



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

Parere n. _ 157 _____ del _29 gennaio 2021_____

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Progetto di Messa in sicurezza bacino e miglioramento funzionalità area portuale di Cetraro</p> <p>ID_VIP: 4969</p>
Proponente:	<p>Comune di Cetraro (CS)</p>

La 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 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- -il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- -il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- -il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

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. del 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:
 - o l’art. 5, recante ‘*Definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), che definisca la “*Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*” come “*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*”;
 - o 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*”;

- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*” e 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*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*”;
- le 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*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza del 2019;

Dato atto che:

- il Comune di Cetraro (d’ora innanzi Proponente) in data 04/11/2019 con nota prot. n. 9561 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 relativamente al “*Progetto di Messa in sicurezza bacino e miglioramento funzionalità area portuale di Cetraro*”, da realizzarsi nel Comune di Cetraro (CS);
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/28876/DVA del 04/10/2019;
- la Divisione con nota prot. n. MATTM/29266 del 07/11/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/4278 in data 07/11/2020 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni interessate, la procedibilità della domanda e ha trasmesso la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;
- il Comune di Cetraro con nota prot.n.1750 del 27/02/2020, acquisita con prot. n. CTVA/621 in data 27/02/2020 ha trasmesso “*le autorizzazioni/pareri/nulla-osta, già rilasciati dagli Enti competenti, acquisiti fino alla data odierna*”; ha trasmesso inoltre la nuova planimetria generale di intervento, prontamente rielaborata dai professionisti incaricati, riportante le prescrizioni più significative formulate dalla Capitaneria di Porto di Cetraro (CS), nonché dal Provveditorato delle Opere Marittime per la Regione Calabria;
- la Divisione con nota prot. n. 75588 del 29/09/2020 ha trasmesso la richiesta di integrazioni della CTVA prot. n. 2862 in data 21/09/2020, acquisita con prot. n. 74127 in data 23/09/2020;
- il Comune di Cetraro ha fornito le integrazioni con nota del 10/11/2020 acquisita con prot. n. 94029 in data 16/11/2020;
- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 la documentazione presentata è stata pubblicata sul **sito internet istituzionale** dell’autorità competente;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 la Divisione, con nota MATTM/29266 del 07/11/2019, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul **sito internet istituzionale** della documentazione;

- ai sensi dell'art.19, comma 4 del D. Lgs. n. 152/06 il termine per la presentazione delle osservazioni del pubblico è stato fissato definitivamente alla data del 03/01/2021
- al termine della consultazione pubblica sono pervenute n.2 osservazioni:
 1. Osservazioni del 14/05/2020 MIBACT (Parere sul progetto in oggetto)
 2. Osservazioni del Sig. Antonio Quercia in data 11/11/2019

CONTENUTI PROCEDURALI

CONSIDERATO che:

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

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala
RELAZIONE GENERALE	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-A-01-2019-07-16-R0-REL-GENERALE-CTR	29/07/2019	-
RELAZIONE PAESAGGISTICA	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-A-04-2019-05-15-R0-RELAZIONE-PAESAGGISTICA-PNR	29/07/2019	-
RELAZIONE ARCHEOLOGICA	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-A-05-2019-07-29-R0-REL-ARCHEOLOGICA-ARC	29/07/2019	-
INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E STRALCI CARTOGRAFICI (scale varie)	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-A-06-2019-07-29-R0-Inquadramento-GNG	29/07/2019	-
PLANIMETRIA GENERALE DI STATO DI FATTO (scala 1:2.000)	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-A-07-2019-07-29-R0-Plan-generale-Statodi-Fatto-GNG	29/07/2019	1:2.000
PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO (scala 1:2.000)	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-A-08-2019-07-29-R0-Plan-generale-di-progetto-GNG	29/07/2019	1:2.000
RELAZIONE INDAGINI TOPO-BATIMETRICHE	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-B-01-2019-05-14-R0-Rilievo-CTR	29/07/2019	-
INDAGINI GEOLOGICHE E GEOGNOSTICHE	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-B-02-2019-06-25-R0-INDAGINI-GEOLOGICHE-E-GEOGNOSTICHE-PRS	29/07/2019	-
RELAZIONE GEOLOGICA	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-B-03-2019-07-10-R0-REL-GEOLOGICA-CCN-	29/07/2019	-
RELAZIONE SISMICA	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-B-04-2019-05-14-R0-REL-SISMICA-FZZ-	29/07/2019	-
RAPPORTO FOTOGRAFICO	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-B-05-2019-07-29-R0-Rapporto-Fotografico-GNG	29/07/2019	1:2.000
CARTA TOPO-BATIMETRICA - AREA NORD	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-B-06a-2019-07-29-R0-Carta-Topo-batimetrica-Area-Nord-GNG	29/07/2019	1:2.000
CARTA TOPO-BATIMETRICA - AREA SUD	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-B-06b-2019-07-29-R0-Carta-Topo-batimetrica-Area-Sud-GNG	29/07/2019	1:2.000
RELAZIONE IDRAULICA MARITTIMA	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-01-2019-07-10-R0-RELAZIONE-IDRAULICA-MARITTIMA	29/07/2019	-

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala
PIANO DI CARATTERIZZAZIONE E MONITORAGGIO AI SENSI DEL DM 173/2016	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-02-2019-07-11-R0-PIANO-CARATTERIZZAZIONE-CTR	29/07/2019	-
RELAZIONE DI CALCOLO OPERE MARITTIME	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-03-2019-05-14-R0-REL-CALCOLO-OOMM-FZZ	29/07/2019	-
RELAZIONE GEOTECNICA OPERE MARITTIME	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-04-2019-05-14-R0-REL-GEOTECNICA-OOMM-FZZ	29/07/2019	-
RELAZIONE SULLE FONDAZIONI OPERE MARITTIME	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-05-2019-05-14-R0-REL-FONDAZIONI-OOMM-FZZ	29/07/2019	-
RELAZIONE SUI MATERIALI IMPIEGATI OPERE MARITTIME	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-06-2019-05-14-R0-REL-MATERIALI-OOMM-FZZ	29/07/2019	-
TABULATI DI CALCOLO OPERE MARITTIME	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-07-2019-05-14-R0-TABULATI-DI-CALCOLO-OO-MM-FZZ	29/07/2019	-
PIANO DI MANUTENZIONE OPERE MARITTIME	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-08-2019-05-14-R0-PIANO-MANUTENZIONE-OO-MM-FZZ-	29/07/2019	-
OPERE DI PROTEZIONE DALL'INSABBIAMENTO	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-09-2019-07-15-R0-Opere-di-protezione-insabbiamento-FMR	29/07/2019	-
OPERE CONTRO L'AGITAZIONE INTERNA	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-10-2019-07-26-R0-Opere-contro-agitazione-interna-FMR	29/07/2019	-
PONTILI GALLEGGIANTI PER PESCA E SCOPI SOCIALI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-11-2019-07-18-R0-Pontili-pesca-e-scopi-sociali-FMR	29/07/2019	-
RIMODELLAMENTO FONDALI INTERNI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-12-2019-07-29-R0-Rimodellamento-fondali-interni-GNG	29/07/2019	1:2.000
RIQUALIFICAZIONE STATICA VIE DI CORSA TRAVEL LIFT	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-13-2019-07-12-R0-Travel-lift-FMR	29/07/2019	-
DRAGAGGIO IMBOCCATURA E RIPASCIMENTO MARINA DI CETRARO	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-14-2019-07-29-R0-Dragaggio-imboccatura-e-ripascimento-M-di-Cetraro-GNG	29/07/2019	-
PLANIMETRIE, SEZIONI E TABULATI DI COMPUTO	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-C-15-2019-07-15-R0-Plan-sezioni-e-tabulati-di-computo-OO-MM-DCL	29/07/2019	-
RELAZIONE DI CALCOLO EDIFICI "TIPOLOGIA A"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-01-2019-07-11-R0-REL-CALC-A-CRD	29/07/2019	-
RELAZIONE GEOTECNICA E SULLE FONDAZIONI EDIFICI "TIPOLOGIA A"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-02-2019-07-11-R0-REL-GEOT-e-FOND-A-CRD	29/07/2019	-
TABULATI DI CALCOLO EDIFICI "TIPOLOGIA A"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-03-2019-07-11-R0-TAB-A-CRD	29/07/2019	-
RELAZIONE DI CALCOLO EDIFICI "TIPOLOGIA B"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-04-2019-07-11-R0-REL-CALC-B-CRD	29/07/2019	-
RELAZIONE GEOTECNICA E SULLE FONDAZIONI EDIFICI "TIPOLOGIA B"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-05-2019-07-11-R0-REL-GEOT-e-FOND-B-CRD	29/07/2019	-
TABULATI DI CALCOLO	Elaborati di	DNC120-PD-D-06-2019-07-	29/07/2019	-

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala
EDIFICI "TIPOLOGIA B"	Progetto	11-R0-TAB-B-CRD		
RELAZIONE DI CALCOLO EDIFICI "TIPOLOGIA C"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-07-2019-07-11-R0-REL-CALC-C-CRD	29/07/2019	-
RELAZIONE GEOTECNICA E SULLE FONDAZIONI EDIFICI "TIPOLOGIA C"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-08-2019-07-11-R0-REL-GEOT-e-FOND-C-CRD	29/07/2019	-
TABULATI DI CALCOLO EDIFICI "TIPOLOGIA C"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-09-2019-07-11-R0-TAB-C-CRD	29/07/2019	-
RELAZIONE SUI MATERIALI IMPIEGATI OPERE EDILI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-10-2019-07-11-R0-REL-MAT-CRD	29/07/2019	-
PIANO DI MANUTENZIONE OPERE EDILI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-11-2019-07-11-R0-PIANO-MANUTENZIONE-CRD	29/07/2019	-
PLANIMETRIA DI PROGETTO	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-12-2019-07-29-R0-Plan-di-Progetto-GNN	29/07/2019	-
PIANTE, PROSPETTI, SEZIONI E PARTICOLARI COSTRUTTIVI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-13-2019-07-29-R0-Piante-Prosp-sez-e-particolari-GNN	29/07/2019	-
CARPENTERIE ED ESECUTIVI EDIFICI "TIPOLOGIA A"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-14-2019-07-29-R0-Carpenterie-ed-esecutivi-edifici-tipologia-A-GNN	29/07/2019	-
ESECUTIVI PARETI EDIFICI "TIPOLOGIA A"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-15-2019-07-29-R0-Esecutivi-pareti-edifici-tipologia-A-GNN	29/07/2019	-
CARPENTERIE ED ESECUTIVI EDIFICI "TIPOLOGIA B"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-16-2019-07-29-R0-Carpenterie-ed-esecutivi-edifici-tipo-B-GNN	29/07/2019	-
ESECUTIVI PARETI EDIFICI "TIPOLOGIA B"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-17-2019-07-29-R0-Esecutivi-pareti-edifici-tipo-B-GNN	29/07/2019	-
CARPENTERIE ED ESECUTIVI EDIFICI "TIPOLOGIA C"	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-D-18-2019-07-29-R0-Carpenterie-ed-esecutivi-edifici-tipo-C-GNN	29/07/2019	1:50
RELAZIONE SUGLI IMPIANTI TECNOLOGICI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-E-01-2019-07-25-R0-REL-IMP-TECN-FLC	29/07/2019	-
CALCOLI LINEE ELETTRICHE E SPECIFICA QUADRI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-E-02-2019-07-25-R0-CALC-LINEE-ELETTR-E-QUADRI-FLC	29/07/2019	-
SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO, IDRICO E DI VIDEOSORVEGLIANZA NUOVA DARSENA TURISTICA	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-E-03-2019-07-25-R0-Schema-impianti-nuova-darsena-turistica-FLC	29/07/2019	1:600
SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO, IDRICO E DI VIDEOSORVEGLIANZA ZONA PICCOLA PESCA	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-E-04-2019-07-25-R0-Schema-impianti-zona-piccola-pesca-FLC	29/07/2019	1:500
SCHEMA DISTRIBUTIVO-UNIFILARE POTENZIAMENTO IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE DARSENA TURISTICA	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-E-05-2019-07-25-R0-Schema-distributivo-unifilare-FLC	29/07/2019	1:500
RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA OPERE STRADALI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-F-01-2019-07-25-R0-REL-TECNICA-SVINCOLO-CRD	29/07/2019	-

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala
RELAZIONE DI CALCOLO OPERE STRADALI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-F-02-2019-07-25-R0-REL-CALC-OPERE-STRAD-CRD	29/07/2019	-
RELAZIONE GEOTECNICA E SULLE FONDAZIONI OPERE STRADALI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-F-03-2019-07-25-R0-REL-GEOT-OPERE-STRAD-CRD	29/07/2019	-
TABULATI DI CALCOLO OPERE STRADALI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-F-04-2019-07-25-R0-TABULATI-CRD	29/07/2019	-
RELAZIONE SUI MATERIALI IMPIEGATI OPERE STRADALI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-F-05-2019-07-25-R0-REL-MAT-CRD	29/07/2019	-
PLANIMETRIE OPERE STRADALI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-F-06-2019-07-29-R0-Plan-opere-stradali-CRD	29/07/2019	1:200
PROFILI DI PROGETTO OPERE STRADALI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-F-07-2019-07-29-R0-Profilo-stato-di-fatto-e-progetto-GNG	29/07/2019	1:200
SEZIONI TIPOLOGICHE OPERE STRADALI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-F-08-2019-07-29-R0-Sezioni-tipologiche-opere-stradali-GNG	29/07/2019	1:50
ANALISI PREZZI UNITARI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-G-01-2019-07-26-R0-AP-FMR	29/07/2019	-
ELENCO PREZZI UNITARI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-G-02-2019-07-25-R0-ELENCO-PREZZI-BRN	29/07/2019	-
COMPUTO METRICO ESTIMATIVO	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-G-03-2019-07-26-R0-CME-BRN	29/07/2019	-
QUADRO ECONOMICO GENERALE	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-G-04-2019-07-11-R0-QEG-BRN	29/07/2019	-
SPECIFICA SPESE GENERALI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-G-05-2019-07-11-R0-SPECIFICA-SPESE-GENERALI-BRN	29/07/2019	-
DISCIPLINARE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE DEGLI ELEMENTI TECNICI	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-G-06-2019-07-11-R0-DISCIPLINARE-BRN	29/07/2019	-
PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-G-07-2019-07-25-R0-PIANO-PART-ESPROPRIO-CRD	29/07/2019	-
RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE E DELLE INTERFERENZE	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-H-01-2019-07-11-R0-REL-MATERIE-E-INTERFERENZE-BRN	29/07/2019	-
AGGIORNAMENTO PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA	Elaborati di Progetto	DNC120-PD-H-02-2019-07-10-R0-AGG-PRIME-INDICAZIONI-SICUREZZA-BRN	29/07/2019	-
ELENCO ELABORATI	Elaborati di Progetto	-DNC120-PD-EE-2019-07-25-R0-ELENCO-ELABORATI-BRN-	29/07/2019	-
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	Studio Preliminare Ambientale	DNC120-PD-A-02-2019-05-14-R0-STUDIO-DI-IMPATTO-AMBIENTALE-PNR	29/07/2019	
SINTESI NON TECNICA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	Studio Preliminare Ambientale	DNC120-PD-A-03-2019-05-14-R0-SINTESI-NON-TECNICA-DELLO-STUDIO-DI-IMPATTO-AMBIENTALE-PNR	29/07/2019	

