



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 99 del 17 Maggio 2021

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Parere Tecnico</i> <i>Riavvio Istruttoria VIA</i></p> <p>Lavori di prolungamento della testata del molo e di ampliamento e consolidamento della parte interna del molo per rendere riparato e sicuro l'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro. Trasmissione osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica.</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 4774</p>
------------------	---

ID_VIP 4774 - Procedimento di VIA. Lavori di prolungamento della testata del molo e di ampliamento e consolidamento della parte interna del molo per rendere riparato e sicuro l'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro. Trasmissione osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica.

Proponente:	Comune di Centola
--------------------	--------------------------

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77 e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017 n. 342, in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;
- il Decreto n. 142 del 30/11/2020 con il quale il Direttore Generale della Direzione Generale per Ciclo integrato delle acque e dei rifiuti, Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali della Regione Campania ha designato, quale rappresentante regionale nella Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, la dr.ssa Nevia Carotenuto, Staff Valutazioni Ambientali della Regione Campania;

RICHIAMATA la disciplina dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva n. 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, e in particolare gli artt. 23 - 25, Titolo III, Parte seconda che regolano la procedura di valutazione d'impatto ambientale definita al comma 1, lettera b dell’art. 5 recante ‘Definizioni’ come “*il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la*

valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto". La procedura si conclude con il "provvedimento di VIA" definito al comma 1, lettera o, dell'art. 5, recante 'Definizioni' del D. Lgs. n. 152/2006 come "il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante, che esprime la conclusione dell'autorità competente in merito agli impatti ambientali significativi e negativi del progetto, adottato sulla base dell'istruttoria svolta, degli esiti delle consultazioni pubbliche e delle eventuali consultazioni transfrontaliere";

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308, recante *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"*;
- Linee guida *"Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)"*;
- Linee guida della Commissione Europea *"Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC"*;
- Linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza del 2019 di cui all'*"Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4"*;
- Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006, D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.), Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali 2014 e Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee;
- Delibera del Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente del 09/05/2019, doc. n. 54/2019 concernente *"Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo"*;
- Linee Guida approvate dal Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente in data 09/07/2019 su *"Valutazione di impatto ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale"* per l'elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, utili per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, integrative dei contenuti minimi previsti dall'art. 22 e delle indicazioni dell'Allegato VII del D. Lgs. n. 152/2006.

DATO ATTO che:

- Il Comune di Centola (d'ora innanzi Comune) in data 02/07/2019 con nota prot.n.9715 ha presentato domanda per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto “Lavori di prolungamento della testata del molo e di ampliamento e consolidamento della parte interna del molo per rendere riparato e sicuro l'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro”, da realizzarsi nel Comune di Centola (Salerno); la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/17373 del 05/07/2019;
- con nota prot. n. MATTM/18775 del 18/07/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione o CTVA) con prot. n. CTVA/2779 in data 19/07/2019, la Divisione ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni interessate la procedibilità della domanda e ha trasmesso alla Commissione, ai fini dello svolgimento dell'istruttoria tecnica di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione tecnica allegata consistente in:
 - Elaborati di progetto;
 - Studio di impatto ambientale (Documentazione generale e Relazione di Incidenza);
 - Sintesi non tecnica;
 - Relazione Paesaggistica;
- ai sensi dell'art. 23, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006, la citata Direzione, con nota prot. n. MATTM/18775 del 18/07/2019, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;
- con nota prot. n. MATTM/27684 del 22/10/2019 la Divisione ha trasmesso la nota n. 592862 del 3/10/2019, acquisita al prot. n. MATTM/25287 del 4/10/2019, con cui la Regione Campania ha avanzato una richiesta di integrazioni alla documentazione già inviata con l'istanza, chiedendo alla Commissione di valutare l'inserimento delle stesse nell'eventuale richiesta di integrazioni di competenza. Dette richieste riguardano:
 - Studio di incidenza e componente Biodiversità del SIA:
 - al fine di consentire il confronto con i dati in possesso della p.a. per l'EQB Posidonia oceanica applicare l'indice PREI come da Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 8 novembre 2010, n. 260 “Regolamento recante i criteri tecnici per la classificazione dei corpi idrici superficiali, per la modifica delle norme tecniche del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, predisposto ai sensi dell'articolo 75, comma 3, del medesimo decreto legislativo”;
 - attuare quanto riportato nella Deliberazione della Giunta Regionale n. 795 del 19/12/2017 “Misure di conservazione dei SIC per la designazione delle ZSC della rete natura 2000 della Regione Campania”;
 - Piani di monitoraggio attuativi (progettazione esecutiva):
 - prevedere che i suddetti piani di monitoraggio descrivano anche le modalità di gestione dei sedimenti da sottoporre a dragaggio, individuandone l'area di impronta, le profondità di scavo, il volume complessivo, eventuali attività di caratterizzazione ante operam e opzioni di recupero/riutilizzo/smaltimento, eventuali attività di monitoraggio della colonna d'acqua in fase ante operam e in corso d'opera, al fine di valutare l'influenza dei dragaggi sulle stesse e i tempi di ripristini delle condizioni iniziali, utilizzando, quale riferimento tecnico, l'allegato tecnico al D.M. n. 173/2016;

