sbarco.

L'impiego di tali mezzi è stato esplicitamente escluso proprio per il forte impatto ambientale ed acustico

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 34 di 62

Non risultano evidenze sul disturbo acustico marino a breve distanza. Inoltre, proprio in considerazione della velocità e profondità di propagazione del rumore in acqua, l'eventuale impatto è da attribuirsi in maniera maggiore al regolare traffico marittimo della vicina isola di Ventotene che del limitato traffico indotto dall'approdo.

Tali temi saranno comunque oggetto di regolamentazione da parte dell'Area Marina Protetta, da sviluppare anche sulla base delle evidenze raccolte attraverso i risultati del Piano di monitoraggio post operam previsto dal progetto.

\*\*\*

## **Osservazione n.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).

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 35 di 62

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 fasi 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

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 36 di 62

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?

#### **Controdeduzione all'osservazione n.6**

In merito alla richiesta di indicare in quale misura le funzioni previste nello Studio di fattibilità influenzino l'impatto ambientale dell'opera oggetto di VIA, in primo luogo si richiama quanto riportato nel Quadro di riferimento progettuale del SIA (cfr. paragrafo 1.2) in cui si precisa che l'opera è già dimensionata secondo i flussi dei fruitori individuati nello Studio di fattibilità e pari ad un "massimo di 280 visitatori/giorno per 8 mesi, da marzo a ottobre".

Inoltre, come precisato sempre nel Quadro di riferimento progettuale del SIA (cfr. paragrafo 1.3), l'approdo non ha alcuna finalità di fruizione turistica di massa, in quanto l'approdo è dedicato ai soli vettori marittimi autorizzati per il trasporto passeggeri ed ai soli mezzi di servizio per il trasporto di personale e cose necessarie al funzionamento delle attività presso l'Ex-Carcere Borbonico.

Ciò premesso, le caratteristiche e gli impatti in fase di esercizio dell'opera oggetto di procedura VIA sono sviluppati nel Quadro di riferimento ambientale del SIA per tutte le componenti ambientali tenendo conto dei flussi di visitatori sopra richiamati. Anche attraverso le misure di mitigazione previste da progetto, la significatività dei singoli impatti è stata ritenuta o bassa o trascurabile (cfr. capitolo 10).

Come strumento di controllo per tali previsioni, è stato predisposto un articolato Piano di monitoraggio ambientale (cfr. capitolo 11 del Quadro di riferimento ambientale del SIA) che consentirà di osservare le effettive condizioni ambientali anche in fase di esercizio dell'opera, di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste dal progetto, di valutare l'adozione di idonee misure di correzione ove necessarie.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 37 di 62

Infine, in merito alla contestata scelta di sottoporre a VIA l'intero progetto relativo alla rifunzionalizzazione del Carcere di Santo Stefano, si richiama quanto illustrato nel Quadro di riferimento progettuale del SIA (cfr. paragrafo 1.4) dove il percorso autorizzativo è stato preventivamente concordato con le Amministrazioni competenti.

Ad ogni modo, atteso che tutti gli interventi di restauro e di rifunzionalizzazione dell'ex carcere interferiscono con il SIC e la ZPS presenti nell'isola di S.Stefano, essi andranno in ogni caso assoggettati alla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (VincA) da presentare all'Autorità competente, rappresentata dalla Regione Lazio. La metodologia VincA risulta ancora più specialistica di quella prevista per la VIA, in quanto è finalizzata a valutare gli impatti su habitat e specie di interesse comunitario, anteponendo gli obiettivi di conservazione naturalistica alla realizzazione delle opere.

\*\*\*

## **Osservazione n.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

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 38 di 62

### **Controdeduzione all'osservazione n.7**

Si precisa in primo luogo che, ai sensi della procedura VIA come disciplinata dall'artt. 24, 25 e 26 del D.lgs. 152/2006, non è competenza del soggetto proponente richiedere o sollecitare le Amministrazioni e gli Enti al rilascio di pareri sul progetto.

Si rimanda alla controdeduzione all'osservazione "Aspetti di carattere generale e altro" formulata dal CIRCOLO VELICO VENTOTENE ASD.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 39 di 62

### 2.3 Sig. ANTONIO IMPAGLIAZZO

Premesso che:

- gli studi condotti da Invitalia, hanno scelto la “zona Marinella” come luogo idoneo nel quale realizzare un “piccolo approdo” all’isolotto di Santo Stefano;
- l’area della Marinella, viene sovente investita da forti mareggiate provenienti dal III° quadrante “compreso tra Mezzogiorno e Ponente”, ed in misura ridotta dai venti dal IV° quadrante, in quanto ridossata dalla vicina Isola di Ventotene;
- la zona di cui trattasi, presenta un “fondale roccioso” profondo tra gli 8/10 metri, non soggetto a vincoli ambientali in quanto la prateria di Poseidonia è ubicata all’esterno dell’area di interesse;
- l’ultima proposta tecnica formulata da Invitalia, quasi analoga a quella precedente, esclude qualsiasi ipotesi di un “ridosso” e pertanto è da ritenersi insufficiente e fortemente debole per consentire la piena utilizzazione del Complesso Monumentale;
- la realizzazione delle opere, così come indicate, ridurrebbero al 50% la fruibilità del Complesso Storico-Monumentale, producendo serie difficoltà al “Piano economico finanziario” descritto nello Studio di Fattibilità per la riduzione degli introiti e per la ridotta gestione delle attività programmate;
- inoltre, laddove venisse confermata soltanto una “Piattaforma a giorno” suggerita da INVITALIA e, non fosse integrata da un “ridosso in roccia” (a tutela del III° quadrante da Sud-ovest), si rischierebbe di “attuare un Progetto estremamente riduttivo alle finalità indicate per la valorizzazione del Complesso Storico-Culturale”. E più in particolare, si vedrebbe svanire ogni ipotesi di “continuità territoriale” diurna e notturna, ridurre i tempi per la visita e per la sosta sul territorio, non garantire l’emergenza sanitaria e non veder attuati tutti gli obiettivi storico-culturali ampiamente previsti dallo Studio di Fattibilità (approvato dalle Autorità competenti) e si lascerebbe sfumare l’attuazione di una grande opportunità a favore dei cittadini di Ventotene.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 40 di 62

In merito alle affermazioni contenute nelle controdeduzioni alle osservazioni presentate dal sottoscritto in data 17-05-2021 alla procedura VIA, si precisa quanto segue:

- che, il porto Nuovo di Ventotene, ubicato nella darsena di Cala Rossano, è realizzato su un fondale variabile tra 8/12 metri di profondità;
- che, l'attuale area (zona Marinella) indicata dal progetto per la realizzazione di una "piattaforma a mare" non si discosta da questi valori di profondità (dico tra 8/10 m), che non vanno definiti genericamente "fondali profondi";
- si riferisce di uno studio "meteomarino" che recita, "il paraggio della Marinella è protetto dalle mareggiate provenienti da Mezzogiorno", ad avviso del sottoscritto l'affermazione è alquanto approssimativa e poco corrispondente ai luoghi, in quanto l'esperienza e la conoscenza diretta dei luoghi, da parte dei pescatori, dei cittadini e dei marittimi dell'isola, conferma che il paraggio della Marinella non è protetto dai venti e mareggiate del III° (terzo) quadrante che vanno da Mezzogiorno a quasi il Ponente; la dizione "paraggio" non rende con esattezza che la zona della Marinella è esposta interamente a mareggiate violente e distruttive, come ampiamente illustrato nell'osservazione del sottoscritto del 17-05-2021.