- Integrazioni del 16/11/2020 - STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE in risposta alla richiesta di integrazioni avanzata dalla Direzione con nota prot. n. MATTM/75588 del 29/29/2020;

CONSIDERATO:

che di conseguenza la verifica di assoggettabilità a VIA richiesta dal proponente è effettuata in quanto il progetto rientra tra le modifiche o le estensioni dei progetti elencati nell'allegato II-bis alla parte seconda del D.Lgs.n.152/2006, punto n. 2, lettera f), "*Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri*", la cui realizzazione potenzialmente possa produrre impatti ambientali significativi e negativi;

EVIDENZIATO che:

In ordine alle scelte e alle motivazioni progettuali

- Il porto di Cetraro è costituito da un molo di sopraflutto a due bracci, che si estende verso sudest, lungo circa 450 m. A circa 160 m dalla testata si dirama il Molo Martello di lunghezza pari a 160 m ed orientato verso nord-est, che con il molo di sottoflutto (di lunghezza 240 m) delimita l'imboccatura portuale. Alla radice del molo sopraflutto vi è un pennello in massi artificiali di tipo antifer di lunghezza di circa 50 m. L'opera è denominata "pennello trappola", poiché assolve la funzione di intercettare il trasporto solido proveniente da nord, riducendo così i sedimenti che vanno ad insabbiare il porto. La darsena turistica, delimitata dal pontile principale e da due pontili secondari, può ospitare fino a circa 500 posti barca grazie ai pontili galleggianti muniti di servizi (acqua ed elettricità). La banchina del molo sopraflutto e la banchina di riva n.2 sono destinate all'ormeggio delle imbarcazioni pescherecce. Inoltre è presente un mercato ittico e delle strutture in legno lamellare destinate ad uso deposito per gli attrezzi per la pesca. Una banchina all'interno del porto è destinata al presidio dell'Ufficio circondariale marittimo di Cetraro. Tra la banchina di riva n.3 e l'approdo pescherecci, vi sono lo scalo di alaggio, le vie di corsa per il travel lift e il pontile aliscafi.
- Il progetto presentato prevede la realizzazione di:
 - **Opere marittime**, consistenti in interventi che andranno a migliorare la condizione attuale del bacino del porto, soprattutto in termini di agitazione interna e navigabilità, incrementando inoltre il numero di posti barca disponibili.
 - **Opere edili e logistica** che riguardano la riqualificazione degli accessi e dei percorsi pedonali ed il potenziamento delle strutture di servizio al porto, mediante gli interventi relativi alla sistemazione dell'area lungo la banchina di riva della darsena turistica con contestuale costruzione di nuovi edifici e la realizzazione di un'area polifunzionale a sud del molo di sottoflutto e al collegamento pedonale della darsena turistica con l'attuale darsena dedicata alla piccola pesca (che sarà trasformata in darsena turistica per scopi sociali e didattico-scientifici).
 - **Impianti tecnologici**, che coinvolgerà non solo l'attuale dotazione impiantistica del porto ma anche le nuove opere previste nel presente progetto definitivo. In particolare si prevede il potenziamento dell'esistente impianto di illuminazione nella darsena turistica; i nuovi pontili per scopi sociali e per la piccola pesca saranno dotati di tutti gli impianti necessari per la loro corretta fruizione, con installazione di apposite colonnine erogatrici ed infine sarà potenziato l'esistente impianto di videosorveglianza, installando ulteriori telecamere in corrispondenza delle darsene di nuova realizzazione.
 - **Opere stradali**, che consistono nella realizzazione di un nuovo svincolo di accesso dalla strada statale Variante SS18 per i mezzi provenienti da nord. L'intervento in progetto consiste nella realizzazione dell'innesto a raso tra la S.S.18 e la strada comunale Porcili ed alla modifica

dell'attuale geometria di un breve tratto di quest'ultima per consentire un innesto agevole ai mezzi pesanti in direzione porto.

La bretella da realizzare diparte dalla chilometrica 294+VIII della S.S.18, attraversa il tratto di terreno tra questa e la strada comunale Porcili (circa 50 ml) per poi percorrere quest'ultima fino all'innesto con la vecchia strada tirrenica inferiore (circa 80 ml).

L'allargamento della piattaforma della strada comunale Porcili è previsto sul lato "monte" con un'opportuna profilatura delle scarpate esistenti.

I terreni attraversati ricadono in parte nella fascia di rispetto della S.S.18 (che in questo tratto non risulta però riportata in catasto) ed in parte in terreno privati per i quali si è previsto l'esproprio (vedere Piano Particellare di Esproprio). Dal punto di vista urbanistico i terreni attraversati ricadono nel P.R.G. attualmente vigente, in ZONA F7 – Parco Territoriale, Parco Fluviale, Verde Parco Natura.

- Nel dettaglio le **opere marittime** previste in progetto consistono in:

1. Messa in sicurezza dall'insabbiamento dei fondali dell'imboccatura portuale

Gli studi meteomarini analizzano l'andamento delle dinamiche costiere e la tendenza all'insabbiamento, evidenziando la necessità di intercettare il flusso dei sedimenti prima che raggiungano l'area antistante l'imboccatura portuale. Pertanto, al fine della messa in sicurezza si prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- ✓ prolungamento del "pennello trappola", posto alla radice del molo sopraflutto, per una lunghezza di circa 45 metri, in modo da intercettare il trasporto solido e creare al tempo stesso una zona di accumulo. L'opera avrà le seguenti caratteristiche:
- ✓ mantellata con pendenza 1(V):1,5(H) in doppio strato di massi artificiali di tipo "Antifer" del peso di 10 t ciascuno, per uno spessore complessivo del doppio strato di 3,55 m;
- ✓ scanno di imbasamento e nucleo dello spessore minimo di 1,20 m in massi naturali di I categoria.
- ✓ realizzazione di un "nuovo" pennello in massi naturali lungo il litorale di Lampetia, a nord del porto, che intercetterà parte della portata solida litoranea che attualmente si spinge fino all'imboccatura del porto, prevedendo la stabilizzazione dell'arenile posto a nord dell'opera e la dilatazione dell'intervallo temporale tra le diverse operazioni di manutenzione/dragaggio del bacino portuale. Il pennello avrà le seguenti caratteristiche:
 - lunghezza di circa 40 m;
 - sezione corrente composta da un doppio strato di massi naturali di seconda categoria con spessore complessivo pari a 1,85 m;
 - testata in doppio strato di massi naturali di terza categoria con spessore complessivo pari a 2,60 m;
 - nucleo e scanno di imbasamento in massi naturali.

2. Riduzione dell'agitazione interna e riqualificazione statica testata

Sulla base degli studi sul moto ondoso e la propagazione degli eventi estremi sono state eseguite diverse simulazioni al fine di stabilire gli interventi più efficaci per la riduzione dell'agitazione ondosa; la soluzione ritenuta più efficace al fine di ridurre l'agitazione ondosa interna al Porto di Cetraro prevede la realizzazione un'opera distribuita in tre tratti a causa delle diverse caratteristiche degli elementi costruttivi che la compongono:

- ✓ Tratto 1 - Scogliera radente in massi naturali di III categoria, all'imboccatura del porto, più precisamente a ridosso della testata del molo sottoflutto. Essa avrà le seguenti caratteristiche:
 - quota di coronamento posta a quota +2 m per una larghezza di 2 m;

- mantellata in massi naturali di III categoria;
- nucleo e scanno di imbasamento in massi naturali;
- ✓ Tratto 2 - Scogliera radente in massi naturali di II categoria, posta internamente al porto parallelamente al I braccio del pontile trasversale della darsena turistica. La scogliera in questo tratto avrà le seguenti caratteristiche:
 - lunghezza di circa 90 m;
 - quota di coronamento posta a quota +1,20 m per una larghezza di 1,70 m;
 - mantellata costituita da un doppio strato di massi naturali di II categoria;
 - nucleo e scanno di imbasamento in massi naturali;
- ✓ Tratto 3 - Martelletto in massi pilonati: posto in corrispondenza del tratto terminale del I braccio del pontile trasversale, costituito pertanto da massi prismatici in calcestruzzo sovrapposti di dimensioni in pianta pari a 3,00x3,00 m ed altezze variabili, poggianti su apposito scanno di imbasamento in pietrame.

3. Miglioramento della capacità peschereccia

Lungo il molo sopraflutto, alla radice del secondo braccio, sarà realizzata una darsena destinata alla piccola pesca, in grado di ospitare 50 imbarcazioni della lunghezza di 8 m. La banchina sarà costituita da:

- ✓ Parte 1 – pontile a galleggiamento discontinuo, realizzato a ridosso della banchina esistente. L'opera avrà una lunghezza di 96 m, larghezza di 2 m.
- ✓ Parte 2 – pontile a galleggiamento continuo, che costituisce la dorsale esterna dell'area piccola pesca. L'opera avrà una lunghezza di 112 m, larghezza di 2,5 m. Tale pontile è in grado di proteggere la piccola darsena dall'ingressione ondosa interna residua o per il passaggio di imbarcazioni in transito.

Il sistema di ancoraggio sarà realizzato su pali in acciaio zincato e l'accesso al pontile sarà garantito mediante una passerella di larghezza pari a 1,30 m, costituita da un telaio in profilati di acciaio e piano di calpestio in doghe di legno tipo Yellow Balau con corrimani laterali in tubolare di acciaio.

4. Realizzazione di pontili per scopi sociali e didattico-scientifici

La nuova darsena per scopi sociali e didattico-scientifici sarà ubicata in prossimità della banchina di riva n° 2 (tra la Capitaneria di Porto ed il primo sporgente), e potrà ospitare un massimo di 105 imbarcazioni di lunghezza pari a 6 m. Saranno collocati 4 pontili a galleggiamento discontinuo di lunghezza variabile per uno sviluppo complessivo di 148 m. Il singolo pontile avrà una larghezza di 2 m e piano di calpestio a quota +0,60. Ogni pontile sarà dotato di colonnine per l'erogazione di acqua, energia elettrica oltre che per l'impianto antincendio.

5. Rimodellamento delle aree a ridotta funzionalità di attracco imbarcazioni

L'operazione di rimodellamento dei fondali, movimentando i sedimenti posti a quote superiori alla - 4 m verso zone più depresse del bacino, è necessaria per riportare il fondale alla profondità operativa. Tale soluzione che permette di garantire la sicurezza delle operazioni di accosto ed il ripristino della navigabilità, dovrà essere effettuata con modalità e mezzi d'opera che evitino una dispersione dei sedimenti al di fuori del sito di intervento.

6. Riqualficazione statica vie di corsa travel lift

Attualmente il travel lift, collocato presso la banchina di riva n. 3, non viene impiegato a causa di un problema strutturale verificatosi lungo una delle due vie di corsa. La soluzione di progetto consiste in un intervento di rifacimento del tratto danneggiato, prevedendo:

- ✓ demolizione e smaltimento dell'intero concio che ha subito il cedimento strutturale (demolizione della soletta e rimozione dei massi pilonati sottostanti);
- ✓ realizzazione e posa in opera di massi prismatici in calcestruzzo fino a raggiungere la quota +0,20 m s.l.m.;
- ✓ realizzazione getto di completamento in opera (e relativa armatura) fino a raggiungere la quota operativa +1,60 m s.l.m.

7. Dragaggio dell'imboccatura e ripascimento litorale marina di Cetraro

Secondo le informazioni dello Studio Ambientale non è mai stato eseguito un dragaggio sistematico dello specchio acqueo esterno all'imboccatura, ma solo piccoli interventi mirati a risolvere le criticità contingenti, ripristinando localmente il fondale operativo all'imboccatura. Allo scopo di avviare una procedura di gestione funzionale e garantire la continua operatività del porto, si prevede di effettuare il dragaggio completo dei fondali, esterni all'imboccatura ed interessati dalle rotte di accesso al porto, fino alla profondità di - 4,50 m s.m.m.i.

L'area interessata dai lavori di dragaggio ha una superficie di circa 63.400 m² ed il volume totale del materiale da prelevare è di circa 125.000 m³.

Il materiale da dragare secondo quanto descritto ed analizzato è del tutto analogo a quello proveniente dal litorale a Nord del pennello trappola (si tratta in effetti del medesimo sedimento, movimentato dal trasporto solido litoraneo) ed è già stato caratterizzato ed autorizzato per l'intervento sopra citato. Considerata comunque la consistenza del deposito da movimentare, sarà comunque stata prevista nelle fasi successive un'ulteriore campagna di caratterizzazione ai sensi del DM 173/2016.

Il materiale dragato sarà destinato al ripascimento del litorale in località Marina di Cetraro, rispondendo ad esigenze e necessità contingenti. Nello stesso tratto di costa, infatti, sono stati autorizzati e realizzati interventi di protezione costiera, relativi al progetto "*Intervento integrato per il completamento delle opere di difesa costiera e ricostruzione del litorale (Litorale di Paola - Porto di Cetraro) - ECII3 - I Stralcio Funzionale*" e consistenti nella riconfigurazione delle opere rigide finalizzata alla protezione di un ripascimento, realizzato solo parzialmente.