- prevedere che, nell'ambito dei predetti piani, siano svolti adeguati monitoraggi ante operam e post operam della qualità d'aria nella zona interessata dall'intervento, al fine di valutare l'eventuale incremento di polveri e altri inquinanti, nonché del rumore. Analogamente prevedere, in detta fase, uno studio tecnico di caratterizzazione dell'ambiente idrico superficiale prima e dopo l'intervento per valutare compiutamente gli impatti stimati;
- con nota prot. n. MATTM/31856 del 06/12/2019, acquisita la prot. n. CTVA4798 del 06/12/2019 la Divisione ha trasmesso al Proponente la richiesta di integrazioni alla documentazione da fornire entro e non oltre 30 giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla data di protocollo. Detta richiesta di integrazioni contiene:
 - *“1. L'opera in progetto interferisce con la prateria di Posidonia oceanica, habitat prioritario (Annex I 1120*), presente all'interno del SIC IT8050037 “Parco marino di Punta degli Infreschi”. In particolare, come si rileva dalla documentazione presentata nello SIA, la copertura media della prateria risulterebbe pari al 35-70 % con una occupazione prevista di habitat prioritario di 1.100 mq. Al fine di una migliore conoscenza dell'area si richiede un approfondimento sulla effettiva area di occupazione della posidonia spp. con rilievi fotografici dell'intera area di impronta delle nuove opere e quantificazione delle piante interessate, con relativi elaborati cartografici e fotografici. Nella documentazione fotografica e cartografica dovranno essere altresì evidenziate, classificate e quantificate, le altre specie protette attualmente presenti nell'area di progetto, elencate nell'allegato IV della Direttiva Habitat (92/43/CEE), Pinna nobilis (Habitat prioritario 1028*), Patella ferruginea (Habitat prioritario 1012 *) ed altre;*
 - *2. Per quanto riguarda lo studio di incidenza allegato al progetto, malgrado non sia evidenziato chiaramente, questi conduce a conclusioni negative principalmente per la sottrazione di 1.100,0 mq dell'habitat prioritario 1120* “Praterie di Posidonia oceanica” e per tale motivo si ritiene sia necessario procedere alla metodologia procedurale prevista nell' "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC", che prevede una precisa metodologia quale la valutazione appropriata, l'analisi di soluzioni alternative e la eventuale definizione di misure di compensazione;*
 - *3. Si richiede di meglio evidenziare gli eventuali aspetti di sicurezza pubblica, ad esempio la messa in sicurezza del bacino portuale in tutte le condizioni meteo marine, ed altro, che rendono indispensabile la realizzazione delle opere a fronte di perdita degli habitat prioritari;*
 - *4. In via preliminare, si ritiene opportuno indicare alcune delle eventuali misure di compensazione previste dall'articolo 6 della Direttiva 92/43/CEE, facendo presente che, qualora gli esiti della succitata procedura conducessero a valutazioni negative, sarà necessario ottemperare all'adeguamento previsto per le Misure di Compensazione proprie della Direttiva 92/43/CEE, che consiste nell'invio dello specifico Formulario, nella versione adottata dal Comitato Habitat della CE in data 26/04/2012, per la trasmissione delle informazioni alla Commissione Europea ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4 della direttiva Habitat;*
 - *5. Data la conformazione aperta dell'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro, malgrado sia prevedibile, una volta realizzato il progetto, un miglioramento delle condizioni ondose residue interne, non viene accertata la possibilità di ormeggi in sicurezza nelle peggiori condizioni meteomarine. Su tale aspetto si richiede un chiarimento e/o un approfondimento;*

- 6. In considerazione della profondità dei fondali in corrispondenza del sedime del prolungamento della diga (-15 m s.l.m.m.) e delle dimensioni delle opere previste, si ritiene opportuno che il Proponente effettui una analisi costi benefici relativa all'intervento;
- 7. Si richiede una espressione sul progetto dell'Ente Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni sul progetto, più recente del parere, peraltro non agli atti, di quello reso nella Conferenza di Servizi del 2005;
- 8. Il Proponente dovrà inoltre fornire quanto richiesto nella richiesta di integrazioni della Regione Campania, nota n. prot. DVA 0025287 del 04/10/2019, che si allega.”
- con nota 97848/MATTM del 26/11/2020 la Divisione ha trasmesso le integrazioni fornite dal Proponente in riscontro alla nota di richiesta di integrazioni nota prot. n. MATTM/31856 del 6/12/2019, nel comunicare alla Commissione il deposito della documentazione integrativa, la Divisione ha richiesto al Comune di trasmettere un nuovo avviso al pubblico del deposito della documentazione integrativa, al fine di riaprire la consultazione del pubblico; la ripubblicazione è avvenuta in data 19/11/2020 con scadenza per la presentazione di osservazioni il 15/01/2021;
- la documentazione presentata in risposta alla richiesta di integrazioni avanzata con consiste in:
 - Relazione di Incidenza
 - Integrazioni alla Relazione di Incidenza - allegato 01
 - Integrazioni Studio di Impatto Ambientale
 - Studio Integrativo Agitazione Ondosa Interna
 - Indagine Integrativa su Prateria di Posidonia - relazione
 - Indagine Integrativa Prateria Posidonia - tavola 1
 - Indagine Integrativa Prateria Posidonia - tavola 2
 - Indagine Integrativa Prateria Posidonia;
- la Commissione con parere n. 78 del 26/03/2021, acquisito con prot. 35417/MATTM del 7/04/2021, ha espresso “PARERE NEGATIVO di compatibilità ambientale e di valutazione di incidenza del Progetto: “Lavori di prolungamento della testata del molo e di ampliamento e consolidamento della parte interna del molo per rendere riparato e sicuro l'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro (ID_VIP: 4774)”;
- con nota prot. n. 36525/MATTM del 09/04/2021, acquisto con prot.n. 1828 del 09/04/2021, la Divisione ha comunicato al Comune di Centola che, “....tenuto conto del fatto che, sulla base delle motivazioni rappresentate in quest'ultimo parere, il provvedimento di compatibilità ambientale non potrà che essere negativo, si ritiene di dover dare attuazione alle disposizioni dell'art. 10-bis della L. 241/1990, le quali prevedono che, nei procedimenti ad istanza di parte, prima della formale adozione del provvedimento negativo, sia data comunicazione all'istante circa i motivi che ostano all'accoglimento della domanda. Nell'inoltrare in allegato il suddetto parere, si evidenzia che codesto Comune potrà avvalersi della facoltà prevista da dette disposizioni di cui all'art. 10-bis della L. 241/1990, ovvero presentare per iscritto le proprie osservazioni, eventualmente corredate da documentazione esplicativa. Si precisa, nel caso codesto Comune intenda produrre tali osservazioni, che le stesse dovranno essere inoltrate entro 10 giorni dalla data di ricevimento della presente, via PEC all'indirizzo: CRESS@PEC.minambiente.it”;
- il Comune di Centola con nota Prot. n. 4556 del 15/04/2021, acquisita al prot. n. 40387/MATTM del 19/04/2021, ha trasmesso le proprie Osservazioni ai sensi dell'art.10-bis L. n. 241/90 a seguito di parere negativo espresso dalla Commissione con verbale n.78/2021;

- la Divisione con nota 42479/MATTM del 23/04/2021, acquisita con prot. n. 2123/CTVA del 23/04/2021, ha trasmesso, ai fini dello svolgimento dell'istruttoria tecnica di competenza, la documentazione del Proponente; comunicava inoltre la ripubblicazione sul sito internet istituzione delle osservazioni presentate dal proponente ai sensi dell'art. 10-bis della L. 241/1990 per il procedimento di VIA statale in oggetto;

RILEVATO che, con riferimento al Dispositivo valutativo del summenzionato Parere n. 78 e alle Osservazioni trasmesse e alle risposte, si osserva quanto segue:

Con riferimento alle richieste di integrazione del MATTM

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

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

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

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

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

Risposta della CTVA: la Commissione non si riferiva agli aspetti cumulativi con altri scali portuali ma agli aspetti di sicurezza per i diportisti per la prossimità tra porto di Palinuro e i porti di Marina di Pisciotta e Marina di Camerota che sono tutti capaci di costituire approdo sicuro a circa 4,5 miglia.