A tanto premesso, si propone:

- che, la piattaforma a giorno, sia slittata verso Nord e venga avvicinata alla costa (zona Marinella) di circa 3/5 metri, allo scopo di aumentare lo spazio da destinare a letto di posa della barriera frangiflutti o ridosso in roccia;
- realizzare una "barriera o ridosso in roccia" con un'altezza fuori dall'acqua non superiore 1,5/2,0 metri, intercalata, dove si ravvisi la necessità da "pali o cassoni con altezza non superiore a quella del mare e fissati alla roccia del fondale marino" allo scopo di migliorare l'estensione della "barriera" con dimensioni meno invasive sul fondale;
- per quanto rappresentato nella proposta di cui agli allegati schizzi grafici n° 01, n° 02, questi sono da ritenersi semplici spunti di riferimento, naturalmente da approfondire, non potendo ignorare la provenienza prevalente dei mari del III° quadrante, i violenti turbini atmosferici che si originano nel Sahara, nell'



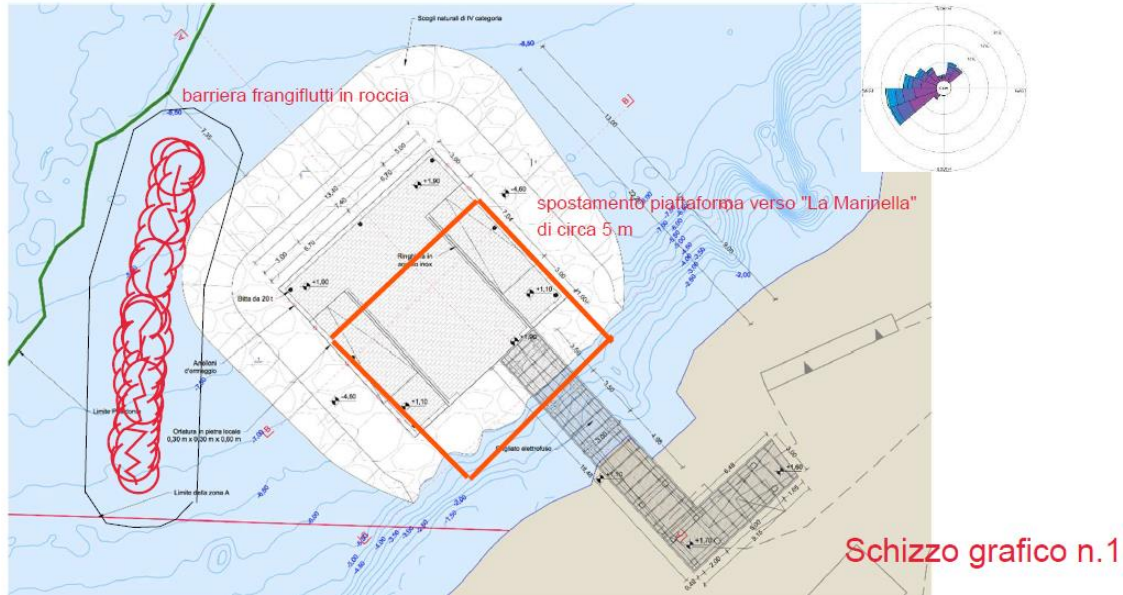
 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 41 di 62

Atlantico e nei Pirenei spagnoli, che danno origine e stimolano violente tempeste di vento e di mare che flagellano le coste delle isole Pontine, come indicato nell'osservazione del 17-05-2021.

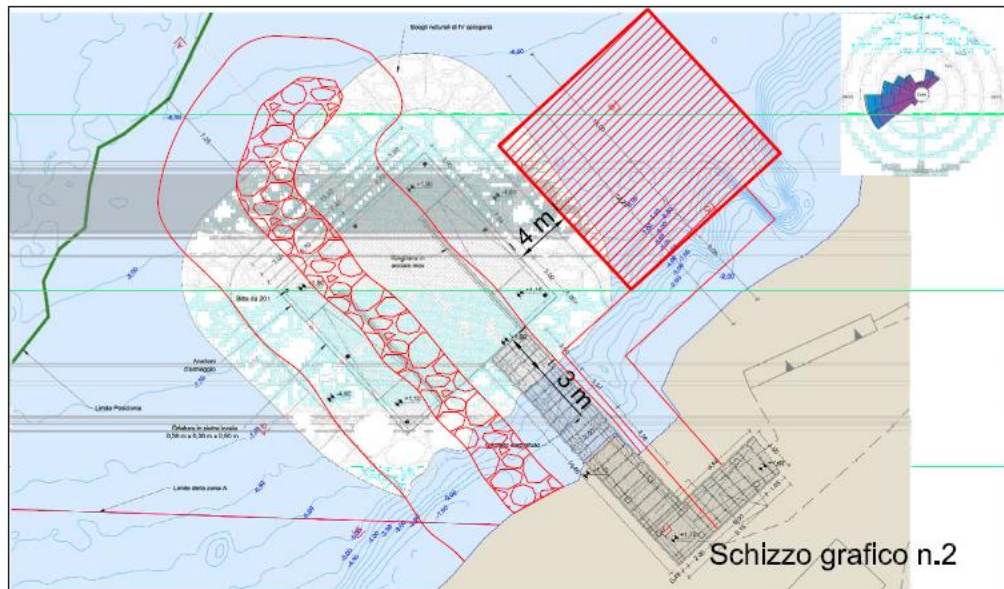
Si elencano i benefici indotti dalla proposta dell'osservazione

- la barriera frangiflutti” con le caratteristiche indicate in precedenza, sarà in grado di smorzare notevolmente “l’energia cinetica del liquido” e “la forza d’urto del mare” e nello stesso tempo sarà in grado di migliorare l’utilizzo della passerella a giorno;
- la realizzazione del “ridosso frangiflutto” sarà in grado di garantire la “continuità territoriale tra l’isola di Santo Stefano e Ventotene” per almeno 8 (otto) mesi all’anno e per gli altri 4 mesi, potrà subire delle riduzioni parziali nel collegamento;
- l’intervento suggerito sarà in grado di contribuire ad una fruibilità effettiva del Complesso Storico–Monumentale, consentire la gestione delle attività programmate con serenità, mantenere in equilibrio il “Conto economico-finanziario” indicato nello Studio di fattibilità e non far perdere questa grande opportunità suggerita e offerta a favore dei cittadini di Ventotene.

ALLEGATO n.3



ALLEGATO n.4



**Controdeduzione all'osservazione**

Le soluzioni proposte, di indubbio valore indicativo e funzionale, presentano un miglioramento delle condizioni di protezione dalle mareggiate del III quadrante (in

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 43 di 62

particolare lo schizzo grafico n.2). Esse in generale reintroducono il concetto più ampio di specchio protetto da diga esterna e conseguente approdo possibile per un significativo maggior numero di giorni. Di fatto cioè ristabiliscono il principio ingegneristico marittimo principale di avere un “porto”, cioè uno specchio acque protetto, nel presente caso, dalle ondazioni del III quadrante e parzialmente dal IV (quadrante che presenta fenomeni meno intensi e meno frequenti in virtù della protezione dell'isola di Ventotene), ma non dalle mareggiate provenienti dal I quadrante.

Tuttavia, tale configurazione è stata precipuamente esclusa fin dalle prime fasi progettuali per limitare l'impatto ambientale dell'opera. Il progettista ha quindi sviluppato la soluzione (dalla I fino alla V finale) assumendo come vincolo progettuale la non realizzabilità di un'opera foranea esterna di protezione.