La valutazione dei volumi di ripascimento da collocare nelle celle lungo il litorale di Marina di Cetraro è stata condotta in funzione del quantitativo necessario a garantire la configurazione ottimale della spiaggia nelle celle del ripascimento protetto. A completamento dell'intervento, si è ritenuto inoltre necessaria la realizzazione di un pennello di chiusura collocato all'estremità Sud del ripascimento protetto, in modo da creare una nuova cella e collocare ulteriori 20.000 m³ di materiale, contribuendo così alla protezione di un ulteriore tratto di litorale in crisi, dove è già presente una scogliera radente di sostegno e difesa della strada di accesso ad alcune abitazioni poste a monte della spiaggia.

Il pennello avrà le seguenti caratteristiche:

- ✓ lunghezza di circa 50 m;
 - ✓ sezione corrente composta da un doppio strato di massi naturali di seconda categoria (si assume una pezzatura variabile da 1,0 a 2,0 t), con spessore complessivo pari a 1,65 m
 - ✓ testata in doppio strato di massi naturali di terza categoria, con spessore complessivo pari a 2,30 m;
 - ✓ nucleo e scanno di imbasamento in massi naturali.
- Nel dettaglio le **opere edili e logistica** previste in progetto consistono in:

8. Edifici

La realizzazione dei locali è prevista lungo la banchina di riva n.1, nella scarpata posta tra i parcheggi e la darsena turistica. L'intervento prevede la realizzazione di cinque immobili seminterrati, ognuno dei quali suddiviso in tre unità, oltre ai locali tecnici a servizio.

9. Collegamento interno al porto tra le banchine di riva n. 1 e n. 2

Lo scopo dell'intervento è quello di mettere in comunicazione la darsena turistica con l'attuale darsena della piccola pesca, che in futuro ospiterà una nuova darsena da utilizzare per scopi sociali e didattico-scientifici. L'intervento consiste nel collegamento delle due banchine mediante l'apertura di un varco nella recinzione esistente sulla banchina n. 1. Lungo la banchina n. 2, nel tratto prospiciente l'edificio della guardia costiera, verrà installata una recinzione metallica in acciaio zincato alta 2,5 m, mediante montanti infissi nella pavimentazione esistente.

Inoltre saranno installati n. 2 cancelli al fine di separare l'area adibita al transito pedonale dall'area militare in uso alla guardia costiera.

10. Sistemazione area polifunzionale

Per rispondere a tali esigenze carenza di aree dedicate alla sosta veicolare e alle manifestazioni pubbliche, soprattutto nel periodo estivo di maggiore affluenza alla darsena, il progetto prevede di adibire l'area (mq 2.000 circa), a sud della radice del molo di sottoflutto, a spazio parcheggio e all'accoglienza di manifestazioni pubbliche. Al fine di mitigare l'impatto ambientale saranno utilizzati materiali naturali. In particolare: verrà realizzato uno strato di sottofondo con materiale calcareo stabilizzato di cava compattato, su cui verrà posata una eco-pavimentazione realizzata in terra stabilizzata, mediante l'utilizzo di un catalizzatore bio-edile a base di Sali inorganici complessi. La delimitazione dell'area avverrà mediante piccolo cordolo in blocchi di calcarenite e da barriera con siepe con essenza sempreverde. Sarà inoltre realizzato un impianto di illuminazione su pali.

11. Segnaletica pontili

- Nel dettaglio **gli impianti tecnologici** previsti in progetto consistono in:

12. Impianti sui nuovi pontili

Sui nuovi pontili è prevista l'installazione di colonnine erogatrici di servizi (n. 15 nell'area destinata ai pontili per scopi sociali e n. 6 nell'area adibita a darsena per la piccola pesca) ad uso delle imbarcazioni ormeggiate, realizzate con materiali autoestinguenti, conformemente alle norme IEC 364-7-709 e CEI 17-13/3, inalterabili all'umidità, adatti ad ambienti marini, con grado di protezione IP66, composte due comparti stagni e distinti destinati ad accogliere utilizzatori elettrici ed idrici. È prevista anche l'illuminazione dei piazzali antistanti i nuovi pontili di progetto.

13. Potenziamento impianto di videosorveglianza

Il potenziamento dell'impianto di videosorveglianza consiste nell'installazione di n. 4 telecamere in corrispondenza dei piazzali antistanti i nuovi pontili. L'impianto sarà completo dei cablaggi necessari per la corretta realizzazione dell'infrastruttura di rete LAN ed il collegamento alla rete esistente. Le telecamere saranno collocate su appositi pali in acciaio zincato e saranno sia di tipo fisso che motorizzate.

14. Miglioramento dotazione impiantistica

Il miglioramento delle dotazioni impiantistiche riguarderà, oltre al sistema di videosorveglianza, anche all'illuminazione dei pontili galleggianti e della zona di ingresso alla darsena turistica del porto di Cetraro. Tale illuminazione, da integrare a quella esistente, consentirà di creare giochi di luce, con diversi scenari, tali da rendere la fruizione della struttura, nelle ore notturne, gradevole e varia a seconda della programmazione dell'impianto.

- Nel dettaglio **le opere stradali** previste in progetto consistono in:

15. Miglioramento accessibilità portuale di ultimo miglio – realizzazione nuovo svincolo SS 18

L'intervento in progetto consiste nella realizzazione dell'innesto a raso tra la S.S.18 e la strada comunale Porcili ed alla modifica dell'attuale geometria di un breve tratto di quest'ultima per consentire un innesto agevole ai mezzi pesanti in direzione porto.

La scelta progettuale è stata ponderata sulla base delle condizioni specifiche quali la particolare orografia dei luoghi, la presenza del torrente Lasona, la sussistenza di problematiche geotecniche e strutturali, le eventuali ripercussioni di una modifica puntuale del tracciato della strada comunale, la previsione di una esecuzione per fasi dei lavori che garantisca l'esercizio della viabilità esistente durante i lavori.

La bretella da realizzare diparte dalla chilometrica 294+VIII della S.S.18, attraversa il tratto di terreno tra questa e la strada comunale Porcili (circa 50 ml) per poi percorrere quest'ultima fino all'innesto con la vecchia strada tirrenica inferiore (circa 80 ml).

L'allargamento della piattaforma della strada comunale Porcili è previsto sul lato "monte" con un'opportuna profilatura delle scarpate esistenti.

I terreni attraversati ricadono in parte nella fascia di rispetto della S.S.18 (che in questo tratto non risulta però riportata in catasto) ed in parte in terreni privati per i quali si è previsto l'esproprio (vedere Piano Particellare di Esproprio). Dal punto di vista urbanistico i terreni attraversati ricadono nel P.R.G. attualmente vigente, in ZONA F7 – Parco Territoriale, Parco Fluviale, Verde Parco Natura.

TENUTO CONTO:

delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo e dal Sig. Antonio Quercia

1. Osservazione MIBACT in data 11/05/2020 acquisita con prot. n. MATTM/34677 in data 14/05/2020

“Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio Servizio V, vista la documentazione presentata, tenuto conto di quanto evidenziato dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio competente per territorio, in conformità a quanto comunicato dal Servizio II “Scavi e tutela del patrimonio archeologico” di questa Direzione Generale, ritiene di poter esprimere parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto di messa in sicurezza bacino e miglioramento funzionalità area portuale nel Comune di Cetraro (CS) a condizione che siano rispettate le seguenti condizioni:

1. *Ai fini della prevenzione di eventuali danni al patrimonio archeologico, connesso ad evidenze sepolte e non immediatamente percepibili, che potrebbero essere compromesse, in fase di esecuzione sarà necessario prevedere l'assistenza continuativa alle opere di scavo e di movimentazione terra, sia terrestri che sottomarine, a cura di un archeologo in possesso di idoneo curriculum formativo e professionale, al fine di individuare eventuali stratigrafie e reperti archeologici.*
 2. *In caso di rinvenimenti, le opere dovranno essere sospese ai sensi degli artt. 28 e 90 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., per consentire alla Soprintendenza competente per territorio gli approfondimenti necessari ai fini della tutela di quanto emerso, senza che alcun onere gravi sulla stessa. In tale evenienza, potranno essere richieste varianti delle opere da realizzarsi.”*
2. Osservazione del Sig. Antonio Quercia in data 23/10/2019 acquisita con prot. n. MATTM/29532 in data 11/11/2019.

L'Osservante chiede di voler considerare l'inserimento in progetto:

- interventi organici dei centri abitati e nel programma quadro e la ricostruzione della barriera emersa
- l'applicazione del D.M. 24/01/1996 in tema di ripascimento e autotutela
- gli interventi di ripascimento e di ricarica dei pennelli richiesti e segnalati

- sicurezza e salvaguardia dall'insabbiamento del porto trattato superficialmente in riferimento alle opere marittime inserite nel progetto definitivo

L'Osservante chiede anche la distribuzione di ripascimento più razionale nell'interesse ed aventi diritti di terzi e non solo per il tratto previsto a due km a sud del porto.

L'Osservante propone l'inserimento progettuale di:

- realizzazione di un mega parcheggio con adeguati servizi igienici e adeguate docce;
- realizzazione di camminamenti e miglioramenti urbani come previsto dal Piano Comunale di Spiaggia (PCS);
- ripascimento di tratto di mare porto-fiume Aron;
- sistemazione e recupero ricariche dei vecchi pennelli da orientare a sud;
- eliminazione della "trappola";
- revoca-rinuncia costruzione pennelli in località Lampetia;
- costruzione di un nuovo molo orientato a ovest e di un nuovo molo a esso parallelo
- chiusura dell'attuale ingresso portuale;
- revoca costruzione opera stradale "Accesso ultimo miglio".

L'Osservante conclude con la richiesta ai Ministeri di un intervento mirato per l'allargamento e potenziamento dello svincolo portuale attuale.

VALUTATO che:

- La verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 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 in prima istanza (ossia prima della richiesta di integrazioni) 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:
- Lo studio presentato inizialmente allegato all'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA non è lo Studio Preliminare Ambientale previsto dall'art.19 del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm. e ii. e risulta non conforme a quanto richiesto dagli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante "*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*" e V, recante "*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*". Esso è intitolato Studio di Impatto ambientale ed è redatto secondo disposizioni antecedenti al D. Lgs. n. 104/2017 e quindi non conforme per contenuti a quanto previsto dall'Allegato VII del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm. e ii. (così come modificato dal D. Lgs. n. 104/2017);
- Le aree oggetto di intervento (progetto nella sua globalità comprese le opere complementari ed aggiuntive) risultano essere esterne alle aree SIC e ZPS. Il S.I.C. più prossimo, IT9310038 - Scogliera dei Rizzi, dista circa 850 m dalle aree di intervento.
Le opere previste per loro tipologia, intervenendo sulla modifica del regime del mondo ondoso possono interferire anche a tale distanza con gli habitat presenti.
A tal proposito non è presente alcuno Studio di Incidenza Ambientale secondo quanto previsto dal DPR 357/97 e pertanto, è necessario che lo Studio Preliminare Ambientale sia comprensivo di un adeguato ed approfondito Studio di Incidenza al fine di scongiurare eventuali ripercussioni, dimostrando come il progetto e le opere complementari siano coerenti con le finalità di conservazione della biodiversità del sito, che deve garantire mediante le Misure di conservazione in essere il mantenimento a lungo termine degli habitat e delle specie di flora e fauna presenti ed oggetto di tutela; inoltre potrebbe essere necessario prevedere misure di mitigazione al fine di evitare o limitare possibili impatti sull'ambiente marino e conseguentemente sul sito rete Natura 2000.

L'analisi condotta si limita all'indicazione del SIC, oggi ZSC, ma non analizza le possibili ripercussioni delle opere previste dal progetto, comprese quelle al fuori dell'area portuale e complementari rispetto alla messa in sicurezza e che sono poste ad una distanza tale che potrebbero interferire con il sito comunitario. A tal proposito non viene approfondita un'analisi di incidenza ambientale ai sensi del DPR 357/97, auspicabile in virtù della tipologia di interventi previsti e delle loro possibili interferenze sul regime del moto ondoso e conseguentemente dei possibili effetti sul sito comunitario e sugli habitat tutelati.

- Nello Studio presentato inizialmente allegato all'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA non è indicata la competenza degli esperti ambientali marini e terrestri responsabili della predisposizione dello Studio stesso.
- Nello Studio presentato, inizialmente allegato all'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, nella sezione del quadro programmatico, è stata valutata la coerenza del progetto con il Piano Stralcio per l'Erosione Costiera (PSEC) elaborato dall'ABR che disciplina le aree costiere soggette a pericolo di erosione/arretramento della linea di riva ed evidenzia come la fascia costiera del Comune di Cetraro sia interessata da aree con pericolo di erosione costiera sia sopraflutto che sottoflutto al porto.

Nello specifico, il Piano Stralcio per l'erosione costiera e le relative Norme Tecniche di Attuazione sono state pubblicate sul BURC n. 79 del 22.07.2016. Dalla loro consultazione, si evince che le aree adiacenti al porto sia di sopraflutto che di sottoflutto ricadono in "area a rischio di erosione P3, ossia ad elevata pericolosità". In dette aree, per le NTA, si possono prevedere "ampliamenti o ristrutturazioni di opere pubbliche o di interesse pubblico riferiti essenziali e non delocalizzabili a condizione che non costituiscano condizioni di innesco o di accelerazione del processo di erosione e che venga salvaguardata la spiaggia emersa (art. 9, comma 1, lettera "k" delle norme tecniche di attuazione del Piano di Erosione Costiera).

Il progetto prevede interventi complementari ed aggiuntivi, rispetto a quelli relativi allo specchio d'acqua in cui insiste la struttura portuale, che attengono ad opere di difesa costiera (barriere e ripascimenti), ma non viene analizzata la coerenza, la connessione ed il cumulo con gli interventi previsti già dal Masterplan degli interventi di mitigazione del rischio di erosione costiera in Calabria, approvato dal Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino (ABR) in data 25/07/2013 nell'ambito delle attività propedeutiche all'aggiornamento del PAI – Rischio di Erosione delle Coste.

Inoltre, nello studio preliminare ambientale inizialmente allegato all'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, non sono esaminati eventuali impatti/interferenze sulle dinamiche idrogeologiche in virtù della localizzazione delle opere di difesa costiera complementari, previste a nord del porto, rispetto alle aree perimetrate dal Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico (PAI) - Torrente Triolo e Torrente Alvara.