In ogni caso è opportuno evidenziare che al punto 1. delle “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116” di cui al D.M. n. 52/2015 il campo di applicazione delle stesse è definito come segue: “Le linee guida integrano i criteri tecnico-dimensionali e localizzativi utilizzati per la fissazione delle soglie già stabilite nell'allegato IV alla parte seconda del decreto legislativo n. 152/2006 per le diverse categorie progettuali, individuando ulteriori criteri contenuti nell'allegato V alla parte seconda del decreto legislativo n.

152/2006, ritenuti rilevanti e pertinenti ai fini dell'identificazione dei progetti da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VIA. L'applicazione di tali ulteriori criteri comporterà una riduzione percentuale delle soglie dimensionali già fissate nel citato allegato IV, ove presenti, con conseguente estensione del campo di applicazione delle disposizioni in materia di VIA a progetti potenzialmente in grado di determinare effetti negativi significativi sull'ambiente.

Le citate Linee Guida, pertanto, sono di applicazione ai progetti di “nuova realizzazioni” che ricadono nelle tipologie di cui all’Allegato IV alla parte seconda del D. Lgs. N. 152/2006 per stabilire se la soglia di applicazione, ove presente nella tipologia, debba essere considerata dimezzata per il singolo specifico caso. Si ricorda che al superamento della soglia, ove presente nella tipologia, il progetto deve essere sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA (o a VIA se l'intervento ricade anche solo parzialmente in un'area protetta o in un sito della Rete Natura 2000).

L'applicazione di tali ulteriori criteri è stata poi estesa anche ai progetti di nuova realizzazione che ricadono nell’Allegato II bis della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, laddove, a seguito delle modifiche operate dal D. Lgs. n. 104/2017, l'art. 6, co. 6 del D. Lgs. n. 152/2006 stabilisce, con riferimento alle procedure di livello statale, che “La verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata per: c) i progetti elencati nell'allegato II-bis alla parte seconda del presente decreto, in applicazione dei criteri e delle soglie definiti dal decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 30 marzo 2015, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 84 dell'11 aprile 2015;”.

Per quanto esposto è pertanto da escludersi che il criterio 4.1. “Cumulo con altri progetti” delle citate Linee Guida possa essere utilizzato in sede di valutazione (verifica di assoggettabilità a VIA o VIA) per stabilire gli impatti cumulativi di un progetto, in quanto tale criterio, per quanto esposto, opera esclusivamente in sede preventiva per stabilire se un determinato progetto di nuova realizzazione, tipologicamente riferibile alle categorie di cui agli allegati II-bis e IV alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, rientra o meno nel campo di applicazione della VIA (verifica di assoggettabilità a VIA o VIA nei casi prescritti per legge).

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

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

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

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

Risposta della CTVA: Come evidenziato nel parere, il calcolo del Proponente appare significativamente sottostimato poiché: 1) non tiene conto della massicciata a contorno, 2) assume solo un percentuale di copertura e non tiene conto delle perdite indotte all'intorno dell'area dei lavori, 3) non calcola gli effetti cumulativi determinati dalle infrastrutture e attività presenti in loco. Il quadro peggiorativo in essere (riportato dallo stesso Proponente) impone valutazioni accurate degli impatti cumulativi nell'autorizzazione di nuove opere.

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

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

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

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

Risposta della CTVA: Non si condividono le affermazioni del Proponente in merito alla presunta impossibilità di stabilire la distribuzione dell'habitat 1120*. Al contrario è possibile effettuare tale accertamento sia con mezzi remoti (ROV georeferenziati) sia tramite attività in immersione. La carenza di informazioni non può e non deve essere utilizzata per autorizzare attività il cui impatto, come nel presente caso, è significativo nel contesto di riferimento.

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

ACQUISITE RISPETTO ALLA COPERTURA VEGETAZIONALE MARINA STORICA, SEMBRANO CONFERMARE UN SIGNIFICATIVO PROCESSO DI REGRESSIONE DELLE BIOCENOSI PROTETTE A PARTIRE DALLE PRATERIE DI POSIDONIA, ASSOCIATE ANCHE ALLA PRESENZA DEL MOLO GIÀ ESISTENTE”.

Osservazione: sono state condotte due indagini sullo stato attuale della Prateria nell'area interessata dal progetto.

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

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

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

Risposta della CTVA: Le indagini condotte con side scan sonar, come è noto, non forniscono, in assenza di contestualizzazione con immagini georeferenziate, certezza di copertura di posidonia (potrebbero essere solo matite morte); inoltre le motivazioni addotte dal Proponente per l'assenza di dati dell'indice PREI, ovvero le limitazioni imposte dal periodo di pandemia Covid-19, non trovano riscontro nelle relative disposizioni poiché le attività di monitoraggio ambientale rientrano nella categoria delle attività indifferibili e pertanto l'assenza di informazioni sullo stato di salute della posidonia presente non appaiono giustificabili.

5. “OLTRE ALLA SOTTRAZIONE DI SUPERFICIE DI HABITAT IL PROGETTO DETERMINA ULTERIORI INCIDENZE DIRETTE (OLTRE CHE SULL'HABITAT 1120*) IN PARTICOLARE

SULLE ALTRE SPECIE MARINE PROTETTE PRESENTI NELL'AREA (E.G, PINNA NOBILIS) SIA IN FASE DI CANTIERE CHE IN FASE DI ESERCIZIO”.

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

Risposta della CTVA: Il Proponente non ha compreso la portata della valutazione operata dalla Commissione che si riferiva ad habitat di pregio (sia infralitorale superiore sia inferiore sia coralligeno) presenti nell'area di influenza del progetto. La zona del promontorio di Palinuro è nota per la presenza di corallo rosso a pochi metri di distanza dal sito di interesse. In ogni caso, essendo la *Pinna nobilis* una specie associata all'Habitat Posidonieto, la sua assenza conferma le condizioni di impatto esistenti e di fragilità e vulnerabilità del sito.

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

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

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

Risposta della CTVA: nessuna delle misure previste dal Proponente è supportata fattualmente con dati riscontrabili. Tutte le indicazioni sono generiche e vaghe. Le misure sopra indicate non permettono di mitigare gli impatti. La dispersione di sedimenti e solidi sospesi viene di noroa impedita con utilizzo di apposite barriere non previste dal presente studio.

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

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

Risposta della CTVA: il Proponente non fornisce dati fattuali rispetto ai problemi di sicurezza da moto ondoso. Essendo l'attuale molo attivo dal 1972 le informazioni dovrebbero essere rese (anche con VInCA di terzo livello) ma le informazioni non sono state fornite e pertanto la fondatezza delle affermazioni appare non verificabile.

