



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

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

**Sottocommissione VIA**

**Parere n. 1.018 del 26 marzo 2024**

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>Progetto:</b>   | <p style="text-align: center;"><b><i>Verifica di Assoggettabilità a VIA</i></b></p> <p><b>Variante al progetto delle opere a terra di "Marina di Stabia", a completamento del progetto del Porto turistico "Marina di Stabia"</b></p> <p style="text-align: center;"><b><i>ID_VIP 10953</i></b></p> |
| <b>Proponente:</b> | <p style="text-align: center;"><b>Marina di Stabia SPA</b></p>  |

## Sottocommissione VIA

**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 e ss.mm.ii recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- 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 Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

**RICORDATA** la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “screening”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 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, come novellato dal D. Lgs. 16.06.2017, n. 104, recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”, e in particolare:
  - l’art. 5, recante ‘definizioni’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
  - l’art. 19, recante ‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
  - gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*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*”;
- 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;
- 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;
- Delibera n. 54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente concernente “Linea guida sull’applicazione della disciplina per l’utilizzo delle terre e rocce da scavo”;
- Linee Guida del SNPA approvate dal Consiglio SNPA in data 09/07/2019 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. 152/2006, integrative dei contenuti minimi previsti dall’art. 22 e delle indicazioni dell’Allegato VII del D. Lgs. 152/2006;
- le Linee-guida ISPRA 2016 sulla Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario (V.I.I.A.S.).

**PREMESSO** che:

- con pec del 7/12/2023, la società Marina di Stabia SPA ha presentato istanza ai sensi dell’art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006 relativamente al progetto “*Variante al progetto delle opere a terra di "Marina di Stabia", a completamento del progetto del Porto turistico "Marina di Stabia"*”; trasmettendo apposita documentazione.
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MASE/200681 in data 07/12/2023;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con pec del 29/01/2024, acquisita con prot. n. MASE/15947 del 29/01/2024;
- la Divisione con nota prot. n. MASE/28685 del 14/02/2024, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/1954 del 15/02/2024 ha comunicato alla Commissione, al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con la stessa nota prot. n. MASE/28685 del 14/02/2024 sopraccitata, ha comunicato inoltre l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione progettuale presentata dal Proponente;
- sempre con la stessa nota la Divisione, al fine delle determinazioni di competenza in merito alla priorità di trattazione dei procedimenti, ha fatto presente che il Proponente ha dichiarato la sussistenza dei seguenti requisiti di cui al comma 1 dell’art. 8 del D.lgs. 152/2006:
  - progetti dal comprovato valore economico superiore a 5 milioni di euro;
  - progetti aventi una ricaduta in termini di maggiore occupazione attesa superiore a quindici unità di personale.;

- ha comunicato che, rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000, il Proponente dichiara che il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno di tali aree;

**CONSIDERATO** che:

ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

**CONSIDERATO** che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e debba essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in particolare, nei seguenti elaborati:

- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Relazione unica
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Elaborati di progetto D 1:500
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Dichiarazione articolo 18 R
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Richiesta delle condizioni ambientali
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Dichiarazione capacità del professionista
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Elenco editabile amministrazioni interessate
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Elenco amministrazioni interessate
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Fotoinserimento satellitare - cantiere
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Relazione Trasportistica
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Fotoinserimento satellitare - stato di fatto
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Valutazione clima ed impatto acustico ambientale
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Fotoinserimento satellitare - progetto
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Relazione Geotecnica
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Documento tecnico ambientale
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Documento tecnico progettista
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - Documento legale rappresentante soggetto proponente
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - VIA rilasciata 1998 - trasmissione Delibera
- Studio Preliminare Ambientale Marina Di Stabia Allegato - VIA rilasciata 1998 - verbale di giunta
- Relazione Gestione materiali di scavo Marina Di Stabia Relazione Gestione Materiali di scavo

**EVIDENZIATO** inoltre che:

- la verifica è effettuata ai sensi dell'Art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

**PRESO ATTO** che:

Il progetto del Porto di Marina di Stabia – “opere a mare” e “opere a terra” ha già ottenuto in data 13.11.1998 parere favorevole alla Valutazione di Impatto Ambientale da parte della Commissione tecnica amministrativa del settore Tutela dell’Ambiente della Regione Campania.

Ciò nonostante si rende necessaria la verifica di assoggettabilità a VIA del progetto, regolamentata dall’art. 19 del D. Lgs.152/2006, in quanto il progetto di variante delle opere a terra del porto di turistico di Marina di Stabia prevede la realizzazione di opere le cui volumetrie impongono, ai sensi della Legge Tognoli n. 122 del 1989, e ai sensi del dm 1444/68 la realizzazione di un’area parcheggio complessiva di capacità superiore ai 500 posti d’auto.

L’intervento di variante al progetto delle opere a terra del Porto di Marina di Stabia, autorizzate nel 1998 e successivamente nel 2003, veste il carattere di pubblica utilità. Le stesse sono rispetto alle opere a mare, connesse e non indispensabili al loro funzionamento.

L’intervento proposto da Marina di Stabia SpA rientra tra le attività assoggettabili alla VIA in quanto incluso al punto 7 b) Allegato IV di cui agli Allegati alla parte II del D. Lgs. 152/2006: “*progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ettari; progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all’interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari; costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 ”Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell’articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”;* parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto”;

**PREMESSO** anche che:

Il progetto oggetto della presente Studio Preliminare Ambientale, riguarda la Variante al progetto delle opere a terra di “Marina di Stabia”, a completamento del progetto del Porto Turistico “Marina di Stabia” che nasce con la procedura negoziata del “Contratto d’Area Torrese – Stabiese” del 1997, conserva totalmente gli obiettivi del contratto d’area, e delle aree ZES, cioè attrarre investimenti, sviluppare infrastrutture – il porto turistico ha bisogno di queste opere a terra per la sua sostenibilità – creare nuovi posti di lavoro e promuovere la crescita produttiva del territorio.

La Variante è al progetto redatto dallo studio Fuksas e approvato con delibera di C.C. del Comune di Castellammare di Stabia n. 93 del 28.07.1997, in applicazione dei Protocolli di Intesa del 05.11.1993 e del 19.12.1994, nell’area dell’ex insediamento industriale della CMC spa. Come sopra detto, il progetto del Porto di Marina di Stabia – “opere a mare” e “opere a terra” in data 13.11.1998 ottiene parere favorevole alla Valutazione di Impatto Ambientale da parte della Commissione tecnica amministrativa del settore Tutela dell’Ambiente della Regione Campania.

Il progetto è approvato nella seduta della Conferenza dei Servizi decisoria del 16/11/1998 e, successivamente, è stata approvata una specifica Variante, relativa alle sole “opere a terra”, con la Conferenza dei Servizi decisoria del 19/12/2003.

Nel mese di luglio 2016 si sono concluse, con i relativi collaudi ministeriali, le attività connesse alla realizzazione di tutte le Opere a mare, così come previste ed approvate nell’ambito del Contratto d’Area Torrese-Stabiese, sottoscritto il 30.03.98 ai sensi della L. 662/96 e della Delibera CIPE del 21.03.97, propedeutiche all’avvio della costruzione delle Opere a Terra;

**RILEVATO** che con riferimento all’obiettivo e all’inquadramento territoriale del progetto così come si evince dalla documentazione presentata:

### **Scopo del progetto di variante**

Alla luce dei mutamenti intervenuti negli ultimi venti anni, nonché della realtà e dell’esperienza maturata nel settore diportistico dalla società Marina di Stabia SpA in questi anni di crisi, si sono evidenziati molteplici aspetti che hanno reso necessario un aggiornamento del quadro programmatico e progettuale, individuando

reali obiettivi da perseguire per uno sviluppo adeguato alle esigenze, oggi richieste, dalla diportistica nazionale e internazionale e recepiti nella Variante relativa alle Opere a Terra oggetto del presente progetto.

Una serie di funzioni previste all'epoca e inserite, nel progetto attualmente vigente, come possibili servizi e attrezzature di supporto al Marina, dal Cinema multisala allo *Sport Center*, dal Mall allo *Youth Center* ecc., non sono più attuali e attrattive, né in grado di costituire un elemento di vera e propria rigenerazione urbana che oggi, invece, appare il tema più urgente, se non improrogabile, di via De Gasperi, ingresso e asse di collegamento privilegiato con il centro della città.

Mentre la maggior parte delle funzioni previste sono riconfermate, come nel caso delle strutture ricettive, dell'*Hotel*, e del Parco Commerciale, si è evidenziata la necessità di introdurre ulteriori funzioni, in sostituzione di quelle elencate più sopra, che siano maggiormente compatibili dal punto di vista sia dell'equilibrio urbanistico-architettonico dell'intervento a farsi, proprio nell'ottica di una complessiva rigenerazione urbana, sia, inevitabilmente e legittimamente, con un piano di sostenibilità economico-finanziaria a fronte degli investimenti necessari per la realizzazione.

La soluzione prescelta dal Proponente è stata di associare, alle due principali destinazioni funzionali riconfermate della precedente versione progettuale, il Polo ricettivo e quello commerciale, una terza area, prevalentemente votata all'insediamento di un villaggio dei diportisti – residenze speciali del Marine.

In particolare, la scelta di destinare una parte delle aree a un villaggio di residenze, per quanto speciali e quindi destinate ai fruitori del Marina, garantirà una presenza di popolazione, nell'arco di tempo dell'intera giornata ovvero durante tutte le stagioni dell'anno, evitando il rischio che, diversamente, l'utilizzazione dello spazio solo per funzioni specifiche, possa condurre a una vivibilità di questa parte di città legata soltanto ad alcune ore o periodi particolari, con tutte le problematiche, anche in ordine alle ben note questioni di sicurezza.

Altro aspetto strettamente legato ai temi di cui sopra, e di vitale importanza per ottenere una vera e propria riqualificazione e rigenerazione urbana dell'area, è che essa sia realmente inserita nel contesto circostante; e, quindi, fermo restando il rispetto di alcuni spazi prettamente privati, circa il 30% di tutta l'area è aperta e fruibile da parte di tutti. Si tratta di spazi pubblici attrezzati a verde, dal parco lineare lungo il mare che si sviluppa lungo tutta l'area, alle zone attrezzate con sedute e spazi sotto gli alberi, al teatro all'aperto.

Secondo il Proponente, perciò, il progetto di variante presenta un impatto ambientale notevolmente inferiore rispetto a quello autorizzato con VIA del 1998, opere che potrebbero essere cantierizzate immediatamente.

### **Inquadramento territoriale area di intervento**

L'area interessata dall'intervento ricade nel territorio comunale di Castellammare di Stabia (superficie di 17,71 km<sup>2</sup>), situato nel settore meridionale della città metropolitana di Napoli, nel territorio compreso tra la fine della zona vesuviana e l'inizio della penisola sorrentina. La città sorge in una piana di natura alluvionale-vulcanica, in una conca del golfo di Napoli, protetta a sud dalla catena dei monti Lattari, mentre verso oriente si perde nelle campagne attraversate dal fiume Sarno, il quale sfocia nel mare di Castellammare di Stabia.

L'intero sito ex industriale (di proprietà di Marina di Stabia S.p.A.) oggetto di variante alle opere a terra del porto di Marina di Stabia è sito nel territorio comunale di Castellammare di Stabia (NA) al Corso Alcide de Gasperi, 313, cui si accede attraverso Corso A. de Gasperi, dai due accessi oggi esistenti del porto e dai nuovi accessi che saranno realizzati lungo gli oltre 550 metri del lotto. L'area oggetto di variante ha una estensione di circa 52.000 m<sup>2</sup> e si affaccia su Corso A. de Gasperi di oltre 560 m.

### **Strumentazione urbanistica vigente**

Il Comune di Castellammare di Stabia ricade:

- nell'area di competenza del Piano Urbanistico Territoriale dell'Area Sorrentino Amalfitana di cui alla LR 27 giugno 1987 n.35, con l'art. 1, co. 79, della LR n. 16 del 07.08.2014; la disciplina della zona territoriale 7 del PUT è stata ulteriormente modificata nel senso che, fatte salve le prescrizioni di tutela paesaggistica, in essa sono disapplicate tutte le altre prescrizioni della legge 35/87, inoltre, l'esecuzione degli interventi è disciplinata dalle disposizioni degli strumenti di pianificazione

urbanistica e territoriale vigenti ai sensi della legge regionale 16/2004 e del regolamento regionale 04.08.2011, n. 5 (Regolamento di attuazione per il governo del territorio).

- nell'ambito di competenza dell'A.S.L. Na Sud 3, di cui alla Legge Regionale n. 32/94;

ricade parzialmente:

- nell'ambito dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, istituita ai sensi dell'art. 63 comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006, e all'interno del territorio comunale trova applicazione il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Territorio redatto dall'ex Autorità di Bacino Regionale Campania Centrale adottato con Delibera del Comitato Istituzionale n. 1 del 23/02/2015; è interessato altresì dalla "Variante al Piano Stralcio Difesa delle Coste dell'ex Autorità di Bacino del Sarno nell'ambito del territorio del Comune di Castellammare di Stabia" adottato con delibera di Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale Campania Centrale n.33 del 29.12.2014, ed approvato con Delibera di Giunta Regionale nr. 856 del 29.12.2015;
- nel piano dell'Ente Parco Regionale dei Monti Lattari;
- nel piano dell'Ente Parco Regionale del Fiume Sarno;
- per la parte nord, nel Piano A.S.I. del Consorzio per le Aree di Sviluppo industriale di Napoli.

Sul territorio inoltre insistono i seguenti vincoli:

- tutela paesaggistica - L 29.06.1939 n. 1497;
- vincolo idrogeologico - L 30.12.1923 n. 3267;
- vincolo archeologico, architettonico - L 01.06.1939 n. 1089;
- vincolo sismico, con grado di sismicità di terza classe - DGR Campania n. 5447/2002.

### Il Piano regolatore generale (PRG)

La strumentazione urbanistica di riferimento operante nel Comune di Castellammare di Stabia è costituita dal "Piano Regolatore Generale di adeguamento al Piano Urbanistico Territoriale (PUT) dell'area Sorrentino-Amalfitana, ai sensi della L.R. 35/87" approvato con Decreto dell'A.P. di Napoli n. 324 del 22.02.2005 e successivo Decreto della medesima Amministrazione n.155 del 20.03.2007 recante: "Approvazione Variante al Piano Regolatore Generale - Adeguamento alle prescrizioni di cui al DPAP n. 324 del 23.03.2005."

Atteso che le determinazioni conclusive delle Conferenze dei Servizi del 16.11.98 e del 19.12.2003, hanno prodotto l'effetto di variare lo strumento urbanistico oltre a tener luogo della concessione edilizia, l'indicato adeguamento del PRG ha recepito integralmente il progetto per il Porto turistico di Marina di Stabia e della successiva variante, riclassificando l'area interessata, già identificata come zona omogenea D, parte come H – Zona di Attrezzature turistico-ricettive e parte come H\*\* - Attrezzature Porto turistico / DPCM 15.04.1988. La variazione determinata dalla nuova ipotesi progettuale non modifica la destinazione di zona prevista nel richiamato vigente strumento urbanistico generale ma si concretizza in una riarticolazione della stessa con sostituzione di alcune funzioni originariamente previste.

### Il Piano urbanistico comunale (PUC)

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 6/2022 del 09.02.2022 il Comune di Castellammare di Stabia ha adottato, ai sensi della L.R. 16/2004 e s.m.i. e del Regolamento regionale n. 5/2011, la proposta di "PIANO URBANISTICO COMUNALE", comprensivo del "RAPPORTO AMBIENTALE DELLA VAS" e della "VALUTAZIONE D'INCIDENZA". Dalla data di adozione del PUC sono scattate altresì le norme di salvaguardia previste all'articolo 10 della legge regionale n. 16/2004 e s.m.i.

Tale strumento regolatore ha confermato la previsione contenuta nel PRG riguardante l'infrastruttura portuale inserendola, con la sigla L3.2, nel "Sistema dei Luoghi Centrali", e indicando, tra le destinazioni d'uso compatibili, le categorie funzionali classificate Tr1 (Turistico Alberghiere) e Tr3 (strutture ricettive extra alberghiere). Più in particolare, quest'ultima classificazione Tr3 è esplicitata in: strutture ricettive extra-alberghiere per l'ospitalità collettiva (case per ferie, ostelli, rifugi escursionistici) Strutture ricettive extralberghiere, come definite dalla L.R. 17/2001 e dalla L.R. 5/2001. Comprende gli esercizi di affittacamere,

le case e appartamenti per vacanze, le case per ferie, gli ostelli per la gioventù, le case religiose di ospitalità, gli alberghi diffusi, i *Bed and Breakfast*.

La variante al Progetto delle opere a terra del Marina di Stabia è, secondo il Proponente, pienamente in linea con gli indirizzi regolatori e i principi guida contenuti nell'adottato Piano Urbanistico Comunale (PUC) e concorre, svolgendo un ruolo oltremodo significativo, al raggiungimento degli obiettivi prefissi dal medesimo strumento urbanistico, incentrato sul principio della riduzione del consumo di suolo e sull'incentivazione di nuove forme di rigenerazione e recupero del tessuto sia esso urbano che extra urbano.

Il Progetto di Variante non interessa ulteriori aree esterne all'insediamento del Marina di cui al progetto approvato ma riduce superfici coperte e volumetrie da realizzare.

La differenziazione delle destinazioni d'uso presenti nella Variante si sposano con l'obiettivo prioritario di conseguire l'efficiente integrazione tra le principali funzioni d'uso, in un quadro di valorizzazione dell'offerta turistica, culturale ed ambientale del territorio. Il Marina è aperto alla Città e, proprio per evitare di renderlo avulso dal territorio circostante, pur adottando opportune tutele a favore dei fruitori della struttura, si affaccia e interagisce con essa, rende pienamente fruibili spazi e strutture e concretizza anche la previsione del PUC della passeggiata pedonale, consentendo di potere godere della vista del mare senza soluzione di continuità.

L'opera progettata è in linea con i concetti di ecosostenibilità e di sicurezza ed è capace di ispirare, se non addirittura condizionare, gli ulteriori interventi ipotizzati nella vasta area di influenza oltre a porre le basi per il concreto riequilibrio e riconnessione delle aree esterne con le parti più centrali del tessuto urbano. La presenza di funzioni diversificate, tra le quali quella alloggiativa sia pur univocamente legata alle necessità di sostentamento speciale del Marina, rende attrattiva l'iniziativa e completa l'azione di integrazione con il territorio, concorrendo ad elevare tale parte di periferia a parte di Città, con caratteri ed identità ben definite e salvaguardate.

Il prosieguo del processo di approvazione del PUC però ha modificato significativamente lo scenario originario delineato. A seguito dell'espletamento della fase di "osservazioni" e preliminarmente alla fase di valutazione delle stesse, la Commissione Straordinaria nominata a seguito dello scioglimento del Consiglio comunale ha dettato ai progettisti le proprie linee di indirizzo con verbale del 22.06.2022 tra le quali spicca il richiamo alla "Fascia costiera, ossia alla via Alcide De Gasperi la quale non va interessata da nessuna forma di edilizia residenziale pubblica, convenzionata o privata, ma deve assolvere alla funzione prioritaria Alberghiero-ricettiva con esclusione di ogni forma di Ricettivo-residenziale.

Successivamente, con Delibera 175 del 24.11.2022, la Commissione Straordinaria ha preso atto dell'aggiornamento degli elaborati grafici e normativi del PUC in base alle linee di indirizzo e alle osservazioni valutate e recepite con precedente deliberazione n. 85/2022 del 28.06.2022. Nell'ambito della fascia costiera comunale, in particolare Via A. De Gasperi, l'aggiornamento si è tradotto nella modifica dell'art. 20 della Normativa di Attuazione del PUC nel quale è eliminata la categoria funzionale Tr3 (strutture ricettive extra alberghiere) con la sola conferma della categoria funzionale Tr1 (strutture ricettive alberghiere).

Il PUC così integrato è stato, infine, trasmesso con nota n. 156028 del 07/12/2022 alla Città Metropolitana di Napoli per acquisire la verifica di coerenza alle strategie sovracomunali individuate dalla Città Metropolitana. Con Determinazione dirigenziale n. R.001076 del 06.02.23 la Direzione Pianificazione Territoriale Strategica della Città Metropolitana di Napoli, per le svariate motivazioni nella stessa determinazione riportate, si è espressa dichiarando che, per il PUC del Comune di Castellammare di Stabia, non sussistono gli elementi per esprimere la coerenza ai sensi dell'art. 3 comma 4 del R.R. n. 5/11.