- Infine, la qualità dell'elaborato ambientale presentato inizialmente non permette una adeguata individuazione e valutazione degli effetti significativi e negativi sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto nella sua globalità e, pertanto, meritevole di richieste di integrazioni.

VALUTATO in particolare che;

- Nello Studio presentato in prima istanza non è descritto se il progetto può generare conflitti nell'uso delle risorse e cumulo con altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o progettazione
- In merito all'utilizzazione delle risorse naturali, in generale, per le varie tipologie di intervento/subintervento non sono state esaminate nel dettaglio tipologia e quantità necessarie alla realizzazione del progetto, le implicazioni ambientali relative al consumo di risorse, gli aspetti relativi all'efficienza e alla sostenibilità nell'uso delle risorse. Non sono stati esaminati il trasporto delle risorse comprese le risorse naturali e di materie prime verso il sito di progetto e il numero di movimenti di mezzi coinvolti, compresi trasporti su strada e marittimi sia nella fase di cantierizzazione sia nella fase di realizzazione delle varie tipologie di interventi/subinterventi.

In via indicativa e non esaustiva, per esempio, per il suolo: lo Studio descrive solo gli impatti che possono essere considerati in termini di consumo della risorsa suolo relativamente alle aree di fondale interessate dalla realizzazione delle opere a mare. In tale accezione, specificando che gli interventi di progetto, possono considerarsi non significativi in termini di sottrazione della risorsa suolo, prevedendo l'occupazione delle seguenti superfici:

- prolungamento del “pennello trappola” alla radice del molo sopraflutto – mq 1.000;
- pennello in massi naturali lungo il litorale di Lampetia, a Nord del porto – mq 900;
- realizzazione della scogliera in adiacenza della testata del sottoflutto ai fini della riduzione dell'agitazione interna – mq 1.800;
- realizzazione di un corto pennello di chiusura (tipologicamente analogo a quello previsto sul litorale di Lampetia), collocato all'estremità Sud del ripascimento protetto – mq 1.000.

Nello studio non viene fatta alcuna menzione e valutazione del consumo della risorsa suolo relativamente alla realizzazione dello svincolo stradale.

- In merito alla produzione di rifiuti, si segnala che:
 - il Proponente riporta il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti della Regione Calabria non più vigente. Nello specifico quello del 2007 che viene citato è stato superato dal recente del 2016.
 - nello studio viene considerato come fattore di disturbo nella fattispecie di *Quantità di rifiuti prodotti e stoccaggio*
 - nella sezione relativa alla valutazione dei possibili impatti per la produzione dei rifiuti il Proponente riporta che *“Relativamente ai sedimenti derivanti dalle operazioni di dragaggio, nelle aree comprese tra la testata del molo sopraflutto e l'ingresso dell'imboccatura portuale, sarà impiegato per il ripascimento del litorale a sud del porto; mentre il materiale proveniente dagli escavi subacquei, per la realizzazione delle opere e per il rimodellamento del fondale interno alla darsena, sarà movimentato in loco. Per quanto riguarda il materiale derivante dalle attività di scavo per la realizzazione delle opere a terra, sarà interamente reimpiegato all'interno del cantiere per la formazione di rilevati, vespai e pavimentazioni, previa caratterizzazione a norma di legge. Si specifica che l'eventuale ulteriore materiale di risulta, verrà conferito alla più vicina discarica autorizzata ovvero smaltito secondo quanto previsto dal D.lgs. 152/2006. Eventuali depositi temporanei nelle aree di cantiere saranno sistemati in apposite aree e dotati di idonei sistemi di protezione in attesa del conferimento in discarica. Nel caso in esame, per la realizzazione delle opere di progetto, si prevede il parziale reimpiego dei materiali scavati con conseguente riduzione dei volumi da conferire in discarica e del fabbisogno di materiali da approvvigionare da cava.*

Nella tabella di sintesi in cui sono riportati i volumi di scavo provenienti dalle attività di cantiere di cui se ne prevede il parziale reimpiego, non viene stimata quale potrebbe essere il quantitativo dell'eventuale ulteriore materiale di risulta, da conferirsi in discarica autorizzata. La stessa, a sua volta, non viene individuata, come non vengono individuati neanche i possibili codici CER.

- L'area interessata dal progetto presenta dal Piano di bacino stralcio per l'erosione costiera aree soggette a rischio da erosione costiera elevato (R3).
- Nello Studio di Impatto Ambientale non sono stati esaminati i rischi associati al Progetto, come rischi derivanti dalla movimentazione di materiali pericolosi; rischi da sversamenti, incendio, esplosione; rischi di incidenti stradali; rischi derivanti da rottura o malfunzionamento dei processi o delle attrezzature; rischi derivanti dall'esposizione del Progetto a disastri naturali (ad esempio terremoti, inondazioni, ecc.).

- In merito al *Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo*:
 - Nello Studio il Proponente per un approfondimento relativo alla gestione dei materiali di risulta rimanda all'elaborato H.01 – Relazione sulla gestione delle materie e delle interferenze, a corredo del Progetto Definitivo.
 - In appendice al suddetto elaborato è riportata una proposta di Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti e si rimanda alla fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio dei lavori la redazione del Piano vero e proprio secondo i dettami normativi previsti dal DPR 120/2017. Non è stata eseguita alcuna caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo. Non sono state individuate né le cave e né le discariche, né i siti per l'approvvigionamento del materiale e né quelli per lo smaltimento, né i percorsi stradali, ecc.
 - Nello Studio ambientale il Proponente afferma però che *“in considerazione delle opere da porre in essere, si stima che il numero di viaggi necessari per il trasporto dei materiali non comporterà rilevanti interferenze con il traffico stradale.”* Considerazione non supportata da alcuna verifica quantitativa.

Viene riportata una tabella di stima del volume di scavo complessivo per parti d'opera e i volumi di reinterro

Parte d'opera	Scavi (m ³)	Re-interri (m ³)	Rilevati (m ³)	Eccedenza (m ³)
Realizzazione edifici e impianti tecnologici	1200,93	656,51	-	+ 544,42
Opere stradali	1600,53	297,33	-	+ 1303,20
Area polifunzionale	-	-	1847,62	- 1847,62
TOTALI	2801,46	953,84	1847,62	0,00

In ordine alla localizzazione del progetto:

- Nello Studio presentato non è descritta *“la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto del progetto, tenendo conto dell'utilizzazione attuale del territorio, della ricchezza relativa, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle zone a) – f)”*
- Nello Studio presentato in merito alla localizzazione del progetto viene riportata la sola ricognizione dei vincoli di natura paesaggistica ambientale.
- Le aree oggetto di intervento sono sottoposte a:
 - Vincolo paesaggistico-ambientale (cod. vincolo 180021) ai sensi della Legge n. 1497 del 29/06/1939 sulla protezione delle bellezze naturali, istituito con Decreto ministeriale del 20/01/1970 pubblicato sulla G.U. n. 32 del 06/02/1970, per il suo notevole interesse pubblico.
 - Sotto il profilo paesistico, l'area di intervento ricade all'interno delle aree Portuali, ricomprese nella fascia dei 300 m dalla battigia di cui all'art. 142, comma 1, lett. A del D.Lgs. 42/2004, ovvero territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare. Mentre, l'area di intervento relativa alla realizzazione del pennello in massi naturali lungo il litorale di Lampetia, a Nord del porto, ricade nella fascia dei 150 m dagli argini di fiumi e torrenti di cui all'art. 142, comma 1, lett. C del D.Lgs. 42/2004.

- L'area oggetto di intervento risulta esterna alle aree SIC e ZPS. Il S.I.C. più prossimo, IT9310038 – Scogliera dei Rizzi, dista circa 850 m dalle aree di intervento
- Tra la documentazione a corredo del progetto definitivo presentato è presente la relazione paesaggistica e quella archeologica e con nota di Maggio 2020 il MIBACT ha espresso parere favorevole con prescrizioni.
- In merito alla presenza del SIC è da segnalare che il progetto nella sua globalità (comprese le opere marittime, opere edili e logistica, impianti tecnologici e opere stradali) dista circa 850 m dal Sito Rete Natura 2000 “Scogliera dei Rizzi”; le opere previste per loro tipologia, intervenendo sulla modifica del regime del mondo ondosso possono interferire anche a tale distanza con gli habitat presenti.

In particolare, l'opera contraddistinta con il n.12 Messa in sicurezza dall'insabbiamento dei fondali dell'imboccatura portuale - Realizzazione pennello in massi naturali dista circa 850 m dal Sito Rete Natura 2000 “Scogliera dei Rizzi” e l'opera contraddistinta con il n.11 Messa in sicurezza dall'insabbiamento dei fondali dall'imboccatura portuale – Prolungamento del pennello trappola dista circa 1,5 km dal Sito Rete Natura 2000 “Scogliera dei Rizzi”.

Nello Studio non è presente un adeguato e approfondito Studio di Incidenza, così come previsto dal DPR 357/97, al fine di scongiurare eventuali ripercussioni, dimostrando come il progetto e le opere complementari siano coerenti con le finalità di conservazione della biodiversità del sito, che deve garantire mediante le misure di conservazione in essere il mantenimento a lungo termine degli habitat e delle specie di flora e fauna presenti ed oggetto di tutela; inoltre potrebbe essere necessario prevedere misure di mitigazione al fine di evitare o limitare possibili impatti sull'ambiente marino e conseguentemente sulla ZSC.

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

- In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale, viene fatta una mera valutazione qualitativa matriciale cromatica riportando in due tabelle di sintesi le matrici di impatto fase di cantiere e fase di esercizio, suddivise per le varie tipologie di opere e subopere a farsi e i fattori di impatto che il proponente ha individuato per ciascuna componente ambientale. Dall'analisi matriciale di tipo qualitativo gli impatti risultano essere maggiori in fase di cantiere che in quella di esercizio. Nel dettaglio si riportano le due matrici di sintesi:

PARTI D'OPERA	PAESAGGIO	BIODIVERSITÀ	POPOLAZIONE	SUOLO	ACQUA	ARIA	RUMORE	RIFIUTI	TRASPORTI
	FRAMMENTAZIONE E/O COMPROMISSIONE DI ELEMENTO FISICI E STORICO-CULTURALI	FRAMMENTAZIONE E/O DISTURBO DEGLI HABITAT TUTELATI	DISTURBO ALLA POPOLAZIONE E ALLE ATTIVITÀ	SOTTRAZIONE DI SUOLO	INQUINAMENTO ACQUE SUPERFICIALI E FREATICHE	EMISSIONE DI GAS E POLVERI	LIVELLO DI EMISSIONE RUMOROSA	QUANTITÀ DI RIFIUTI PRODOTTI E STOCCAGGIO	INTENSITÀ DI TRAFFICO
OPERE MARITTIME: MESSA IN SICUREZZA DALL'INSABBIAMENTO DEI FONDALI DELL'IMBOCCATURA PORTUALE									
OPERE MARITTIME: INT. PER LA RIDUZIONE DELL'AGITAZIONE INTERNA E RIQ.STATICA TESTATA SOTTOFLUTTO									
OPERE MARITTIME: MIGLIORAMENTO DELLA CAPACITÀ PESCHERECCIA									
OPERE MARITTIME: REALIZZAZIONE DI PONTILI PER SCOPI SOCIALI E DIDATTICO-SCIENTIFICI									
OPERE MARITTIME: RIMODELLAMENTO DELLE AREE A RIDOTTA FUNZIONALITÀ DI ATTRACCO IMBARCAZIONI									
OPERE MARITTIME: RIQUALIFICAZIONE STATICA VIE DI CORSA TRAVEL LIFT									
OPERE MARITTIME: DRAGAGGIO IMBOCCATURA E RIPASCIMENTO MARINA DI CETRARO									
OPERE EDILI E LOGISTICA: EDIFICI									
OPERE EDILI E LOGISTICA: COLLEGAMENTO INTERNO AL PORTO TRA LE BANCHINE DI RIVA N. 1 E N. 2									
OPERE EDILI E LOGISTICA: SISTEMAZIONE AREA POLIFUNZIONALE									
IMPIANTI TECNOLOGICI: MIGLIORAMENTO DOTAZIONE IMPIANTISTICA									
IMPIANTI TECNOLOGICI: POTENZIAMENTO IMPIANTO DI VIDEOSORVEGLIANZA									
IMPIANTI TECNOLOGICI: IMPIANTI SUI NUOVI PONTILI									
OPERE STRADALI MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ PORTUALE DI ULTIMO MIGLIO – REALIZ. NUOVO SVINC. SS 18									

- Nella sezione relativa alla valutazione dei potenziali impatti si riportano i possibili impatti sulle componenti ambientali e sui fattori di pressione di seguito indicati:

Componente ambientale	Indicatori di pressione
Paesaggio	Frammentazione e/o compromissione di elemento fisici e storico-culturali
Biodiversità	Frammentazione e/o disturbo degli habitat tutelati
Popolazione e	Disturbo alla popolazione e alle attività
Suolo	Sottrazione di suolo
Acqua	Inquinamento acque superficiali e freatiche
Aria e fattori climatici	Emissione di gas e polveri
Rumore	Livello di emissione rumorosa
Rifiuti	Quantità di rifiuti prodotti e stoccaggio
Trasporti	Intensità di traffico