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

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

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

Risposta della Commissione: il Proponente a pag 33-34 dichiara: “Nelle strutture portuali dell’Ambito Cilentano le azioni di riqualificazione e potenziamento di strutture esistenti, così come

la scelta localizzativa di nuove strutture portuali turistiche, in ogni ambito, devono:omissis....
- prevedere un adeguamento dell'offerta di posti barca alla domanda esistente e potenziale, con specifico riferimento alle diverse tipologie di utenza (stanziale, stagionale, di transito) ed entro i vincoli posti dalla capacità di carico della fascia costiera ... ”

Si prende atto che il potenziamento dell'infrastruttura e adeguamento dell'offerta di posti barca alla domanda esistente e potenziale non prevede un aumento dei posti barca. Tuttavia tale affermazione appare in contrasto con quanto in precedenza dichiarato dallo stesso Proponente nel progetto in merito agli obiettivi dell'intervento, ovvero che la progettazione è stata finalizzata ad assicurare la piena funzionalità di un sistema qualificato di nautica diportistica che passa attraverso la disponibilità di almeno 250 posti barca e dei servizi connessi.

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

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

Il pennello è stato realizzato con gli ultimi lavori realizzati, ed ha prodotto effettivamente l'effetto simulato nello studio del prof. Noli confinando i sedimenti all'esterno della rada.

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

Risposta della CTVA: i dati forniti non confermano quanto affermato dal Proponente per due ragioni: 1) evidenza di stato regressivo del posidonieto già in corso; 2) “pertanto l'intervento di progetto darà luogo ad una ridistribuzione dei sedimenti ... traslata verso sud di una quantità tale da assicurare la conservazione del volume complessivo dei sedimenti”. La redistribuzione verso sud implica un accumulo in alcune aree del fondale. È importante identificare se queste aree ospitano posidonieti, infatti è noto che l'accumulo di sedimenti su questi habitat è una delle principali, se non la principale ragione di regressione delle praterie di *Posidonia oceanica*. Questi dati evidenziano indirettamente come: 1) gli impatti possano estendersi per effetto del

trasporto di fondo su habitat esterni all'area di interesse; 2) la stima dell'areale di posidonieto che si perderebbe con l'opera sarebbe più ampio di quanto dichiarato.

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

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

Risposta della CTVA: la risposta del proponente non coglie il senso di quanto evidenziato dalla Commissione ovvero gli aspetti di poca chiarezza sulla necessità o meno di ulteriori opere a terra (pennelli verticali) per il confinamento del trasporto dei carichi di fondo. La possibilità di nuove e ulteriori opere di contenimento dei carichi è appena accennata, ma non chiaramente esplicitata. Inoltre, la risposta fornita che “la deriva litoranea a grande scala risulta essere diretta da Nord verso Sud” e che questo escluderebbe “fenomeni di evoluzione morfodinamica indotti sul litorale Nord” non esclude che il lido Ficocella, non oggetto delle recenti modellazioni, possa essere oggetto di un incremento dell'erosione nel caso di prolungamento di progetto del molo, stante la riduzione dell'agitazione marina all'interno della rada portuale e l'incremento della sedimentazione della porzione occidentale della spiaggia interna alla baia portuale, oltre la chiesa di Sant'Antonio, evidenziato nella relazione del 2005.

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

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

Risposta della CTVA: la risposta non è pertinente poiché la Commissione faceva riferimento ai fondi duri (habitat diversi da Posidonieto) presenti nel raggio di pochi metri sul promontorio di Palinuro che includono, gorgonie e corallo rosso su fondi duri lato esterno diga a brevissima distanza dalla stessa.

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

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

In ordine alla significatività (cfr par. 4.5.2) delle incidenze determinate dal progetto, la sua interpretazione deve essere riferita ad un contesto oggettivo (senza discrezionalità) ed avere una certa obiettività, per poter garantire un funzionamento coerente della rete Natura 2000.

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

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

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

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

Nella valutazione c'è però da tener presente un aspetto imprescindibile, che il progetto in questione prevede la messa in sicurezza di una infrastruttura già esistente da decenni senza potenziarla aumentandone i posti barca, e non la realizzazione ex novo di una infrastruttura.

Tale messa in sicurezza è assolutamente necessaria per garantire le condizioni di pubblica sicurezza per l'incolumità di persone e/o cose che, in mancanza, continuerebbero ad essere soggette a situazioni di pericolo incompatibili per tutte le attività ivi svolte.

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

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

In relazione alla percentuale di habitat interferita dal progetto a scala locale (rispetto al sito IT8050037), pari allo 0,15%, è sicuramente inferiore alla soglia (1%) di significatività citata nelle guide metodologiche della Commissione Europea.

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

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

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

Risposta della CTVA: Ai sensi dell'art. 5 commi 9 e 10 del DPR n. 357/1997 e delle Linee Guida nazionali in materia di Valutazione di Incidenza, devono essere espressi in modo incontrovertibile i "motivi imperativi di rilevante interesse pubblico" (IROPI) che, per essere ritenuti idonei a giustificare le citate deroghe, devono giustificare fattualmente le motivazioni per le quali esistono motivi reali di sicurezza. Il Proponente al contempo non sembra muovere motivazioni di natura economica avendo nella sua risposta dichiarato che non intende aumentare il numero di posti barca e non avendo espresso previsione di obblighi di servizio pubblico.

A tale proposito si richiama il documento *-Habitats Directive: guidance on the application of article 6(4) Alternative solutions, imperative reasons of overriding public interest (IROPI) and compensatory measures (2012)* che a pag. 4 esplicitamente dichiara:

16. When identifying IROPI a competent authority must consider whether all three elements of IROPI are met: 1) Imperative: the plan or project is necessary (whether urgent or otherwise) for one or more of the reasons outlined above (paragraph 15). 2) Overriding: the interest served by the plan or project outweighs the harm to the integrity of the site as assessed in light of the weight to be given to the protection of such sites under the directive. 3) Public Interest: a public good is delivered rather than a solely private interest.

Ovvero che le ragioni di 1) assoluta necessità, 2) interesse che supera il danno ambientale e 3) il pubblico interesse (e non solo di interesse privato) devono essere tutte soddisfatte.

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

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

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

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

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

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

Risposta della CTVA: il prelievo di porzioni di prateria da area adiacente provoca un danno non compensabile con certezza nella prateria donatrice e il successo in quella ricevente può essere limitato. Pertanto, non ci sono garanzie di compensazione del danno recato alla prateria impattata dall'opera.

- una seconda misura di conservazione dell'habitat 1120 tramite un piano di ormeggi eco-compatibile da realizzare sempre all'interno del sito IT8050037 in area immediatamente adiacente a quella portuale di Palinuro, anche in questo caso previa redazione di uno specifico e dettagliato progetto di realizzazione e gestione;*

Risposta della CTVA: questa misura è mitigativa e non compensativa e peraltro: 1) può essere operata indipendentemente dall'opera in oggetto; 2) è già attuabile e già sperimentata nel periodo estivo. Peraltro, queste misure dovrebbero essere già formalmente adottate nel piano di gestione dell'AMP.