Peraltro le soluzioni prospettate (schizzi grafici 1 e 2) anche mantenendo una quota di coronamento della diga a scogliera non superiore a 1,5m s.l.m.m. arriverebbero a presentare un ingombro al piede (impronta sul fondale), nella direzione trasversale all'asse della scogliera stessa, di larghezza prossima ai 25÷30 m circa a seconda della distanza dalla costa, andando ad interessare le aree e i fondali protetti ed assolutamente interdetti; richiederebbero infine una traslazione dell'opera di approdo a coprire gli apprestamenti archeologici sulla scogliera ed interessare altre aree interdette e protette.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 44 di 62

## 2.4 CIRCOLO VELICO VENTOTENE ASD

### Premessa

Il sistema delle valutazioni relative alla relazione funzionale fra la scelta progettuale dell'approdo e l'ottimizzazione del numero dei visitatori di S.Stefano è costituito da un sistema complesso di variabili : a) i porti di Ventotene ( Porto Romano e Porto Nuovo); b) gli approdi di S.Stefano (Marinella e Molo 4); c) le imbarcazioni dedicate ai trasporti di persone, merci e rifiuti; d) i Flussi di persone , merci e rifiuti al momento dell'approdo a S.Stefano e della partenza da Ventotene; e) le variazioni delle condizioni meteo marine nell'arco della giornata;

Nonostante sia stato ribadito in tutti i documenti/ studi presentati al VIA, e in particolare in quello denominato Opere Marittime / Scenari di Flotta cod OMRT0002 pag 2 che l'accesso all'isola di Santo Stefano è possibile, esclusivamente, dal porto di Ventotene, risulta evidente che gli studi e i modelli ondometrici presentati e le valutazioni complessive fatte per definire una relazione funzionale fra "la scelta progettuale dell'approdo della Marinella e l'ottimizzazione del numero dei passeggeri/visitatori di S. Stefano non sono attendibili in quanto non supportati dai studi delle altre variabili: a) i porti di Ventotene ( Porto Romano e Porto Nuovo); b) gli approdi di S.Stefano (Marinella e Molo 4); c) le imbarcazioni dedicate ai trasporti di persone, merci e rifiuti; d) i Flussi di persone , merci e rifiuti al momento dell'approdo a S.Stefano e della partenza da Ventotene; e) le variazioni delle condizioni meteo marine nell'arco della giornata;

#### I porti di Ventotene (Porto Romano e Porto Nuovo)

Non viene chiarito quale dei due porti (nuovo o vecchio) verrà utilizzato ed in quale punto. 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 da uno dei porti 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).

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 45 di 62

Se si considera che i due attracchi principali (quello di S. Stefano e quello di Ventotene-Porto Nuovo) 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) emerge con evidenza che 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 di tutti gli approdi delle due isole, basata sull'intersezione dei giorni di fruibilità dei 4 approdi (Ventotene e S. Stefano) i giorni di utilizzo totali all'anno calerebbero fortemente modificando drasticamente il calcolo economico finora considerato e di conseguenza la scelta dell'alternativa migliore.

L'analisi della accessibilità all'ormeggio di Santo Stefano dovrebbe garantire inoltre ai gruppi di visitatori di sbarcare a Santo Stefano e ripartire dopo la visita. Alla definizione del numero dei giorni "utili per sbarcare" dovrebbero essere considerati anche i cambiamenti meteorologici dello stato del mare (altezza e frequenza delle onde).

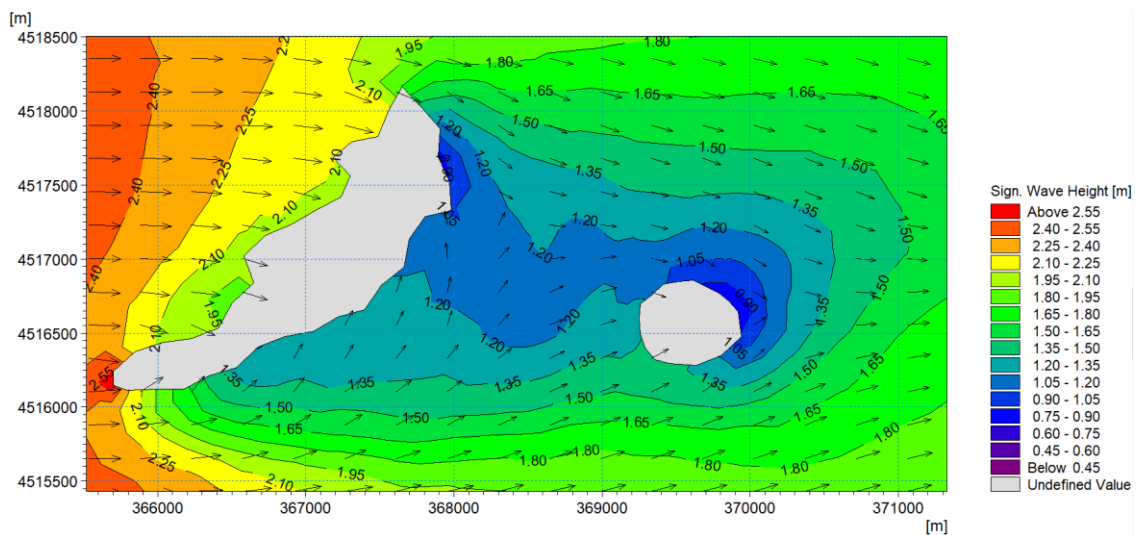
Lo studio di questi fenomeni è assolutamente assente.

### **Controdeduzione all'osservazione**

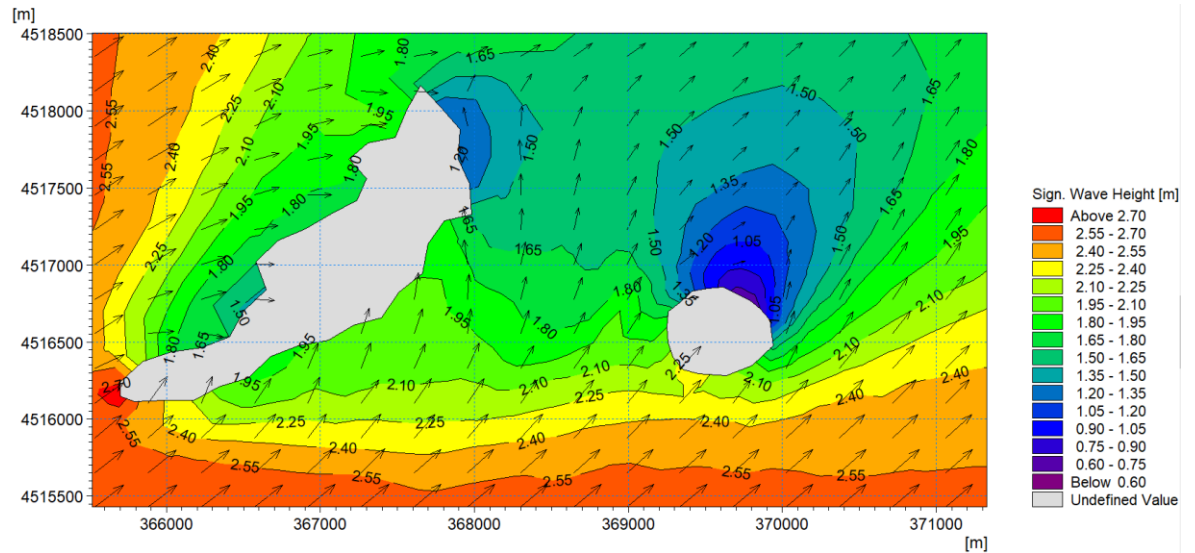
Sul "sistema complesso di variabili". Con riferimento alle "variabili" a), b), c) d) e) indicate nella Premessa appare non corretta e non circostanziata la presunta "evidenza della non attendibilità" della scelta progettuale. Infatti la simulazione dell'intera serie storica delle mareggiate dal 1979 al 2021 eseguita dal DHI Italia comprende l'intero paraggio più ampio delle Isole di Santo Stefano e Ventotene risolvendo il campo d'onda in tutti i punti di discretizzazione della griglia di calcolo. Per la distribuzione areale e temporale delle perturbazioni e per la morfologia ed orientamento delle coste e dei porti in questione è escluso che ci sia una condizione di agibilità dell'approdo di Santo Stefano e di contestuale inagibilità dei porti di Ventotene. Vi è di più: l'inagibilità dell'approdo di Santo Stefano può manifestarsi in condizioni di agibilità dei Porti di Ventotene. Tali implicite valutazioni non sono state incluse nella rappresentazione dei risultati delle simulazioni perché non si è ritenuto di appesantire la trattazione con risultati ovvii. Tuttavia, a titolo indicativo e sintetico ed al fine di fugare ogni dubbio, nel prosieguo si riportano i risultati dei campi d'onda (si ribadisce già determinati ma non

riportati nella relazione) per i principali settori di provenienza possibili delle mareggiate limite per l'operatività dell'approdo di Santo Stefano e per alcune mareggiate storiche significative. In particolare, sono state selezionate 4 mareggiate verificatesi negli ultimi 41 anni:

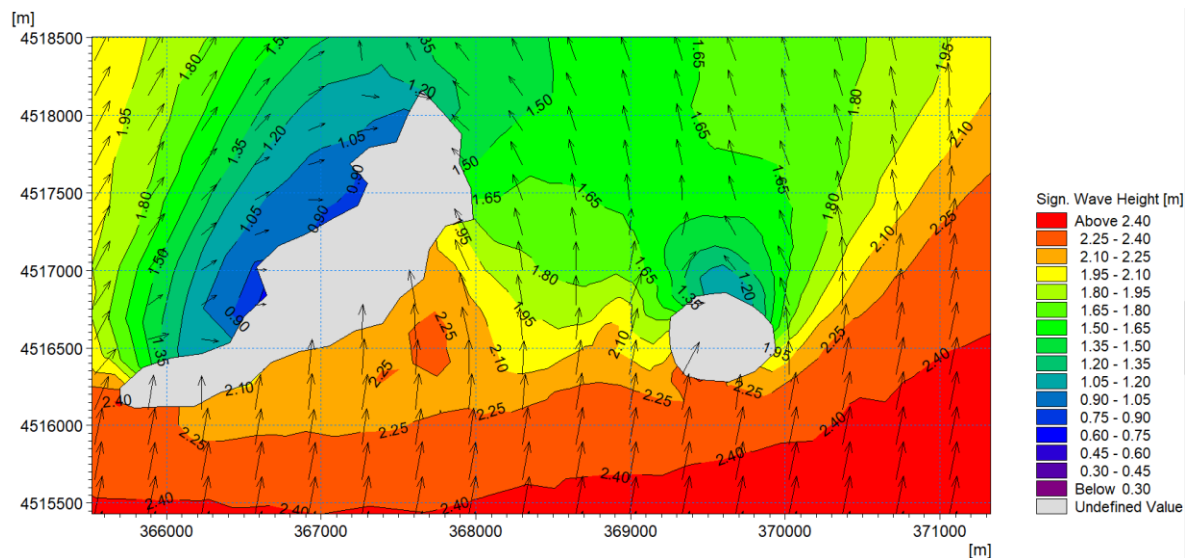
- n.1 08-feb-1984 ore 19: Hs=3.29m MWD=267 °N
- n.2 20-apr-1990 ore 16: Hs=2.73m MWD=231 °N
- n.3 9-apr-2003 ore 20: Hs=2.44m MWD=190 °N
- n.4 15-ott-2003 ore 14: Hs=1.15m MWD=85 °N



**Figura 1 Mareggiata n.1 - 08-feb-1984 ore 19: Hs=3.29m  
MWD=267 °N**



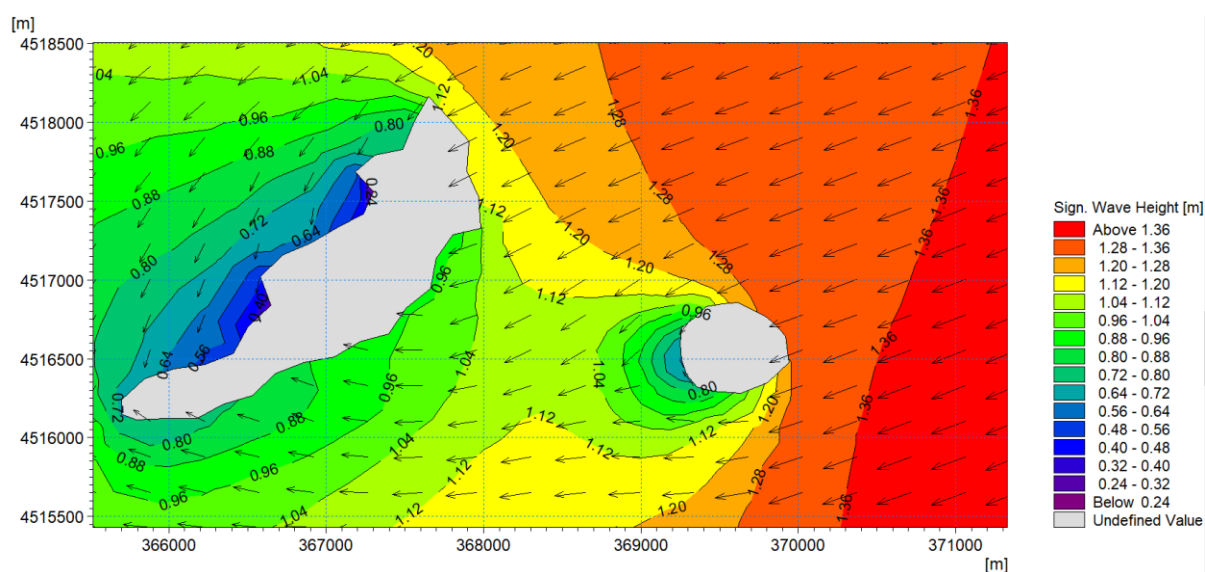
**Figura 2 Mareggiata n.2 - 20-apr-1990 ore 16: Hs=2.73m  
MWD=231 °N**



**Figura 3 Mareggiata n.3 - 9-apr-2003 ore 20: Hs=2.44m  
MWD=190 °N**

L'analisi delle mappe di Figura 1, Figura 2 e Figura 3 evidenzia che le condizioni meteomarine in prossimità dei porti di Ventotene e dell'approdo Marinella a Santo Stefano per mareggiate provenienti dal III quadrante non solo sono strettamente correlate, ma soprattutto forniscono valori di altezza d'onda assolutamente comparabili

ed è quindi escludibile l'inoperatività delle imboccature dei porti di Ventotene contestuale all'agibilità dell'approdo Marinella a Santo Stefano. Similmente, la rappresentazione del campo d'onda di Figura 4 rappresentativa di mareggiate provenienti dal I quadrante mostra un lieve ridosso dell'approdo di Marinella a Santo Stefano con valori di altezza d'onda minori di circa il 10% rispetto ai valori presso i porti di Ventotene. Considerato che i valori limite di fruibilità dell'approdo di Marinella si attestano ad  $H_s=0.50\text{m}$ , si ritrovano valori concomitanti prospicienti i porti di Ventotene prossimi ad  $H_s=0.55\text{m}$  (nel caso di mareggiate dal I quadrante) ampiamente compatibili con le manovre di ingresso/uscita dei natanti.