- La valutazione dei potenziali impatti viene analizzata in maniera generica, qualitativa e non quantitativa, viene suddivisa per la fase di cantiere e per la fase di esercizio per le varie componenti ambientali individuate, non vengono individuati e valutati dettagliatamente per ogni componente ambientale e per ognuna delle fasi del progetto le varie tipologie di “opere” previste nel progetto definitivo.
- Non sono stati descritti e quantificati gli effetti primari diretti, per tutte le opere previste in progetto e per ogni fase considerata, su:
 - o uso del suolo, popolazione e proprietà;
 - o aspetti geologici e caratteristiche dei suoli;
 - o biodiversità e soprattutto in riferimento alla presenza prossima del sito rete natura 2000;
 - o qualità delle acque;
 - o usi dell’ambiente idrico (Programma di misure ai sensi della Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l’azione comunitaria in materia di acque e ai sensi della Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l’azione comunitaria nel campo della politica per l’ambiente marino - direttiva quadro sulla strategia per l’ambiente marino);
 - o qualità dell’aria in riferimenti ai Piani di Qualità dell’Aria ai sensi delle Direttive 2008/50/CE e 2004/107/CE;
 - o cambiamenti climatici;
- ambiente acustico (rumore e vibrazioni) in relazione anche ai Piani/Programmi d’Azione ai sensi della Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale. Inoltre, non sono stati descritti e, se nel caso quantificati, gli effetti secondari su uno degli aspetti ambientali sopra descritti causati dagli effetti primari (ad esempio effetti sulla biodiversità, comprese le specie e gli habitat protetti ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE causati dall’inquinamento del suolo, dell’aria o dell’acqua o dal rumore; effetti sull’uso delle risorse idriche causati da cambiamenti idrologici o della qualità delle acque; ecc.);
- Non sono stati descritti gli effetti ambientali del progetto cumulativi con altri sviluppi esistenti o pianificati nell’area.
- L’estensione geografica, la durata, la frequenza, la reversibilità e la probabilità di accadimento di ciascun effetto non sono stati identificati in modo adeguato.
- La valutazione della significatività degli effetti ambientali negativi non è chiaramente supportata da aspetti quantitativi ma solo qualitativi.
- Gli effetti sulla componente paesaggio derivanti dalla realizzazione delle opere a terra sono riconducibili alla sola fase di cantiere sopra descritta, poiché, a opere ultimate, l’impatto sul paesaggio può considerarsi genericamente positivo in funzione delle caratteristiche e della tipologia delle opere, nonché in relazione alla conseguente riqualificazione delle aree oggetto di intervento, in termini di fruizione del paesaggio e delle stesse aree portuali. Relativamente alle opere a mare, gli interventi proposti, invece, non comportano variazioni della configurazione dell’attuale area portuale. Peraltro, gli interventi relativi al prolungamento del “pennello trappola” alla radice del molo sopraflutto; al pennello in massi naturali lungo il litorale di Lampetia, a Nord del porto e alla realizzazione della scogliera in adiacenza della testata del sottoflutto ai fini della riduzione dell’agitazione interna, in considerazione della tipologia e delle dimensioni degli stessi non implicano impatti sul paesaggio. A tal proposito si afferma che non si avranno impatti senza analizzare anche l’eventuale impatto visivo cumulativo rispetto alle opere di difesa costiera già esistenti, soprattutto a sud dell’area portuale.
- In merito alla componente “Biodiversità”, non sono stati descritti e quantificati gli effetti primari diretti sulla biodiversità, né sono stati effettuati riferimenti ai siti Natura 2000 (Direttiva 2009/147/CE e Direttiva 92/43/CEE). Il possibile incremento del disturbo sulla componente biodiversità è riconducibile alla sola attività di cantiere e quindi valutando che lo stesso non sarà tale da determinare un’incidenza significativa. Tutto ciò non supportato da alcuna valutazione

quantitativa. Inoltre, i potenziali impatti sulla biodiversità sono menzionati per le sole opere marittime e vengono ricondotte a: disturbo alle specie avifaunistiche e marine (Cetacei e Pesci) causata dal rumore e dalle vibrazioni generati dalle macchine operatrici di cantiere; torbidità delle acque marine a seguito delle lavorazioni che interessano i fondali (infissione pali, dragaggio, colmamenti); consumo o frammentazione di habitat di interesse naturalistico, causato dalla realizzazione di opere a mare. Il livello di torbidità delle acque marine costituisce uno dei fattori ambientali in grado di regolare e/o modificare la dinamica e lo sviluppo delle comunità bentoniche vegetali e animali. Il metabolismo e i processi di fotosintesi degli organismi bentonici, infatti, sono strettamente legati alla capacità di penetrazione della luce nei fondali e, quindi, al livello di torbidità delle acque. Pertanto, l'impatto delle lavorazioni subacquee, sulle comunità bentoniche e la vegetazione acquatica è valutato come potenzialmente negativo. A tal proposito si evidenzia che dallo studio delle carte tematiche a corredo degli strumenti urbanistici rispetto ai quali è stata effettuata l'analisi di coerenza esterna, in riferimento alle aree di intervento (aree a mare e a terra) non è stata rilevata la presenza di habitat flori-faunistici tutelati. Tuttavia, in riferimento ai disturbi (rumore, vibrazioni e torbidità delle acque) arrecati alle biocenosi comunque presenti, si specifica che gli stessi riguarderanno le fasi di cantiere relative ai lavori per l'ampliamento del molo sopraflutto e avranno, pertanto, carattere temporaneo. Relativamente al disturbo derivante dall'occupazione di porzioni di fondale marino per la realizzazione delle opere, si specifica che, la realizzazione delle stesse, si configura quale giusto compromesso fra l'occupazione di limitate porzioni di fondale marino per la realizzazione delle opere di progetto e la mitigazione dell'agitazione interna al porto e del fenomeno di insabbiamento. In merito ai disturbi legati a rumore, vibrazioni e torbidità, si specifica che per gli stessi verranno impiegate le apposite misure di mitigazione degli impatti.

- In merito alla componente rumore, in fase di cantiere, sono previsti interventi di mitigazione degli impatti acustici. Sebbene il cantiere sorgerà in area piuttosto defilata rispetto alle zone residenziali più prossime, si prevede di adottare i seguenti accorgimenti:
 - evitare di utilizzare contemporaneamente mezzi ad elevata rumorosità (> 80 dB) ad una distanza minore di m 50,00 tra loro;
 - attivare le macchine più rumorose durante l'arco della giornata tra le 8:00 e le 18:00, con un blocco delle attività tra le 13:00 e le 15:00 e durante il sabato e i giorni festivi;
 - utilizzare macchinari con emissioni sonore nei limiti previsti dalla vigente normativa di settore.
- Ai fini della riduzione degli impatti sulla componente faunistica in relazione al potenziale impatto acustico, durante i lavori verranno predisposte le necessarie misure tra cui:
 - realizzare un monitoraggio visivo e acustico finalizzato alla rilevazione dell'eventuale presenza di animali sensibili (includere tartarughe e cetacei), all'inizio di tutte le operazioni di cantiere;
 - evitare, compatibilmente con motivate esigenze, di effettuare i lavori che comportano elevate emissioni sonore nella stagione di riproduzione delle specie (inclusa l'avifauna) e limitare il numero di ore giornaliere in cui effettuare le operazioni di cantiere più impattanti in modo da non provocare l'allontanamento degli esemplari;
 - adottare sistemi soft-start, con una scala di intensità rumorosa crescente, in modo da dare agli eventuali esemplari presenti la possibilità di allontanarsi dall'area di intervento.
 - i macchinari utilizzati in cantiere dovranno essere sottoposti a verifica dello stato di conservazione e della conformità alle norme in materia di emissioni rumorose ed emissioni inquinanti (scarichi, carburanti, oli e qualunque tipo di inquinante);
 - impiego di barriere fono-assorbenti e realizzazione dei lavori più rumorosi in tempi differiti;
 - prevedere, ove possibile, l'uso di schermi acustici per attenuare il suono generato dalla sorgente. Ad esempio, può essere utilizzata una barriera di bolle (bubble curtain) intorno al sito di infissione. Questo sistema, nelle condizioni ambientali migliori, si è dimostrato molto promettente ed ha permesso di attenuare i rumori emessi anche di 8-20 dB su un range di frequenza variabile da 400 a 6400 Hz (Mc Iwen, 2006; IFAW, 2007).
- In merito alla salvaguardia della qualità delle acque marine e della biodiversità, sono previsti in fase di cantiere interventi di mitigazione, ma appare necessario adottare ulteriori accorgimenti quali:

- utilizzare barriere anti-torbidità per limitare la diffusione dei sedimenti movimentati dall'attività di cantiere;
- durante la movimentazione dei sedimenti in ambiente marino, evitare il rilascio e la perdita di sedimento nella colonna d'acqua adottando, ove possibile, sistemi chiusi durante tali operazioni.
- La valutazione dei potenziali impatti sulla componente biodiversità è stata fatta su base qualitativa e per la sola sezione di opere marittime, senza valutazioni quantitative né verifiche relativamente alle potenziali interferenze nella fase di cantiere e realizzazione delle opere.
- Valutazione della presenza di habitat Natura 2000 e biocenosi di pregio, con particolare riferimento macroalghe e fanerogame marine e a presenza di specie a lunga vita come la *Pinna nobilis*.
- In merito alla componente suolo, vengono analizzati gli impatti dovuti al consumo di suolo limitatamente alle aree di fondale interessate dalla realizzazione delle opere a mare, giustificati dall'esigenza di far fronte alle criticità legate all'agitazione interna al porto e ai fenomeni di insabbiamento nell'ottica del più ampio intervento di riqualificazione e adeguamento dell'ambito portuale in termini funzionali, economici, sociali e paesaggistici.
- In tale accezione, il Proponente specifica che gli interventi di progetto, possono considerarsi non significativi in termini di sottrazione della risorsa suolo, prevedendo l'occupazione delle seguenti superfici:
 - prolungamento del "pennello trappola" alla radice del molo sopraflutto – m² 1.000;
 - pennello in massi naturali lungo il litorale di Lampetia, a Nord del porto – m² 900;
 - realizzazione della scogliera in adiacenza della testata del sottoflutto ai fini della riduzione dell'agitazione interna – m² 1.800;
 - realizzazione di un corto pennello di chiusura (tipologicamente analogo a quello previsto sul litorale di Lampetia), collocato all'estremità Sud del ripascimento protetto – m² 1.000
- Dal punto di vista dei possibili impatti non vengono considerati quelli legati alla localizzazione delle aree di cantiere e di quelle destinate alle altre opere previste in progetto (opere edili e di logistica, impianti tecnologici, opere stradali), e non si prevedono particolari accorgimenti/mitigazione da adottare sia durante la fase di cantiere che successivamente per il ripristino dello stato dei luoghi, né viene considerata l'eventualità in termini di consumo di risorse rispetto ai materiali naturali da impiegare nella realizzazione delle opere e la loro provenienza.
- I possibili impatti sull'acqua esaminati sono solo quelli a carico delle acque marine che possono essere prodotti durante la fase di realizzazione delle opere e riconducibili essenzialmente, ma non esclusivamente, alle operazioni preliminari per la realizzazione delle opere a mare, legate a movimentazione dei materiali e dei mezzi di cantiere. Non vengono presi in esame i possibili impatti sulle acque per ogni opera prevista dal progetto e per ogni fase di progetto.
- Non sono stati descritti e quantificati gli effetti primari sulla qualità delle acque.
- Sono previsti monitoraggi ante, durante e post operam al fine di garantire il controllo della qualità delle acque e dell'intorbidimento (seppur temporaneo) in modo da adottare, qualora necessario, le adeguate misure, che allo stato non vengono neanche previste come eventuale possibilità. Non è incluso né un Piano di Monitoraggio Ambientale e né una proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale.
- Non sono previste attività di compensazione per eventuali danni anche accidentali legati agli habitat marini o all'intensificarsi delle attività di esercizio.
- Durante le lavorazioni, inoltre, dovranno essere considerate le possibili emissioni dei mezzi impiegati (perdita di olii dai motori, sversamenti accidentali) che, comunque, verranno sottoposti a costante manutenzione oltre a rispondere alle normative vigenti. Per la fase di esercizio non vengono considerati possibili impatti legati all'effettivo funzionamento dell'area portuale ed alle ripercussioni sulle acque limitrofe, compresi quelli derivanti dall'effettivo di tutti i servizi offerti.
- In merito alla componente aria, la valutazione degli impatti sulla qualità dell'aria viene fatta considerando solo la fase temporanea di esecuzione dei lavori e sono essenzialmente connessi alla

diffusione nell'atmosfera: di polveri (durante le operazioni di trasporto, stoccaggio e/o posa in opera di materiale sciolto e massi); di sostanze inquinanti (a causa della combustione dei carburanti dei mezzi di cantiere e della movimentazione delle imbarcazioni e dei veicoli all'interno dell'ambito portuale in fase di esercizio).

- Vengono indicate adeguate misure di contenimento delle emissioni pulverulente (delimitazione delle aree esterne del cantiere con adeguati sistemi di contenimento/barriera verticali delle polveri, bagnatura dei materiali movimentati, copertura dei cumuli pulverulenti, lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita) oltre al controllo periodico del corretto funzionamento dei mezzi che dovranno comunque rispettare la vigente normativa in materia di emissioni inquinanti.
- Mentre per quanto riguarda la fase di esercizio dell'opera non vengono considerati incrementi delle emissioni da traffico veicolare causato dalla realizzazione delle opere e, relativamente al traffico navale, non si prevedono alterazioni della qualità dell'aria oltre i limiti consentiti, per cui non si prevedono accorgimenti/mitigazioni.
- L'intervento proposto, nella fase di esercizio non condiziona il clima acustico dell'area. In merito si segnala che la Legge regionale n. 34/2019 all'art. 13, commi 5 e 6, definisce per la fase di cantiere le modalità di gestione del rumore prodotto da attività all'aperto e temporanee. Per la fase di esercizio, specificamente riferita alle attività che si svolgeranno nell'area polifunzionale, si dovranno attuare le disposizioni contenute nella Legge quadro sull'inquinamento acustico n.447/95.
- Per la componente trasporti, si indica che le interferenze derivanti dalla realizzazione delle opere sono legate essenzialmente alla viabilità di cantiere e alla movimentazione dei mezzi da e verso di esso per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione delle opere. L'impatto sul traffico sarà, pertanto, locale, reversibile e di breve durata. Peraltro, in considerazione delle opere da porre in essere, si stima che il numero di viaggi necessari per il trasporto dei materiali non comporterà rilevanti interferenze con il traffico stradale. Si evidenzia che per l'accesso alle aree di cantiere, i mezzi potranno utilizzare la via Porto direttamente accessibile dalla via Fante senza interferire con il traffico cittadino. Relativamente alla gestione degli eventuali materiali di risulta si evidenzia che il parziale reimpiego dei materiali di scavo e dragaggio nell'ambito dello stesso cantiere, consentirà anche una significativa riduzione dei flussi di cantiere evitando il trasporto di carichi elevati e la cosiddetta configurazione operativa critica, dovuta alla sovrapposizione di più operazioni. Infine, in relazione al sistema dei trasporti marittimi, l'esecuzione delle opere a mare potrebbe generare delle interferenze con le normali operazioni svolte nel porto, legate alla presenza dei mezzi di cantiere (marittimi e terrestri). Pertanto sarà necessario individuare una fascia di rispetto, opportunamente segnalata, all'interno della quale andrà inibito il passaggio delle imbarcazioni; pertanto gli impatti più significativi sono limitati alla sola fase di cantiere mentre, relativamente alla fase di esercizio, in maniera generica si stimano effetti positivi soprattutto in relazione alla riqualificazione dell'area portuale e all'implementazione della funzionalità della stessa con effetti positivi sul paesaggio, sulla collettività e sul sistema trasportistico, senza considerare eventuali incrementi in termini di traffico sia a mare che a terra, con la realizzazione dell'area spettacoli.
- Infine, la valutazione qualitativa, sommaria, generica, degli impatti condotta non esamina gli impatti residui una volta attuate le misure di mitigazioni previste.