ID_VIP 4774 - Procedimento di VIA. Lavori di prolungamento della testata del molo e di ampliamento e consolidamento della parte interna del molo per rendere riparato e sicuro l'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro. Trasmissione osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica.

- una terza misura di intensificazione e conservazione di habitat in altro sito Natura 2000 (IT8050008) posto in adiacenza all'area portuale, anche in questo caso previa redazione di uno specifico e dettagliato progetto di realizzazione e monitoraggio.

Risposta della CTVA: la descrizione fornita dal Proponente della misura riferita è priva di ogni dettaglio ed elemento utile a comprendere la valenza compensativa della stessa con riferimento all'incidenza negativa significativa sul posidonieto interferito.

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

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

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

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

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

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

Risposta della CTVA: si prende atto della circostanza, non evidenziata dal Proponente dello Studio di Incidenza, che le misure di compensazione proposte erano da ritenersi come possibili alternative di compensazione, circostanza particolarmente sorprendente alla luce dell'evidenza fornita dal proponente di praterie di fanerogame proprio nell'area di intervento. Detto questo, il Proponente, rispetto a quanto già riportato nella documentazione presentata, non fornisce elementi aggiuntivi né propone soluzioni alternative al trapianto tali da far supporre maggiori garanzie di successo e da far escludere la necessità di prelievo da posidonieti adiacenti

14. "SONO PREVISTI DA PARTE DEL PROPONENTE INTERVENTI DI RIPRISTINO/COMPENSAZIONE PER LA PREVISTA MORTALITÀ INDOTTA A SEGUITO

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

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

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

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

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

Risposta della CTVA: il Proponente conferma che non ha certezze sulla fattibilità della compensazione e che tali indicazioni sarebbero demandate a ulteriori studi *ad hoc*.

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

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

Risposta della CTVA: si rimanda a quanto sopra riportato.

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

ID_VIP 4774 - Procedimento di VIA. Lavori di prolungamento della testata del molo e di ampliamento e consolidamento della parte interna del molo per rendere riparato e sicuro l'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro. Trasmissione osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica.

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

La localizzazione proposta è nel litorale adiacente all'area portuale, sempre quindi all'interno del Sito IT8050037, dove c'è presenza di Prateria di Posidonia però non mappata né censita, ma soggetta a forti perturbazioni e danneggiamenti dovuti all'ancoraggio indiscriminato delle numerose imbarcazioni (stanziali e di passaggio) che nel periodo estivo solcano numerose gli specchi acquei. Strappi di rizomi, foglie o addirittura di intere piante, ma anche sfregamento sul fondale di catenarie, che danneggia ulteriormente la superficie di copertura vegetale.

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

Così come chiarito nella “Guida metodologica alle disposizioni dell'art.6 paragrafi 3e 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE – novembre 2001 Commissione Europea DG Ambiente”, un piano di ormeggi eco-compatibile siffatto è senza alcun dubbio una misura compensativa di conservazione dello stock dell'habitat 1120, in quanto è finalizzato ad impedire che danneggiamenti e riduzioni della Posidonia nel litorale limitrofo ed interno sempre al Sito IT8050037 possa ulteriormente compromettere la coerenza della rete Natura2000.*

Risposta della CTVA: un sistema di ormeggi eco-compatibile non può compensare il danno ambientale determinato dalla perdita di habitat ma solo mitigare gli impatti determinati dalle imbarcazioni sugli habitat rimanenti.

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

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

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

Tra queste tre tipologie, selezionata e adottata all'Autorità competente la misura/e di compensazione definitiva, ne sarà redatto il progetto specifico e dettagliato supportato da un responsabile tecnico-

scientifico, e successivamente approvato nei tempi e modalità stabilite in maniera condivisa dagli attori istituzionali del processo decisionale ed attuativo.

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

Nel caso di risultati positivi scaturiti dalla fattibilità si procederà alla redazione del vero e proprio progetto come descritto in precedenza, mentre nell'eventualità di risultati insoddisfacenti si rimanderà all'Autorità competente per la eventuale elezione di altra tipologia di misura compensativa (semmai quantitativamente maggiore) tra quelle previste nel

Programma proposto, per la quale si redigerà il relativo progetto specifico e dettagliato per arrivare ad una misura definitiva e reale.

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

Risposta della CTVA: se ben inteso da quanto sopra riportato, il Proponente sembra chiarire che nella proposta presentata non intendeva prevedere tutte le misure di “compensazione” ma solo una o più di queste. La qualcosa appare del tutto inadeguata alla luce della circostanza che l'unica misura di compensazione non da garanzia di efficacia e che le altre due misure di mitigazione dovrebbero già essere state ordinariamente disposte essendo l'area all'interno di una AMP. Nella proposta appariva al contrario che fossero tutte messe in opera contestualmente. Questo chiarimento evidenzia un quadro ancor meno rassicurante in termini ambientali di quello per il quale è stato reso il parere.

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

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

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

Si vuole però anche qui ribadire e sottolineare che in qualsiasi analisi e valutazione che si possa fare, c'è da tener presente un aspetto imprescindibile, e cioè che il progetto prevede la messa in sicurezza di una infrastruttura già esistente da decenni senza potenziarla aumentandone i posti barca, e non la realizzazione ex novo di una infrastruttura. Tale messa insicurezza è assolutamente

necessaria per garantire le condizioni di pubblica sicurezza per l'incolumità di persone e/o cose, che, in mancanza, continuerebbero ad essere soggette a situazioni di pericolo incompatibili per tutte le attività ivi svolte.

Risposta della CTVA: vedasi la controdeduzione al punto precedente.