Atteso quanto sopra, il Proponente evidenzia che in relazione all'articolato processo di approvazione del PUC di Castellammare di Stabia, peraltro segnato da un significativo intervento modificativo dei suoi contenuti ordinatori scaturente dalle Linee di indirizzo dettate nella fase di valutazione delle osservazioni, con conseguenziale necessità della sua ripubblicazione, trova applicazione il disposto dell'art. 10 della LR 22.12.2004 n. 16 e s.m.i. "Norme sul governo del territorio", che dispone in materia di misure di salvaguardia

e di decadenza delle stesse, essendo all'attualità trascorsi oltre dodici mesi decorrenti dalla data della sua adozione.

#### Il Piano Urbanistico Territoriale (PUT) dell'area Sorrentino-Amalfitana (LR 35/87 e s.m.i.)

Il Piano urbanistico territoriale dell'Area Sorrentino-Amalfitana (PUT) è piano territoriale di coordinamento con specifica considerazione dei valori paesistici e ambientali; il territorio del comune di Castellammare Di Stabia è inserito, ai sensi dell'art. 2 della LR 35/87, nella sub-area 2 e, in applicazione dell'art. 17, è articolato in più zone territoriali prescrittive per la formazione dei piani regolatori generali.

L'area interessata dal Marina rientra nella Zona Territoriale n. 7 denominata "Razionalizzazione insediativa a tutela delle risorse agricole" la quale, così come emendata dall'articolo 2, primo comma della LR 01.07.1993 n. 22 come modificato dall'art. 2, co. 1 della LR 23.11.1994, n. 38, dispone che "l'edificazione nelle zone agricole, giusta la carta dell'uso agricolo del suolo, è disciplinata dalle disposizioni di cui al punto 1.8 del titolo II dell'allegato alla legge regionale 20 marzo 1982, n. 14 e successive modifiche".

In seguito, con l'art. 1, co. 79, della LR n. 16 del 07.08.2014 la disciplina della zona territoriale 7 del PUT è stata ulteriormente modificata nel senso che, fatte salve le prescrizioni di tutela paesaggistica, in essa sono disapplicate tutte le altre prescrizioni della legge 35/87. Inoltre l'esecuzione degli interventi è disciplinata dalle disposizioni degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale vigenti ai sensi della legge regionale 16/2004 e del regolamento regionale 04.08.2011, n. 5 (Regolamento di attuazione per il governo del territorio).

Come detto, il Comune di Castellammare di Stabia è dotato dal 2007 di PRG adeguato al Piano Urbanistico Territoriale (PUT) dell'area Sorrentino-Amalfitana. Questo strumento pianificatorio ha recepito integralmente il progetto, costituito unitariamente da opere a mare e opere a terra, del Porto turistico Marina di Stabia. L'area interessata dalle Opere, già identificata come zona omogenea D, è riclassificata nel PRG adeguato al PUT, parte come "H – Zona di Attrezzature turistico-ricettive" e parte come "H\*\* - Attrezzature Porto turistico / DPCM 15.04.1988"; tale recepimento è stato confermato anche nel PUC in itinere, rispetto al quale ultimo valgono le considerazioni svolte in precedenza al relativo paragrafo.

Con l'inclusione del progetto, il PRG adeguato al PUT, e anche il PUC, hanno fatto propri tutti i parametri edificatori, relativi a limiti di cubatura, di superficie occupata, di infrastrutture, di standard. Ed è nel rispetto di detti limiti che si colloca il progetto sottoposto ad Autorizzazione Unica, il quale presenta una significativa riduzione della cubatura di progetto e delle superfici occupate con conseguente rideterminazione degli *standard* connessi, così come meglio specificato al successivo capitolo 4 e, più in particolare, al sottopunto 4.2.3 – gli standard urbanistici.

Il progetto, anche per la disapplicazione normativa stabilita, non evidenzia, secondo il Proponente, contrasti con le disposizioni sovraordinate del PUT e tantomeno incide sul proporzionamento dell'eventuale fabbisogno di vani residenziali speciali stante la specialità della quota alloggiativa inquadrabile come una peculiare forma di struttura ricettiva inserita nella categoria giuridica extralberghiera, ex articolo 3 della LR 17 del 24.11.2001; categoria strettamente interconnessa e indispensabile ai bisogni del Marina e integrata con l'offerta di una molteplicità di spazi e funzioni, idonei a una gestione diversificata efficiente e confortevole dei tempi, degli usi e delle attività. L'evidenza che questo "servizio alloggiativo extralberghiero" non è destinato a soddisfare né a incidere sulle previsioni del fabbisogno abitativo comunale, discende anche dal combinato disposto dell'art. 9 e dell'art. 10 della LR 35/87: il primo commisura il proporzionamento del fabbisogno di vani residenziali alla sommatoria di tre componenti derivanti dall'incremento demografico, dalla riduzione dell'indice di affollamento, dalla sostituzione dei vani malsani e/o fatiscenti, a cui va aggiunta la quota relativa al recupero edilizio del patrimonio edilizio esistente e la quota relativa alla edificazione in zona agricola; il secondo che disciplina il proporzionamento delle superfici utili terziarie tra le quali rientrano a pieno titolo le strutture extralberghiere.

#### Zona ASI

Le aree oggetto di intervento rientrano nelle aree P. R. T. Piano Regolatore Territoriale del Consorzio ASI di Napoli e sono conformi alle norme tecniche di attuazione che ne disciplinano le destinazioni.

### **Titoli autorizzativi**

Il progetto complessivo delle opere del porto turistico "Marina di Stabia", comprendente **le** sia opere a mare sia a terra, è stato approvato con delibera di C.C. del Comune di Castellammare di Stabia n. 93 del 28.07.1997, in applicazione dei Protocolli di Intesa del 05.11.1993 e del 19.12.1994. L'Amministrazione Comunale ha altresì approvato le "Linee programmatiche e prime realizzazioni sul territorio di Castellammare di Stabia per il Contratto d'Area Torrese – Stabiese" e ha provveduto alla ratifica dell'accordo sottoscritto il 09.07.1997 tra la Amministrazione e le Società STIS (oggi Marina di Stabia SpA) e CMC SpA.

Rilevante è il contenuto nell'accordo del 09.07.1997, nel quale, tra l'altro, le Società citate sono obbligate e si impegnano a realizzare l'intero progetto del porto turistico "Marina di Stabia", sia le parti a mare, ricadenti in ambito demaniale marittimo, sia le parti a terra interessanti suoli privati, *"dando però precedenza alla realizzazione delle opere a mare in modo da riaffermare la natura primaria di queste ultime delle quali, quelle a terra, costituiscono necessario e opportuno supporto"*.

Questa condizione ha determinato il significativo slittamento del completamento dell'intero progetto; in seguito all'approvazione della deliberazione consiliare n. 93/1997 e della sottoscrizione del Contratto di Area Torrese-Stabiese avvenuta in data 30.03.98, il progetto relativo alla realizzazione del Porto Turistico sull'area antistante l'ex CMC SpA, comprendente tutte le opere, sia a mare sia a terra, è esaminato in sede di Conferenza di Servizi svoltasi nelle sedute del 07.05, 19.05, 05.06, 13.07 e 20.07.98 nel corso delle quali tutte le Amministrazioni intervenute hanno reso il proprio avviso favorevole con prescrizioni. Successivamente, in data 16.11.98, il progetto è sottoposto nuovamente all'esame della Conferenza di Servizi che, all'unanimità, prende atto del recepimento delle prescrizioni dettate dalle singole amministrazioni ed approva definitivamente l'intervento.

In data 18.04.2000 è rilasciato a Marina di Stabia s.p.a. "l'atto di sottomissione" da parte della Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Castellammare di Stabia, repertorio 1873, regolarmente registrato presso l'Ufficio del Registro di Castellammare di Stabia e, conseguentemente, in data 09.05.2000, con verbale anch'esso registrato presso l'Ufficio del Registro di Castellammare di Stabia in data 22 maggio 2000, sono consegnate le aree demaniali interessate dall'intervento.

In data 06.11.2000 Marina di Stabia SpA e il Comune di Castellammare di Stabia sottoscrivono l'"atto di determinazione del contributo per la concessione edilizia relativa al progetto di porto turistico Marina di Stabia"; contestualmente è autorizzato l'inizio dei lavori. In data 28.09.2001 la Capitaneria di Porto di Castellammare di Stabia rilascia l'atto n. 16/2001 di concessione definitiva delle aree demaniali marittime per la durata di anni 50, registrato il 04 aprile 2002 dalla Corte dei Conti.

In data 19.12.2003, la Conferenza di Servizi si riunisce nuovamente presso il Responsabile Unico del Contratto d'Area Torrese-Stabiese e approva alcune specifiche modifiche da apportare al progetto relative alla quadruplicazione dei posti auto previsti nel parcheggio, alla destinazione a Uffici dei fabbricati privi di una ben definita e specifica utilizzazione nel progetto del 1998 e alla conversione in Parco Commerciale del Centro commerciale ed espositivo per la nautica; le modifiche determinano una diminuzione delle volumetrie assentite rispetto alle previsioni originarie di progetto. Il Proponente evidenzia che l'approvazione del progetto e della variante da parte delle Conferenze dei Servizi del 16.11.98 e del 19.12.2003, ai sensi della L. 662 del 1996 e dell'art. 5 dell'Accordo sottoscritto il 30.03.98 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha valore di determinazione conclusiva della Conferenza, produce l'effetto di variazione dello strumento urbanistico e tiene luogo della concessione edilizia, salvo l'obbligo del soggetto proponente di provvedere all'eventuale versamento degli oneri concessori.

Con Concessione n. 01/2006 la Regione Campania subentrata, ai sensi dell'art. 6 delle LR 3/2002, alla Capitaneria di porto nelle competenze gestorie delle strutture portuali, concede l'uso di un'ulteriore area demaniale marittima per mq 21858,00 integrando, in ampliamento, la concessione n. 16/2001. In data

15.1.2007 è sottoscritto l'Atto integrativo al Primo protocollo aggiuntivo del Contratto d'Area Torrese – Stabiese (15.03.1999) con il quale, oltre alla ratifica della "variante non sostanziale" approvata dal Responsabile Unico con atto del 5 dicembre 2006, prot. 154, è recepito l'aggiornamento del programma di investimento, interessante le Opere a mare del Marina di Stabia, giustificato da sopraggiunti incrementi di spesa, con conseguente aumento di circa il 67% del quadro economico originario.

In data 21.07.2010 la Regione Campania, a seguito della rimodulazione del quadro economico delle opere e al fine di lasciare inalterata la capacità di ammortamento dell'investimento, rilascia le Concessioni demaniali marittime n. 101 e 102 di proroga al 31.12.2080 della durata, rispettivamente, delle Concessioni Demaniali Marittime n. 16/2001 e n. 01/2006. Nel mese di luglio 2016, espletati i relativi collaudi, si conclude la fase di realizzazione di tutte le Opere a mare, così come previste ed approvate nell'ambito del Contratto d'Area Torrese-Stabiese. Parimenti si conclude positivamente anche la fase di controllo da parte dei soggetti e organismi istituzionalmente a tanto preposti con l'accertamento della regolarità e della corrispondenza agli impegni assunti, sia per quanto riguarda la concreta esecuzione delle opere che in ordine alla corretta utilizzazione delle risorse pubbliche allocate ed al mantenimento dei livelli occupazionali. Con la conclusione delle Opere a mare è soddisfatta la condizione per la quale, solo ad avvenuta loro realizzazione, è consentito procedere alla esecuzione delle opere a terra.

Il Marina di Stabia, che per sua natura è un'opera di interesse pubblico, pur essendo costituito da Opere a mare e Opere a terra, deve essere considerato, secondo il Proponente, nella sua unitarietà e va inquadrato come un'operazione al tempo stesso di rigenerazione di un polo produttivo dismesso e di riqualificazione ambientale e urbana le cui destinazioni funzionali relative alle volumetrie riconvertite e facenti parte delle Opere a terra, devono rispondere, in definitiva, alle esigenze di funzionamento, supporto e integrazione con le attività proprie del Polo nautico e al recupero e alla rinascita di un'area del più generale *waterfront* cittadino.

#### La Conferenza dei Servizi del 2019

Stante appunto il notevole lasso di tempo che è intercorso tra l'approvazione del Progetto complessivo e la conclusione delle Opere a mare, è stato avviato un percorso tecnico-amministrativo, finalizzato alla approvazione di una modifica progettuale, sostanziata in un intervento di Rigenerazione Urbana coerente con il Contratto d'Area Torrese-Stabiese e con gli atti concessori in essere ed idoneo a garantire la sostenibilità dell'investimento per il soddisfacimento delle originarie finalità.

La progettazione relativa alla modifica di intervento delle Opere a terra è stata presentata nell'anno 2019 alla Regione Campania la quale, riconosciuta la coerenza dell'intervento con le finalità perseguite dalla normativa di settore e dagli atti che hanno regolato il rapporto tra la Società Marina di Stabia e le pubbliche amministrazioni titolari dei poteri di intervento, ha avviato la fase di confronto convocando apposita Conferenza di Servizi preliminare ai sensi dell'art. 14, co. 3, della legge 241/1990 e s.m.i.. La Conferenza si è svolta nelle sedute del 17.12.2019, in forma simultanea ed in modalità sincrona, e del 10.8.2020, effettuata, causa l'emergenza pandemica, in forma semplificata ed in modalità asincrona e si è conclusa con l'acquisizione dell'espressione dei soggetti coinvolti. In particolare, si sono espressi:

1. Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Napoli, prot. 19266 del 17.12.2019 (allegato 1);
2. Città Metropolitana di Napoli, prot. 84368 del 06.08.2020 (allegato 2);
3. Comune di Castellammare di Stabia, prot. 40491 del 06.08.2020 (allegato 3).

Nessun parere o espressione è pervenuto dagli ulteriori soggetti istituzionali convocati. Come convenuto con l'Amministrazione comunale, le risultanze della Conferenza sono state immediatamente alla stessa Amministrazione trasferite, per il prosieguo delle attività nella qualità di Amministrazione procedente e Responsabile del Contratto d'Area Torrese-Stabiese e tenuta a fornire specifico indirizzo per l'avvio delle ulteriori fasi procedurali.

#### La Conferenza dei Servizi del 2021

In data 30.09.2021 l'Amministrazione comunale di Castellammare di Stabia ha indetto la Conferenza dei Servizi preliminare ex art. 14, c. 3 e art 14 ter della legge 241 del 1990 e ss.mm. e ii. per l'esame dello Studio di fattibilità della variante al progetto relativo alle Opere a Terra del compendio di Studio preliminare ambientale Marina di Stabia. L'attività della Conferenza si è conclusa in data 22.11.2021, con la presa d'atto e l'acquisizione dei pareri resi dagli Enti e dalle Amministrazioni convenute e di cui ai seguenti allegati:

1. Verbale Conferenza dei servizi Marina di Stabia del 22.11.2021 (allegato 4)
2. Regione Campania Direzione sviluppo economico prot. 62324 del 15.09.2021 (allegato 5)
3. Regione Campania Genio Civile prot.65918 del 27.09.2021 (allegato 6)
4. Agenzia del Demanio prot.66166 del 28.09.2021 (allegato 7)
5. Città Metropolitana di Napoli prot. 66681 del 29.09.2021 (allegato 8)
6. Città Metropolitana di Napoli 2020.008436 (allegato 9)
7. Soprintendenza Area Metropolitana di Napoli prot. 66845 del 30.09.2021 (allegato 10)
8. Soprintendenza Area Metropolitana di Napoli del 17.09.2019 (allegato 11)
9. Capitaneria di Porto di Castellammare di Stabia prot. 66835 del 30.09.2021 (allegato 12)
10. Consorzio ASI Napoli prot. 83989 del 22.11.2021 (allegato 13)
11. Consorzio di Bonifica integrale prot. 66373 del 28.09.2021 (allegato 14)
12. Regione Campania Genio Civile Napoli prot. 67303 del 01.10.2021 (allegato 15)
13. Soprintendenza di Napoli prot. 83947 del 22.11.2021 (allegato 16)
14. Comune di Castellammare Stabia prot. 85493 del 25.11.2021 (allegato 17)
15. Trasmissione verbale CdS Preliminare prot. 855493 del 22.11.2021 (allegato 18)
16. Allegati trasmissione verbale del 21.11.2021 (allegato 19)

Le determinazioni conclusive sono state successivamente comunicate alla Marina di Stabia SpA per le attività consequenziali. Il progetto di Variante delle Opere a terra del Porto di Marina di Stabia tiene conto dei rilievi posti dai soggetti intervenuti in Conferenza dei servizi.

#### **Piano di zonizzazione acustica comunale**

Nel 2001 la Comunità Montana dei monti lattari della Penisola Sorrentina ha redatto un Piano di Zonizzazione Acustica. Le aree di progetto ricadono in Classe IV - zona ad Intensa attività umana. Ulteriori approfondimenti sono presenti nella Relazione Acustica.

#### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione prende atto degli strumenti urbanistici vigenti e delle fasi di approvazione del progetto

**RILEVATO che con riferimento alla geologia, alla geomorfologia e alla geotecnica** così come si evince dalla documentazione presentata:

#### **Stratigrafia**

Geologicamente l'area in oggetto è ubicata all'interno della Piana Sarnese. Essa è una vasta area pianeggiante, delimitata a Nord dal Vesuvio, a Sud/ Sud-Est dai Monti Lattari e ad Ovest dal Mar Tirreno. Il territorio presenta una forma poligonale allungata, la cui morfologia è determinata dalla storia tettonica recente e dalla messa in posto di materiale di deposizione alluvionale nonché dall'evoluzione della linea di costa.

La Piana Campana costituisce un grande graben, individuatosi probabilmente nel Pliocene superiore, interessato da pronunciate e continue fasi di sprofondamento durante il Quaternario. Le linee tettoniche lungo le quali è avvenuto l'abbassamento sono ben riconoscibili ai bordi della pianura, dove si osservano faglie orientate NESW e NW-SE, che hanno determinato il graduale sprofondamento delle rocce carbonatiche, appartenenti a due distinte unità tettoniche sovrapposte, affioranti tutto intorno al graben al di sotto di notevoli spessori di depositi alluvionali e vulcanici quaternari. In superficie, quindi, sono ben osservabili le strutture marginali del graben.

Le strutture recenti principali sono rappresentate da faglie normali orientate NE-SW e NW-SE, che in almeno due fasi del Quaternario hanno determinato rigetti verticali dell'ordine di qualche migliaio di metri. Le strutture

mioceniche, osservabili ai margini della Piana, sono connesse ai fenomeni di sovrascorrimento che hanno interessato la copertura sedimentaria triassico-miocenica e non sono legate alle deformazioni attuali del basamento cristallino. Queste ultime presentano orientamento W-E e sono costituite da una serie di monoclinali immergenti a Nord e delimitate a Sud da faglie normali, aventi rigetti verticali fino a mille metri e che tendono ad estinguersi, verso il basso, sulle superfici di sovrascorrimento. Le faglie recenti, cui sono connessi anche i fenomeni vulcanici del graben della Piana Campana (Somma Vesuvio e Campi Flegrei), sono evidenti, con gli stessi orientamenti e sempre con notevoli rigetti verticali, in tutto l'Appennino Campano-Lucano. Le aree vulcaniche marine, antistanti la Piana Campana (Isole Pontine, Ischia), sono da mettere in relazione principalmente con strutture recenti ed antiche parallele alla catena, lungo una fascia in cui, in profondità al di sotto dei depositi del Miocene superiore, Pliocene e Quaternario, si ha il probabile contatto tra la crosta assottigliata del tipo tirrenico e quella deformata ed ispessita sottostante la catena. Lungo tale fascia, si potrebbe avere la sovrapposizione della crosta del bordo orientale tirrenico sulle unità sedimentarie ricoprenti la crosta deformata del margine continentale africano.

Le strutture principali recenti che hanno controllato il vulcanismo di questa fascia, quindi, sarebbero da collegare principalmente all'assetto strutturale profondo determinatosi dal Pliocene al Quaternario. I fenomeni vulcanici dell'area Flegrea, del Roccamonfina e del Vesuvio sono connessi a strutture recenti che interessano anche la crosta, deformatasi probabilmente per fenomeni compressivi fino al Messiniano, ostendendo le unità sedimentarie della catena. Queste zone vulcaniche sono ubicate in corrispondenza dei graben delimitati da faglie orientate NE-SW e NWSE, là dove si individuano le zone di massimo sprofondamento.

L'area interessata dalle opere a terra si sviluppa in adiacenza alla linea di costa. L'insieme dei dati stratigrafici raccolti nelle varie indagini eseguite consente una affidabile e coerente ricostruzione della struttura del sottosuolo. In accordo con quanto evidenziato dall'indagine a mare del 2002, anche lungo la fascia costiera il sottosuolo è costituito principalmente da sabbie fini ben addensate a partire dal piano campagna. La successione stratigrafica, al di sotto di un primo strato di riporto a granulometria di sabbia ghiaiosa dello spessore inferiore al metro, è schematizzabile in due banchi sabbiosi, il superiore più grossolano, quello inferiore più fine ed uniforme, di colore più scuro.