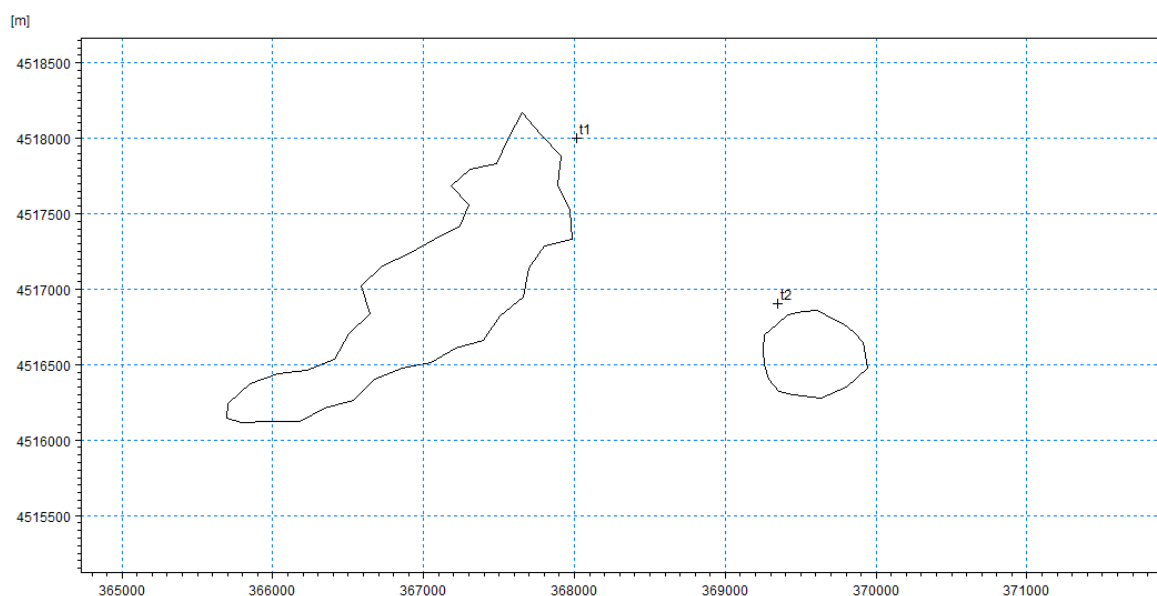


**Figura 4 Mareggiata n.4 - 15-ott-2003 ore 14: Hs=1.15m  
MWD=85°N**

Un ulteriore dettaglio è ottenibile focalizzandosi sui valori delle serie storiche in due punti rappresentativi del clima del moto ondoso rispettivamente dei porti di Ventotene (punto t1) e dell'approdo di Santo Stefano (punto t2) così come riportato nella Figura 5. L'immagine di Figura 6 mostra le serie temporali di altezza d'onda significativa nei punti t1 e t2 prospicienti rispettivamente i porti di Ventotene e di Santo stefano (la cui posizione è illustrata in Figura 6). Le serie sono strettamente correlate in quanto le mareggiate più significative si verificano contestualmente. In particolare, se si fa



riferimento ai valori di altezza d'onda inferiori a 0.5m si può osservare che le due serie temporali sono sostanzialmente coincidenti.



**Figura 5** Posizione dei punti t1 e t2 rispettivamente al largo di Ventotene e Santo Stefano



**Figura 6** Serie temporale di altezza d'onda significativa nei punti t1 e t2, anno 2020.

In considerazione del fatto che le strutture portuali dei porti di Ventotene garantiscono una ulteriore significativa ed efficace riduzione della penetrazione del moto ondoso all'interno si può affermare che il livello di agitazione all'interno dei porti di Ventotene sarà verosimilmente più basso rispetto a quello dell'approdo di Santo Stefano. In conclusione, quando sarà possibile ormeggiare in sicurezza a Santo Stefano (considerando come soglia limite 0.5m) sarà possibile l'ingresso e l'uscita anche dai porti di Ventotene.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 50 di 62

Alla luce delle evidenze sopra riportate si conferma che è escludibile che ci sia una condizione di agibilità dell'approdo di Santo Stefano e di contestuale inagibilità dei porti di Ventotene.

\*\*\*

### La scelta delle barche

Un'altra osservazione riguarda la navigazione nel tratto di mare che separa le due isole. Una nave omologata a traffico per il trasporto passeggeri deve sottostare a delle limitazioni di navigazione ben diverse da quelle che vigono per un'imbarcazione privata.

Alcuni dei traghetti per Ventotene ad esempio devono ridurre il numero di passeggeri nei mesi invernali e non possono viaggiare nelle ore notturne. Tutte queste specifiche che andrebbero a modificare la stima di persone trasportabili fra le due isole non sono state inserite nella parte del progetto dedicato alle barche e questa è una gravissima carenza progettuale in quanto modificano ulteriormente l'analisi costi-benefici dell'opera portuale opzionata.

### Controdeduzione all'osservazione

La "nave di progetto" con la quale si è dimensionata l'opera è ben circostanziata ed è soggetta, come tutte le imbarcazioni adibite al trasporto passeggeri delle caratteristiche individuate, a limitazioni che sono standard navigazionali; l'osservazione essendo generalista e non circostanziata appare difficile da controdedurre

Si rappresenta tuttavia che nei documenti progettuali ci si è riferiti a MOTOBARCHE TRASPORTO PASSEGGERI e non a NAVI.

L'osservazione fa riferimento, probabilmente, a condizioni limite di mare mosso, quando il comandante di una NAVE TRAGHETTO ha la facoltà di imbarcare un minore numero di passeggeri per garantire la sicurezza della navigazione.

Tale evenienza non è possibile che si verifichi nel caso in esame, in quanto il trasporto dei passeggeri da e per l'approdo di Santo Stefano sarà effettuato solo in condizioni meteomarine compatibili con la navigazione in sicurezza tali che le MOTOBARCHE TRASPORTO PASSEGGERI potranno sempre operare con il massimo numero di

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 51 di 62

passengeri stabilito dall'Ente di classifica, sulle base delle caratteristiche di stabilità della motobarca stessa, senza alcuna limitazione.

\*\*\*

### Trasporto di persone, merci e rifiuti

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 e dei rifiuti.

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 dovrebbero essere chiarite solo prima della scelta dello studio che si aggiudicherà la progettazione dell'intero complesso.

### Controdeduzione all'osservazione

La "nave di progetto" con la quale si è dimensionata l'opera comprende nel suo involucro dimensionale anche le eventuali imbarcazioni adibite al trasporto di piccole quantità di merci, o di rifiuti.

Non si può certamente escludere che, nella gestione futura dell'isola di Santo Stefano, si debba prevedere l'impiego di piccole imbarcazioni di servizio e trasporto.

Tali imbarcazioni potranno, comunque, ormeggiare all'approdo usufruendo degli stessi sistemi di ormeggio previsti per le Motobarco Trasporto Passeggeri e per le imbarcazioni di piccole dimensioni. Giova osservare infatti che le caratteristiche dell'approdo presentato sono tali da permettere anche lo scarico/carico di merci che per la natura della fruizione e operatività dell'Isola generano una domanda di movimentazione assolutamente compatibile con la consistenza dell'approdo.

\*\*\*

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 52 di 62

### Inquinamento acustico

Ultima considerazione è quella relativa all'inquinamento acustico determinato dai motori delle motobarche che attraccano più volte al giorno allo scalo della Marinella e del Molo 4.

Il progetto non ha previsto alcun studio relativo a quanto richiesto dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto Ambientale – VIA E VAS n° 0003245.23-06-2021 “ punto 4 lettera J approfondimento sulle idonee misure di mitigazione da adottare per limitare/prevenire il disturbo alle componenti flora e fauna, sia dovuto all'aumento della torbidità dell'acqua, sia derivante dalla produzione di rumori e vibrazioni”

Per tutte le considerazioni precedenti si chiede che la Commissione VIA valuti il progetto presentato non corrispondente ai requisiti richiesti per una sua valutazione positiva.

### Controdeduzione all'osservazione

Stante la limitata e circoscritta entità delle sorgenti di rumore e tenuto conto della Classificazione Acustica delle aree di intervento del progetto, sia in fase di cantiere che di esercizio è stata ritenuto sufficiente procedere ad una valutazione con il dettaglio adottato.