19. "IN OGNI CASO IL PROPONENTE, NELLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA, HA TRASMESSO IL FORMULARIO PREVISTO PER LA TRASMISSIONE DI INFORMAZIONI ALLA COMMISSIONE EUROPEA AI SENSI DELL'ARTICOLO 6, PARAGRAFO 4 DELLA DIRETTIVA HABITAT, RITENENDO QUINDI CHE IL PROGETTO POSSA ESSERE REALIZZATO SOLO PER "MOTIVI IMPERATIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO" IN APPLICAZIONE DELLA CITATA DIRETTIVA E DEI COMMI 9 E 10 DELL'ART. 5 DEL DPR 357/1997. NEL CASO DI SPECIE, IL PROPONENTE RITIENE CHE IL PROGETTO DEBBA ESSERE REALIZZATO PER MOTIVI DI SICUREZZA PUBBLICA, IN QUANTO, COME RISULTA DALLA RELAZIONE INTEGRATIVA REDATTA DAL CONSULENTE SCIENTIFICO PROF. ING. MARIO CALABRESE, "LE SIMULAZIONI EFFETTUATE HANNO EVIDENZIATO, NEI RIGUARDI DEGLI ASPETTI DI SICUREZZA PUBBLICA, CHE NELLA CONFIGURAZIONE ATTUALE IL LIVELLO DI AGITAZIONE AL MOLO E NELLA ZONA DEI GAVITELLI INDOTTO DALLE ONDE CINQUANTENNALI È MOLTO MAGGIORE DI QUELLO RACCOMANDATO DALLA LETTERATURA DI SETTORE, PERTANTO È DA ESCLUDERSI LA POSSIBILITÀ DELL'ORMEGGIO IN SICUREZZA NELLE PEGGIORI CONDIZIONI METEOMARINE. NELLA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO, VICEVERSA, LE SIMULAZIONI HANNO MESSO IN EVIDENZA UN DECISO MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DEL BACINO PORTUALE NEI CONFRONTI DELLA PENETRAZIONE DEL MOTO ONDOSO INCIDENTE IN TUTTE LE CONDIZIONI METEOMARINE. IL PROLUNGAMENTO DEL SOPRAFLUTTO, INFATTI, FA SÌ CHE IL LIVELLO DI AGITAZIONE INDOTTO DALLE ONDE CINQUANTENNALI IN TUTTE LE ZONE DI ORMEGGIO SI RIDUCA A VALORI IN LINEA CON QUELLI AMMISSIBILI SUGGERITI DALLA LETTERATURA DI SETTORE. LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA RISULTA PERTANTO INDISPENSABILE PER GARANTIRE L'ORMEGGIO IN SICUREZZA". ALLA LUCE DI QUANTO ESPOSTO DAL PROF. CALABRESE NELLA SUA RELAZIONE INTEGRATIVA, IL PROPONENTE RITIENE CHE LE OPERE PREVISTE IN PROGETTO SIANO INDISPENSABILI PER GARANTIRE LA SICUREZZA PUBBLICA NEL PORTO DI PALINURO"

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

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

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

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

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

Risposta della CTVA: i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (IROPI) dell'opera non appaiono evidenti da quanto illustrato dal Proponente, tuttavia l'accertamento della loro sussistenza richiede un livello superiore di approfondimento (fase III della VINCA).

20. “LE LINEE GUIDA NAZIONALI IN MATERIA DI VINCA PREVEDONO (PAG. 77) CHE “I MOTIVI IMPERATIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO DEVONO ESSERE DOCUMENTATI E MOTIVATI DALLE AMMINISTRAZIONI SOVRAORDINATE DEPUTATE ALLA SICUREZZA PUBBLICA E ALLA SALUTE DELL'UOMO, NONCHÉ DALLE ISTITUZIONI CHE COORDINANO POLITICHE ECONOMICHE E STRATEGICHE DELLO STATO MEMBRO.”; “LE MISURE DI COMPENSAZIONE SI CONFIGURANO PERTANTO COME DEROGA ALLA DIRETTIVA "HABITAT" E PER TALE MOTIVO IL RICORSO A QUESTA TIPOLOGIA DI MISURA DEVE RISPETTARE GLI STRINGENTI CRITERI PREVISTI DALL' ART. 6, PARAGRAFO 4, DELLA DIRETTIVA E DALL'ART. 5, COMMI 9 E 10, DEL D.P.R. 357/97 E SS.MM.II. IN PRESENZA DI MOTIVI IMPERATIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO DOCUMENTATI È NECESSARIO VERIFICARE SE SIANO SODDISFATTE LE CONDIZIONI STABILITE DAL PARAGRAFO 4, DELL'ART. 6, DELLA DIRETTIVA 92/43/CEE.”

Osservazione: le linee guida nazionali in materia di VINCA prevedono che ““i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico devono essere documentati e motivati dalle Amministrazioni sovraordinate deputate alla sicurezza pubblica e alla salute dell'uomo, nonché dalle Istituzioni che coordinano politiche economiche e strategiche dello Stato membro.”

Proseguono poi dicendo: “a livello regionale, la valutazione della consistenza e dell'importanza strategica dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico rispetto al verificarsi di un impatto significativo sul sito Natura 2000 è effettuata dalle Giunte regionali o delle Provincie Autonome,

sulla base della documentazione e delle attestazioni fornite dal proponente e delle valutazioni dell'Autorità competente per la VInCA". La cosa chiara e certa che si desume è che la valutazione dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (IROPI) è effettuata sulla base della documentazione e delle attestazioni fornite dal proponente e dalle valutazioni dell'Autorità competente per la VInCA, mentre permangono dubbi sul resto.

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

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

Risposta della CTVA: come sopra esplicitato i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, per come rappresentati dal Proponente, non appaiono fattualmente comprovati, e pertanto non sono ritenuti idonei a giustificare le deroghe di cui all'art. 5, commi 9 e 10 del DPR n. 357/1997.

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

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

Risposta della CTVA: siccome il Proponente ha dichiarato che non prevede un aumento dei posti barca stanziali, il progetto non dovrebbe comportare un aumento delle entrate derivanti dall'utilizzo del porto e di conseguenza i vantaggi economici sarebbero limitati. Inoltre, tutte le infrastrutture previste nel progetto (acqua, luce) e il sistema boe ecocompatibili sono comunque realizzabili anche all'interno dell'attuale configurazione. Dal punto di vista economico resta comunque il fatto che il progetto intende ridurre o limitare il rischio del danno economico connesso alle condizioni di sicurezza del porto stesso.

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

Risposta della CTVA: in ogni caso, ove il Proponente lo ritenga, la valutazione dei supposti motivi imperativi di rilevante interesse pubblico potrà essere operata nell'ambito della Fase III della VInCA secondo le modalità di cui alle Linee Guida nazionali. Allo stato attuale tale valutazione, così come emerge dalla rappresentazione operata dal Proponente, appare non sufficientemente idonea a giustificare la deroga di cui all'art. 5 commi 9 e 10 del D.P.R. n. 357/1997, specie a fronte di conclamate incidenze significative negative sull'habitat prioritario 1120* e della presenza di due porti sicuri e infrastrutturati a circa 4 miglia sia a nord sia a sud.

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

Risposta della CTVA: gli esempi citati, per la natura e le caratteristiche dei progetti nonché per i motivi che hanno portato alla deroga, non sono confrontabili con l'intervento proposto, per il quale, si ribadisce, i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico non sono stati rappresentati in modo idoneo a giustificare la sua realizzazione a fronte di incidenze significative negative sull'habitat prioritario 1120*.