### Geomorfologia

L'area su cui sorgerà l'area di progetto di Marina di Stabia è ubicata subito a Sud della foce del fiume Sarno, sulla bassa piana costiera racchiusa tra i rilievi dei Monti Lattari a Sud, quelli del Pizzo D'Alvano ad Ovest ed il Somma-Vesuvio a Nord. Essa ricade nella parete meridionale della Piana Campana, e può essere considerata come una sorta di ampio Graben costiero, formatosi a seguito dello sprofondamento della piattaforma carbonatica, aperto verso il mare e caratterizzato durante il Quaternario da fenomeni di subsidenza.

I terreni in posto sono costituiti dai depositi alluvionali dovuti al trasporto del fiume Sarno e del rivo Gragnano, frammisti ai materiali piroclastici derivanti dall'attività vulcanica del Vesuvio. Inoltre il trasporto fluviale, unitamente ai fenomeni di eustatismo, ha portato alla formazione di dune costiere che hanno provocato l'impaludamento delle aree comprese tra di esse ed i rilievi carbonatici retrostanti; a tale fenomeno è dovuta la presenza di terreni organici a grana fina spesso frammisti ai depositi costieri.

L'attuale fascia costiera, e in particolare quella interessata dalle opere in progetto, è da far risalire ai fenomeni di progradazione della linea di costa registrati a partire dal VI secolo a.c. e completatisi con l'eruzione del Vesuvio del 79 d.c.1. La litologia è caratterizzata da depositi detritici, costituiti essenzialmente da sabbie fini, con livelli di ghiaia, spesso di origine vulcanica.

Per quanto riguarda infine gli aspetti idrologici, nel sottosuolo è presente una falda in lento movimento, alimentata dai massicci calcarei che bordano la piana; in corrispondenza della linea di costa la falda si incunea al di sotto della massa d'acqua salata che, nell'area in esame, ha una potenza variabile tra 5 e 10 m.

Geotecnica (Elaborato Aspetti geotecnici e caratterizzazione dei terreni di fondazione, 2004)

*Generalità*

La presenza di terreni a grana grossa nell'ambito delle profondità indagate non ha permesso l'esecuzione di indagini di laboratorio per la relativa caratterizzazione fisico-meccanica. Come già peraltro effettuato nello studio per le opere a mare, si è quindi fatto riferimento ai risultati delle prove in sito (SPT, CPT, DH) per la caratterizzazione sia in termini di resistenza sia di deformabilità. Come è noto per un terreno a grana grossa, a partire dai valori della resistenza alla punta delle prove CPT, noto lo stato tensionale efficace agente in sito, è possibile, attraverso correlazioni empiriche, stimare con sufficiente affidabilità: il valore della densità relativa DR, il valore dell'angolo di resistenza a taglio  $\phi'$  e alcuni parametri di deformabilità. Ovviamente la stima sarà più o meno attendibile quanto migliore sarà l'interpretazione delle misure in funzione della reale stratigrafia attraversata dalla punta. Infatti le differenze di quota degli strati individuati in corrispondenza di ciascuna delle verticali indagate comporta approssimazioni alquanto forzate nel caso si proceda a una semplice media dei valori per strati orizzontali, che necessariamente comporta l'adozione di valori cautelativi. È, quindi, sembrato opportuno procedere in maniera diversa, determinando, a partire dalle singole misure e per ciascuno degli stati significativi individuati, le leggi di regressione della q.c. in funzione della profondità dal p.c. Gli andamenti individuati sono rappresentati nelle figure 5-10, mentre nella tabella III sono riportati i parametri delle regressioni ottenuti.

#### *Problemi geotecnici connessi alle opere in progetto*

Gli edifici in progetto che alloggeranno le opere a terra a servizio del costruendo porto turistico avranno uno sviluppo prossimo ai 50 m in direzione ortogonale alla linea di costa e larghezza variabile tra i 20 e di 30 m circa in direzione ortogonale, con distanza tra di essi prossima ai 10 m. Sono previsti quattro piani fuori terra, per un'altezza prossima ai 17.5; al di sotto di essi, è previsto un unico grande parcheggio interrato, a cui si accede attraverso una rampa ubicata dal lato del corso Alcide De Gasperi, e parallelo a esso. La struttura dei corpi di fabbrica è prevista in acciaio, con solai misti acciaio-calcestruzzo, che si sviluppa a partire dal solaio in c.a. al piano terra, appoggiato attraverso una doppia orditura di pilastri sulla platea di fondazione al piano interrato. Per quanto detto, attesa la leggerezza delle strutture previste è assai probabile che l'opera di fondazione risulti "compensata"; di conseguenza le opere di fondazioni non dovrebbero presentare problemi sia riguardo il carico limite che per quanto attiene ai cedimenti; circa questi ultimi, inoltre, la presenza di un'unica platea rigida da giuntare opportunamente di fatto rende assai remota la possibilità che possano verificarsi cedimenti differenziali significativi.

Problemi ben maggiori sono invece da prevedersi dal punto di vista esecutivo; la necessità di eseguire uno scavo di dimensioni considerevoli, con profondità prossime ai 4.0 ÷ 4.5 m, in un sottosuolo a grana grossa sede di una falda idrica con pelo libero a circa 1.0 ÷ 1.5 m al di sopra del piano di scavo, rende l'esecuzione di quest'opera particolarmente problematica.

Il progetto dovrà tenere conto delle difficoltà connesse con la realizzazione delle opere di protezione degli scavi; in particolare la presenza dello strato ghiaioso in corrispondenza del fondo dello scavo potrebbe rendere problematica l'installazione di palancolate metalliche o la stabilizzazione della perforazione per la realizzazione di pali o diaframmi in c.a. Inoltre l'entità delle portate da aggettare negli scavi, attesa la presumibile elevata permeabilità dei terreni di fondazione e la prossimità dello scavo alla linea di costa, rappresenta senza dubbio un elemento che non può essere trascurato nel progetto delle opere.

La possibilità di operare con scavo asciutto andrà valutata sia con riferimento alle attrezzature di aggettamento sia alle dimensioni dello scavo, che potrebbe eventualmente essere parzializzato. Peraltro l'aggettamento potrebbe innescare fenomeni di sifonamento dell'opera di sostegno o del fondo dello scavo, rispetto ai quali, attesa l'estrema pericolosità, andrà posta particolare attenzione.

Un'attenta analisi delle problematiche relative ai processi di filtrazione non può prescindere dalla conoscenza delle permeabilità in sito dei terreni. Si ricorda che, per approfondire tali aspetti, era stata programmata una apposita campagna di prove di permeabilità in pozzo; si raccomanda, una volta definite con maggiore dettaglio sia l'opera di sostegno sia le quote di scavo e le relative modalità operative, di procedere in ogni caso alla esecuzione delle prove suggerite per una più oggettiva valutazione delle problematiche connesse.

Si consiglia infine di prevedere sin da adesso un idoneo piano di monitoraggio della falda idrica e degli spostamenti del terreno nell'intorno delle opere di sostegno nel corso degli scavi, in maniera da consentire eventuali interventi in corso d'opera finalizzati a correggere comportamenti delle opere non previsti.

### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione concorda sul fatto che dovrà essere posta adeguata attenzione nell'esecuzione degli scavi. Sarà necessario programmare una apposita campagna di prove di permeabilità in pozzo, prevedere un idoneo monitoraggio della falda idrica, tenere conto delle difficoltà connesse con la realizzazione delle opere di protezione degli scavi con particolare riguardo all'aggottamento e ai possibili inneschi di sifonamento dell'opera di sostegno o del fondo dello scavo.

**RILEVATO che con riferimento alla vegetazione, flora e fauna** così come si evince dalla documentazione presentata:

Dal punto di vista vegetazionale, in Campania, procedendo dal mare ai monti, si notano quattro fasce:

1) Fascia mediterranea, che va 0 a 500 m circa, presenta come vegetazione climax potenziale il bosco di leccio. È caratterizzata da complessi vegetazionali caratteristici della maggiore o minore distanza dal mare. La sua situazione attuale è il frutto delle attività dell'uomo, presente nell'area da tempi remoti, che porta alla pressoché totale scomparsa di vegetazione naturale.

In essa si distinguono:

- La vegetazione dei litorali sabbiosi, che presenta nell'ordine, partendo al mare, le seguenti associazioni vegetali: *Cakiletum*, *Agropyretum* mediterraneo, l'*Ammophiletum*, alcune formazioni di macchia mediterranea bassa, seguita da macchia alta, effetto del rimboschimento effettuato quasi sempre a conifere.
- La vegetazione delle coste alte, caratterizzata da associazioni povere, come finocchio di mare (*Chritmum maritimum*), il falso citiso (*Lotus cytisoides*) e *Limonium*, che, là dove si crea qualche sacca di terriccio, cedono il posto alla macchia.
- La vegetazione delle pianure e delle basse colline, che, privata della copertura arborea originaria dall'uomo, l'ha sostituita dapprima con vegetazione agricola e da pascolo e ora con le più diverse attività. Le uniche forme superstiti di vegetazione spontanea sono ascrivibili a forme degradate di macchia mediterranea, con arbusti sempreverdi che raramente superano i 2-3 metri di altezza.
- I pascoli, in cui il territorio è ampiamente occupato dall'agricoltura, ma si trovano ancora frammenti di vegetazione arbustiva naturale, costituita da praterie povere e non fitte. In esse prevalgono graminacee, asteracee e leguminose autunnali.

2) Fascia sannitica, che va dai 500 ai 100m circa, la cui vegetazione climax potenziale è il bosco di roverella (*Quercus pubescens*) e il bosco misto di caducifoglie. In questa fascia le attività dell'uomo non hanno ancora danneggiato irreparabilmente il patrimonio vegetazionale. In tale fascia si trovano due tipi di associazioni boschive: il bosco a roverella e il bosco misto a orniello e carpino nero (*Ostria carpinifolia*), nella cui fascia arborea sono presenti altre specie legnose. Meno presenti sono i boschi a cerro (*Quercus cerris*) e a ontano napoletano (*Alnus cordata*). Invece sono estesi i boschi di castagno e cedui, che sono stati favoriti dall'uomo rispetto ai boschi originari. Ove manca la vegetazione arborea, sono presenti formazioni erbacee, più frequenti che non alle quote meno elevate. Sui pendii soleggiati predominano le leguminose e le graminacee, con una componente più montana, costituita da Brometalia (*Bromus erectus*) e da associazioni del genere *Thero - Brachypodietea*.

3) Fascia atlantica, che dai 100 ai 1800 m circa, vegetazione climax potenziale del bosco di faggio. Infatti a quest'altitudine la vegetazione arborea è costituita esclusivamente da questo tipo di bosco, anche se ha subito una drastica riduzione per il disboscamento effettuato dai Comuni interessati, a scopo economico. Anche la flora è più povera, con la presenza di *Stellaria memorum*, *Campanula trlchochalycina*, *Ranunculus brutius*.

4) Fascia mediterranea alto montana, che va oltre i 1800 m, caratterizzata da pascoli a *Sesleria tenuifolia*. In tale fascia sussistono due popolamenti vegetali: quello dei Festuco - Brometea (es. *Bromus erectus*), nelle zone più pianeggianti e nelle zone più in pendenza quello delle sassifraghe.

Esistono poi delle aree ridottissime, ma che sono importanti per il mantenimento dell'equilibrio biologico, come i salici e i pioppi presenti sulle rive di fiumi, torrenti e laghi, ma insignificanti dal punto di vista ambientale, per la loro inconsistenza numerica.

Ci sono da segnalare anche le popolazioni pioniere dei distretti vulcanici, come *Silene vulgaris angustifolia*, *Artemisia campestris glutinosa*, *Scrophularia bicolor*, che sopravvivono grazie a un'elevata produzione di semi. Le superfici rocciose delle lave più recenti sono state colonizzate da *Stereocaulon vesuvianum*, mentre su quelle più vecchie troviamo la *Centranthus ruber*, l'*Helichrysum saxatile litoreum* e la *Spartium junceum*, cioè la ginestra.

L'area oggetto di intervento di Variante insiste su un'area antropizzata con una scarsa presenza interna di vegetazione mentre confina in direzione Ovest direttamente con il porto. Circa la flora e la vegetazione, le opere di variante alle opere a terra di Marina di Stabia prevedono la creazione di un'importante e diffusa piantumazione di alberi ad alto e medio fusto con l'inserimento di aiuole e cespuglieti.

Il sito antropizzato, fa sì che sia allo stato privo di presenza di fauna, solo nelle aree proprie del porto trovano rifugio poche specie, per lo più marini, come gabbiani, alcuni cormorani e gazze marine. È bene evidenziare che la creazione di una diffusa piantumazione di alberi ad alto e medio fusto a cui si aggiunge l'inserimento di aiuole e cespuglieti, diventerà un elemento attrattivo delle stesse e altre specie di uccelli.

Il progetto di Variante delle opere a terra, pertanto, rappresenta, secondo il Proponente, un fattore estremamente migliorativo rispetto agli aspetti vegetazionali e faunistici attuali di un sito industriale dismesso.

### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione prende atto della storica antropizzazione dell'area in esame, sostanzialmente privo di specie di interesse di vegetazione, flora e fauna. Peraltro, non ci sono AMP (la più vicina è Punta Campanella) né aree SIC/ZSC e ZPS prossime o a distanza di possibile interferenza.

### **In ordine al quadro programmatico**

Come si evince dalla documentazione presentata:

#### **Vincoli insistenti sull'area di intervento**

L'area non ricade in zone umide, in zone di rispetto corpi idrici superficiali, in zone montuose e forestali, in aree di riserve e parchi naturali, in zone protette speciali (SIC, ZPS e ZSC) seppur limitrofe, in zone in cui gli *standard* di qualità ambientale sono stati superati, in zone a forte densità demografica, ricade in zone di importanza paesaggistica.

#### **Strumenti sovraordinati**

##### **Rapporti di coerenza del con il Piano Territoriale Regionale (PTR)**

In attuazione della Legge regionale n° 16/2004 la Regione ha approvato, con legge regionale n. 13/2008 n. 13, il Piano Territoriale Regionale (PTR) che definisce il territorio campano nei suoi aspetti geologici, idrogeologici, di pericolosità sismica e vulcanica, di pericolosità da frana e alluvioni e di geodiversità.

La Regione ha dato al proprio PTR un carattere strategico che annovera cinque Quadri Territoriali di Riferimento:

- Il Quadro delle reti, la rete ecologica, la rete dell'interconnessione (mobilità e logistica) e la rete del rischio ambientale, che attraversano il territorio regionale;
- Il Quadro degli ambienti insediativi;
- Il Quadro dei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS);
- Il Quadro dei campi territoriali complessi (CTC);

- Il Quadro delle modalità per la cooperazione istituzionale tra i comuni minori e delle raccomandazioni per lo svolgimento di “buone pratiche”.

### Quadro della rete Ecologica

La Regione Campania attua la pianificazione paesistica attraverso la costruzione della rete ecologica regionale anche allo scopo di contribuire al superamento della concezione del paesaggio come singolo bene immobile tutelato dalla legge, per passare a un'interpretazione del paesaggio come patrimonio costituito dal complesso organico di elementi culturali, sociali e naturali che l'ambiente ha accumulato nel tempo. I punti critici sui quali è opportuno concentrare l'attenzione e mirare gli interventi sono appresso riportati. Dalla cartografia allegata al PRT della Rete Ecologica Regionale risulta che il comune di Castellammare di Stabia ricade in un'area di massima frammentazione ecosistemica. Considerato che il progetto di variante alle Opere a Terra di Marina di Stabia è pienamente conforme allo strumento urbanistico comunale, ne consegue che non genera un incremento di frammentazione della matrice ambientale

### La rete del rischio ambientale

Riguardo alla rete del rischio ambientale il Proponente prende in considerazione i rischi ambientali causati da:

- Sorgenti antropiche di rischio ambientale:
  - Rischio d'incidenti rilevanti nell'industria;
  - Rischio di scorretta gestione dei rifiuti;
  - Rischio di attività estrattive.
- Sorgenti naturali di rischio ambientale:
  - Rischio vulcanico;
  - Rischio sismico;
  - Rischio idrogeologico.

Per quanto attiene le sorgenti antropiche di rischio ambientale, i rischi da valutare nella fattispecie di riconversione di un ex sito industriale sono il Rischio vulcanico, il Rischio sismico e il Rischio idrogeologico. Le sorgenti di rischio vulcanico sono concentrate nella provincia di Napoli e sono costituite dai vulcani del Somma-Vesuvio, dei Campi Flegrei e dell'isola d'Ischia. Il territorio del Comune di Castellammare di Stabia ricade in area a rischio vulcanico.

Riguardo al rischio sismico oggi, l'area di Studio ricade all'interno dei confini dell'Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale, che fa capo al Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale e non presenta rischi.

Dal quadro programmatico PTR si evidenzia nell'STS F3, nell'area oggetto di Studio i componenti rilevanti agli indirizzi B3 B4 e C6 rivolta alla valorizzazione del paesaggio e recupero di aree dismesse nonché la riqualificazione delle stesse riveste un rilevante valore strategico da rinforzare nell'area. L'intervento della società Marina di Stabia SpA risponde alla razionalizzazione e potenziamento degli obiettivi valorizzando l'area attuale in piena linea con gli interventi di programma del PTR.

Riguardo al Quadro Territoriale di Riferimento, quello dei Campi Territoriali Complessi (CTC) individua nel territorio regionale ambiti prioritari d'intervento, interessati da criticità per effetto di processi di infrastrutturazione funzionale e ambientale particolarmente densi. Il CTC interferente con le opere di connessione è il Campo Territoriale Complesso n. 7 – Costa Sorrentino, lungo la fascia costiera compresa tra Castellammare di Stabia e Sorrento sul versante napoletano dei Monti Lattari, interessando le aree caratterizzate da insediamenti residenziali e produttivi. L'area di intervento è al margine nord del CTC n. 7 e pertanto la variante alle opere a terra di Marina di Stabia non interferisce in modo significativo con il tema del CTC n. 7 anzi ne potenzia il tema territoriale.

Riguardo, poi, al quadro delle modalità per la cooperazione istituzionale tra i comuni minori e delle raccomandazioni per lo svolgimento di buone pratiche, tale parte del PTR risponde anche a quanto indicato al

punto 3 lettera d dell'art.13 della LR n.16/2004, dove si afferma che il PTR definisce i criteri d'individuazione, in sede di pianificazione provinciale, degli ambiti territoriali entro i quali i Comuni di minori dimensioni possono espletare l'attività di pianificazione urbanistica in forma associata. Il comune di Castellammare di Stabia non rientra in alcun quadro di comuni per la co-pianificazione del PTR

#### **Piano di tutela delle acque 4e piano di gestione delle acque**

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) è redatto in coerenza con il Piano di Gestione delle Acque (PGA) redatto dall'Autorità di Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, adottato per il secondo ciclo di pianificazione, dal Comitato Istituzionale Integrato con delibera 3 marzo 2016, e successivamente approvato in sede di Consiglio dei Ministri in data 27 ottobre 2016. L'iniziativa si colloca nella Piana di Sarno in figura sotto, le aree sono distanti sia dalle sorgenti termali presenti nel Comune di Torre Annunziata che dalle sorgenti di acque minerali naturali presenti nel Comune di Castellammare di Stabia. Tale distanza esclude l'interferenza con le sorgenti e le relative aree di salvaguardia.

#### Corpi idrici sotterranei

Il Proponente precisa che l'intervento prevede l'utilizzo di corpi idrici da pozzi artesiani esistenti a servizio dell'uso irriguo, evidenziando che la nuova configurazione delle Opere a Terra prevede la raccolta delle acque meteoriche e delle acque bianche che, a seguito di un pre-trattamento, sono scaricate a mare e che le acque nere sono immesse nel collettore La fogna pubblica esistente che convoglia i reflui neri verso il depuratore regionale è situata su C/so A. De Gasperi, ad una profondità variabile ma comunque inferiore al livello +2,60 sul livello del mare. Le acque reflue fecali prodotte, sono classificabili come "acque reflue urbane" e, quindi, previo pretrattamento, recapitabili direttamente nella fogna pubblica asservita al depuratore regionale. Pertanto, l'intervento di variante alle Opere a Terra di Marina di Stabia è, secondo il Proponente, compatibile e coerente con le misure previste dal Piano di Tutela delle Acque e dal Piano di Gestione delle Acque.