EVIDENZIATO, in merito ai riscontri alla richiesta integrazioni, che:

- con riferimento alla nota prot. n. 75588 del 29/09/2020 con la quale la Divisione ha trasmesso la richiesta di integrazioni della CTVA, acquisita con prot. n. 74127 del 23/09/2020 e alle integrazioni fornite dal Proponente con nota del 10/11/2020 acquisita con prot. n. 94029 del 16/11/2020:
- **Richiesta n. 1** - *Considerato che lo studio presentato e allegato all'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA non è lo Studio Preliminare Ambientale previsto dall'art.19 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. e che i contenuti del medesimo non sono del tutto conformi a quelli specificati*

nell'allegato IV-bis della Parte Seconda del decreto, essendo intitolato Studio di Impatto ambientale e redatto secondo disposizioni antecedenti al D. Lgs. 104/2017, al fine di poter compiere le verifiche di competenza sulla base dei criteri di cui all'allegato V della Parte Seconda del medesimo, la predisposizione delle integrazioni, nel seguito richieste, in linea con la normativa vigente sopra richiamata, adeguando inoltre, ove necessario, gli elaborati presentati.

Riscontro: Si è provveduto a rieditare l'elaborato adeguandolo ai contenuti specificati nell'allegato IV-bis della Parte Seconda del D. Lgs. n.152/06 (vedasi allegato alla presente nota).

- **Richiesta n. 2** - *In merito alla composizione del gruppo di lavoro redattore dello studio ambientale, la specificazione delle competenze del personale specialistico e degli esperti ambientali marini e terrestri estensori dei vari paragrafi e responsabili della predisposizione dello studio stesso.*

Riscontro: Si specifica che il redattore dello studio ambientale, rieditato come indicato al precedente punto 1, è in possesso di specifiche competenze in campo naturalistico, biologico, ambientale, come da dichiarazione riportata in calce all'allegato elaborato A.02 – STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE.

- **Richiesta n. 3** - *La verifica dell'eventuale sussistenza di conflitti nell'uso delle risorse ed effetti cumulativi con altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o già approvati.*

Riscontro: Per quanto di conoscenza, non sussistono conflitti nell'uso delle risorse con altri progetti in esercizio, in corso di realizzazione o già approvati. L'unica "sovrapposizione" con altri interventi nella stessa area potrebbe essere quella relativa al ripascimento nel tratto di litorale in località Cetraro Marina, dove di recente sono stati realizzati dei lavori di modifica delle esistenti opere di protezione costiera, consistenti nella trasformazione di alcune scogliere emerse in un sistema a celle di pennelli e scogliere soffolte, prevedendo anche un piccolo ripascimento piuttosto limitato in termini quantitativi (complessivamente circa 15.000 mc). Nel progetto definitivo dei lavori di "Messa in sicurezza bacino e miglioramento funzionalità area portuale di Cetraro", per tale area, identificata come la prima area sottoflutto alla struttura portuale per la quale fosse opportuno e necessario prevedere delle operazioni di ripascimento (vedi Elaborato A.01 Relazione Generale del progetto definitivo), si prevede di collocare circa 125.000 mc di sabbia derivante dalle operazioni di dragaggio dell'avamposto. Non si tratta tuttavia di una vera e propria sovrapposizione poiché lo stesso "Masterplan degli interventi di mitigazione del rischio di erosione costiera in Calabria" (di cui si riporta lo stralcio della tav. 104 relativa all'area 19 – da Fuscaldo a Cetraro) prevede per il tratto in questione volumi di ripascimento ben superiori a quelli posti in opera con l'intervento sopra indicato. Pertanto le previsioni del progetto definitivo risultano non in conflitto con gli interventi già realizzati, configurandosi come completamento della protezione costiera del tratto di litorale in questione e risultando conformi a previsioni del Masterplan, incrementando.

- **Richiesta n. 4** - *L'approfondimento degli aspetti relativi all'utilizzo e al consumo delle risorse naturali e di materie prime, indicando, per le varie tipologie di intervento/subintervento, le quantità necessarie alla realizzazione del progetto, le implicazioni ambientali, gli aspetti relativi all'efficienza e alla sostenibilità nell'uso delle risorse medesime. Detto approfondimento deve riguardare anche le opere connesse, includendo, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il consumo di suolo per la realizzazione dello svincolo stradale.*

- **Riscontro:** Per il progetto in esame, in fase progettuale particolare attenzione è stata posta alle tecniche costruttive e ai materiali al fine di mitigare l'impatto sull'ambiente. Tale obiettivo è stato raggiunto non soltanto utilizzando materiali di origine naturale, ma anche utilizzando le risorse medesime in maniera sostenibile, cercando di studiare e coordinare tutte le fasi di cantiere, dalle opere marittime alle opere edili all'opera stradale, con lo scopo di realizzare parte delle opere reimpiegando tutti i volumi derivanti dalle attività di scavo (terre e rocce da scavo e massi naturali), senza avere così materiale in eccedenza da conferire in discarica. Di seguito si riporta la specifica della tipologia delle risorse naturali necessarie per la realizzazione del progetto:

- massi naturali di diversa categoria per la realizzazione del nucleo del pennello alla radice del molo di sopraflutto, del nucleo e della mantellata dei nuovi pennelli e degli strati della scogliera antiriflettente;
- calcestruzzo per il confezionamento dei massi artificiali (Antifer) per la mantellata del pennello alla radice del molo sopraflutto, dei massi pilonati per il pontile fisso, dei blocchi da appoggiare sulla scogliera a cui ancorare i pontili a galleggiamento continuo e per la realizzazione degli edifici.

Nella seguente tabella, corretta rispetto a quella presente nell'elaborato di progetto H.01 - Relazione sulla gestione delle materie e delle interferenze a causa di un refuso relativo alla prima voce (materiale proveniente da attività di scavo - opere marittime) sono riportati i volumi dei principali materiali da movimentare nell'ambito del cantiere per la realizzazione delle opere.

MATERIALE	QUANTITA'
Materiale proveniente da attività di scavo - opere marittime	2.400 m ³
Materiale proveniente da attività di scavo - opere a terra	2.800 m ³
Dragaggio	125.000 m ³
Massi 50 - 500 kg	10.000 t
Massi di I categoria	1.770 t
Massi di II categoria	2.120 t
Massi di III categoria	4.675 t
Calcestruzzo	2.020 m ³

Più nello specifico a seguire si riporta la tabella di dettaglio con riferimento alle varie tipologie di intervento/subintervento previste in progetto

OPERE MARITTIME

TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Massi naturali	Massi artificiali	cls	Dragaggi e livellamenti	Scavo
Allungamento pennello trappola e realizzazione nuovo pennello di contenimento	5.415 t	944 m ³	-	-	1.615 m ³
Scogliera antiriflettente all'imboccatura portuale	5.750 t	-	143 m ³	-	-
Rimodellamento del fondale interno al bacino portuale per il ripristino della funzionalità	-	-	-	34.517 m ³ *	-
Dragaggio tra la testata del molo sopraflutto e l'imboccatura del porto e successivo ipascimento del litorale a sud, con realizzazione di un pennello alla chiusura dell'intervento (Pennello Marina di Cetraro)	3.650 t	-	-	125.118 m ³ *	780 m ³
Realizzazione pontili galleggianti, a galleggiamento continuo o discontinuo, e fissi	3.750 t	201 m ³	36 m ³	-	-
Riqualificazione statica vie di corsa travel lift	-	38 m ³	18 m ³	-	-

OPERE EDILI

TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Massi naturali	Massi artificiali	cls	Dragaggi e livellamenti	Scavo
Fabbricato A	-	-	82 m ³	-	200 m ³
Fabbricato B	-	-	73 m ³	-	185 m ³
Fabbricato C	-	-	82 m ³	-	185 m ³
Fabbricato D	-	-	82 m ³	-	185 m ³
Fabbricato E	-	-	73 m ³	-	185 m ³

IMPIANTI

TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Massi naturali	Massi artificiali	cls	Dragaggi e livellamenti	Scavo
Potenziamento impianto di videosorveglianza (zona piccola pesca)	-	-	31 m ³	-	8 m ³
Impianto elettrico e di illuminazione nuovi pontili turistico e pp (impianti sui nuovi pontili)	-	-	-	-	252 m ³

OPERE STRADALI

TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Massi naturali	Massi artificiali	cls	Dragaggi e livellamenti	Scavo
Realizzazione nuovo svincolo stradale	-	-	217 m ³	-	1.600 m ³

TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Massi naturali	Massi artificiali	cls	Dragaggi e livellamenti	Scavo
TOTALI	18.565 t	1.183 m³	837 m³	125.118 m³	2.800 m³

(*) il materiale proveniente dagli escavi subacquei per la realizzazione delle opere e per il rimodellamento del fondale interno alla darsena sarà movimentato in loco (non vengono considerati nella somma dei dragaggi e degli scavi).

Si specifica che il materiale proveniente dall'attività di dragaggio, nelle aree comprese tra la testata del molo sopraflutto e l'ingresso dell'imboccatura portuale, sarà totalmente reimpiegato per il ripascimento del litorale a Sud del porto. Il materiale derivante dalle attività di scavo per la realizzazione delle opere a terra, sarà interamente reimpiegato all'interno del cantiere per la formazione di rilevati, vespai e pavimentazioni, previa caratterizzazione a norma di legge. Infine, con riferimento alla messa in opera della scogliera interna, da realizzare al fine di limitare l'agitazione ondosa all'interno del bacino portuale, si specifica che parte dei massi di 2a categoria, per una quantità pari a circa 2.365,00 t verranno reperiti nell'ambito del cantiere stesso, in seguito alle operazioni di salpamento dei massi alla radice del molo sottoflutto. Per quanto riguarda invece le implicazioni ambientali, per la componente suolo, si rimanda all'allegato elaborato A.02 Studio Preliminare Ambientale al capitolo 5 paragrafo 5.1.1.

Richiesta n. 5 - *Maggiore dettaglio in merito alle lavorazioni previste e alle aree e piste di cantiere, alle eventuali sovrapposizioni delle fasi di lavoro, con particolare riferimento al trasporto stradale e marittimo, ai mezzi coinvolti e alla frequenza dei movimenti.*

Riscontro: Le interferenze derivanti dalla realizzazione delle opere sono legate essenzialmente alla viabilità di cantiere e alla movimentazione dei mezzi da e verso il cantiere stesso per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione delle opere. In considerazione degli interventi da realizzare, si stima che il numero di viaggi necessari per il trasporto dei materiali non comporterà rilevanti interferenze con il traffico stradale. Inoltre, si evidenzia che per l'accesso alle aree di cantiere i mezzi potranno utilizzare la via

Porto direttamente accessibile dalla via Fante senza interferire con il traffico cittadino. Per quanto concerne il sistema dei trasporti marittimi, l'esecuzione delle opere a mare potrebbe generare delle interferenze con le normali operazioni svolte nel Porto, legate alla presenza dei mezzi di cantiere (marittimi e terrestri). Pertanto sarà necessario individuare una fascia di rispetto, opportunamente segnalata, all'interno della quale andrà inibito il passaggio delle imbarcazioni. Specifiche e approfondimenti sulle sovrapposizioni tra le varie lavorazioni, ivi comprese le fasi di trasporto e la frequenza delle movimentazioni, verranno inserite nel Piano di Sicurezza e Coordinamento da redigere nel corso della progettazione esecutiva dell'intervento. In questa fase si possono anticipare dei dettagli sulle fasi di cantiere specificando quanto segue:

- Le opere a terra e quelle marittime sono indipendenti tra loro e, pertanto, potranno essere realizzate senza sovrapposizioni sia temporali che spaziali. In particolare, le operazioni di dragaggio avverranno esclusivamente da mare con idonei mezzi marittimi (pontoni e rimorchiatori, o motopontoni, muniti di gru a bordo) senza alcun tipo di sovrapposizione spaziale con gli interventi da realizzare a terra; considerati i quantitativi in gioco si stima una durata di circa 125 giorni per il completamento delle operazioni di dragaggio e contestuale ripascimento (125.000 m³). Inoltre, il quantitativo di massi naturali previsto in progetto, inferiore a 20.000 t, comporta un massimo di circa 1000 viaggi di bilici con capacità da 20 t nell'arco dell'intero periodo di realizzazione delle restanti opere marittime a scogliera. Quest'ultime, ipotizzando l'utilizzo di 5 veicoli e una frequenza di 4 viaggi al giorno, potranno essere realizzate complessivamente in circa 50 giorni. Al fine di ottimizzare i tempi complessivi di realizzazione dell'intero intervento, durante i suddetti 50 giorni ci potranno essere sovrapposizioni con altre parti d'opera (realizzazione dello svincolo e opere edili), senza tuttavia generare elevanti aggravio del traffico veicolare;
- Le ulteriori opere marittime da realizzare all'interno del bacino portuale (pontili fissi e galleggianti) potranno essere realizzate solo successivamente alle attività di livellamento del bacino portuale; tali opere, caratterizzate dall'utilizzo prevalente di elementi prefabbricati, potranno eseguirsi in circa 30 giorni;
- Per la realizzazione dello svincolo sulla SS n. 18 si prevede un tempo di esecuzione di circa 60 giorni, di cui circa 30 per le operazioni di demolizione e scavo. Il materiale di scavo (circa 1.600 mc) verrà riutilizzato interamente nell'ambito del cantiere delle opere edili e quindi verrà trasportato presso il sito portuale distante circa 2 km dall'area di intervento, interferendo solo parzialmente con la principale via di accesso all'infrastruttura portuale, via Fante, utilizzata per l'approvvigionamento dei materiali necessari per la realizzazione delle altre opere;
- Per le opere edili, viste le modeste volumetrie da realizzare, si stima un tempo di esecuzione di circa 90 giorni;
- Per quanto riguarda le dotazioni impiantistiche, dovendo operare sui nuovi pontili e con semplici interventi di potenziamento del sistema di videosorveglianza e dell'impianto di illuminazione portuale, il tempo di esecuzione e le interferenze con gli altri interventi di progetto saranno limitati; si stimano 15 giorni complessivi per l'installazione dei nuovi impianti;
- Infine, relativamente alle aree di cantiere, si potranno utilizzare i piazzali portuali e la superficie in adiacenza al Porto ove è prevista la realizzazione dell'area polifunzionale; mentre le piste di cantiere saranno realizzate nel numero e della consistenza strettamente necessari per la realizzazione di quota parte delle opere a mare per le quali è previsto l'utilizzo di mezzi terrestri.