Palinuro è località turistica per la quale il valore paesaggistico del mare è l'elemento fondante dell'attrazione turistica. Il degrado della qualità delle acque e degli habitat marini avrebbe come effetto una minore attrattività turistica. Pertanto, la preservazione degli habitat di pregio appare fondamentale e prioritaria proprio per preservare i beni naturalistici (paesaggio costiero e sottomarino) e servizi ecosistemici (attività di pesca turistica, piccola pesca etc. che dipendono dai posidonieti che rappresentano nurseries per la riproduzione e crescita di specie ittiche di interesse commerciale) che sono alla base della natura dell'offerta turistica sia per mantenere una florida attività *diving* turistico.

In ogni caso, ove il Proponente lo ritenga, tale valutazione potrà essere operata nell'ambito della Fase III della VInCA secondo le modalità di cui alle Linee Guida nazionali.

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

a) Sicurezza pubblica, in quanto le opere previste in progetto sono finalizzate solo alla messa in sicurezza del porto esistente, assolutamente necessaria per garantire le condizioni di pubblica sicurezza per l'incolumità di persone e/o cose, che, in mancanza, continuerebbero ad essere soggette a situazioni di rilevante pericolo durante le operazioni di ingresso, accosto ed ormeggio nel porto. Tale fattispecie è attestata dal consulente scientifico prof. Mario Calabrese (ordinario dell'Università di Napoli), che ha accertato che nella configurazione attuale il livello di agitazione ondosa interna al bacino portuale è molto maggiore di quello raccomandato dalla letteratura di

settore potendosi escludere la possibilità dell'ormeggio in sicurezza nelle peggiori condizioni meteomarine, mentre la configurazione di progetto determina un deciso miglioramento delle condizioni di sicurezza del bacino portuale nei confronti della penetrazione del moto ondoso incidente in tutte le condizioni meteomarine perché il previsto prolungamento del molo fa sì che il livello di agitazione indotto dalle onde si riduca a valori in linea con quelli ammissibili suggeriti dalla letteratura di settore.

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

Risposta della CTVA: nella relazione del prof. Calabrese non vengono forniti valori quantitativi di miglioramento dei livelli di sicurezza che sono intrinsecamente dovuti a: direzione vento; b) intensità e direzione moto ondoso; c) profilo batimetrico e linea di costa. Come e quanto l'opera provveda a rendere sicuro lo scalo che è dichiarato come non sicuro non appare evidente, così come non si comprende perché non possano essere utili i porti a circa 4 miglia di distanza in caso di mare agitato. Si rappresenta che un'estensione di circa 45 metri in aggiunta ai circa 300 esistenti non sembra permettere comunque di avere le condizioni di sicurezza in qualunque condizione di mare, pertanto l'opera non rappresenterebbe una soluzione definitiva ai problemi sopra esposti.

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

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

Risposta della CTVA: ad avviso della Commissione, per quanto argomentato sopra, le rappresentate ragioni di interesse economico appaiono limitate, anche in considerazione del fatto che il servizio di trasporto pubblico marittimo è funzionante in larga prevalenza nel periodo estivo, quando gli eventi di mare mosso sono molto rari o assenti. È noto che, in periodi di mare mosso, sia comunque preferibile ricorrere al trasporto su strada (attraverso il quale

sono comunque distribuiti tutti i generi di necessità), anche se si è consapevoli che il trasporto marittimo ha comunque una valenza diversa, per funzionalità e attrattività, rispetto a quello veicolare su gomma. Si rileva anche che il Proponente non ha riportato evidenze e statistiche di interruzione del “servizio pubblico” nel periodo estivo a carico di aliscafi, seajet, idrojet, etc. a supporto delle affermazioni riportate.

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

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

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

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

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

Tali motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, secondo i criteri di cui al par.4 art.6 della direttiva Habitat 92/33/CEE e art.5 commi 9 e 10 del DPR 357/97, sussistono per considerazioni connesse alla sicurezza pubblica, ed in subordine per motivazioni di natura economica, così come sopra dettagliato. A proposito del DPR 357/97 così come modificato in ultimo dal DPR 12/2003, grande rilevanza ha il comma 7 dell’art.5, che recita testualmente:

“La valutazione di incidenza di interventi che interessano proposti siti di importanza comunitaria e zone speciali di conservazione ricadenti, interamente o parzialmente, in un’area naturale protetta nazionale, come definita dalla legge 6 dicembre 1991, n.394, è effettuata sentito l’ente di gestione dell’area stessa”. Per il sito IT8050037 l’Ente gestore è il Parco Nazionale del Cilento, che con nota prot. n.5366 del 10/04/2019 e successiva nota prot. n.3760 del 05/03/2021 ha comunicato il proprio nulla osta in deroga ex art. art.13 legge 394/91 in uno al “sentito” ex c. 7 art. 5 del D.P.R. 357/97.

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

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

adiacente a quella portuale di Palinuro, anche in questo caso previa redazione di uno specifico e dettagliato progetto di realizzazione e gestione;

- una terza misura di intensificazione e conservazione di habitat in altro sito Natura 2000 (IT8050008) posto in adiacenza all'area portuale, anche in questo caso previa redazione di uno specifico e dettagliato progetto di realizzazione e monitoraggio.

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

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

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

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

Risposta della CTVA: per quanto riguarda il parere del Parco Nazionale del Cilento, la CTVA rileva che la determinazione favorevole non appare supportata/validata da valutazioni tecnico scientifiche operate da biologi esperti, necessarie trattandosi di perdita di habitat prioritario di pregio. Per quanto riguarda le ragioni di natura economica si ribadisce che queste sussistono, anche se in misura limitata, stante il previsto non aumento dei posti barca; gli aspetti economici appaiono per lo più conseguenti alla necessità di riduzione del rischio di danni (con connessi oneri economici a carico dell'Ente pubblico) connessi alle condizioni di sicurezza del porto. Per quanto riguarda la possibilità che per alcuni giorni il servizio nel periodo estivo via mare non possa essere svolto per le avverse condizioni meteomarine, occorre sottolineare che tale possibilità è solo in parte legata alla dimensione e alla configurazione dello scalo portuale e comunque rimediabile con l'alternativa praticabile del trasporto pubblico su strada. Le ragioni esposte dal Proponente, in quanto appaiono prive di evidenze certificabili, sembrano non costituire, allo stato attuale, sufficienti giustificazioni per un'opera non indispensabile e a elevato impatto ambientale.

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

O DI ATTIVITÀ PRODUTTIVE STABILI, CHE RICHIEDANO FUNZIONALITÀ PORTUALE CONTINUATIVA”

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

Risposta della CTVA: vedasi la risposta al punto precedente con riferimento alla mancanza di elementi che appaiano idonei a giustificare pienamente gli IROPI.