#### **Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria**

Il Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria è stato redatto in conformità ai dettami legislativi emanati con Decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio 1° ottobre 2002, n. 261 contenente il «Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del D. Lgs. n. 351 del 4 agosto 1999» (G. U. n. 272 del 20 novembre 2002). A valle dell'iter di valutazione e classificazione del territorio regionale relativamente alla gestione della qualità dell'aria, i comuni sono stati raggruppati in sei aree il più possibile omogenee. In particolare, il Comune di Castellammare di Stabia ricade all'interno delle zone di risanamento, definite come quelle zone in cui i livelli delle concentrazioni di uno o più degli inquinanti trattati superano i valori limite imposti dal D.M. n.60/02. Il Piano è stato integrato con:

- la Delibera della Giunta Regionale n. 811 del 27/12/2012, che integra il Piano con delle misure aggiuntive volte al contenimento dell'inquinamento atmosferico;
- la Delibera della Giunta Regionale n. 683 del 23/12/2014, che integra il Piano con la nuova zonizzazione regionale ed il nuovo progetto di rete con l'approvazione di allegati.

La zonizzazione è stata eseguita in funzione delle caratteristiche demografiche, meteorologiche e orografiche regionali, della distribuzione dei carichi emissivi e dalla valutazione del fattore predominante nella formazione dei livelli di inquinamento in aria ambiente. L'area oggetto di Studio ricade nella "Zona IT 1508: zona costiera - collinare" aggregativa delle città di Avellino, Benevento e Salerno nonché tutte le aree collinari a quota inferiore a 600 m non appartenenti all'agglomerato Napoli-Caserta per un'estensione complessiva superiore a 8.500 km<sup>2</sup> occupata da circa 2,4 milioni di abitanti. Gli impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile come gli impianti fotovoltaici consentono di risparmiare notevoli volumi di inquinanti altrimenti immessi in atmosfera altrimenti emessi da impianti tradizionali, costituendo difatti iniziative a supporto del miglioramento e mantenimento della qualità dell'aria. Pertanto, l'impianto in progetto si considera compatibile con gli obiettivi del piano di settore. Considerate le emissioni in atmosfera prodotte dai nuovi edifici di Marina di Stabia SpA, si ritiene che queste non incideranno sulla qualità dell'aria.

Per “zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati” si indicano le aree di superamento definite dall’art. 2, comma 1, lettera g), del decreto legislativo n. 155/2010, recante «Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa», relative agli inquinanti di cui agli allegati XI e XIII del citato decreto. L’intervento oltre a non rientrare nelle suddette zone, non costituisce, secondo il Proponente, in ogni caso un ulteriore carico ambientale dal punto di vista della qualità dell’aria. Per il tipo d’intervento in esame, infatti, le uniche emissioni atmosferiche previste si riferiscono alla sola fase di realizzazione, un arco di tempo estremamente limitato. Quest’ultime saranno decisamente ridotte rispetto con le misure di mitigazione che saranno adottate.

### **Piano di energia e ambiente regionale – Campania**

Il PEAR (Piano Energia e Ambiente Regionale - Campania), approvato con delibera di Giunta Regionale n. 377 del 15/07/2020, costituisce lo strumento di programmazione di riferimento per la conoscenza del quadro esistente, relativo alla produzione e approvvigionamento energetico allo stato attuale, ma soprattutto delle evoluzioni e delle dinamiche di sviluppo per il futuro, in merito alle politiche energetiche regionali. Gli obiettivi nazionali assunti con la sottoscrizione degli accordi internazionali (Kyoto 1997, ad esempio) e comunitari, sono recepiti dalla programmazione energetica regionale della Campania. In linea generale, tra gli obiettivi prioritari si sottolineano l’esigenza di un aumento delle energie rinnovabili, la prospettiva di riduzione delle emissioni di gas serra e l’aumento dell’efficienza energetica. Per le residenze del Marine, la produzione di fluidi termovettori sarà analoga come per il centro commerciale, dove, inoltre, per ciascun un’unità è prevista la contabilizzazione dell’energia termica, frigorifera e dell’acqua calda e fredda sanitaria. Per il polo commerciale le diverse strutture commerciali, complessivamente si svilupperanno su quattro livelli fuori terra. In esso saranno ospitate le tipiche attività ricettive tradizionali come attività commerciali, sale congressi, camere d’albergo, mini appartamenti, aree per il fitness e il benessere, piscine e ristoranti. L’intera struttura, a seconda delle diverse destinazioni d’uso, sarà servita da tipologie di impianto differenti. Sulle coperture saranno installate n.10 pompe di calore del tipo polivalenti, come per il centro commerciale, utilizzate per la produzione di acqua calda e refrigerata e per alimentare le batterie di scambio termico delle UTA, per la produzione di acqua calda sanitaria e per il riscaldamento delle piscine. Inoltre, sulle stesse coperture, saranno anche installati n.87 collettori solari che assicureranno la maggior parte della produzione di acqua calda sanitaria ed il riscaldamento della piscina. Per il mercato del mare saranno installate in parallelo n. 2 pompe di calore polivalenti a recupero totale di calore ed applicate su impianti a 4 tubi per la produzione di acqua sia refrigerata che riscaldata, tramite due circuiti idronici indipendenti. Tutte le elettropompe di circolazioni saranno equipaggiate con inverter ad elevata efficienza con motori con classe di efficienza IE5, in grado di offrire un risparmio energetico pari al 15%, rispetto a una soluzione con elettropompe standard con classe di efficienza minima IE3 imposta dalle normative vigenti. In conclusione, secondo il Proponente, tutti gli insediamenti previsti saranno, dal punto di vista energetico, a basso impatto ambientale con sfruttamento delle energie rinnovabili, senza l’utilizzo di combustibili fossili, ad alta affidabilità, altamente efficienti e Tali sistemi rendono conforme l’intervento a quanto statuito dall’allegato 3 del D. Lgs. 28/2001 e, quindi, coerente con il PEAR.

### **Piano di gestione dei rifiuti speciali della Regione Campania**

Il PRGRS è il documento di pianificazione del ciclo dei rifiuti speciali in Campania adottato con DGR n. 212 del 24/05/2011. Non trattandosi di un impianto di gestione, trattamento, recupero e/o smaltimento di rifiuti, l’intervento non è soggetto, secondo il Proponente, alle prescrizioni del succitato Regolamento Regionale.

### **Esito dell’istruttoria**

La Commissione ritiene di poter concordare con il Proponente sulla coerenza del progetto con gli strumenti pianificatori e vincolistici in atto.

### **In ordine al quadro progettuale**

Come si evince dalla documentazione presentata:

## Lo stato di fatto



Il complesso di Marina di Stabia è situato, lungo il waterfront del Comune di Castellammare di Stabia, all'estremità nord, quasi al confine con il comune di Torre Annunziata. Esso è costituito da un polo nautico, insistente in parte su aree di proprietà della società, in parte su aree demaniali e sullo specchio d'acqua prospiciente, in concessione. Nella parte retrostante, su aree per la quasi totalità di proprietà della società, prospettanti da un alto sul Marina e, dall'altro, costituenti la cortina di Corso De Gasperi, insistono attualmente alcuni capannoni, a suo tempo utilizzati per le attività produttive insediate, ora dismessi.

Lo sviluppo dell'intera superficie territoriale costituente le cosiddette Opere a terra è di circa 55.000 m<sup>2</sup>., mentre il fronte urbano impegnato dalle volumetrie di proprietà di Marina di Stabia è lungo m 560, vale a dire circa il 20% dell'intero tratto di *waterfront* che si snoda dalla sponda meridionale del Sarno, confine geografico e daziario con il comune di Torre Annunziata, sino all'incrocio con Corso Garibaldi, dove il lungomare cittadino, oltre a piegare leggermente verso occidente, in corrispondenza dell'Hotel Miramare, assume caratteri ancora più urbani per arrivare sino in centro, alla Villa e alla Cassa Armonica e, di lì, continuare nell'ulteriore tratto della cosiddetta Banchina Zi Catiello.

L'area nella quale ricadono gli immobili in oggetto è caratterizzata da un lato dall'essere stata in passato sede di stabilimenti industriali importanti (dall'Avis alla stessa C.M.C., fabbrica destinata alla costruzione e alle riparazioni dei vagoni ferroviari, i cui capannoni dismessi costituiscono le volumetrie e i suoli di proprietà di Marina di Stabia). Il Progetto intende assicurare, attraverso la riqualificazione delle strutture edilizie poste a confine tra il porto turistico e il corso cittadino, la ricostruzione di un'immagine, e di una nuova identità urbana, in un luogo strategico come il *waterfront*. Tutta l'operazione, legata all'attuazione del programma Opere a terra, si inquadra dentro un processo di riqualificazione della linea di costa e di rilancio economico e produttivo, all'interno dell'ambito della cosiddetta Buffer zone di Pompei, del Piano strategico per lo sviluppo delle aree comprese nel Piano di Gestione – Grande Progetto Pompei e della legge speciale per Pompei (L. 7/1/2013 n.112, art.1).

Il Proponente indica su mappa le opere e i progetti in corso e appena conclusi nella città di Castellammare di Stabia

### Tipologie edilizie e archeologia industriale

#### Descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e dei lavori di demolizione e ripristino

Il complesso dell'ex CMC è costituito da una serie di capannoni dove si svolgevano le lavorazioni legate alla costruzione e manutenzione di carri ferroviari. La quasi totalità di questi edifici è priva di ogni pregio architettonico, anche sotto il profilo di testimonianza materiale di una stagione ormai passata di cultura industrialista, un'epoca particolarmente significativa nella storia recente di Castellammare di Stabia, in grado di orientare molte delle scelte urbanistiche e della stessa forma e immagine urbana. Per questa ragione, nelle

precedenti fasi progettuali con relative approvazioni, la scelta è stata di salvare il solo edificio, già destinato a montaggio di carri, come memoria della precedente fase funzionale e tipologia insediativa, anche per una sua più marcata consistenza volumetrica, per le caratteristiche strutturali, per la chiarezza e semplicità dell'impianto distributivo. Già la Variante approvata nel 2003 confermava questa soluzione, di recupero e rifunzionalizzazione, con la nuova destinazione a Parco Commerciale. La proposta di Variante, delineata all'interno del presente Progetto, riconferma tutte le scelte compiute a suo tempo, e validate nell'ambito delle verifiche tecnico-progettuali esperite all'interno del procedimento autorizzativo concluso con le Conferenze dei Servizi decisorie del 16.11.98 e del 19.12.03.

### Il rapporto tra opere a terra, opere a mare e contesto urbano

Dopo l'esecuzione delle opere relative al Polo nautico (scogliere, moli, pontili fissi e galleggianti, Torre di controllo e Circolo Nautico), e l'entrata in funzione del Marina, e in attesa del recupero e rifunzionalizzazione delle Opere a terra, si è come accentuata la separatezza che contraddistingue l'intera area: da una parte il fronte a mare riqualificato e definitivamente avviato a costituire un importante polo di rivitalizzazione del territorio, dall'altro il fronte urbano, segnato da una pluralità di insediamenti dismessi che attendono di riprendere a funzionare, in un nuovo ciclo vitale. In mezzo, gli immobili una volta CMC, come una sorta di terra di nessuno, abbandonati, e tali da costituire il confine tra due diversi ambienti e realtà.

### **Il Progetto di variante delle opere a terra**



### Il nuovo impianto urbano

L'intera area di progetto delle Opere a Terra è funzionalmente divisa in due zone, una prima – il Polo ricettivo - con destinazione funzionale prevalente ricettiva, suddivisa a sua volta in un'area di strutture extra alberghiere ed una di strutture alberghiere vere e proprie, e una seconda area – il polo commerciale – con il Mercato del Mare e l'edificio di “le botteghe del porto”.

### Il progetto di Variante delle opere a terra del porto di Marina di Stabia

In estrema sintesi, il progetto ha inteso differenziare le varie aree dando a ognuna di esse una configurazione che rispettasse e rappresentasse le diverse esigenze funzionali e peculiarità, anche nei confronti del contesto partendo però da alcuni temi imprescindibili quali la permeabilità visiva, la possibilità di attraversamento, la varietà di spazi aperti, in definitiva la volontà di favorire la fruizione di questa parte di città e del mare da parte di tutti, pur nel rispetto delle varie funzioni anche private; emblematico è, in questo senso, il percorso verso il mare, la passeggiata ciclo pedonale nel verde che si svolge sul fronte a mare lungo tutta l'area con varie zone di sosta attrezzata, vari ingressi, sormontata in due punti da due passerelle aeree, due rampe che partendo dalle due piazze raggiungono altrettante piazzole panoramiche per sottolineare che il porto turistico, il mare, il panorama, e soprattutto questa parte di città nel suo insieme, sono patrimonio di tutta la città di Castellamare e possono essere fruiti e goduti da tutti.

### Il polo ricettivo - le residenze del Marine

Il complesso di residenze del marine si articola secondo una regola insediativa rigorosa: due fasce parallele, una che si sviluppa lungo la strada carrabile e l'altra lungo il mare. Gli ingressi passanti, solo parzialmente coperti, sono aperti verso l'esterno, anche se schermati da pannelli frangisole, e diventano essi stessi occasione di tagli visivi che attraversando gli edifici consentono scorci prospettici multipli. Essi servono quattro appartamenti a piano, per un numero totale di 163 unità, affiancati spalla a spalla in modo che ogni blocco abbia appartamenti orientati a sud/est e a sud/ovest.

In definitiva il progetto ha come obiettivo quello della reinterpretazione dei linguaggi, dei materiali e delle tipologie dell'architettura prettamente mediterranea: il rivestimento di alcune porzioni del basamento in pietra, riproposta poi anche nelle altre aree di intervento come uno degli elementi unificanti di tutto il progetto, associata alla matericità dei volumi aggettanti dei prospetti, è accostata alle grandi superfici vetrate dello zoccolo commerciale e alla trasparenza dei parapetti vetriati per i balconi e le logge in un continuo rapporto tra pieni e vuoti che aiutano a smaterializzare e a rendere fortemente articolata la volumetria complessiva dell'intervento.

Infine, per quanto riguarda la corte interna, le parti a verde, sia condominiali che private, sono realizzate con la tecnica dei giardini pensili con incremento non solo del valore percettivo, ma anche del valore ecologico e ambientale dell'area edificata. Tale scelta è considerata dal Proponente uno strumento di compensazione e mitigazione degli impatti generati dall'inserimento della nuova opera in quanto in grado di innescare la formazione di ecosistemi prossimo-naturali e di attivare processi "a favore della biodiversità".

Sono poi descritti dal Proponente i materiali che si intende realizzare per gli appartamenti e l'hotel, nonché il polo commerciale – il mercato del mare e l'edificio "le botteghe del porto" e i relativi materiali impiegati per la costruzione, così come per le botteghe del porto.

### Il progetto di rigenerazione urbana e gli standard urbanistici

Il progetto di Variante delle opere a terra, a completamento del progetto del Porto Turistico "Marina di Stabia" che nasce con la procedura negoziata del "Contratto d'Area Torrese – Stabiese" conserva ed esalta, secondo il Proponente, totalmente gli obiettivi del Contratto d'Area Torrese-Stabiese, e delle aree ZES, cioè attrarre investimenti, sviluppare infrastrutture – il porto turistico ha bisogno di queste opere a terra per la sua sostenibilità – creare nuovi posti di lavoro e promuovere la crescita produttiva del territorio.

### Aree verdi, e parcheggi a uso pubblico e privato

In generale la tecnica che viene utilizzata è quella dei giardini pensili con impianto a verde estensivo che, con substrati particolari che consentono spessori ridottissimi e un sistema di irrigazione integrato a quello di nutrienti per le piante stesse, permette di far crescere superfici a prato e piccoli arbusti utilizzando spessori di poche decine di cm con pesi assolutamente contenuti.

Inoltre, volendo arricchire l'impianto anche con essenze di maggior dimensione sono state individuate tre sono state le modalità d'intervento che, declinate in vari modi, sono ricorrenti in tutta l'area di progetto: ritagliare il solaio di separazione tra i livelli, tra il suolo e il sottosuolo, nel caso delle strutture extra-alberghiere, tra la piazza sopraelevata dell'albergo e il piano sottostante delle hall e del centro congressi; in tal modo non solo vengono messi in contatto fisico gli spazi, portando la luce ai livelli inferiori, ma soprattutto, piantando alberi alla quota inferiore in vasche idonee, le loro chiome diventano una massa di verde anche per il piano superiore.

Un altro elemento ricorrente, in particolare nella piazza Faito, è quello delle vasche o piastre artificiali di varia altezza e dimensione, integrate da sedute, nei quali con sesto d'impianto regolare, a sottolineare l'artificialità dell'intervento, sono posti a dimora piccoli alberi ombrosi.

Terzo elemento è quello delle aiuole in rilievo, piccole dune di terra dalla forma organica, utilizzate in particolare lungo il perimetro del giardino dell'albergo a quota *hall*; infine, con un disegno a fasce che riprende quello della piazza Vesuvio, sarà trattato il verde della piazza Vesuvio con piante in piena terra. Ancora vasche

sono previste lungo tutta la passeggiata a mare, anche in questo caso integrate con sedute di vario tipo, mentre il "Parco lineare del Marine", lunga fascia di verde a leggera scarpa che costeggia tutto il limite dell'intervento verso il mare e la banchina del porto, consentirà la piantagione in piena terra.

Per quanto riguarda la scelta della vegetazione da utilizzare si prevedono:

- bordi di graminacee (*Arundo donax*, *Festuca glauca*, *Pennisetum*, *Mischantus*, *Stipa tenuissima*.....)
- tappezzanti (*Erigeron karvinskianus*, *Alchemilla mollis*, *cerastium tomentosum*.....)
- siepi arbustive, caduche e sempreverdi (*Pittosporum tobira nano*, *Pyracantha*, *Ligustrum*, *Myrtum*, *Teucrium chamaedrys* .....
- rampicanti (*Trachelospermum jasminoides*, *Hedera helix*, *Hardenbergia violacea*.....)
- alberi di piccola dimensione (*Tamarix gallica*, *Eleagnus angustifolia*, *Arbutus unedo*.....)

Il progetto delle opere a terra prevede un'importante dotazione di parcheggi distribuiti su tutto il lotto e differenziati tra parcheggi privati e ad uso pubblico. Si prevede inoltre la realizzazione di due aree di sosta a raso, una a ridosso delle Residenze del Marine ed una seconda tra il mercato del mare e l'edificio "le botteghe del porto" di supporto al centro commerciale. Infine, è presente una lunga fascia di parcheggio a q. 0,00, il parcheggio del mare, in parte coperto dalla passeggiata a mare e dalla terrazza del Mercato al quale si accede tramite brevi rampe dalla banchina del marine a q. 1.50 m.

#### La passeggiata a mare, le piazze, il parco del marine

Per tutto lo sviluppo dell'area è stato quindi realizzato un lungo percorso pedonale verso il mare, che corre ad una quota di circa m 2.90 in modo da non interferire, anche visivamente, con le parti costruite delle strutture extra alberghiere e dell'albergo. Infatti, i parapetti dei giardini privati delle strutture extra alberghiere che si affacciano sul mare e un sistema del verde anche a scarpa che crea una barriera vegetale continua, impediscono il rapporto visivo diretto e garantiscono la giusta *privacy* per i residenti. Il percorso pedonale a mare è intersecato in due punti, nello stacco tra il blocco delle strutture extra alberghiere e la piastra del polo ricettivo, e a seguire nel punto di collegamento tra la fine della piastra e il polo commerciale del Mercato del Mare, da altrettanti percorsi trasversali che lo collegano alle tre piazze urbane pedonali che si aprono lungo il Corso De Gasperi.

#### Standard urbanistici

In merito agli standard urbanistici, di seguito sono illustrati i calcoli effettuati ai sensi del DM 1444/68 art.5, L 1150/42 art. 41 – sexies, la L. R. n. 7/2020 e s.m.i, anche con il confronto con i dati del progetto assentiti dalla Conferenza dei Servizi decisoria del 19.12.2003. Sono riportate le tabelle con il calcolo degli standard, nella prima colonna sono calcolate le superfici da norma, nella seconda colonna quelle previste nel progetto.

#### Il progetto impiantistico

Nelle scelte progettuali sono stati considerati i seguenti fattori:

- semplicità di funzionamento per ottenere una notevole affidabilità del sistema e dei suoi componenti;
- massima standardizzazione dei componenti per avere la garanzia di una futura facile reperibilità sia in caso di modifiche che di sostituzione in fase manutentiva o per invecchiamento;
- frazionabilità di ogni sezione del sistema per ottenere una gestione flessibile, economica e di facile controllo;
- adattabilità degli impianti alle strutture dell'edificio, soprattutto nell'ottica di garantire una facile accessibilità durante le operazioni di manutenzione e controllo;
- sicurezza degli impianti nei confronti degli utenti e delle condizioni di utilizzo.

#### Impianti elettrici

Gli impianti elettrici ed elettronici dell'area ricettiva (albergo e residenze) e dell'area commerciale saranno unici per le rispettive aree; per l'area residenziale saranno previsti tanti impianti elettrici quante sono le unità abitative e i servizi comuni ai vari fabbricati e al complesso di area.