Richiesta n. 6 - *In merito alla produzione di rifiuti, la stima con maggior precisione dei quantitativi attesi, delle tipologie e dei possibili relativi codici CER, includendo gli ulteriori materiali di risulta attesi per effetto del non totale riutilizzo delle terre e rocce di scavo e reimpiego dei sedimenti derivanti dalle operazioni di dragaggio, conformando le modalità di gestione al Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti della Regione Calabria del 2016.*

Riscontro: Come già accennato al punto 4 del presente documento, nel progetto definitivo è stata posta particolare attenzione al tema rifiuti. Attualmente in Calabria vige il nuovo Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti aggiornato e adeguato ai dettami della Direttiva 2008/98/CE, recepita nell'ordinamento italiano dal D.

Lgs. n. 205/2010, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 156 del 19 dicembre 2016, a conclusione del processo di Valutazione Ambientale Strategica iniziato nel febbraio 2016 a seguito dell'approvazione dell'aggiornamento delle Linee Guida per l'elaborazione del PRGR operato con DGR 470/2015. La nuova pianificazione regionale consta di uno strumento moderno e dinamico basato sulla gerarchia comunitaria della gestione dei rifiuti, che assegna come prioritari gli obiettivi di prevenzione e di riciclaggio e relega lo smaltimento in discarica ad opzione residuale. Nel progetto definitivo, in linea con gli obiettivi del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti, per la realizzazione delle opere di progetto, si prevede il totale reimpiego dei materiali escavati con conseguente riduzione dei volumi da conferire in discarica (questi ultimi relativi alle sole demolizioni delle parti metalliche e in calcestruzzo) e del fabbisogno di materiali da approvvigionare da cava. Di seguito si riporta la specifica delle quantità dei volumi di scavo complessivi stimati, pari a circa 2800 m³, così come indicato nella seguente tabella:

Parte d'opera	Scavi (m ³)	Re-interri (m ³)	Rilevati (m ³)	Eccedenza (m ³)
Realizzazione edifici e impianti tecnologici	1.200,93	656,51	-	+ 544,42
Opere stradali	1600,53	297,33	-	+ 1.303,20
Area polifunzionale	-	-	1.847,62	- 1.847,62
TOTALI	2.801,46	953,84	1847,62	0,00

Dall'analisi della tabella su riportata, è possibile osservare, come anticipato, che non è previsto nessun esubero di materiale relativamente alle terre e rocce da scavo (vedi anche tabelle al punto 4 relativamente al reimpiego dei sedimenti derivanti dalle operazioni di dragaggio). Le quantità da conferire a discarica, come già specificato, sono solo quelle relative alle attività di demolizione delle opere in calcestruzzo e di quelle metalliche (rimozione cancellate), le cui quantità sono riportate, con i relativi codici CER, nella tabella seguente:

Quantità rifiuti derivanti dalle attività di demolizione

TIPOLOGIE DI INTERVENTO		MASSI PILONATI IN CLS	CLS	METALLO
	Codici CER (Parte IV Allegato D. Lgs. n. 152/2006)	17 01 01	17 01 07	17 04 05
OPERE MARITTIME	Riqualificazione statica vie di corsa travel lift	46,80 m ³	9,6 m ³	-
OPERE MARITTIME	Collegamento banchina n. 1 e n. 2	-	-	750,00 kg
IMPIANTI TECNOLOGICI	Demolizione massetto in cls e pavimentazione	-	2,13 m ³	-
OPERE STRADALI	Demolizione di struttura in cls (muro, cunetta)	-	42,68 m ³	-
	TOTALE	46,80 m³	54,41 m³	750,00 kg

Richiesta n. 7 - Considerato che l'area vasta, entro cui si collocano le opere portuali in progetto, è soggetta a pericolosità da erosione costiera elevata (P3) secondo il Piano di Bacino Stralcio per l'Erosione Costiera dell'Autorità di Bacino Regionale (ora Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Meridionale), la precisazione se gli interventi in progetto sono stati approvati e se concorrono a una riduzione del rischio in coerenza, connessione e cumulo con quelli già previsti dal Masterplan degli interventi di mitigazione del rischio di erosione costiera in Calabria, approvato dal Comitato Tecnico della autorità in data 25/07/2013, comprese le dinamiche idrogeologiche dei torrenti Triolo e Alvara.

Riscontro: Gli interventi previsti in progetto sono coerenti con le previsioni del “Masterplan degli interventi di mitigazione del rischio di erosione costiera in Calabria” (vedi anche precedente punto 3) e contribuiscono senza dubbio alla mitigazione dell’erosione costiera in atto, garantendo inoltre l’ottimizzazione degli interventi manutentivi necessari per mitigare i fenomeni di insabbiamento del bacino portuale. Infatti: il ripascimento a Cetraro Marina potrà produrre solo effetti positivi in termini erosivi, poiché consiste nel mero apporto di volumi di sabbia; l’allungamento del pennello di contenimento alla radice del molo foraneo produrrà un ampliamento della larghezza di spiaggia sopraflutto e proteggerà l’infrastruttura portuale dai fenomeni di insabbiamento; il corto pennello sopraflutto alla foce del torrente Triolo contribuirà a rendere più efficaci gli interventi manutentivi, consentendo di ridurre i tempi di intervento ed i quantitativi da movimentare periodicamente per salvaguardare il Porto dai medesimi fenomeni di insabbiamento (cfr. par. 15.2 dell’Elaborato D.01 – RELAZIONE IDRAULICA MARITTIMA del progetto definitivo); infine, riguardo alla dinamiche idrogeologiche dei torrenti Triolo e Alvara, si specifica che le opere in progetto non confliggono in alcun modo con gli alvei dei torrenti suindicati né determinano modifiche del regime idrogeologico degli stessi. Il progetto ha acquisito in sede di conferenza dei servizi (alla quale sono stati invitati tutti gli Enti preposti al rilascio dei pareri di competenza, ivi compresa l’Autorità di Bacino Regionale) una serie di pareri con prescrizioni, che hanno riguardato principalmente modifiche alla dotazione impiantistica portuale e ad alcune voci inserite nel quadro economico di progetto fra le somme a disposizione dell’Amministrazione. Nessun parere ha prescritto modifiche alle opere marittime legate ad aspetti relativi alla mitigazione del rischio erosione nelle aree perimetrare a pericolosità P3.

Richiesta n. 8 - *Un approfondimento sui rischi associati al progetto e su quelli derivanti dall’esposizione delle opere a eventuali rischi di gravi incidenti e calamità naturali, considerando l’incremento in frequenza di eventi estremi conseguenti al cambiamento climatico.*

Riscontro: Lo studio della propagazione locale delle mareggiate estreme è un’attività indispensabile ai fini della progettazione, sia per gli aspetti riguardanti l’analisi dell’agitazione ondosa all’interno del Porto che per gli aspetti legati al dimensionamento delle opere marittime previste in progetto. Per definire il periodo di ritorno degli eventi ondosi da considerare nel dimensionamento delle opere, si è fatto riferimento a quanto riportato nel paragrafo 2.1.4.5 delle “Istruzioni Tecniche per la progettazione delle dighe marittime” del Consiglio Superiore LL.PP., con le ipotesi descritte di seguito e riassunte nella successiva tabella. L’opera in oggetto è identificabile come del tipo ad “uso generale” (opere di difesa di singole installazioni, di depositi o piattaforme di carico e scarico), alla quale è richiesto un “livello di sicurezza 1” (opere o installazioni di interesse locale o ausiliario, comportanti un rischio minimo di perdita di vite umane), da cui risulta una durata minima di vita di 25 anni. Con riferimento alla condizione di danneggiamento incipiente, ad un rischio di perdita di vite umane limitato e assumendo una ripercussione economica bassa (da cui una probabilità di danneggiamento nel periodo di vita operativa dell’opera Pf di 0.50), si ottiene un tempo di ritorno di circa 36 anni. A favore di sicurezza è stato assunto un valore di Trp di 50 anni.

Parametro	Valore prescelto	Rif. Istruz. Tecniche C.S.LL.PP.
Tipo dell’opera	Infrastrutture per uso generale	
Livello di sicurezza richiesto	1	
Durata minima di vita	$T_v = 25$ anni	Tab. 1
Condizione di danneggiamento	Incipiente	
Rischio per la vita umana	Limitato	
Ripercussione economica	Bassa	
Max probabilità di danno ammissibile	$P_f = 0,50$	Tab. 2

Ipotesi progettuali di base per il calcolo del periodo di ritorno dell’azione ondosa

Per la definizione del clima ondoso al largo del paraggio di interesse sono stati presi in considerazione i dati di moto ondoso registrati dalla boa ondometrica di Cetraro (Rete Ondometrica Nazionale, attualmente gestita da ISPRA). Tali registrazioni coprono il periodo febbraio 1999 – dicembre 2014, con diverse lacune nella

serie temporale. Al fine di integrare tali dati anche nei periodi non coperti dalle registrazioni, nonché di disporre di un database più completo e prolungato sono stati acquisiti i dati risultanti da un'attività di ricerca del Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale (DICCA) dell'Università di Genova. I dati (<http://www.dicca.unige.it>) sono ottenuti da un processo di wave hindcasting basato su dati meteorologici, esteso da gennaio 1990 a dicembre 2018. I dati sono stati elaborati per definire il clima ondoso e gli eventi estremi; gli eventi di moto ondoso sono stati quindi propagati per la definizione del clima ondoso locale e per ricavare le caratteristiche sottocosta, in prossimità delle strutture oggetto di intervento. Come è noto, la propagazione del moto sottocosta, e conseguentemente le caratteristiche delle onde di progetto necessarie per il dimensionamento delle mantellate, è condizionata dalla profondità del fondale (maggiore è il fondale, più alta è l'onda che può presentarsi di fronte all'opera); per cui risulta fondamentale tenere in conto i livelli massimi di innalzamento del livello medio mare. Tre sono le componenti da tenere in considerazione durante la progettazione: a) l'innalzamento del livello in condizioni di tempesta (*storm surge*); b) il sovrizzo dovuto alla marea; c) la proiezione dell'incremento del livello del mare dovuto al cambiamento climatico (Sea Level Rise). Per quanto concerne il primo aspetto, i sofisticati modelli numerici utilizzati per la propagazione del moto ondoso sono in grado di tenere conto di tale tipo di innalzamento, per cui i valori di altezza d'onda estratti dal modello contengono in sé questo tipo di informazione. Per quanto riguarda invece la marea, in progetto si è tenuto conto dei dati scaricati dal sito dell'APAT riferiti alla stazione RMN di Palinuro, da cui si evince che i livelli massimi di marea raggiungono valori dell'ordine dei 50 cm. Infine, relativamente all'innalzamento del livello medio mare dovuto al cambiamento climatico, si rappresenta quanto segue: la comunità scientifica internazionale è pressoché unanimemente concorde nell'affermare che l'incremento dei gas serra sta modificando il clima del pianeta in modo tale da innescare una risalita del livello del mare su scala globale. Gli scenari individuati dai modelli per l'ultimo decennio sono stati addirittura superati dai fatti: il mare (a livello globale) è risalito con tassi superiori a quanto ci si attendeva qualche anno fa. Nelle figure che sono state allegate sono rappresentati i prevedibili scenari sulla base del rapporto IPCC 2013 e sulla base del trend dei livelli misurati (da dati mareografici o da satellite). Dalle stesse figure si può osservare che l'incremento del livello del mare (linea nera) nei prossimi 50 anni varia da un minimo di 15 cm fino ad un massimo di circa 50 cm per lo scenario peggiore (RCP 8.5), considerando l'estremo della fascia di confidenza. A vantaggio della sicurezza in progetto si è considerato il massimo livello di incremento stimato, assumendo un Sea Level Rise pari a 50 cm.

Richiesta n. 9 - *La necessaria illustrazione delle considerazioni riguardo la coerenza con le finalità di conservazione della biodiversità e le possibili interferenze e impatti con le aree protette, con particolare riferimento alle riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, Direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE). Al riguardo, fornire un approfondimento preventivo della valutazione di incidenza ambientale così da consentire di valutare, per il progetto proposto, incidenze significative in particolare sul Sito Rete Natura 2000 “Scogliera dei Rizzi”, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.*

Riscontro: Il Sito Rete Natura 2000 “Scogliera dei Rizzi” è posto a circa 850 metri dall'intervento più vicino previsto in progetto: un corto pennello da realizzare sopraflutto alla foce del torrente Triolo sul litorale in località Lampetia. L'opera, viste le modeste dimensioni e l'elevata distanza dall'area protetta non produrrà alcuna interferenza con quest'ultima. Il pennello verrà realizzato allo scopo di ottimizzare gli interventi manutentivi, consistenti nel periodico prelievo di sedimenti dalla spiaggia sopraflutto alla radice del molo foraneo del Porto di Cetraro; interventi necessari per la mitigazione dei fenomeni di insabbiamento che attualmente affliggono l'infrastruttura portuale. Dall'analisi dei test riportati nell'elaborato del progetto definitivo D.01 – STUDIO IDRAULICO MARITTIMO, condotti per la valutazione della circolazione idrodinamica, ed in particolare dal confronto tra le figure 12.5 e 13.3 relative rispettivamente alla configurazione attuale e a quella di progetto, si può evincere come nella porzione settentrionale del litorale di Lampetia e più a Nord in corrispondenza della “Scogliera dei Rizzi”, non si riscontrino apprezzabili differenze in termini di velocità e direzioni delle correnti litoranee. I risultati ottenuti mostrano invece come in configurazione di progetto le circolazioni costiere risultino sostanzialmente simili a quelle che si generano in configurazione attuale, ad eccezione della zona compresa tra il nuovo pennello di Lampetia e la radice del molo di sopraflutto. In particolare, si osserva come la realizzazione del nuovo pennello e il prolungamento del pennello di contenimento determinino un rallentamento, ancorché modesto, della corrente generata dalla

mareggiata di Ponente, favorendo la deposizione di materiale a ridosso del nuovo pennello di Lampetia e del pennello di contenimento.