\*\*\*

### Aspetti di carattere generale e altro

Premesso

- Che in data 07/06/2021 il sottoscritto ha presentato osservazioni relative all'Impresentabilità della Richiesta alla Valutazione di VIA in quanto il Progetto non aveva avuto e ancora non ha una regolare approvazione da parte del Comune di Ventotene, quale Ente gestore della Riserva Naturale Statale denominata "Isole di Ventotene e Santo Stefano" secondo le procedure previste dal DGLS dell'11/05/1999 Istitutivo della Riserva stessa;
- Che in data 23/06/2021 il Coordinatore Sottocommissione Via Avv. Paola Brambilla proponeva di comunicare al soggetto proponente “INVITALIA” alcune integrazioni al progetto presentato alla Commissione VIA tenendo conto anche

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 53 di 62

delle osservazioni pubblicate sul sito internet istituzionale fra cui quelle del Circolo Velico Ventotene asd;

- Che in data 13/09/21 il soggetto Attuatore INVITALIA nel documento “Riscontro alla richiesta di integrazioni” pro.t MATMM 89050 del 25/06/2021 identificato con CODICE BREVE GE-RT0000 presentato il 13/09/21 indicava al punto 4.3 come controdeduzione all’osservazione del Circolo Velico Ventotene la dicitura “Non si entra nel merito della richiesta formulata all’autorità competente per la procedura di valutazione di impatto ambientale”.
- Che le controdeduzioni indicate al punto 4.3 del documento CODICE BREVE GERT0000, del soggetto attuatore relative alle osservazioni del Circolo Velico Ventotene asd sono volutamente elusive e non corrispondenti a quanto richiesto dalle autorità competenti e in particolare a quanto previsto nel presente Modulo nel Capitolo” Oggetto delle Osservazioni / Aspetti di carattere generale ((es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Che in data 13/10/21 è stata presentata dalla Senatrice Loredana De Petris la seguente interpellanza parlamentare;

*“Ai Ministri della transizione ecologica e della cultura*

*Premesso che con decreto del Ministro dell'ambiente 11 maggio 1999 è stata istituita la riserva naturale statale delle isole di Ventotene e Santo Stefano, luogo di grande interesse naturalistico e storico, nonché parte della memoria democratica dell'Italia e dell'Europa. A Ventotene fu infatti concepito il manifesto per una Europa federale;*

*il decreto affidava la gestione della riserva al Comune di Ventotene e le funzioni di vigilanza al Ministero dell'ambiente;*

*le procedure ivi previste non sono tuttavia mai state rispettate: non è stata mai nominata, da parte del Ministero dell'ambiente, la commissione di riserva (art. 3), che avrebbe dovuto rendere pareri sulla gestione della riserva (art. 8), né risulta essere mai stata avviata la fase progettuale e attuativa del piano di gestione (art. 5);*

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 54 di 62

*a parere dell'interrogante, dunque, dovrebbero essere considerate illegittime le decisioni assunte dal Comune di Ventotene, quale ente gestore nelle procedure autorizzative (urbanistica, concessioni, licenze edilizie, lavori pubblici, restauri, interventi sul territorio, variazione destinazioni d'uso);*

*in questo contesto appare ancor più grave che siano stati approvati i progetti inerenti al progetto straordinario "per il recupero e la valorizzazione dell'ex carcere borbonico dell'isola di Santo Stefano", finanziato nel 2016 per 70 milioni di euro con delibera n. 3, del 1° maggio 2016 -Fondo sviluppo e coesione 2014-2020: piano stralcio "Cultura e sviluppo" (legge n. 190 del 2014, art. 1, comma 703, lettera d));*

*il 3 agosto 2017 è stato firmato il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) recupero e rifunzionalizzazione dell'ex carcere borbonico dell'isola di Santo Stefano a Ventotene, allo scopo di coordinare le diverse istituzioni coinvolte nei processi autorizzativi (Presidenza del Consiglio dei ministri; Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo; Agenzia del demanio; Regione Lazio; Comune di Ventotene; riserva naturale statale e area marina protetta "isole di Ventotene e S. Stefano"; Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. - Invitalia);*

*il CIS prevede, nello specifico: all'art 4, comma 2, che: "Ciascuna Parte garantisce, sin d'ora, l'esecuzione delle eventuali attività e istruttorie tecniche necessarie agli atti approvativi, autorizzativi, al rilascio di pareri e di tutti gli altri atti di competenza, nel rispetto dei tempi definiti nel cronoprogramma delle schede intervento"; all'art 14, comma 2: "Qualora dovessero manifestarsi fattori ostativi tali da pregiudicare in tutto o in parte l'attuazione degli interventi nei tempi stabiliti, il responsabile unico del contratto sottopone al Tavolo di valutare la necessità di procedere ad avviare le procedure per la rimodulazione dei finanziamenti all'interno del presente CIS, per la segnalazione al CIPE di fatti e circostanze rilevanti, ai fini dei provvedimenti di competenza, ivi inclusa l'attribuzione dei finanziamenti ad altro livello di governo, nonché l'attivazione dei poteri sostitutivi di cui all'articolo";*

*Tutti i soggetti istituzionali del tavolo hanno disatteso il loro mandato nel verificare che le decisioni assunte dal CIS rispettassero le leggi, provocando in tal modo gravi danni all'erario dello Stato attraverso l'autorizzazione di spese non ammissibili;*

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 55 di 62

*Risulta ancora più grave il fatto che, nonostante le osservazioni alla VIA presentate il 5 luglio 2021 da vari soggetti interessati (studiosi, associazioni ambientaliste, cittadini) e nonostante le prescrizioni notificate il 25 giugno 2021 dal coordinatore della sottocommissione VIA, avv. Paola Brambilla del Ministero della transizione ecologica al soggetto attuatore Invitalia e ai membri del CIS, il 30 giugno 2021, sia stata annunciata la pubblicazione del concorso internazionale di progettazione per l'ex carcere borbonico nell'isola di Santo Stefano, con un impegno di spesa di circa 31 milioni di euro, si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano valutare la legittimità delle decisioni assunte dal CIS con particolare riguardo ai lavori programmati per il restauro dell'ex carcere borbonico di Santo Stefano, nonché di quelle assunte dal Comune di Ventotene quale ente gestore della riserva.”*

Per quanto premesso si richiede di annullare l'ammissione al procedimento di valutazione di impatto ambientale relativo al Contratto Istituzionale di Sviluppo - Recupero e Rifunionalizzazione Ex Carcere Borbonico Dell'isola Di Santo Stefano Ventotene - Intervento n. 3 “in quanto non sono state rispettate le procedure indicate dal DLGS dell'11 maggio 1999 pubblicato sulla GU Serie Generale n.190 del 14-08-1999 che prevedono:

a) L'obbligo della costituzione della Commissione di Riserva come previsto dal DGLS all'art 3 Commissione di riserva per le aree protette terrestri e marine delle isole di Ventotene e Santo Stefano - Comma1: “Al fine di formulare indirizzi e proposte nonché rendere – di sua iniziativa o su richiesta dell'organismo di gestione o del Ministro dell'ambiente - pareri tecnico scientifici, è istituita la Commissione di riserva. I pareri della Commissione di riserva devono essere espressi entro sessanta giorni dalla richiesta scaduti i quali il parere si intende favorevolmente espresso. In particolare la Commissione esprime un parere obbligatorio sul piano di gestione e sul relativo regolamento attuativo, nonché su quanto previsto dal successivo art. 7 ...” b) l'obbligo di acquisire preventivamente il parere della Commissione di Riserva sul progetto e comunque su qualsiasi altro atto deliberativo come previsto all'Art. 8.” Modalità di rilascio delle autorizzazioni in regime autorizzativo generale: Le autorizzazioni di cui ai precedenti articoli 6 e 7, sono rilasciate dall'organismo di gestione della riserva statale,

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 56 di 62

previo parere della Commissione di riserva da rendersi con le modalità di cui al precedente art. 3, comma 1”.