Gli impianti di illuminazione interna ai locali ed alle zone comuni garantiranno le migliori prestazioni, prevedendo l'uso di corpi illuminanti led che avranno un ridotto consumo di energia elettrica e una lunga durata, con la conseguente minima necessità di manutenzione; sarà previsto inoltre la gestione degli impianti attraverso sistemi domotici che ne vanno a massimizzare e razionalizzare l'utilizzo nell'ottica del risparmio energetico. Sarà prevista, inoltre, illuminazione di sicurezza alimentata o con dispositivi dotati di batteria autonoma o con batterie centralizzate, tipo soccorritore, per quasi tutti gli ambienti

Gli impianti di forza motrice saranno realizzati tenendo conto delle esigenze degli ambienti in cui sono installati con il rigoroso rispetto delle normative vigenti; andranno infine ad alimentare tutti gli impianti a servizio delle aree interessate, quali ascensori, impianti di climatizzazione, impianti di sollevamento, irrigazione etc. L'impianto di terra dei vari fabbricati dovrà essere interconnesso ai ferri di armatura delle fondazioni dei fabbricati stessi e dovrà soddisfare le seguenti prescrizioni:

Nell'area commerciale e ricettiva saranno realizzati bagni per disabili che prevederanno impianti di allarme con segnalazione acustica e luminosa fuori del bagno stesso e ripetizione in zona presidiata.

Sarà svolta la valutazione del rischio da fulmini per le strutture ad uso pubblico, in accordo con la Norma CEI 81-10 (EN 62305) "Protezione contro i fulmini". È prevista l'installazione di quadri automatico di rifasamento per il rifasamento dei carichi induttivi presenti negli edifici.

Saranno previsti impianto TV terrestre per gli edifici residenziali, impianti videocitofonici, impianti di cablaggio

Sarà previsto per l'area ricettiva (albergo e residenze) e l'area commerciale un impianto di rivelazione incendio con la funzione di sorvegliare tutti gli ambienti, con la sola esclusione dei bagni. Il centro commerciale, infine, dovrà essere provvisto di impianto di diffusione sonora per l'emergenza conforme alla norma EN 54-16 ed alla norma EN 60849.

Saranno, infine, previsti impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile, progettati per rispondere ai dettami del D. Lgs. n. 28/2011 e al Decreto Regionale n. 176 del 12/01/2017 e garantire una buona copertura dei fabbisogni di energia da fonti rinnovabili.

#### *Impianti termici e di climatizzazione*

Per ciascun blocco (n.5), si prevede di realizzare una centrale termofrigorifera formata dal parallelo di due o più gruppi refrigeratori del tipo "polivalente". Per ogni unità residenziale, inoltre, è stato previsto un contabilizzatore di calore. Gli impianti interni e i terminali, per le unità destinate a residenza, saranno:

- impianto a pavimento radiante in regime invernale;
- impianto a ventilconvettori in regime estivo.

Un impianto di climatizzazione con unità terminali interne a "ventilconvettori" è ritenuto dal Proponente la più idonea per la tipologia di destinazione d'uso prevista. Il riscaldamento, realizzato con pannelli radianti, avviene soprattutto per irraggiamento. L'impianto sarà formato da tubazioni in materiale plastico annegate nel massetto sottopavimento.

#### *Collettori solari termici:*

Per coprire i fabbisogni energetici richiesti dalle norme vigenti e per garantire un impatto architettonico limitato, è stata prevista l'installazione di collettori del tipo "sottovuoto" con superficie di assorbimento di ciascuno pari a 3,03 m<sup>2</sup>, con dispositivo *ThermProtect* per la massima sicurezza di funzionamento. Il sistema automatico brevettato *ThermProtect*, per l'interruzione automatica della trasmissione del calore, evita il

surriscaldamento dell'impianto solare nei periodi in cui l'irraggiamento solare è prolungato e non ci sono prelievi del calore prodotto.

#### *Polo ricettivo:*

il polo ricettivo sarà formato da una zona camere e residenze, una zona servizi con piscine, area benessere e fitness, un'area con sale congressi. Sono descritti gli impianti previsti (climatizzazione, ventilatori, centrali termofrigorifere).

#### *Centro commerciale:*

il centro commerciale sarà climatizzato con sistemi *Rooftop Packaged* che garantiranno, oltre al controllo dei parametri termo igrometrici interni, la qualità dell'aria con recupero di calore. I sistemi

### **Approvvigionamento acqua a uso umano**

È prevista, per ciascun edificio, una riserva idrica dedicata asservita ad un impianto di pressurizzazione e trattamento acqua (addolcimento). Le reti saranno realizzate con tubazioni in materiale plastico od acciaio zincato.

### Il progetto antincendio

Il progetto oggetto della presente richiesta di Autorizzazione Unica ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 5 -bis del D. L. 20.06.2017, n. 91, riguarda la Variante al progetto delle opere a terra di "Marina di Stabia", a completamento del progetto del Porto Turistico "Marina di Stabia". Mentre la maggior parte delle funzioni previste precedentemente sono riconfermate, come nel caso delle strutture ricettive, dell'Hotel, e del Parco Commerciale, si è evidenziata la necessità di introdurre ulteriori funzioni. La soluzione prescelta è stata di associare, alle due principali destinazioni funzionali riconfermate della precedente versione progettuale, il Polo ricettivo e quello commerciale, una terza area, prevalentemente votata all'insediamento di un villaggio dei diportisti – residenze del Marine.

### Impianti di protezione attiva e passiva antincendio

L'intero insediamento sarà protetto sia da impianti manuali ad idranti che, per le autorimesse e per il centro commerciale, con impianti automatici a pioggia. Inoltre è prevista la protezione esterna. È stata dimensionata una nuova centrale di pressurizzazione antincendio e riserva idrica, valutata in circa 700 m<sup>3</sup> utili, con l'installazione di n. 3 gruppi di pressurizzazione, ciascuno dedicata a un'area specifica. La centrale sarà realizzata nel parcheggio lato Nord.

### **Aspetti dimensionali**

Il progetto di Variante presenta una importante riduzione delle superfici rispetto a quelle del progetto approvato nel 2003. In particolare, le superfici lorde dedicate al parcheggio degli autoveicoli in tutto il progetto di Variante sono pari a circa 33.007 m<sup>2</sup> inclusi le superfici di manovra e la viabilità. I posti auto presenti nei grafici di progetto sono 974. Considerato che la superficie impegnata è pari a 33.007 m<sup>2</sup> (comprensivi di spazi di viabilità e manovra), potenzialmente possono essere realizzati nel complesso circa 1.320 stalli (33.007 m<sup>2</sup>: 25 m<sup>2</sup> = 1320 stalli). Un numero notevolmente inferiore rispetto a quelli potenziali del progetto autorizzato 2003 e oggi realizzabile, pari a 1923 stalli (48.067 m<sup>2</sup>: 25 m<sup>2</sup> = 1923 stalli)

### **Viabilità di accesso alle aree**

L'area del porto di Marina di Stabia si colloca all'esterno del sistema viario di distribuzione e accesso al sistema urbano centrale di Castellammare di Stabia. Il complesso è facilmente raggiungibile in quanto l'ingresso è direttamente connesso sulla strada urbana di Corso de Gasperi che dista a sua volta dallo svincolo dell'autostrada, uscita di Pompei, posta al km 3,700 in direzione Nord. Sui 560 metri di sviluppo dell'area dismessa, ai due vertici, sono presenti i due ingressi al Porto. Il nuovo insediamento invece, avrà più punti di

accesso e permeabilità con la viabilità esistente (il Proponente rimanda per maggiori dettagli alla relazione di consulenza specifica allegata).

### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione evidenzia che le opere programmate sono state esaurientemente descritte, ma che, come sopra detto, le operazioni di scavo dovranno essere particolarmente attenzionate in fase di progettazione esecutiva e nella cantierizzazione.

### **In ordine agli effetti cumulativi**

Il Proponente non ha indicato altre opere in corso o di futura realizzazione nell'area di intervento.

### **Esito dell'istruttoria**

Considerato che il progetto prevede la demolizione di tutte le opere (fatiscenti) presenti nell'area realizzando una serie di opere a terra completamente nuove, gli effetti cumulativi possono essere solo relativi alle diverse opere previste nell'ambito cittadino che potrebbero richiedere un'opportuna fasizzazione nel progetto di cantierizzazione.

### **In ordine alla scelta fra le alternative**

Come sopra detto, la Variante è al progetto redatto dallo studio Fuksas e approvato con delibera di C.C. del Comune di Castellammare di Stabia n. 93 del 28.07.1997, in applicazione dei Protocolli di Intesa del 05.11.1993 e del 19.12.1994, nell'area dell'ex insediamento industriale della CMC spa. Come sopra detto, il progetto del Porto di Marina di Stabia – “opere a mare” e “opere a terra” in data 13.11.1998 ottiene parere favorevole alla Valutazione di Impatto Ambientale da parte della Commissione tecnica amministrativa del settore Tutela dell'Ambiente della Regione Campania. Il progetto è approvato nella seduta della Conferenza dei Servizi decisoria del 16/11/1998 e, successivamente, è stata approvata una specifica Variante, relativa alle sole “opere a terra”, con la Conferenza dei Servizi decisoria del 19/12/2003. Nel mese di luglio 2016 si sono concluse, con i relativi collaudi ministeriali, le attività connesse alla realizzazione di tutte le Opere a mare, così come previste ed approvate nell'ambito del Contratto d'Area Torrese-Stabiese, sottoscritto il 30.03.98 ai sensi della L. 662/96 e della Delibera CIPE del 21.03.97, propedeutiche all'avvio della costruzione delle Opere a Terra.

### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione rileva, pertanto, che il Proponente, dal punto di vista ambientale, non poteva individuare alternative al progetto presentato.

### **In ordine ai fabbisogni energetici, allo smaltimento delle acque e alla gestione dei rifiuti**

Come si evince dalla documentazione presentata:

#### **Fabbisogni energetico e fonti di approvvigionamento**

La normativa vigente (D.L. 48/2020) impone che tutti gli edifici di nuova costruzione devono essere classificati “nZEB”, ossia edifici a energia quasi zero. Nell'ambito del progetto, oggetto di richiesta di Autorizzazione Unica ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 5 -bis del D. L. 20.06.2017, n. 91, il Proponente prevede di realizzare impianti alimentati da fonti rinnovabili quali impianti fotovoltaici, solari termici e termici a pompa di calore.

Tutti gli edifici saranno realizzati con materiali a elevate prestazioni termiche in grado di ridurre in maniera significativa le dispersioni termiche verso l'esterno durante il periodo invernale e mitigare la radiazione termica durante il periodo estivo, tramite pannelli isolanti, riciclabili ed ecosostenibili, rispettando i criteri

minimi ambientali. Tra gli impianti per la produzione di energia rinnovabile sono previsti impianti fotovoltaici, installati sulle coperture di ogni edificio che permetteranno di soddisfare parte dei fabbisogni energetici ma anche a favore delle zone comuni, favorendo nelle ore diurne l'autoconsumo in situ.

Per le esigenze termiche, per la climatizzazione invernale ed estiva e per la produzione di acqua calda sanitaria, ciascun edificio sarà servito da una centrale termo frigorifera formata dal parallelo di pompe di calore polivalenti, del tipo aria-acqua polivalenti a 4 tubi, con recupero totale di calore. Sulla copertura degli edifici saranno realizzati impianti solari termici per la produzione di acqua calda sanitaria. Gli impianti saranno a circolazione forzata, caratterizzati da collettori solari a tubi sottovuoto con assorbitore circolare disposti orizzontalmente alla copertura e serbatoi di accumulo coibentati posizionati in locali tecnici dedicati.

### **In ordine allo smaltimento dei rifiuti e delle acque reflue**

Come si evince dalla documentazione presentata:

#### **Gestione dei rifiuti**

I rifiuti prodotti dal porto di Marina di Stabia S.p.a. sono gestiti direttamente dalla stessa società che si avvale di ditte autorizzate alla raccolta e smaltimento dei rifiuti legati al diportismo. A questi si aggiungono i rifiuti urbani conferiti al gestore della raccolta comunale. Le aree delle opere a terra non producono rifiuti in quanto totalmente dismesse.

#### **Smaltimento delle acque reflue**

##### Rete fognaria acque nere

La fogna pubblica esistente che convoglia i reflui neri verso il depuratore regionale è situata su C/so A. De Gasperi, a una profondità variabile ma comunque inferiore al livello +2,60 sul livello del mare. Nello stato di fatto sono già presenti due recapiti per "Marina di Stabia" dotati di misuratori di portata, ubicati in prossimità dei due accessi all'area. Per i nuovi insediamenti si prevede di utilizzare, se necessario maggiorando, i recapiti esistenti e realizzare almeno un altro recapito, centrale rispetto a quelli esistenti, così da ridurre le reti interne. Almeno il 50 % dei reflui saranno sollevati per superare i dislivelli esistenti e che si verranno a creare. Un degrassatore provvederà alla rimozione dai liquami delle sostanze fangose e di quelle grasse e oleose mediante l'impiego di una singola cisterna monolitica munita di due deflettori e sarà in grado di rimuovere i grassi e gli oli di origine vegetale e animale presenti nell'acqua fino a un contenuto residuo non superiore a 40 mg/l.

##### Rete fognaria acque meteoriche

I sistemi di captazione della pioggia sulle aree destinate a parcheggio e transito automezzi saranno separati da quelli previsti per la raccolta delle acque meteoriche captate dalle coperture degli edifici, dalle zone a verde e destinate a transito pedonale: i primi saranno asserviti a impianti di trattamento di "prima pioggia" e successivamente convogliati a mare, i secondi direttamente a mare (corpo ricettivo superficiale). Le acque di lavaggio e meteoriche captate dai parcheggi e dalle zone destinate al transito automezzi, prima di essere scaricate a mare, saranno trattate da separatori di olii e benzine conformi alle norme UNI EN 858-1 e 2.

Ciascun sistema sarà formato da una rete, interrata, composta da tubazioni di forma circolare e pozzetti d'ispezione. La rete esterna sarà costituita da una serie di collettori sub-orizzontali correnti interrati. In corrispondenza di ogni immissione nel collettore principale, dei cambi di direzione, delle confluenze e dei salti di quota sono stati previsti pozzetti di ispezione dotati di chiusino in ghisa del tipo carrabile. Le acque captate dalle aree soggette a inquinamento, come parcheggi e strade, pertanto, saranno trattate dagli impianti di "prima pioggia" e impianti "disoleatori"; le acque di prima pioggia, pertanto, saranno separate da quelle successive (seconda pioggia) e rilanciate all'unità di trattamento (disoleatori) tramite un bacino di accumulo interrato di capacità tale da contenere tutta la quantità di acque meteoriche di dilavamento risultante dai primi 5mm di pioggia caduta sulla superficie scolante di pertinenza dell'impianto.

Le aree oggetto dei lavori attualmente sono dismesse al netto di alcune funzioni tecniche presenti al loro interno – centrale antincendio, cabine elettriche, etc. – di supporto alle opere a mare del Marina. L'attuale impiego della risorsa idrica è per le sole opere a Mare ed è assimilabile a quella domestica. La fornitura idrica è assicurata dalla Gori. Le acque reflue prodotte nelle aree delle opere a Mare del Marine sono le seguenti:

- acque nere prodotte dai servizi sanitari presenti nel porto;
- acque meteoriche provenienti dalla viabilità e dalle aree impermeabilizzate;
- acque meteoriche provenienti dalle coperture dei manufatti edilizi.

Tutte le succitate acque reflue, prima dell'inizio dei lavori di ampliamento, una volta raccolte dalla rete fognaria esistente erano confluite in pubblica fognatura. Le acque dei servizi igienici del Porto sono attualmente convogliate in una rete interna che attraverso delle stazioni di pompaggio confluiscono in pubblica fognatura.

Per la parte dismessa oggetto dei lavori le acque meteoriche non hanno nessun sistema di raccolta delle acque meteoriche. Per il Porto, invece, le uniche acque reflue prodotte sono quelle raccolte dalla viabilità e dai parcheggi e, quindi, potenzialmente possono contenere residui di idrocarburi generati dagli autoveicoli circolanti. Sempre e solo per il Porto tutte le acque meteoriche ricadenti sulle aree impermeabilizzate sono raccolte dall'esistente sistema fognario per essere scaricate direttamente nella fognatura comunale posta su Corso de Gasperi, unico corpo recettore dello scarico di tutte le acque reflue prodotte nel.

#### *Autorizzazione allo scarico delle acque reflue*

Lo scarico delle acque reflue in corpo idrico superficiale (mare) e in pubblica fognatura è oggetto di autorizzazione unica ambientale, rilasciata dal SUAP del comune di Castellammare di Stabia, prot. 34733 del 30.08.2016. Tutte le autorizzazioni e relativi pareri sono stati allegati alla documentazione progettuale.

#### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione prende atto degli attuali metodi di smaltimento.

#### **In ordine al quadro ambientale**

Come si evince dalla documentazione presentata:

#### **Clima**

Per la caratterizzazione della situazione meteorologica il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali (MIPAAFT), attraverso l'Osservatorio Agroclimatico, mette a disposizione la serie storica degli ultimi 10 anni delle temperature medie annuali (minima e massima) e delle precipitazioni a livello provinciale. In particolare, le statistiche meteorologiche sono stimate con i dati delle serie storiche meteorologiche giornaliere delle stazioni della Rete Agrometeorologica nazionale (RAN), del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare e dei servizi regionali italiani rilevati nella fattispecie dalla Stazione meteorologica dell'Osservatorio meteorologico di Castellammare di Stabia (NA). Le statistiche meteorologiche e climatiche sono archiviate nella Banca Dati Agrometeorologica Nazionale. Il Proponente riporta in specifici grafici i dati relativi alla provincia di Napoli riferiti all'intervallo temporale 2009 - 2018.

La Campania è caratterizzata da un clima tipicamente mediterraneo con inverni miti ed estati calde. Le temperature estreme possono scendere al di sotto dei 0° nei mesi di gennaio e febbraio e superare i 30°C nei mesi di luglio e agosto. Il Proponente riporta in grafico l'andamento annuale delle piogge registrate nel periodo di osservazione, unitamente all'indicazione dell'apporto pluviometrico medio annuo ottenuto elaborando i dati disponibili. La media dell'apporto pluviometrico annuo è stimabile in circa 955 mm/anno. I mesi più piovosi dell'anno siano quelli di settembre, novembre e dicembre, mentre quelli più aridi risultino essere luglio e marzo. I dati relativi alla ventosità derivano dall'atlante interattivo eolico dell'Italia sviluppato da RSE con il

contributo dell'università di Genova per la modellizzazione dei dati raccolti da varie fonti; il modello matematico utilizzato è stato il WINDS. Sull'area d'interesse la velocità dei venti si colloca tra i valori bassi rispetto alla scala di riferimento, con velocità che non superano i 4 m/s.

## **Atmosfera**

La Regione Campania ha adottato un Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria approvato con delibera di Giunta Regionale n. 167 del 14/02/2006 e pubblicato sul BURC numero speciale del 5/10/2007, con gli emendamenti approvati dal Consiglio Regionale nella seduta del 27/06/2007. Successivamente il Piano, nelle more del suo aggiornamento, è stato integrato con:

- la Delibera della Giunta Regionale n. 811 del 27/12/2012, che integra il Piano con delle misure aggiuntive volte al contenimento dell'inquinamento atmosferico;
- la Delibera della Giunta Regionale n. 683 del 23/12/2014, che integra il Piano con la nuova zonizzazione regionale e il nuovo progetto di rete.

La zonizzazione è stata eseguita sulla base delle caratteristiche demografiche, meteorologiche e orografiche regionali, della distribuzione dei carichi emissivi e dalla valutazione del fattore predominante nella formazione dei livelli di inquinamento in aria ambiente, individuando le seguenti zone:

- ZONA IT 1507: agglomerato Napoli - Caserta;
- ZONA IT 1508: zona costiera - collinare;
- ZONA IT 1509: zona montuosa;

Il Comune di Castellammare di Stabia appartiene alla Zona IT 1508: zona costiera - collinare.

### Le preesistenti emissioni acustiche prodotte nel Porto – opere a mare e opere a terra

La legge 447 del 1995 (Legge Quadro sull'inquinamento acustico) definisce un quadro di intervento generale da specificare attraverso Decreti Attuativi e Leggi regionali, in particolare il DPCM del 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", in relazione alle classi di destinazione d'uso del territorio.