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

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

Risposta della CTVA: il Proponente non ha colto il senso dell'osservazione della CTVA, la quale rilevava che la proposta di ampliamento del molo trovava ragione (da parte del Proponente) anche nella possibilità di dotare l'infrastruttura di servizi (acqua e energia elettrica). Tuttavia, tali servizi troverebbero comunque posizionamento sul molo già esistente (e non sul prolungamento, oggetto della presente proposta). Pertanto, la richiesta di ampliamento del molo per attrezzare lo scalo con migliori servizi appare non giustificata.

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

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

Risposta della CTVA: la Commissione, per tutte le motivazioni esposte nel parere del, è del parere che l'opera ha incidenza negativa significativa sull'habitat prioritario 1120* presente nell'area di influenza del progetto e quindi sul sito IT8050037 SIC-ZPS “Parco Marino di Punta degli Infreschi” .

24. “PER TUTTO QUANTO ESPOSTO SI RITIENE CHE L'OPERA IN OGGETTO DETERMINA NON SOLO LA SOTTRAZIONE DIRETTA DI SUPERFICIE DEL POSIDONIETO IN CORRISPONDENZA DELL'AREA DI SEDIMENTO DEL PROLUNGAMENTO DEL MOLO DI

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

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

Risposta della CTVA: la risposta ad avviso della CTVA appare non esaustiva e non supportata.

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

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

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

Risposta della CTVA: è riportata punto in grassetto:

1. sono state illustrate dettagliatamente le motivazioni che inducono a ritenere poco significative le interferenze del progetto sul sito IT8050037, avendo effettuato a tal fine valutazioni oggettive di tipo quantitativo e qualitativo, in conformità alle guide metodologiche nazionali e della Commissione Europea;

La perdita di habitat non può ritenersi poco significativa alla luce della quantificazione fornita dal Proponente che appare non corretta alla luce di: 1) regressione esistente; 2) effetti cumulativi con opere esistenti (molo, pennelli, attività diportistica); 3) valutazione della percentuale di ricoprimento (*canopy*) fanerogame; 4) assenza degli effetti della massicciata a contorno del prolungamento del pennello; 5) inadeguatezza dei sistemi di compensazione e mitigazione.

2. il Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, Ente gestore del sito IT8050037 in quanto area protetta, con nota prot.5366 del 10/04/2019 e successiva nota prot.3760 del 05/03/2021, ha espresso il proprio “sentito” favorevole ex c. 7 art. 5 del D.P.R. 357/97;

Il sentito del Parco è obbligatorio ma non è vincolante e privo del supporto di un'istruttoria condotta da biologi marini esperti in materia; tale sentito, tra l'altro, e riportare la firma di un architetto la cui competenza specifica sembra esulare dalle problematiche qui trattate di perdita di *Posidonia oceanica*.

3. il MIBACT, con nota prot.4460 del 04/02/2020, ha espresso parere endoprocedimentale favorevole anche nei riguardi della compatibilità ambientale;

Le materie di competenza del MIBACT (paesaggio, beni culturali) esulano dalle ragioni ostative di impatto ambientale dell'opera su habitat prioritari.

4. il progetto è finalizzato alla messa in sicurezza di una infrastruttura esistente già da decenni (anni '70) e non alla realizzazione ex novo di una infrastruttura;

Le circostanze riferite sono irrilevanti per in caso che qui ci interessa, in quanto Il Proponente non ha espresso la necessità di fare la manutenzione dello scalo, ma chiede di ampliarlo.

5. la messa in sicurezza è assolutamente necessaria per garantire le condizioni di pubblica sicurezza e l'incolumità di persone e/o cose che operano nell'area portuale;

La necessità rappresentata non trova alcun riscontro nelle informazioni fornite dal Proponente e non giustifica il carattere di "opera indispensabile" che il Proponente attribuisce al progetto alla luce della presenza di altri due approdi sicuri a circa 4 miglia di distanza a nord e a sud di Palinuro.

6. in mancanza di tali lavori di messa in sicurezza, le persone che operano nell'area portuale continuerebbero ad essere soggette a situazioni di forte pericolo, mettendo a rischio tutte le attività svolte e la sussistenza stessa dell'infrastruttura portuale;

La necessità rappresentata non trova alcun riscontro nelle informazioni fornite dal Proponente e non appare sostanziale alla luce della presenza di altri due approdi sicuri a circa 4 miglia di distanza a nord e a sud di Palinuro.

7. sussistono comunque motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (sicurezza pubblica, attività di natura economica con obbligo di servizio pubblico) che consentono, secondo quanto previsto dall'art.6 par.4 della direttiva habitat 92/43/CEE, la realizzazione del progetto, adottando comunque misure compensative;

I motivi di rilevante interesse pubblico non trovano idoneo riscontro nella documentazione presentata alla CTVA.

8. è stato a tal fine proposto un Programma composto da tre tipologie di misure compensative, tra le quali l'Autorità competente potrà sceglierne una o più di una che sarà la misura/e definitiva, con il proponente che redigerà il relativo progetto coordinato da responsabile tecnico-scientifico, che successivamente sarà approvato nei tempi e modalità stabilite in maniera condivisa dagli attori istituzionali del processo decisionale ed attuativo;

Le misure proposte appaiono vaghe, addirittura non certe, ma opzionabili a seguito di ulteriori studi e valutazione (almeno per come esplicitato nella presente risposta); in due casi su tre sono azioni (opzionali) mitigative e non compensative. L'unica azione compensativa appare tuttavia inadeguata, poiché basata su metodologia che espone l'area a rischio di ulteriore perdita di

ID_VIP 4774 - Procedimento di VIA. Lavori di prolungamento della testata del molo e di ampliamento e consolidamento della parte interna del molo per rendere riparato e sicuro l'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro. Trasmissione osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della L. 241/1990 e riavvio istruttoria tecnica.

habitat per il prelievo di piante nelle aree donatrici (donors) per il reimpianto nelle aree degradate. Si rappresenta che l'opera proposta avrebbe carattere permanente e pertanto la porzione di habitat di pregio perso avrebbe carattere non reversibile.

9. la reale attuazione delle misure compensative, secondo un cronoprogramma certo e condiviso, con l'onere finanziario spettante al proponente, sottoposto ad un monitoraggio scientifico, consentirà la coerenza globale alla rete Natura 2000.

Vedi sopra punto 8.

IN CONCLUSIONE

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere

esprime

il seguente motivato parere

I contenuti della documentazione prodotta nell'ambito del procedimento ai sensi dell'art. 10-bis della L. 241/1990, non permettono di superare le motivazioni ostative contenute nel **parere negativo CTVA n. 78 del 26/03/2021.**

Di conseguenza, si conferma il parere negativo sulla compatibilità ambientale del progetto “*Lavori di prolungamento della testata del molo e di ampliamento e consolidamento della parte interna del molo per rendere riparato e sicuro l'ancoraggio all'interno della rada di Palinuro (ID_VIP 4774)*”.

**Il Presidente f.f.
Avv. Paola Brambilla**