### **Controdeduzione all’osservazione**

Si conferma in primo luogo che non è competenza del soggetto proponente esprimersi in merito a questioni attinenti l’assetto organizzativo della riserva naturale e formulare valutazioni in merito alla sussistenza o meno delle condizioni affinché i suoi organi operino in pienezza di poteri, si riporta comunque un contributo interpretativo utile a fugare ogni dubbio sulla legittimità dei diversi procedimenti sin qui adottati, fatte salve le risposte sicuramente puntuali che i Ministeri competenti forniranno alla interpellanza parlamentare riportata nelle osservazioni.

In merito alla mancata nomina da parte del Ministero dell’Ambiente oggi Ministero per la Transizione Ecologica della “Commissione di riserva” ex articolo 3 del decreto del Ministro dell’ambiente 11 maggio 1999 istitutivo della riserva naturale statale delle isole di Ventotene e Santo Stefano, si evidenzia preliminarmente che la detta Commissione è un organo consultivo che esprime pareri di carattere tecnico-scientifico non obbligatori né vincolanti. Gli unici pareri obbligatori (e comunque non vincolanti) sono quelli sul piano di gestione e sul regolamento attuativo nonché su nuovi strumenti urbanistici generali o attuativi e su opere tecnologiche quali linee elettriche e telefoniche, acquedotti, pozzi, impianti di depurazione, ripetitori ed assimilabili. Pareri previsti peraltro nell’ambito di procedimenti autorizzatori; giova ricordare che l’esito della procedura VIA, di per sé, non ha natura di procedimento autorizzatorio, atteso che l’autorizzazione alla realizzazione delle opere, previa acquisizione del decreto VIA, dovrà essere perfezionato in CdS.

Allo stato attuale, in assenza di PdG, la disciplina della Riserva è attuata mediante il Decreto Istitutivo del 1999, che disciplina espressamente l’ipotesi di mancata adozione del piano di gestione della riserva, nonché attraverso le previsioni della normativa nazionale sulle aree protette (Legge Quadro 1991).

Pertanto, sono già oggi vigenti una serie di divieti generali e di misure di salvaguardia, ma nessuno di essi preclude l’attuazione del CIS attraverso la realizzazione delle diverse tipologie di intervento (edilizio, impiantistico, etc), sebbene su alcuni interventi,



 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 57 di 62

ivi compreso quello di realizzazione dell'approdo, andrà certamente acquisita preventiva autorizzazione dell'Ente gestore, nell'ambito del ben più complesso ed ampio ventaglio di pareri, autorizzazioni e/o approvazione che dovranno essere formalizzate nell'ambito delle conferenze dei servizi, preliminari o decisorie, che potranno o dovranno essere convocate sui progetti di fattibilità tecnico economica o sui progetti definitivi delle opere previste dal CIS; ivi compreso il progetto dell'approdo una volta che sarà emesso il decreto conclusivo della procedura di VIA.

Di seguito il dettaglio delle norme che regolano l'attività della Riserva naturale e che ne presidiano i vincoli anche in assenza della istituzione della Commissione consultiva e dell'approvazione del Piano di gestione.

#### 1. Legge Quadro delle Aree Protette 394/1991

Art. 6, co. 4 – Misure di Salvaguardia

Art. 11, co. 2 e 3 - Regolamento del parco

Art. 17 - Riserve naturali statali

Vengono indicati i divieti generali e le norme di salvaguardia anche in assenza di Piano, sono divieti sostanzialmente focalizzati sulla tutela del patrimonio naturalistico. Non sono espressi elementi ostativi alla realizzazione di opere/interventi come quelli del CIS, anche in assenza di un Piano di gestione.

#### 2. Decreto Istitutivo della Riserva (1999)

Art. 5 - Piano di gestione e regolamento attuativo

Il Comune quale Ente Gestore avrebbe dovuto predisporre il Piano di gestione ed il regolamento attuativo (da approvare dal Ministero sentita la Regione). Ad oggi l'Ente gestore ha approvato un Regolamento di organizzazione ed un Disciplinare limitato alle attività nell'Area Marina, mentre nessun atto/dispositivo è stato adottato per le aree a terra. In assenza del Piano di gestione si attua il successivo art.6 che prevede specifici divieti (misure di salvaguardia) e l'art. 7, che prevede altrettanto specifiche modalità di rilascio delle autorizzazioni nel periodo transitorio.

Art. 6 - Disciplina di tutela

Fino all'entrata in vigore del Piano di gestione sono espressi una serie di divieti, in analogia alla norma nazionale di cui sopra.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 58 di 62

Al Co. 2 lettera b) si precisa che – fuori dai centri abitati – sono vietate :

- -modifiche all'utilizzo dei terreni con destinazione diversa da quella agricola
- -quanto può incidere su equilibri ecologici, idraulici etc
- -nuove costruzioni e trasformazioni di quelle esistenti.

Tuttavia, si precisa che gli interventi edilizi relativi a:

- manutenzione ordinaria e straordinaria
- restauro conservativo
- risanamento igienico-edilizio
- ristrutturazione edilizia finalizzata al riuso dei manufatti esistenti, per attività compatibili con l'aspetto e la vocazione delle aree

sono compatibili con la disciplina di tutela.

E' pacifico che le opere oggetto di valutazione nella procedura VIA sono strettamente funzionali al "riuso dei manufatti esistenti", come ampiamente chiarito nella documentazione presentata a corredo della istanza VIA, mentre gli interventi di messa in sicurezza dell'edificio carcerario già approvati ed eseguiti o in corso di esecuzione ricadono pienamente nella casistica della manutenzione straordinaria e del restauro conservativo, costituendone la prima fase attuativa.

Laddove pure fosse ritenuto che la disciplina attuale di tutela, nelle more dell'adozione del piano di gestione, fosse incompatibile con l'approvazione in sede di CdS delle opere presentate in procedura VIA, la natura di opere di interesse statale di tutti gli interventi del CIS, e le connesse previsioni procedurali in merito alla CdS, consentirebbero l'adozione di approvazioni in deroga alla disciplina regolamentare vigente, quale è il decreto istitutivo della riserva, fermo restando che, sempre in ragione della natura di opere di interesse statale degli interventi del CIS, non è preclusa agli enti competenti statali la possibilità di rivedere le norme regolamentari per recepire gli esiti delle decisioni assunte nel corso della definizione progettuale degli interventi del CIS e delle relative valutazioni in merito da parte del Tavolo Istituzionale.

Art. 7 - Modalità di rilascio delle autorizzazioni in regime autorizzativo transitorio

Fino all'entrata in vigore del Piano di gestione sono sottoposti ad autorizzazione:

- a) i nuovi strumenti urbanistici generali o attuativi e quelli non ancora definitivamente approvati;

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 59 di 62

b) le opere tecnologiche quali linee elettriche e telefoniche, acquedotti, pozzi, impianti di depurazione, ripetitori ed assimilabili.

Pertanto, per questa ultima tipologia di interventi previsti dal CIS è evidente che non sussistono preclusioni ex ante e che l'autorizzazione potrà essere conseguita in sede di CdS.

Se, da un lato, tali norme dimostrano che l'organismo di gestione – e quindi la riserva – può, ed anzi deve, funzionare anche senza commissione di riserva e senza piano di gestione, va sottolineato che l'unico intervento ad oggi approvato e appaltato (messa in sicurezza del carcere) non fa parte nel perimetro delle attività soggette a parere della Commissione di riserva, ma rientra perfettamente nelle attività consentite dall'appena citato art. 6, trattandosi di intervento di manutenzione straordinaria e, in parte, di restauro e di ristrutturazione edilizia.

Giova qui ricordare che l'organismo di gestione ha comunque espressamente approvato l'intervento in Conferenza dei Servizi.