Il porto di Marina di Stabia non genera, secondo il Proponente, emissioni significative se non quelle provenienti dalla circolazione degli autoveicoli su corso de Gasperi e, all'interno del porto, delle caldaie termiche e dei gruppi elettrogeni tutt'oggi esistenti. Nelle aree strettamente dedicate alle opere di Variante non sono presenti emissioni in atmosfera

### Emissioni in atmosfera in fase di cantiere

La fonte principale di informazione di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico è l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Campania che gestisce la rete di monitoraggio e attualmente in fase di adeguamento alle specifiche contenute nel progetto approvato dalla Regione Campania con DGRC n.683 del 23/12/2014. La nuova configurazione della rete prevede un incremento delle centraline di rilevamento, situate con capillarità e con maggiore densità nelle aree sensibili, in accordo con la zonizzazione e classificazione del territorio regionale approvata con medesimo provvedimento. Per quanto concerne i dati relativi alla qualità dell'aria sul sito di progetto, il Proponente dichiara che non sono disponibili dati analitici, in quanto non esiste una rete di monitoraggio della qualità dell'aria nel sito oggetto d'intervento. Tuttavia, viste le aree monitorate, visti i parametri e le condizioni del sito di Studio, il Proponente fa riferimento alla Stazione di monitoraggio Cava dei Tirreni Stadio e Salerno Parco del Mercatello, entrambe localizzate nella Zona IT 1508 e aventi un traffico simile a quello del complesso di Marina di Stabia SpA (per il traffico i dati, seppur disponibili afferiscono a traffico anche di mezzi pesanti che nella fattispecie sono non frequenti) e riporta, i valori di riferimento dell'anno 2023 per la qualità dell'aria monitorata da ARPA Campania (Medie e superamenti anno 2023 - dal 01.01.2023 al 27.11.2023).

In fase di cantiere, le opere che producono emissioni di polveri sono quelle di demolizione dei manufatti esistenti, lo scavo per la costruzione delle autorimesse, delle reti impiantistiche, della messa in opera degli

impianti di prima pioggia, delle fondazioni e della realizzazione delle aree a verde previste; adeguamento della rete di fognatura.

Nella fase di esercizio, l'intervento prevede una folta piantumazione di verde (decuplicazione delle alberature esistenti) sia ai fini di mitigazione della visione delle opere, da tener conto il fattore di riduzione dell'inquinamento delle polveri sottili, CO<sub>2</sub>, CO, etc...

#### Misure di mitigazione

In fase di cantiere, sarà previsto l'impiego di irroratori di acqua sulle aree oggetto di intervento. Il potenziale innalzamento della polvere stradale sollevata dal passaggio di automezzi sarà contenuto grazie alla buona manutenzione delle strade di accesso al porto (soprattutto del cantiere) e dal limite di velocità imposto pari a 5 km/h (già applicato in ambito di aree del porto).

In fase di esercizio, Il primo livello di mitigazione è quello più esterno e consiste nell'inserimento di copiosi filari di alberatura lungo l'asse stradale di corso de Gasperi, in modo da creare un filtro verde e serviranno ad assorbire la CO<sub>2</sub> prodotta dal flusso veicolare mentre gli arbusti e la vegetazione a verde ha la funzione di assorbire la CO.

#### Esito dell'istruttoria

Tenuto conto delle possibili emissioni in atmosfera, la Commissione prende atto delle misure di mitigazione previste ma ritiene che il piano di monitoraggio debba essere esteso anche a questa componente ambientale, raccomandando peraltro altre misure mitigative come il lavaggio delle ruote degli automezzi impiegati per il trasporto dei materiali.

#### **Rumore**

Come si evince dalla documentazione presentata:

L'impatto acustico in fase di costruzione è dovuto essenzialmente all'impiego di escavatori e di pale, getti di volumi di calcestruzzo, stesura e costipazione di materiali per rilevati. All'utilizzo di autogru per il sollevamento dei al piano dei materiali, autoarticolati per la fornitura dei materiali. Per la tipologia di intervento, sono previste opere di demolizione, scavo, realizzazione delle strutture, lavorazioni di finitura delle opere. Nel cantiere non sono previste lavorazioni notturne e le attività si svolgono nelle normali ore lavorative dei giorni feriali. In tabella sono forniti alcuni esempi di rumorosità in relazione alle diverse fasi di cantiere e diverse tipologie di costruzione.

Altre fonti di rumore sono rappresentati dal traffico dei mezzi pesanti utilizzati per il trasporto dei materiali, il carico e lo scarico degli stessi. La temporaneità dell'impatto rende, secondo il Proponente, il disagio provocato dalle operazioni di cantiere di entità trascurabile e tale da poter ritenere che non vi sono condizioni di criticità ambientale dal punto di vista dell'inquinamento acustico.

Il Proponente rinvia alla relazione previsionale acustica allegata: "Valutazione di clima ed impatto acustico ambientale previsionale". Nell'ambito di detto studio, sono stati considerati i ricettori più esposti, come da stralci ortofotogrammetrici. Il Comune di Castellammare di Stabia è, peraltro, dotato del Piano di Classificazione Acustica Comunale, di cui è riportato lo stralcio relativo all'area in disamina. I valori derivanti dal modello di calcolo sono stati confrontati con i limiti derivanti dal Piano di Classificazione Acustica Comunale. Al fine di determinare il clima acustico sono state eseguite quattro misure, nei punti M1 ed M3 (due per il periodo di riferimento diurno e due per il periodo di riferimento notturno) che hanno fornito i seguenti risultati

| Punto di misura | Periodo di riferimento | LAeq [dB(A)] | Limite [dB(A)] |
|-----------------|------------------------|--------------|----------------|
| M1              |                        | 51,3         |                |

|    |          |      |    |
|----|----------|------|----|
| M2 | Diurno   | 47,2 | 65 |
| M1 |          | 43,1 |    |
| M2 | Notturmo | 43,2 | 55 |

Per il Proponente, gli esiti delle misure eseguite mostrano la compatibilità del progetto con il clima acustico della zona.

Per studiare l'impatto acustico di una o più sorgenti, è stato impiegato per la stima della propagazione del rumore in ambiente esterno è stato impiegato il software "IMMI" vers. 2021 della casa tedesca Wölfel, sviluppato in ambiente operativo "Windows" e dedicato specificamente all'acustica previsionale. Dalla disamina dei risultati scaturiti dal modello di calcolo, emerge, secondo il Proponente, la compatibilità del progetto ai valori limite previsti dalla normativa vigente e, quindi non emergono criticità per la realizzazione del progetto.

#### Misure di mitigazione

Le misure mitigatrici sono collegate alla minore rumorosità delle moderne attrezzature impiegate. Per il passaggio di autoarticolati, le misure di mitigazione constano dell'obbligo di bassa velocità di circolazione all'interno del complesso ospedaliero (5 km/h) e dei pannelli di recinzione già esistenti sul cantiere di altezza pari a 2,5 m. Alle opere di mitigazioni si andrà ad aggiungere l'uso temporaneo di pannellature su tutti i confini dell'area oggetto dei lavori.

#### Esito dell'istruttoria

La Commissione, pur prendendo atto dei valori stimati e delle misure mitigative, ritiene che il Piano di monitoraggio debba contenere adeguate misure per il contenimento del rumore in fase di cantiere, previo l'attento esame e individuazione di possibili ricettori sensibili, soprattutto lungo la viabilità che sarà impiegata sia per il trasporto dei materiali da costruzione sia per lo smaltimento dei rifiuti prodotti, avuto particolare riguardo a quelli prodotti in fase di cantiere.

#### **Vibrazioni**

Il Proponente non considera li possibili effetti dovuti alle vibrazioni nell'area in esame.

#### Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene necessario che il piano di monitoraggio ambientale tenga conto anche di questa componente ambientale.

#### **Acque**

Come si evince dalla documentazione presentata:

#### Ambiente idrico superficiale

La rete idrografica superficiale più prossima all'area d'interesse in esame è il corso d'acqua Fiume Sarno con lunghezza di circa 24 km e un bacino esteso per complessivi 5.02 km<sup>2</sup>, si dipana per circa 20 km e con una pendenza media dello 0,1%. Per quanto concerne la qualità del suddetto corpo idrico superficiale si fa riferimento al Piano di Gestione Acque II Fase - Ciclo 2015 -2021 (PGA) del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, redatto in base alla Direttiva 2000/60/CE, D. Lgs. n. 152/2006 e approvato dal Comitato Istituzionale Integrato il 3 marzo 2016. Alla foce, è stato accertato che lo stato ecologico per il Fiume Sarno presenta un livello di inquinamento da Macrodescrittori con sostanze pericolose prioritarie come Residui di fitofarmaci, solventi organici, metalli pericolosi prioritari, benzene e sostanze pericolose non prioritarie. Comunque, secondo il Proponente, l'area di Studio non genera alcuna interferenza con il fiume Sarno.

### Gestione acque reflue

Il completamento delle opere di realizzazione dell'impianto di trattamento delle acque nere e delle opere di installazione di impianti di trattamento delle acque meteoriche a servizio della viabilità e dei parcheggi, comporterà in assoluto effetti migliorativi sulla gestione dei reflui interessati e quindi della matrice acqua.

Lo scarico delle acque reflue rimane la pubblica fognatura:

- Acque nere: in pubblica fognatura.
- Acque meteoriche saranno pretrattate con impianti di prima pioggia e successivamente, come già autorizzato con AUA, lo scarico ne corpo idrico superficiale (mare).

In riferimento agli impianti di prima pioggia, questi saranno installati nelle aree di progetto e saranno dotati di desoleatore di Classe I in continuo per lo scarico in corpi superficiali/suolo e dimensionati rispettivamente a seconda dell'area servita. Il Proponente ritiene il rischio dello scarico delle acque reflue in fognatura del tutto sostenibile rispetto alle condizioni autorizzate dell'AUA già in possesso di Marina di Stabia e alla portata della condotta pubblica.

### Ambiente idrico sotterraneo

Dal punto di vista idrogeologico la Piana Campana, in cui è inserita l'area di progetto, è un'unità idrogeologica costituita da una spessa coltre di depositi vulcanici, alluvionali e marini, con caratteristiche litologiche ed idrogeologiche molto diverse tra loro. Questa configurazione litostratigrafica connessa alla presenza delle strutture vulcaniche dei Campi Flegrei e del Somma Vesuvio, porta all'instaurarsi di flussi sotterranei complessi con presenza di più falde sovrapposte e molte volte intercomunicanti. La struttura di tale complesso è articolata in quanto i depositi che lo costituiscono presentano variazioni granulometriche in senso areale e lungo le verticali. Complessivamente la permeabilità è in genere medio-bassa, anche se ovviamente tende a crescere con il prevalere locale di granulometrie più grossolane e poco assortite. Dallo stralcio della Tavola "Corpi idrici sotterranei" del Piano di Gestione di Gestione Acque II Fase - Ciclo 2015 -2021 (PGA) del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, si evince che l'area in esame è interessata dalla presenza del corpo idrico "Piana del Volturmo - Regi Lagni". Sempre con riferimento al Piano di Gestione Acque II Fase - Ciclo 2015 -2021 (PGA) del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, redatto in base alla Direttiva 2000/60/CE, D. Lgs. n. 152/2006 e approvato dal Comitato Istituzionale Integrato il 3 marzo 2016, nel caso in esame, lo stato chimico risulta non buono, lo stato quantitativo è di classe C e il corpo risulta a rischio di non conseguimento dello stato buono.

L'attuale fascia costiera, e in particolare quella interessata dalle opere in progetto, è da far risalire ai fenomeni di progradazione della linea di costa registrati a partire dal VI secolo a.c. e completatisi con l'eruzione del Vesuvio del 79 d.c.1. La litologia è caratterizzata da depositi detritici, costituiti essenzialmente da sabbie fini, con livelli di ghiaia, spesso di origine vulcanica. Per quanto riguarda gli aspetti idrologici, nel sottosuolo è presente una falda in lento movimento, alimentata dai massicci calcarei che bordano la piana; in corrispondenza della linea di costa la falda si incunea al di sotto della massa d'acqua salata che, nell'area in esame, ha una potenza variabile tra 5 e 10 m.

### Interferenza con i corpi idrici sotterranei

Secondo il Proponente, la realizzazione delle opere a terra in variante di Marina di Stabia SpA, non comporta alcuna interferenza con i corpi idrici sotterranei.

### Esito dell'istruttoria

La Commissione non può concordare con quanto affermato sulla mancanza di interferenza con la falda e ribadisce quanto già precedentemente esposto con riguardo alle attività di scavo.

### **Rifiuti**

Come si evince dalla documentazione presentata:

Con riferimento ai rifiuti prodotti nel cantiere, nella fase di realizzazione dei lavori, ogni ditta coinvolta avrà la sua area di deposito temporaneo di rifiuti in cantiere opportunamente delimitata. Le dette aree sono già esistenti nel cantiere (vedasi Tav. 09), ognuna gestita dalla ditta operante che provvede alla raccolta dei rifiuti per poi avvalersi di ditte autorizzate alla raccolta e smaltimento di rifiuti. La direzione lavori del cantiere vigilerà affinché le ditte rispettino i criteri di deposito e di smaltimento prescritti dalla norma (D. Lgs. n. 152/06). Le dette aree potranno essere delocalizzate in aree del complesso ospedaliero, poste nelle adiacenze dei luoghi di produzione. I criteri delle dette aree restano quelle prescritte dal D. Lgs. n. 152/2006, ovvero idonea pavimentazione e contenitori adatti al contenimento delle specifiche tipologie di rifiuti.

In fase di cantiere, le aree dedicate al deposito temporaneo dei rifiuti prodotti dalle aziende operanti nel cantiere e la sorveglianza della direzione dei lavori sulla gestione, rendono, secondo il Proponente, il rischio rifiuti del tutto nullo. Per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle opere a terra del Marine, la struttura sarà dotata di area di deposito temporaneo posta a Nord/Ovest, ove i rifiuti sono posti per essere conferiti da ditte autorizzate a impianti di smaltimento. In fase di esercizio, con la realizzazione di tutte le opere e l'entrata in funzione di tutti gli spazi si prevede nella stessa area esistente una riformulazione delle aree di deposito con la sistemazione degli stessi in cassoni scarrabile e nuovi contenitori idonei allo stoccaggio dei rifiuti. Secondo il Proponente, il rischio gestione rifiuti è nullo con aspetti assolutamente migliorativi rispetto allo stato attuale.

In fase di esercizio, il progetto di variante è sviluppato secondo i principi del DNHS – *Do No Significant Harm* – e prevede una gestione dei rifiuti attraverso l'installazione di piccole stazioni di stoccaggio interrato dei rifiuti con l'uso di cassonetti per la raccolta differenziata e cestini intelligenti.

### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione prende atto della gestione dei rifiuti in fase sia di cantiere sia di esercizio, evidenziando però che, in fase di cantiere, dovranno essere individuati i ricettori sensibili lungo la viabilità per il trasporto allo smaltimento, mentre in fase di esercizio analoga attenzione andrà posta considerato il traffico, attualmente inesistente, di rifiuti che saranno prodotti dalle attività commerciali e residenziali programmate.

### **Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti**

Come si evince dalla documentazione presentata:

Il Proponente si limita a esporre generiche informazioni sulla produzione di radiazioni ionizzanti e non, senza uno specifico riferimento al progetto.

### **Paesaggio**

Come si evince dalla documentazione presentata:

La valutazione della qualità paesaggistica dell'area di interesse è stata svolta sulla base degli elementi paesaggistici presenti nel contesto locale ed ha preso in esame le seguenti componenti:

- Componente Morfologico Strutturale, in considerazione dell'appartenenza a "sistemi" che strutturano l'organizzazione del territorio.
- Componente Vedutistica, in considerazione della fruizione percettiva del paesaggio, ovvero di valori panoramici e di relazioni visive rilevanti.
- Componente Simbolica, in riferimento al valore simbolico del paesaggio, per come è percepito dalle comunità locali.

La realizzazione delle opere, si configura come un vero e proprio progetto di rigenerazione urbana che apporterà notevoli migliorie a tutta l'area nord del Comune di Castellammare di Stabia, migliorando notevolmente l'impatto rispetto al progetto già approvato nel 2003, prevedendo un'importante piantumazione arborea con alberatura di specie diverse che contribuiranno a un complessivo recupero delle aree a verde dando una visione gradevole in un contesto di degrado ambientale. Pertanto, secondo il Proponente, il rischio è nullo con aspetti assolutamente migliorativi rispetto allo stato attuale.

La prevista piantumazione di verde e alberatura di dimensione e specie diverse lungo corso de Gasperi, come si evince nei *rendering* di progetto presenti nello SPA, darà al paesaggio una visione gradevole con i vantaggi di non poca importanza quali una sostanziale mitigazione acustica dalle sorgenti emmissive provenienti dall'arteria stradale, nonché l'effetto benefico di riduzione degli inquinanti da veicoli a motore. La realizzazione di aree a verde sul fronte strada contribuirà a un radicale recupero dal punto di vista paesaggistico ed ambientale, sostituendo all'attuale visione degradata e discontinua di edifici per dare vita ad un complesso organico che si può ben intendere nei *rendering* di progetto.

### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione rimanda al parere del MiC le opportune valutazioni e la definizione delle eventuali misure di mitigazione riguardo agli aspetti connessi al patrimonio culturale e al paesaggio.

### **Salute pubblica**

Come si evince dalla documentazione presentata:

Al fine di fornire un inquadramento delle condizioni riguardanti la salute pubblica nell'area di progetto sono stati raccolti e sistematizzati i dati riguardanti i principali indicatori statistici dello stato di salute della popolazione. I dati di fonte ISTAT evidenziano come negli anni recenti la popolazione residente nella provincia di Napoli, sia interessata da un processo di progressivo invecchiamento che si manifesta tuttavia con un'intensità e ritmi significativamente meno elevati rispetto a quelli delle altre ripartizioni territoriali prese a confronto.

Le variazioni nella composizione per età della popolazione campana si riflettono sui principali indicatori di struttura demografica. L'età media sale da 40,1 anni del 2011 a 42,5 del 2019 (in media Italia da 43,3 a 45,2); l'indice di vecchiaia (% popolazione in età 65 e più / popolazione in età 0-14) passa da 101,9 a 135,1; l'indice di dipendenza degli anziani (% popolazione in età 65 e più / popolazione in età 15-64) passa da 24,5 a 28,9. Si modifica sensibilmente anche il rapporto tra la componente più anziana e quella più giovane della popolazione in età lavorativa (indice di struttura della popolazione attiva): mentre nel 2011 ci sono 102 residenti nella classe di età 40-64 ogni 100 residenti con età comprese fra 15 e 39 anni, nel 2019 se ne contano 119.

Le province di Napoli e di Caserta presentano una struttura demografica più giovane, con valori degli indicatori pressoché identici (età media 42 anni, indice di vecchiaia 122, indice di dipendenza anziani 27, indice di struttura della popolazione attiva 116) salvo che per l'indice di dipendenza totale (% in età 0-14 e 65 e più / in età 15-64), che a Caserta vale 48,4 e a Napoli 49,8. Per le restanti tre province i valori degli indicatori di struttura demografica sono più elevati.

La mortalità è stata caratterizzata a partire da indicatori di tipo epidemiologico reperiti dal Sistema di Indicatori Territoriali ISTAT, relativi a quozienti e tassi standardizzati di mortalità e alle diverse cause di morte con dettaglio relativo al dato nazionale, regionale e della provincia di Napoli e riferiti all'ultimo anno disponibile, ovvero al 2017. Il tasso standardizzato di mortalità rappresenta un indicatore costruito in modo "artificiale", che non corrisponde esattamente al valore reale, ma che è adatto a confrontare i valori della mortalità tra periodi e realtà territoriali diversi per struttura di età delle popolazioni residenti. Il Proponente riporta il tasso standardizzato di mortalità. Censimento 2017 con specifico riferimento alla Campania e alla provincia di Caserta (ma non di Napoli).

In fase di cantiere, le azioni di progetto connesse alle nuove opere possono avere un potenziale impatto sulla salute umana sono:

- l'emissione di polveri sedimentabili durante la fase di cantiere;
- la propagazione del rumore.

Per quanto riguarda gli effetti dell'emissione di polveri sedimentabili, queste, secondo il Proponente, non comporteranno problemi di sorta per la salute pubblica, sia per la modesta entità del fenomeno sia per la transitorietà dell'esposizione stessa.

L'analisi previsionale relativa alla componente rumore indica che la rumorosità indotta dalle attività di cantiere (presenti solo nelle ore diurne) non si discosta dalla norma. Il Proponente ritiene di poter, quindi, affermare che il rischio salute pubblica non è apprezzabile durante il completamento delle opere.

In fase di esercizio, con la messa a regime, occorre evidenziare l'impatto sulla salute delle emissioni degli autoveicoli a motore lungo corso de Gasperi. A tal uopo, è stato condotto uno Studio sulle emissioni degli autoveicoli al porto (elaborato allegato alla documentazione progettuale). Anche in questo caso, seppur l'aumento delle sostanze emmissive sia di entità assolutamente sostenibile per la salute umana, l'impatto è, secondo il Proponente, totalmente assorbito dalla prevista barriera di alberature di medio ed alto fusto previste lungo la Via Domitiana funzionali per l'abbattimento delle polveri leggere (CO<sub>2</sub>, ..); per le polveri pesanti è, invece, stata prevista una vegetazione a verde a raso con piantumazione di alberature a basso fusto.