Pertanto, la procedura adottata per l'appalto dei lavori di messa in sicurezza è assolutamente legittima, dal momento che il detto appalto rientra tra gli interventi consentiti dall'art. 6 del decreto istitutivo della riserva e risulta ritualmente approvato dal Comune di Ventotene anche quale organismo di gestione della riserva.

Inoltre, allo stato, non esistono altri progetti approvati oltre a quello di messa in sicurezza. Conseguentemente, non è quindi neppure astrattamente ipotizzabile una violazione delle misure di salvaguardia previste dall'art. 6

In merito alla presunta illegittimità della pubblicazione del concorso di progettazione relativo agli interventi di recupero e rifunzionalizzazione dell'ex carcere borbonico di Santo Stefano si evidenzia quanto segue.

La procedura di Valutazione di impatto ambientale riguarda il solo progetto definitivo dell'approdo previsto per l'attracco allo scalo della Marinella. Tale progetto, peraltro palesemente non rientrante nell'oggetto del concorso di progettazione, non è stato ancora sottoposto alla conferenza dei servizi; pertanto, tutte le amministrazioni competenti, ivi compreso il Comune di Ventotene, anche nella sua qualità di ente di gestione della Riserva, si pronunceranno sullo stesso in sede di conferenza di servizi, facendo applicazione, tra le altre norme rilevanti, anche dell'art. 6 del citato decreto istitutivo della riserva stessa.

		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 60 di 62

Le richieste di integrazioni e di chiarimenti formulate dalla sotto-commissione istruttoria della VIA, insediata presso il MITE non rappresentano certo una eccezione nell'ambito dei procedimenti di VIA e non si presentano come radicalmente ostative alla realizzazione dell'approdo. Ad ogni modo, avendo il soggetto attuatore risposto alle dette richieste, il 20 ottobre è scaduto il termine per le ulteriori osservazioni delle amministrazioni interessate e degli altri portatori di interesse, ai sensi dell'art. 24, comma 5, del codice dell'ambiente. Entro i successivi 10 giorni il proponente (nel caso di specie Invitalia) ha diritto di presentare all'autorità competente le proprie controdeduzioni alle osservazioni e ai pareri pervenuti.

In tale contesto, la pubblicazione del concorso internazionale di progettazione, avente ad oggetto l'acquisizione di progetti di fattibilità tecnico economica (in altre parole, progetti preliminari) degli interventi di recupero e di rifunzionalizzazione dell'ex carcere appare coerente non solo con il cronoprogramma dell'attività allegato all'accordo operativo tra MIC e soggetto attuatore del CIS (ossia Invitalia), ma non comporta assolutamente alcun impegno tecnico-amministrativo – dovendo il progetto prescelto essere assoggettato, a sua volta, a tutte le approvazioni, autorizzazione e verifiche previste dalla legge – né economico, almeno nella misura indicata nell'interrogazione riportata nelle osservazioni, atteso che l'unica obbligazione di pagamento che scaturisce dal detto concorso è pari alla sommatoria del premio al vincitore e ai rimborsi spese per i graduati dal secondo al quinto compresi, per complessivi € 336.000,00. Si evidenzia peraltro che il livello progettuale di "fattibilità tecnica ed economica" costituisce comunque il livello minimo necessario anche ai fini della valutazione stessa della fattibilità dell'opera e quindi astrattamente necessario anche ai fini di assumere una eventuale decisione di non procedere all'attuazione di uno o più tra gli interventi del CIS.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 61 di 62

### 3 CONCLUSIONI

All'esito della fase di seconda consultazione pubblica sull'intervento in esame, il proponente conferma che l'Alternativa 5 (struttura in testa per l'approdo realizzata mediante cassoni a gravità senza micropali, con collegamento alla scogliera a terra mediante struttura a giorno su pali) rappresenta la soluzione ottimale preferibile sotto il punto di vista prestazionale e quella con il miglior bilanciamento degli effetti ambientali nella fase di cantiere e di esercizio, come riportato nella valutazione delle alternative.

L'Alternativa 3 (struttura a giorno costituita da un impalcato e sorretta da pali infissi sul fondale), invocata nelle osservazioni in esame come la soluzione a minore impatto ambientale, rappresenta invero un elevato livello di eco-compatibilità per le proprie caratteristiche: è stata infatti dimensionata con una configurazione geometrica più contenuta rispetto all'Alternativa 5 proprio al fine di aumentare la distanza dalla prateria di Posidonia e di ridurre quanto più possibile gli impatti sul fondale, sugli ecosistemi marini, sulle dinamiche costiere, sul paesaggio.

Purtuttavia, l'Alternativa 3 non risolve completamente i seguenti aspetti ambientali:

- l'impatto sul fondale (dovuto ai pali di sostegno, realizzati attraverso 72 micropali infissi ad una profondità di almeno 10 metri oltre il fondo);
- la reversibilità dell'impatto (non completa amovibilità dei pali di sostegno);
- l'impatto sul paesaggio (dovuto all'impossibilità di mascherare la struttura in acciaio inox);

né le seguenti criticità prestazionali:

- le difficoltà in fase di esercizio in assenza di ridosso (le imbarcazioni approdate sarebbero comunque soggette a instabilità dovute al mancato riparo dal moto ondoso);
- le difficoltà di sbarco/imbarco dei passeggeri (con rischi per la sicurezza), ancora di più per i soggetti con mobilità ridotta;
- la durabilità e la manutenibilità della struttura in acciaio, con conseguenti periodici interventi di manutenzione, che generano peraltro impatti ambientali dovuti alle lavorazioni.

 Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA		Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico del 29 ottobre 2021
		Rev. 0
		pag. 62 di 62

Per risolvere le predette criticità prestazionali si renderebbe necessario:

- a) ampliare la geometria dell'Alternativa 3 riconducendola perlomeno a quella dell'Alternativa 5, consentendo così lo sbarco sui tre fronti di accosto, introducendo rampe colleganti piani alle quote +1,1 e 1,9 m sl.m.m. permettendo lo sbarco anche dei soggetti con mobilità ridotta, a fronte però di un maggiore impatto sul fondale dovuto all'aumento del numero di pali di sostegno (di numero circa tre volte superiore al numero previsto nell'alternativa 3); tale ampliamento però resterebbe ancora senza alcuna protezione dal moto ondoso, cosicché pure se le condizioni di ormeggio dell'imbarcazione potessero essere compatibili con altezze di moto ondoso modeste (ad esempio  $H_s=0,3m$ ), le operazioni di sbarco/imbarco nel caso di una struttura a giorno rimarrebbero molto problematiche e non in sicurezza.
- b) per ovviare a tale difficoltà / assenza di sicurezza delle operazioni di sbarco/imbarco si dovrebbe allora realizzare una nuova ed indipendente opera a mare di protezione (ad es. scogliera soffolta o lievemente emergente, ortogonale alla costa e a protezione degli eventi di moto ondoso provenienti dal III quadrante) che risulterebbe però incompatibile per le proprie dimensioni geometriche e gravoso ingombro planimetrico, interferendo con la Zona A - riserva integrale dell'Area Marina Protetta nonché con gli ulteriori vincoli del Posidonieto e delle preesistenze archeologiche sulla costa esistente, e non offrendo riparo dagli eventi dal I quadrante

L'Alternativa 5 presenta quindi un imprescindibile miglioramento (rispetto ad una struttura a giorno – tipo 3) non solo della sicurezza all'ormeggio ma soprattutto del “comfort” e “sicurezza” delle operazioni di sbarco/ imbarco.

In ultimo, in sede di progetto esecutivo Invitalia si rende disponibile ad apportare tutte le eventuali migliorie negli aspetti architettonici ed estetici dell'opera con una specifica attenzione all'impiego di materiali ai fini di assicurare la massima compatibilità ambientale e paesaggistica dell'intervento.