Alla mitigazione del verde e della vegetazione, sono state previste lungo i Corso de Gasperi n° 5 "totem" e n° 3 all'interno del complesso, dotati di cartellonistica visiva indicante in tempo reale la disponibilità dei posti liberi auto nelle 5 aree parcheggio. Tale accorgimento eviterà percorrenze e soste provvisorie infruttuose alla ricerca di stalli da parte dell'utenza e quindi una forte riduzione delle sostanze emmissive dei veicoli. I predetti accorgimenti, saranno adottati su tutta l'area perimetrica della struttura del Marine e nelle aree a parcheggio.

Pertanto, il rischio è, secondo il Proponente, mitigato con aspetti assolutamente migliorativi rispetto anche allo stato attuale.

### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione ritiene necessario il monitoraggio della salute della popolazione nella fase di cantiere e richiede al Proponente di fornire i dati demografici ed epidemiologici (mortalità e ricoveri giornalieri espressi come SMR e SHR) negli ultimi 5 anni disponibili con specifico riguardo alla città di Castellamare di Stabia.

### **Consumo suolo e modificazione della struttura territoriale**

Come si evince dalla documentazione presentata:

In termini di consumo suolo, la realizzazione del progetto di variante prevede una riduzione dell'impronta "a terra" rispetto al progetto autorizzato 2003. Rispetto allo stato attuale del sito la superficie coperta è pari a circa 21.810 m<sup>2</sup> di capannoni dismessi mentre gli scavi dell'autorimessa sono pari a 23.500 m<sup>2</sup> quindi con un piccolo incremento di superficie che sarà compensato, secondo il Proponente, con la realizzazione di ben due parchi lineari, la passeggiata del marine e il parco del porto, con la realizzazione di una folta piantumazione arborea e di alberatura di specie diverse lungo corso de Gasperi, sul bordo lato mare, e sulle tre nuove piazze, restituendo all'area un vero recupero a verde.

### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione ritiene di poter ragionevolmente concordare con quanto dichiarato dal Proponente.

### **Viabilità di accesso alle aree**

Come si evince dalla documentazione presentata:

Il nuovo insediamento avrà più punti di accesso e permeabilità con la viabilità esistente (il Proponente rimanda per maggiori dettagli alla relazione di consulenza specifica allegata).

Gli effetti sulla viabilità in fase di cantiere per la realizzazione dei lavori sono causati dal movimento degli autoarticolati per il trasporto di materiali e attrezzature nonché degli autoveicoli degli operai delle ditte incaricate all'ultimazione delle opere. Il traffico comporta aumento del livello del rumore, emissioni di inquinanti e polveri. Anche in questo caso vale, secondo il Proponente, quanto detto in precedenza circa la temporaneità del potenziale disagio. In conclusione,

- preventivando la Direzione Lavori nella fase di realizzazione delle opere (per circa 36 mesi) nel cantiere la presenza di più imprese:
  - una impresa per la parte edile;
  - n. 4 ditte specializzate (impiantistica elettrica, impiantistica meccanica, impiantistica idraulica, opere a verde) con una presenza media giornaliera di 60 operai con una affluenza di n. 12 furgoni/giorno e n. 10 autoveicoli per i responsabili di cantiere e progettisti;
- prevedendo la fornitura di materie prime edili e di forniture giornaliere:
  - n. 6 autoarticolati;
  - n. 6 furgoni porta materiali al giorno;
- considerato che l'area presenta un'ottima accessibilità;

il Proponente ritiene che il flusso veicolare nell'arco delle ore lavorative giornaliere: 7.30 – 12.30 / 13.30 – 16.30, comporti nelle 8 ore giornaliera una circolazione aggiuntiva sul sistema viario di:

- n. 6 autoarticolati
- n. 6 furgoni porta materiali al giorno
- n. 12 furgoni porta operai
- n. 10 autoveicoli

che, sempre secondo il Proponente non provocherà alcun disagio e/o congestione del traffico esistente.

#### *Misure di mitigazione*

A tutte le aziende fornitrici e alle stesse aziende che hanno operato e opereranno sul cantiere è chiesto l'obbligo di accedere al cantiere attraverso la viabilità della SS 7quater.

#### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione ribadisce che sia necessario monitorare i possibili effetti lungo la viabilità per tenere conto dell'incremento dei passaggi degli automezzi, avuto sempre particolare riguardo ai ricettori sensibili presenti.

#### **Economia locale**

Come si evince dalla documentazione presentata:

L'opera indurrà, in fase di cantiere, effetti positivi in termini sia di occupazione legati all'assunzione diretta di personale sia di incremento di fatturato delle imprese locali dovuto alla fornitura di materiale edile, offerta di servizi per gli addetti (ristorazione ecc.), offerta di servizi tecnici. Nella messa in esercizio, il vantaggio sull'economia locale si ripercuoterà sui servizi logistici offerti in loco (ristorazione, sistema alberghiero, etc..). Il Proponente ritiene che l'ampliamento avrà un effetto estremamente positivo per l'economia locale.

#### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione ritiene di poter concordare sui positivi effetti sull'economia locale.

#### **Vegetazione e flora**

Come si evince dalla documentazione presentata:

La vegetazione delle aree di Marina di Stabia caratterizza solo le aree delle opere a mare, in particolare nella zona di accesso nord e dello *yacht club*. Il verde è stato realizzato su progetto ed è caratterizzato da numerose aree a prato, arbusti e palme washingtonia. A tal uopo, tra le opere richieste da Marina di Stabia sono previste la creazione di aree con diffusa piantumazione di alberi autoctoni e aiuole con cespuglieti che costituirà un sicuro e positivo impatto sulla flora migliorandone lo stato rispetto alle condizioni pre-esistenti. Secondo il proponente le conseguenze sono assolutamente migliorative rispetto allo stato attuale.

#### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione prende atto della mancanza di specie di particolare interesse naturalistico. Tuttavia, per quanto riguarda le attività di piantumazione, è necessario che siano messe a dimora solo specie autoctone. Inoltre, la Commissione richiede la stima dei volumi di terra necessari per la realizzazione delle opere a verde, i luoghi di prelievo e le modalità di trasporto al cantiere.

## **Fauna**

Come si evince dalla documentazione presentata:

Secondo il Proponente, l'area di Marina di Stabia insiste su un'area fortemente antropizzata ed è, quindi, del tutto privo di presenza di fauna tranne a ovest per la confinante area del porto ove trovano rifugio poche specie, per lo più marine, come i gabbiani e altre specie marine. Anche in questo caso, considerato che le opere a terra prevedono la creazione di un'area con diffusa piantumazione di alberi e aiuole con cespuglieti, l'intervento comporterà, secondo il Proponente, un'attrazione per sicuro rifugio di volatili e per la fauna esistente nella zona.

## **Esito dell'istruttoria**

La Commissione prende atto della mancanza di specie avicole stanziali di particolare interesse naturalistico, ma rileva la presenza stagionale di specie protette come il fenicottero. Nel territorio del Parco Regionale del Bacino Idrografico del fiume Sarno è stata rinvenuta anche l'arvicola acquatica italiana (*Arvicola italicus*). Si ritiene, pertanto, necessario mettere in essere tutte le misure atte a escludere ogni potenziale impatto su queste e altre specie di particolare interesse.

## **Conclusioni**

Dal punto di vista degli impatti sull'ambiente di Studio per i lavori edili necessari alla realizzazione delle opere, questi sono stati individuati nei classici effetti arrecati da un tradizionale cantiere edile che prevede le demolizioni dei manufatti esistenti, la realizzazione di edifici e successivo allestimento degli stessi con arredi e forniture. Gli impatti che le opere che si intendono completare possono essere riassunte nella seguente tabella.

| Azioni   | Impatti potenziali   |
|--|--|
| Attività dei mezzi nell'area di cantiere (limitatamente a gru per il sollevamento dei materiali) | Inquinamento acustico<br>Emissione di polveri in atmosfera |
| Movimenti di terra (scavo fondazioni)  | Degrado paesaggistico in fase di esercizio                 |
| Demolizione di n. 2 villette   | Effetti sull'economia locale                               |
| Realizzazione degli interventi di corpi edili e attrezzature sanitarie                           | Rischi per la salute umana                                 |

Secondo il Proponente, i lavori non comportano alterazioni profonde e stabili nella qualità ambientale, trattandosi di impatti a breve termine in quanto contingenti alle attività di cantiere e quindi reversibili. Valutati tutti i fattori di impatto sulle matrici ambientali, compresa la salute, il Proponente ritiene di poter concludere che l'intervento in variante delle opere a terra del progetto di Marina di Stabia, così come l'esercizio delle stesse una volta completate, non genera alcun rischio di impatti ambientali significativi negativi sull'area di progetto; anzi, il completamento delle opere migliora le condizioni delle matrici aria, acqua, paesaggistico rispetto a quello attuale. Tra gli effetti più significativi, il Proponente annovera il recupero dell'area dal punto di vista paesaggistico, floreale e faunistico. Il Proponente riporta, in forma tabellare, una sintesi degli impatti analizzati, riassumendo gli effetti delle azioni e degli interventi di progetto sulle principali componenti ambientali, dapprima schematicamente elencati in via generale, per la fase sia di realizzazione sia di esercizio, e poi analizzati nelle loro effettive caratteristiche. Esistono tuttavia potenziali vulnerabilità collegate a momenti stagionali che devono essere tenute in considerazione nel piano delle azioni di mitigazione.

## **In ordine al Piano di monitoraggio ambientale**

Come si evince dalla documentazione presentata:

A seguito della valutazione degli impatti è stata identificata dal Proponente la componente inerente allo stato di conservazione della vegetazione e dell'alberatura nonché alle opere di mitigazione inerenti all'inserimento paesaggistico. L'attività di monitoraggio è definita attraverso:

- la definizione della durata temporale del monitoraggio e della periodicità dei controlli in funzione della rilevanza della componente ambientale considerata e dell'impatto atteso;
- l'individuazione di parametri e indicatori ambientali rappresentativi;
- la definizione delle modalità di rilevamento, con riferimento ai principi di buona tecnica e, dove pertinente, alla normativa applicabile.

A mitigazione dell'impatto paesaggistico dell'opera nonché dell'abbattimento delle sostanze volatili emesse dai veicoli a motore, sono previste fasce vegetali e alberature sia sul perimetro delle aree oggetto di lavori delle Opere a Terra sia all'interno dello stesso. Durante la fase di cantiere, la corretta implementazione delle misure di mitigazione non renderà, secondo il Proponente, necessaria alcuna attività di monitoraggio.

Durante la fase di esercizio del complesso, invece, sarà svolta una regolare attività di manutenzione del verde nell'ambito delle attività delle strutture di Marina di Stabia.

#### Altri monitoraggi

##### *Monitoraggio scarichi delle acque*

Una specifica attenzione alla gestione della rete delle acque reflue sarà attuata al fine di garantire il corretto funzionamento dei dispositivi. In particolare, si avrà cura della corretta attuazione delle procedure previste dai manuali dei rispettivi impianti. Si provvederà al monitoraggio giornaliero, settimanale e mensile con la trascrizione su apposito registro a disposizione degli Enti di verifica delle operazioni di manutenzione ordinarie (a carattere settimanale) e straordinarie. I dati derivanti dal monitoraggio dei rifiuti prodotti dagli impianti di prima pioggia saranno registrati sull'apposito Registro di Carico e Scarico dei rifiuti oggi cartaceo sino all'entrata in funzione del Registro Elettronico.

##### *Monitoraggio dei rifiuti*

Una specifica attenzione alla Gestione dei Rifiuti nelle operazioni O&M sarà attuata al fine di minimizzare, mitigare e ove possibile prevenire gli impatti derivanti da rifiuti, sia liquidi sia solidi. In particolare, si avrà cura della corretta attuazione delle procedure e misure di gestione dei rifiuti, ma anche di monitoraggio e ispezione, come riportato di seguito:

- Monitoraggio dei rifiuti dalla loro produzione al loro smaltimento. I rifiuti saranno tracciati, caratterizzati e registrati ai sensi del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. Le diverse tipologie di rifiuti generati saranno classificate sulla base dei relativi processi produttivi e dell'attribuzione dei rispettivi codici CER.
- Monitoraggio del conferimento dei rifiuti speciali attraverso i Formulari di Identificazione dei Rifiuti (FIR) come da normativa vigente.

I rifiuti prodotti dalla nuova struttura di Marina di Stabia saranno registrati sull'apposito Registro di Carico e Scarico dei rifiuti oggi cartaceo sino all'entrata in funzione del Registro Elettronico.

#### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione ritiene che il Piano di monitoraggio presentato non sia sufficientemente completo e richiede che lo stesso vada integrato relativamente a tutte le componenti ambientali (acque sotterranee, qualità dell'aria, rumore, vibrazioni), avifauna e mammalofauna per tutta la durata del cantiere e per i due anni successivi al completamento dei lavori. Detto Piano dovrà essere condiviso con ARPA Campania.

#### **In ordine alla gestione dei materiali di scavo e delle demolizioni**

Come si evince dalla documentazione presentata:

## **Caratterizzazione dei materiali prodotti da cantiere**

Sono previsti alcuni importanti edifici a terra che sorgeranno nell'area prospiciente allo specchio d'acqua oggi occupata da una serie di volumi industriali in gran parte fatiscenti, che saranno in gran parte demoliti. Questi volumi prevedono anche la realizzazione di un'autorimessa interrata. Il volume di scavo per l'autorimessa interrata è pari a 94.028 m<sup>3</sup>.

I materiali provenienti dalle operazioni di scavo dovranno essere caratterizzati dal punto di vista della compatibilità ambientale, a cura dell'Appaltatore, in accordo con la normativa vigente. In tal senso si dovrà predisporre un adeguato piano di campionamento, aderente alle linee guida riferite all'articolo 2, comma 1, lettera "E" del D.P.R. 13/06/2017, n.120, al fine di verificare che le concentrazioni di elementi e composti di cui alla tabella 4.1 dell'allegato 4 del Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo non superino le Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) di cui alla colonna B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte quarta del D. Lgs. n. 152/2006, con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica del sito di produzione e di destinazione. La valutazione dei parametri minimi riguarda in particolare le seguenti sostanze: Arsenico, Berillio, Cadmio, Cobalto, Nichel, Piombo, Selenio, Zinco, Rame, Cromo totale, Mercurio, Idrocarburi C>12 e, nel caso in cui sia accertata la compatibilità ambientale, tale materiale potrà essere utilizzato secondo quanto previsto negli elaborati di Progetto e l'Appaltatore dovrà, tra l'altro, farsi carico dell'eventuale deposito temporaneo e custodia degli inerti.

## **Classificazione rifiuti**

In conformità di quanto indicato nell'Allegato D alla Parte Quarta del D. Lgs. n. 152/2006, la classificazione dei rifiuti è da attribuire al produttore di tali materiali e si procede con l'identificazione del processo che genera il rifiuto per risalire al codice a cui si riferisce il rifiuto in oggetto per identificare il materiale di rifiuto a quadro di riferimento normativo. Il Proponente riporta l'elenco dei codici CER di nostro interesse per i rifiuti prodotti dalle attività di cantiere. Successivamente, si passerà all'identificazione della caratterizzazione chimico fisica per la verifica della sussistenza delle caratteristiche di conformità relative al suo possibile riutilizzo e meno, nello stesso sito.

### Rifiuti propri dell'attività di demolizione e costruzione – Codice CER 17.xx.xx

Il materiale in questione è derivante dalle attività di demolizione e rimozione previste in progetto. In generale le attività di demolizione e rimozioni dovranno essere eseguite, da parte dell'impresa esecutrice, in maniera quanto più selettiva, selezionando tecniche di demolizioni tradizionale solo ove lo stato in cui le opere interessate si presentano giustificano il ricorso a tale sistema.

### Individuazione tipologie di rifiuti producibili

Preliminarmente a tutte le attività di demolizione, la Direzione Lavori dovrà provvedere a individuare e coordinare le attività di bonifica delle unità operative interessate, allo scopo di generare nella fase effettiva di demolizione materiali e/o rifiuti non pericolosi riconducibili alle tipologie sopra indicate.

### Gestione delle tubazioni dismesse

Si prevede la produzione di rifiuti costituiti dalle tubazioni da sostituire dismesse in acciaio e di carpenteria metallica in genere (metalli misti CER 17.04.07 da confermare in sede di esecuzione dei lavori) per le quali è previsto il conferimento presso impianti autorizzati (previo deposito temporaneo all'interno dell'area di cantiere). Per tale rifiuto è previsto il trasporto e conferimento a discarica o centro di recupero.

### Gestione dell'asfalto rimosso

Le operazioni preliminari di escavazione prevedono la demolizione del manto stradale che avverrà mediante operazioni di rimozione dell'asfalto (C.E.R. 17 03 02 "miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01", da confermare in sede di esecuzione dei lavori, a seguito di caratterizzazione del rifiuto). Per tale rifiuto è previsto il trasporto e conferimento a discarica o centro di recupero.

#### Gestione del materiale da demolizione varie murature massetti pavimenti ecc.

Le operazioni preliminari di demolizioni di parti di massetti, pavimenti, ecc. (C.E.R. 17 01 07) sono da confermare in sede di esecuzione dei lavori, a seguito di caratterizzazione del rifiuto. Per tale rifiuto è previsto il trasporto e conferimento a discarica o centro di recupero.

#### Gestione di altri rifiuti provenienti dall'attività di costruzione e demolizione

Le operazioni preliminari di demolizioni e costruzione (C.E.R. 17 09 04 rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01, 17 09 02 e 17 09 03) sono da confermare in sede di esecuzione dei lavori, a seguito di caratterizzazione del rifiuto. Per tale rifiuto è previsto il trasporto e conferimento a discarica o centro di recupero.

#### Gestione di terre e rocce

Le operazioni preliminari di scavo di terre e rocce (C.E.R. 17.05.04 terre e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17.05.03\*) sono da confermare in sede di esecuzione dei lavori, a seguito di caratterizzazione del rifiuto.

Tali materiali possono essere riutilizzati tutti o in parte nelle aree di prelievo.

#### Rifiuti prodotti nel cantiere connessi con l'attività svolta (ad esempio rifiuti da imballaggio) aventi codici CER 15.XX.XX

Le strategie, rispetto alle quali sono state effettuate le scelte di progetto a cui l'esecutore delle opere dovrà attenersi al fine di individuare le azioni volte alla riduzione della produzione di rifiuti all'origine, sono:

- svolgimento di molteplici funzioni mediante l'utilizzo di un unico materiale piuttosto che richiedendo più materiali per svolgere un'unica funzione e ottimizzandone l'uso di sistemi e componenti;
- utilizzo, nei limiti tecnico-economici, di materiali e prodotti di dimensioni *standard* per ridurre tagli e montaggi particolari, che creano scarti;
- selezione di sistemi che non richiedano supporti temporanei, puntelli, supporti per la costruzione, o altri materiali che saranno smaltiti come residui nel corso di realizzazione dell'opera;
- scelta, per quanto possibile, di materiali che non necessitano di adesivi, che non richiedono contenitori e che non creano residui e rifiuti di imballo;
- evitare materiali facilmente danneggiabili, sensibili a contaminazione o esposizione ambientale, sporchevoli, che aumentano il potenziale per rifiuti di cantiere.

#### Rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE)

Relativamente all'intervento in oggetto si parla di RAEE Professionali (lampade dei vecchi corpi illuminanti, componenti da sostituire relativamente ai quadri elettrici, etc.) e il loro smaltimento avviene mediante ritiro da parte del fornitore della nuova, omologa, apparecchiatura ovvero mediante conferimento ad impianto autorizzato ai sensi del D.M. n. 08/2008 e ss.mm.ii.

#### **Modalità di movimentazione, trasporto e tracciabilità dei materiali di risulta**

I materiali provenienti dagli scavi, esuberanti il fabbisogno del lotto o non idonei per essere riutilizzati, dovranno essere portati a rifiuto nelle aree di deposito (discariche) indicate in progetto o individuate in corso d'opera, qualunque sia la distanza, dietro formale autorizzazione della Direzione Lavori, fatte salve le vigenti norme di Legge. Preventivamente al trasporto del materiale da scavo, sarà inviata all'Autorità competente una comunicazione attestante le generalità della stazione appaltante, della ditta appaltatrice dei lavori di scavo/intervento, della ditta che trasporta il materiale, della ditta che riceve il materiale e del luogo di destinazione, targa del mezzo utilizzato, sito di provenienza, data e ora del carico, quantità e tipologia del materiale trasportato. Qualora intervengano delle modifiche, queste dovranno essere comunicate tempestivamente, anche solo per via telematica all'Autorità competente.

Dovrà essere inoltre compilato un modulo (DdT) che deve viaggiare insieme al materiale, una volta completato il trasporto, deve essere conservato in originale dal responsabile del sito di utilizzo e in copia dal produttore, dal proponente e responsabile del trasporto. Nel documento di trasporto (DdT), saranno evidenziati:

- la data del trasporto;
- il quantitativo trasportato;
- il sito di provenienza e destinazione;
- le caratteristiche merceologiche;
- che nell'esecuzione dei lavori di scavo non sono state o non saranno utilizzate sostanze inquinanti;
- che l'utilizzo avviene senza trasformazioni preliminari;
- gli estremi dell'autorizzazione del progetto di utilizzo;
- che nel materiale da scavo la concentrazione di inquinanti non è superiore ai limiti vigenti con riferimento anche al sito di destinazione.

Al termine dei lavori di utilizzo, l'avvenuto utilizzo del materiale escavato in conformità con il Piano di Utilizzo deve essere attestato dall'esecutore all'autorità competente mediante una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà di cui all'art. 47 del DPR 28 dicembre 2008, n. 445, in conformità all'allegato 8 del DPR 13/06/2017, n. 120; tale documentazione deve essere conservata per almeno 5 anni.

### **Localizzazione delle cave e impianti di stoccaggio**

Relativamente alle caratteristiche dei materiali da utilizzare si prevedono le seguenti disposizioni:

- l'utilizzo di appositi prodotti confezionati per la realizzazione delle malte di rinforzo strutturale;
- l'utilizzo di conglomerato cementizio proveniente da stabilimenti a produzione controllata per la realizzazione dei nuovi setti irrigidenti e del muro di sostegno.

Tuttavia, qualora occorresse procedere all'approvvigionamento di materiali da cava sono indicati e mappati:

- le 2 cave più prossime all'area di intervento dal quale eventualmente prelevare il materiale necessario (Beton Cave di F. Amato S.r.l. a 20,9 km e Liccarbblock S.r.l. a 51,2 km);
- due tra gli impianti di stoccaggio e trattamento più prossimi all'area (S.EN.EC.A. S.r.l. a 6,8 km e Leone Domenico S.r.l. a 16 km);
- i due impianti di Trattamento RAEE più prossimi all'area di intervento (Via Fondo d'Orto, Castellamare a 3 km e Via Roma 98, Torre Annunziata a 4,8 km).

### **Esito dell'istruttoria**

La Commissione prende atto della proposta gestione dei materiali di scavo e provenienti dalle demolizioni. Nel rimandare a quanto già rilevato in merito ai possibili impatti su ricettori sensibili lungo la viabilità che sarà impiegata per il destino dei materiali e dei rifiuti, la Commissione richiede sia la stima dei materiali di risulta dalle demolizioni sia la predisposizione di un elaborato che individui le aree di deposito di stoccaggio provvisorio e le misure mitigative che saranno adottate, nonché le modalità di ripristino delle stesse aree quando eventualmente esterne all'area di progetto.

### **CONSIDERATO E VALUTATO che:**

- per quanto riguarda il **Piano Urbanistico Comunale** comprensivo del Rapporto Ambientale della VAS e della Valutazione di Incidenza, tale strumento regolatore ha confermato la previsione contenuta nel PRG riguardante l'infrastruttura portuale inserendola, con la sigla L3.2, nel "Sistema dei Luoghi Centrali", e indicando, tra le destinazioni d'uso compatibili, le categorie funzionali classificate Tr1 (Turistico Alberghiere) e Tr3 (strutture ricettive extra alberghiere per l'ospitalità collettiva, quali case per ferie, ostelli, rifugi escursionistici);

- per quanto concerne la **scelta fra le alternative** si condivide l'impossibilità di valutarne con specifico riferimento agli aspetti e alle componenti ambientali;
- per quanto concerne gli **effetti cumulativi**, non sono state indicate altre opere in corso o di futura realizzazione con riferimento al contesto urbano del Comune che potrebbero richiedere un'opportuna fasizzazione dei lavori in sede di cantierizzazione;
- per quanto riguarda i **quantitativi di materiale prodotto e/o movimentato** occorre individuare le aree di deposito provvisorio, definendone la gestione e l'eventuale ripristino, nonché analizzare la viabilità impegnata;
- per quanto riguarda le **materie prime**, non sono indicati i quantitativi necessari per le opere da realizzare, con specifico riferimento ai possibili effetti sulla viabilità;
- per quanto riguarda l'**occupazione permanente e definitiva** dell'area di interesse, l'incremento in seguito ai lavori previsti in progetto è contenuto in circa l'8% rispetto al sito attualmente occupato da capannoni dismessi e va, inoltre, considerata la realizzazione di ben due parchi lineari, la passeggiata del marine e il parco del porto, con la realizzazione di una folta piantumazione arborea e di alberatura di specie;
- per quanto concerne l'**Acqua** non è definito il consumo e, pertanto, non è possibile comprendere come potrebbe influire sulla disponibilità locale della stessa, ma occorre tenere conto che l'area è già sede di capannoni da dismettere;
- per quanto concerne la componente **Acqua sotterranea**, occorre porre adeguata attenzione nell'esecuzione degli scavi, programmando una apposita campagna di prove di permeabilità in pozzo, prevedendo un idoneo monitoraggio della falda idrica, tenendo particolarmente conto delle difficoltà connesse con la realizzazione delle opere di protezione degli scavi auto riguardo all'aggettamento e ai possibili inneschi di sifonamento dell'opera di sostegno o del fondo dello scavo;
- per quanto riguarda l'**Inquinamento atmosferico (componenti gassose e polveri)** le misure di mitigazione proposte in fase di cantiere appaiono appropriate, anche se altre misure mitigative come il lavaggio delle ruote degli automezzi impiegati per il trasporto dei materiali sono da prevedere; inoltre, il piano di monitoraggio debba essere esteso anche a questa componente ambientale;
- per quanto concerne il **Rumore**, la componente deve essere oggetto del Piano di monitoraggio e devono essere previste adeguate misure per il contenimento del rumore in fase di cantiere, previo l'attento esame e individuazione di possibili ricettori sensibili, soprattutto lungo la viabilità che sarà impiegata sia per il trasporto dei materiali da costruzione sia per lo smaltimento dei rifiuti prodotti, avuto particolare riguardo a quelli prodotti in fase di cantiere;
- per quanto riguarda le **Vibrazioni** e l'**Inquinamento elettromagnetico** non sono forniti ragguagli tecnici né indicate eventuali misure di mitigazione;
- per quanto riguarda la componente **Inquinamento luminoso**, non sono forniti ragguagli tecnici né indicate eventuali misure di mitigazione, ma occorre considerare che trattasi di un intervento a terra in area già antropizzata;
- per quanto riguarda la componente Biodiversità non si ravvisano particolari problemi per la componente vegetale, tuttavia per la parte faunistica appare necessario mettere in essere misure di mitigazione atte a escludere ogni impatto sulle componenti non stanziali e sulla mammalofauna;
- per quanto concerne le **Aree a verde**, occorre meglio specificare le essenze che saranno poste a dimora e i volumi di terra necessari per la realizzazione delle opere a verde, i luoghi di prelievo e le modalità di trasporto al cantiere;
- per quanto riguarda la **Viabilità** è necessario monitorare i possibili effetti lungo la viabilità per tenere conto dell'incremento dei passaggi degli automezzi, avuto sempre particolare riguardo ai ricettori sensibili presenti;
- per quanto riguarda la **Salute**, si rende necessario il monitoraggio della componente nella fase di cantiere e la fornitura dei dati demografici ed epidemiologici (mortalità e ricoveri giornalieri espressi come SMR e SHR) negli ultimi 5 anni disponibili con specifico riguardo alla città di Castellamare di Stabia;
- per quanto concerne il **Monitoraggio**, la proposta di limitarlo allo smaltimento delle acque e alla gestione dei rifiuti non è sufficiente e lo stesso, da condividere con ARPA Campania, deve riguardare altre componenti (quali acque sotterranee, qualità dell'aria, rumore, vibrazioni), per tutta la durata del cantiere e per i due anni successivi al completamento dei lavori;

- per quanto riguarda la gestione dei **Materiali di scavo e delle demolizioni**, fermo restando quanto già esposto in merito ai possibili impatti su ricettori sensibili lungo la viabilità che sarà impiegata per il destino dei materiali e dei rifiuti, non sono state stimate le quantità dei materiali di risulta dalle demolizioni né è stato predisposto un elaborato che individui le aree di deposito di stoccaggio provvisorio e le misure mitigative che saranno adottate, nonché le modalità di ripristino delle stesse aree quando eventualmente esterne all'area di progetto;

**RITENUTO** che:

- lo studio effettuato, alla luce delle integrazioni fornite, è sufficiente per una valutazione informata e la proposta di misure di mitigazioni è apprezzabile ma deve essere migliorata per tutte le componenti identificate dal Proponente;
- il progetto in esame si colloca geograficamente in un'area già antropizzata e sede di edifici fatiscenti ma si ignora la presenza di altre opere nella Città tali da determinare effetti cumulativi nei riguardi della viabilità d'accesso; l'area è sostanzialmente priva di habitat naturali o biocenotiche di particolare rilevanza ecologica ed è prevedibile, con la realizzazione dei lavori, un sensibile miglioramento e lo sviluppo economico;
- l'area è sostanzialmente priva di habitat naturali o biocenotiche di particolare rilevanza ecologica ed è prevedibile, con la realizzazione dei lavori, un sensibile miglioramento e lo sviluppo economico;
- la realizzazione del progetto in esame, ancorché — come sostiene il Proponente (pagina 128 dello studio preliminare ambientale) — preveda una riduzione dell'impronta "a terra" rispetto al progetto autorizzato nel 2003, comunque causa una sottrazione permanente di suolo in corrispondenza di quelle aree libere «abbandonate», non oggetto di cura e prive di vegetazione;
- per quanto attiene agli impatti dell'opera sul contesto, trattandosi di un'opera che è una prosecuzione delle opere a mare già da anni realizzate, dal punto di vista sia funzionale sia strutturale, si ritiene ragionevole che l'opera non alteri in maniera significativa la percezione né incida sugli aspetti identitari dei luoghi.

**VALUTATE:**

- la compatibilità dell'intervento oggetto di progettazione con gli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale vigenti;
- le motivazioni dell'opera;
- la tipologia degli interventi che si intende attuare;
- la sostenibilità dell'opera secondo il principio "*Do No Significant Harm*" (DNSH);
- la modesta significatività degli impatti, ove questi siano soggetti ad adeguate misure di mitigazione;
- l'assenza di siti della rete Natura 2000 all'interno della Area di Influenza dell'opera.

**DATO ATTO** che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di condizioni ambientali atte a escludere ogni impatto significativo;
- dette prescrizioni non rappresentano "un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio", in quanto circoscritte a: 1), 3) e 4), 5), 6) mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; 2) monitoraggi (prescrizioni che impongono un più dettagliato e ravvicinato nel tempo controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera");

**Ribadendo** che il Proponente dovrà ottemperare:

- alle successive richieste del Ministero della Cultura inerenti alla tutela del paesaggio e al patrimonio archeologico per le successive fasi autorizzatorie;

### la Sottocommissione VIA

#### ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento, che il progetto riguardante la "Variante al progetto delle opere a terra di "Marina di Stabia", a completamento del progetto del Porto turistico "Marina di Stabia" non determina impatti ambientali negativi e significativi che ne richiedano la sottoposizione al procedimento di VIA, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del D. Lgs. n. 152/2006, subordinatamente a che siano scrupolosamente ottemperate tutte le misure mitigative previste e le seguenti condizioni ambientali:

| Condizione ambientale n. 1 |   |
|----------------------------|---|
| Macrofase                  | Ante operam   |
| Fase                       | Progettazione esecutiva   |
| Ambito di applicazione     | Cantierizzazione  |
| Oggetto della prescrizione | <p>Il Proponente dovrà predisporre un Piano di cantierizzazione nel quale:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a) prevedere un'organizzazione logistica tale da minimizzare ogni impatto delle attività e un corretto utilizzo dei macchinari da parte del personale, che dovrà essere sufficientemente qualificato e operare in condizioni di sicurezza;</li><li>b) rispettare la previsione di non sovrapposizione con altre attività che possano determinare un cumulo di effetti (come ad esempio emissioni dal cantiere, rumore, vibrazioni e rilascio di gas e polveri in atmosfera), anche alla luce delle pressioni ambientali esistenti nel contesto urbano portuale e con particolare, ma non esclusiva, attenzione ai recettori più prossimi;</li><li>c) comunicare ed eventualmente concordare con l'amministrazione comunale i giorni e gli orari ammessi per ogni tipo di lavorazione, la viabilità impegnabile dai mezzi di cantiere, i flussi di traffico, il cronoprogramma degli interventi, con riferimento particolare alle lavorazioni con le più significative emissioni acustiche e in atmosfera in relazione ai ricettori sensibili, la localizzazione del sito di deposito temporaneo dei materiali inclusi quelli derivanti dagli scavi, sia in entrata sia in uscita, nelle aree di cantiere;</li><li>d) in presenza di possibili altre opere nella Città di Castellammare, concordare con l'Amministrazione comunale un'opportuna fasizzazione dei lavori al fine di evitare eventuali effetti cumulativi;</li><li>e) definire il sito di conferimento dei rifiuti, precisando le modalità e la tempistica dei trasporti.</li></ol> |
| Termine avvio V. O.        | Progettazione esecutiva, Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera   |
| Ente vigilante             | MASE  |
| Enti coinvolti             | Comune di Castellammare di Stabia   |

| <b>Condizione ambientale n. 2</b> |  |
|-----------------------------------|--|
| Macrofase                         | Ante operam, Corso d'opera, Post operam  |
| Fase                              | Fase di progettazione esecutiva e Fase di cantiere   |
| Ambito di applicazione            | <b>Monitoraggio ambientale</b>   |
| Oggetto della prescrizione        | <p>Il Proponente dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) secondo le "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.)". Il Piano di monitoraggio dovrà riguardare tutte le componenti ambientali e dovrà essere presentato al MASE per l'approvazione prima dell'avvio delle attività di cantiere.</li> <li>Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) <u>per le componenti qualità dell'aria, rumore e vibrazioni, avifauna e mammalofauna</u> dovrà essere redatto in collaborazione con l'ARPA Campania, nelle fasi di realizzazione e di esercizio, per la scelta della corretta localizzazione delle postazioni di rilievo, delle metodologie, dei tempi e delle periodicità di misura e delle forme di restituzione e divulgazione dei risultati ottenuti, con gli obiettivi di verificare la correttezza delle ipotesi alla base delle valutazioni effettuate nello studio preliminare di impatto ambientale svolto e per verificare il mancato superamento dei valori soglia stabiliti per le componenti aria rumore e vibrazioni. Il PMA dovrà altresì indicare le attività e le azioni da porre in essere in caso di accertamento strumentale di detti valori limite, ivi comprese le riorganizzazioni delle attività di cantiere più impattanti e le relative durate e tempistiche e il ricorso allo strumento della richiesta al Comune di deroga ai limiti acustici nelle attività temporanee di cantiere. I risultati dei monitoraggi di cantiere e di esercizio dovranno essere inviati all'ARPA Campania.</li> <li>predisporre una relazione sullo stato ambientale post operam;</li> </ol> |
| Termine avvio V. O.               | <p>Prima dell'avvio delle attività di cantiere</p> <p>Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera</p> <p>Esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo</p>  |
| Ente vigilante                    | MASE   |
| Enti coinvolti                    | ARPA Campania (per condivisione del Piano di Monitoraggio e per supporto alle verifiche di ottemperanza previ sopralluoghi nell'area dell'opera);  |

| <b>Condizione ambientale n. 3</b> |                         |
|-----------------------------------|-------------------------|
| Macrofase                         | Ante operam             |
| Fase                              | Progettazione esecutiva |
| Ambito di applicazione            | <b>Mitigazioni</b>      |
| Oggetto della prescrizione        |                         |

| <b>Condizione ambientale n. 3</b> |  |
|-----------------------------------|--|
|                                   | <p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) prevedere una proposta di interventi di mitigazione per tutte le componenti ambientali. In base agli esiti dei monitoraggi in corso d'opera e post operam gli interventi di mitigazione proposti potranno essere integrati e implementati;</li> <li>b) in riferimento alle misure di mitigazione per biodiversità suolo, adottare ogni possibile misura per minimizzare l'impermeabilizzazione e consumo di suolo su quelle aree libere menzionate dallo stesso Proponente, le quali benché abbandonate, non oggetto di cura e prive di vegetazione, possono essere convenientemente utilizzate per ampliare l'area da destinare agli interventi di rivegetazione con specie arboree già previsti dal Proponente, per i quali si richiede allo stesso Proponente di utilizzare specie autoctone, preferibilmente di provenienza locale e certificata;</li> <li>c) prevedere in modo specifico l'interruzione dei lavori nel caso di arrivo di specie protette (e.g., fenicotteri) o nel periodo di nidificazione/riproduzione di fauna di interesse naturalistico;</li> <li>d) specificare le essenze che saranno poste a dimora e i volumi di terra necessari per la realizzazione delle opere a verde, i luoghi di prelievo e le modalità di trasporto al cantiere;</li> <li>e) prevedere, qualora compatibile con l'attuale urbanizzazione con il consenso dell'Amministrazione comunale, un'opera di ampliamento degli spazi verdi a terra (esclusivamente con essenze locali autoctone) nell'area adiacente a quella dei lavori per un'estensione pari al suolo occupato;</li> <li>f) in base agli esiti dei monitoraggi in corso d'opera e post operam gli interventi di mitigazione proposti potranno essere integrati e implementati.</li> </ul> |
| Termine avvio V. O.               | <p>Prima dell'avvio delle attività di cantiere</p> <p>Esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo</p>  |
| Ente vigilante                    | MASE   |
| Enti coinvolti                    | Regione Campania per la verifica del punto 3 b)  |

| <b>Condizione ambientale n. 4</b> |  |
|-----------------------------------|--|
| Macrofase                         | Ante operam  |
| Fase                              | Fase di Progettazione esecutiva  |
| Ambito di applicazione            | <b>Salute umana</b>  |
| Oggetto della prescrizione        | <p>Il Proponente dovrà reperire, per il Castellamare di Stabia, i rapporti standardizzati di mortalità (SMR) e i corrispondenti tassi standardizzati dei ricoveri ospedalieri quando disponibili; gli SMR per il comune di Castellamare di Stabia dovranno avere come riferimento i tassi regionali e includere le malattie cardiovascolari, le malattie respiratorie acute e croniche e i tumori di trachea, bronchi e polmoni.</p> |
| Termine avvio V. O.               | Progettazione esecutiva  |

| <b>Condizione ambientale n. 4</b> |   |
|-----------------------------------|---|
| Ente vigilante                    | MASE  |
| Enti coinvolti                    | ASL Campania comune di Castellamare di Stabia |

| <b>Condizione ambientale n. 5</b> |   |
|-----------------------------------|---|
| Macrofase                         | Ante operam   |
| Fase                              | Fase di Progettazione esecutiva   |
| Ambito di applicazione            | <b>Gestione dei materiali</b>   |
| Oggetto della prescrizione        | Il Proponente dovrà, per quanto riguarda la gestione dei Materiali di scavo e delle demolizioni, fermo restando quanto già esposto in merito ai possibili impatti su ricettori sensibili lungo la viabilità che sarà impiegata per il destino dei materiali e dei rifiuti, fornire la stima delle quantità dei materiali di risulta dalle demolizioni e predisporre un elaborato che individui le aree di deposito di stoccaggio provvisorio e le misure mitigative che saranno adottate, nonché le modalità di ripristino delle stesse aree quando eventualmente esterne all'area di progetto. |
| Termine avvio V. O.               | Prima dell'avvio delle attività di cantiere<br>Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera   |
| Ente vigilante                    | MASE  |
| Enti coinvolti                    |   |

| <b>Condizione ambientale n. 6</b> |  |
|-----------------------------------|--|
| Macrofase                         | Corso d'opera  |
| Fase                              | Progettazione esecutiva e in Corso d'opera   |
| Ambito di applicazione            | <b>Acque sotterranee</b>   |
| Oggetto della prescrizione        | Il Proponente dovrà programmare un'apposita campagna di prove di permeabilità in pozzo, prevedendo un idoneo monitoraggio della falda idrica, tenendo particolarmente conto delle difficoltà connesse con la realizzazione delle opere di protezione degli scavi auto riguardo all'aggottamento e ai possibili inneschi di sifonamento dell'opera di sostegno o del fondo dello scavo. |
| Termine avvio V. O.               | Al termine della progettazione esecutiva<br>Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera   |
| Ente vigilante                    | MASE   |
| Enti coinvolti                    |  |

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA  
Avv. Paola Brambilla**