Richiesta n. 10 - *Al fine di poter valutare l'eventuale sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi, l'approfondimento del quadro delle "pressioni" determinato dalla realizzazione del progetto, incluse le opere connesse, in fase sia di cantiere sia di esercizio, fornendo altresì elementi concreti sulle possibilità per ridurre gli eventuali impatti in modo efficace e per monitorare adeguatamente, ove necessario, lo stato dei fattori ambientali e garantire nel tempo la non sussistenza di impatti su ciascuno dei fattori medesimi. A titolo esemplificativo e non esaustivo, per la biodiversità l'illustrazione degli effetti diretti e indiretti sulle specie e gli habitat protetti, il loro consumo e frammentazione, causati dall'inquinamento del suolo, dell'aria e dell'acqua, dal rumore e vibrazioni, dall'aumento di torbidità in grado di modificare la dinamica e lo sviluppo delle comunità bentoniche vegetali e animali, dalle emissioni dei mezzi impiegati nel cantiere e da quelle legate all'esercizio dell'area portuale.*

Riscontro: Ai fini della valutazione della significatività dei possibili effetti dovuta all'interazione fra il progetto proposto e le caratteristiche del sito, si rimanda all'allegato elaborato A.02 STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE (vedi capitolo 5 – Possibili impatti significativi sull'ambiente), nel quale sono stati selezionati e studiati gli indicatori di pressione (ovvero fattori di disturbo) che fanno riferimento alle componenti ambientali analizzate, quali paesaggio; biodiversità; popolazione; suolo; acqua; aria e fattori climatici, rumore, rifiuti e trasporti. È stato allegato lo STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE che sostituisce l'elaborato A.02 - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE allegato al progetto definitivo.

EVIDENZIATO che con riferimento allo Studio Preliminare Ambientale (SPA) del 10/11/2020 e sostitutivo del precedente elaborato del 29/07/2019 e a quanto ivi riportato:

- Il nuovo Studio Preliminare Ambientale è stato redatto secondo l'Allegato IV – bis – Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. n. 152/2006 (allegato introdotto dall'art. 22 del D.Lgs. n. 104 del 2017) deve contenere:
 - o 1. Descrizione del progetto, comprese in particolare: a) la descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e, ove pertinente, dei lavori di demolizione; b) la descrizione della localizzazione del progetto, in particolare per quanto riguarda la sensibilità ambientale delle aree geografiche che potrebbero essere interessate.
 - o 2. La descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante.
 - o 3. La descrizione di tutti i probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente, nella misura in cui le informazioni su tali effetti siano disponibili, risultanti da: a) i residui e le emissioni previste e la produzione di rifiuti, ove pertinente; b) l'uso delle risorse naturali, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità.
 - o 4. Nella predisposizione delle informazioni e dei dati di cui ai punti da 1 a 3 si tiene conto, se del caso, dei criteri contenuti nell'allegato V.
 - o 5. Lo Studio Preliminare Ambientale tiene conto, se del caso, dei risultati disponibili di altre pertinenti valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base alle normative europee, nazionali e regionali e può contenere una descrizione delle caratteristiche del progetto e/o delle misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.
- Sono stati elencati i soggetti interessati al processo di VIA, il Comune di Cetraro è indicato come Autorità procedente e la Società di ingegneria Dinamica s.r.l come Proponente.
- L'articolazione è stata organizzata nei seguenti macro-capitoli:
 - o Capitolo 1 – Premessa
 - o Capitolo 2 – Quadro di riferimento programmatico: coerenza della proposta con gli strumenti urbanistici e con la normativa di settore;

- Capitolo 3 – Quadro di riferimento progettuale: coerenza della proposta con il contesto di riferimento, localizzazione del progetto e caratteristiche fisiche d'insieme dello stesso;
- Capitolo 4 – Quadro di riferimento ambientale: descrizione delle componenti ambientali;
- Capitolo 5 – Possibili impatti significativi sull'ambiente: probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente e possibili misure di mitigazione.

Con riferimento al Quadro programmatico:

Gli strumenti urbanistici e di pianificazione presi in esame nell'analisi dei rapporti di coerenza del progetto sono i seguenti:

- Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesistica (QTRP); gli interventi previsti nel presente progetto definitivo non sono in contrasto con il QTRP ma volgono verso gli stessi obiettivi;
- Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese: le opere previste nel progetto definitivo permettono di perseguire gli obiettivi prefissati dal Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese poiché mirano a incrementare la dotazione e la qualità dell'offerta disponibile per il turismo nautico;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP): l'intervento proposto non risulta in contrasto né con le politiche del trasporto marittimo, né con gli obiettivi di sviluppo e di tutela del PTCP in termini di tutela della salvaguardia dell'integrità fisica del territorio; sviluppo del territorio compatibile con le risorse naturali e paesaggistiche; realizzazione di interventi integrati di difesa e mitigazione del rischio idraulico; riqualificazione delle zone costiere, rafforzando i legami tra i valori ambientali e storici;
- Piano Stralcio di Erosione Costiera (PSEC): si riscontrano aree con pericolo di erosione costiera sia sopraflutto sia sottoflutto al porto e nell'ambito del progetto definitivo, sarà svolto uno studio per determinare: gli effetti delle opere previste nel progetto sulla dinamica litorale; le eventuali azioni correttive al fine di non aumentare il grado di pericolosità e il conseguente grado di rischio;
- Piano Comunale di spiaggia (PCS): la proposta del progetto definitivo non è in contrasto con il PCS, poiché le scelte progettuali operate altereranno gli equilibri fisici, ecologici e morfologici, così da non compromettere le qualità originali del sito e gli interventi previsti incrementeranno le aree utilizzabili, comportando un miglioramento delle potenzialità turistiche della costa;

Con riferimento alla descrizione dello stato di fatto:

Il porto di Cetraro è costituito da un molo di sopraflutto a due bracci, che si estende verso sudest, lungo circa 450 m. A circa 160 m dalla testata si dirama il Molo Martello di lunghezza pari a 160 m ed orientato verso nord-est, che con il molo di sottoflutto (di lunghezza 240 m) delimita l'imboccatura portuale. La darsena turistica, delimitata dal Pontile Principale e da due pontili secondari, può ospitare fino a circa 500 posti barca grazie ai pontili galleggianti muniti di servizi di acqua ed elettricità. Una banchina all'interno del porto è destinata al presidio dell'Ufficio circondariale marittimo di Cetraro; a completamento vi sono lo scalo di alaggio, le vie di corsa per il travel lift e il pontile aliscafi.

Con riferimento alla descrizione degli interventi previsti nel progetto definitivo:

Le opere portuali in progetto, suddivise nelle seguenti categorie, sono:

- Opere marittime, consistenti in interventi che andranno a migliorare la condizione attuale del bacino del porto, soprattutto in termini di agitazione interna e navigabilità, incrementando inoltre il numero di posti barca disponibili;
- Opere edili, riguardanti la realizzazione di nuove strutture, l'organizzazione degli spazi di collegamento interni al porto e la sistemazione dell'area posta alla radice del sottoflutto, al fine di aumentare i servizi resi all'utenza;

- Impianti tecnologici, che coinvolgeranno non solo l'attuale dotazione impiantistica del porto ma anche le nuove opere previste nel presente progetto definitivo
- Opere stradali, che consistono nella realizzazione di un nuovo svincolo di accesso dalla strada statale Variante SS18 per i mezzi provenienti da nord.

Opere marittime:

1. Messa in sicurezza dall'insabbiamento dei fondali dell'imboccatura portuale: lo studio ha evidenziato la necessità di intercettare il flusso dei sedimenti prima che interessi l'area antistante l'imboccatura portuale prevedendo i seguenti interventi:

- prolungamento del "pennello trappola" posto alla radice del molo sopraflutto prolungato per una lunghezza di circa 45 metri, in modo da intercettare il trasporto solido e creare al tempo stesso una zona di accumulo;
- realizzazione di un corto pennello in massi naturali lungo il litorale di Lampetia, a nord del porto che intercetterà parte della portata solida litoranea che attualmente arriva all'imboccatura del porto, apportando così un duplice effetto benefico:
 - stabilizzazione dell'arenile posto a nord dell'opera, che col passare del tempo aumenterà la larghezza trasversale e conseguentemente l'area disponibile agli utenti della spiaggia;
 - dilatazione dell'intervallo temporale che intercorre tra le diverse operazioni di manutenzione/dragaggio del bacino portuale.

2. Interventi per la riduzione dell'agitazione interna e riqualificazione statica testata sottoflutto: per mettere in sicurezza il bacino portuale, è stato eseguito lo studio su modello matematico della penetrazione del moto ondoso per le mareggiate più penalizzanti. L'opera può essere suddivisa in tre tratti:

- Tratto 1 – Scogliera radente in massi naturali di III categoria: si trova all'imboccatura del porto, più precisamente a ridosso della testata del molo sottoflutto.
- Tratto 2 – Scogliera radente in massi naturali di II categoria: posta internamente al porto parallelamente al I braccio del pontile trasversale della darsena turistica.
- Tratto 3 – Martelletto in massi pilonati: posto in corrispondenza del tratto terminale del I braccio del pontile trasversale. Verrà realizzato con tipologia costruttiva simile a quella utilizzata per la realizzazione dell'esistente pontile.

3. Miglioramento della capacità peschereccia: sarà realizzata una darsena destinata alla piccola pesca, in grado di ospitare 50 imbarcazioni della lunghezza di 8 m. La banchina può essere suddivisa in due parti:

- Parte 1 – pontile a galleggiamento discontinuo, realizzato a ridosso della banchina esistente.
- Parte 2 – pontile a galleggiamento continuo, che costituisce la dorsale esterna dell'area piccola pesca. Tale pontile è in grado di proteggere la piccola darsena dall'ingressione ondosa interna residua o per il passaggio di imbarcazioni in transito.

4. Realizzazione di pontili per scopi sociali e/o didattico scientifici: la nuova darsena per scopi sociali e didattico-scientifici sarà ubicata in prossimità della banchina di riva n° 2 e potrà ospitare un massimo di 105 imbarcazioni di lunghezza pari a 6 m; saranno collocati 4 pontili (dotati di colonnine per l'erogazione di acqua, energia elettrica oltre che per l'impianto antincendio) a galleggiamento discontinuo di lunghezza variabile per uno sviluppo complessivo di 148 m.

5. Rimodellamento delle aree a ridotta funzionalità di attracco imbarcazioni: si prevede di rimodellare i fondali, movimentando i sedimenti posti a quote superiori alla - 4 m verso zone più depresse del bacino; la soluzione, al fine di garantire la sicurezza delle operazioni di accosto e il ripristino della navigabilità, dovrà essere effettuata con modalità e mezzi d'opera che evitino una dispersione dei sedimenti al di fuori del sito di intervento. L'operazione di rimodellamento dei fondali è ricompresa nelle azioni di spostamenti in ambito portuale per le quali vige l'esclusione dalle procedure definite dal D.M. 173/2016 "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini".

6. Riqualficazione statica vie di corsa travel lift: il progetto consiste in un intervento di rifacimento del tratto danneggiato, articolato con operazioni di demolizione e realizzazione e posa in opera di massi prismatici in calcestruzzo e getto di completamento in opera (e relativa armatura).

7. Dragaggio imboccatura e ripascimento Marina di Cetraro: a partire dalla realizzazione delle opere di completamento del porto (1993) e fino a oggi, non è mai stato eseguito un dragaggio sistematico dello specchio acqueo esterno all'imboccatura e allo scopo di avviare una procedura di gestione funzionale al garantire la continua operatività del porto, con il presente progetto definitivo si prevede di effettuare il dragaggio completo dei fondali, esterni all'imboccatura e interessati dalle rotte di accesso al porto, fino alla profondità di -4,50 m s.m.m, per una superficie di circa 63.400 m² e un volume totale del materiale da prelevare è di circa 125.000 m³. I volumi da destinare al ripascimento protetto per il tratto di Marina di Cetraro sono stati limitati a soli 16.300 m³ (e a complessivi 65.200 m³ per l'intera arcata litoranea interessata dal progetto, estesa da Cetraro a Fuscaldo) con interventi tramite versamenti mirati sul litorale di Marina di Cetraro (circa 2 km a Sud del porto), per un'estensione di circa 1400 metri, Il materiale da dragare è del tutto analogo a quello proveniente dal litorale a Nord del pennello "trappola". Sulla base delle risultanze degli studi condotti sull'evoluzione morfologica del litorale, non si ritiene opportuno eseguire, almeno in questa fase, interventi di backpassing del materiale dragato verso il litorale di Lampetia.

Opere edili e logistica

Edifici: la realizzazione dei locali è prevista lungo la banchina di riva n.°1, nella scarpata posta tra i parcheggi e la darsena turistica, con la realizzazione di cinque immobili seminterrati, oltre ai locali tecnici a servizio. Le opere previste comportano uno sbancamento limitato all'area di sedime.

Collegamento interno al porto tra le banchine di riva n.1 e n. 2: al fine di mettere in comunicazione la darsena turistica con l'attuale darsena della piccola pesca, che in futuro ospiterà una nuova darsena da utilizzare per scopi sociali e didattico-scientifici.

Area polifunzionale: un'area (m² 2.000 circa), a sud della radice del molo di sottoflutto, sarà adibita a spazio parcheggio e all'accoglienza di manifestazioni pubbliche.

Impianti tecnologici

Impianti sui nuovi pontili: è prevista l'installazione di colonnine erogatrici di servizi su pontile e/o banchina.

Il potenziamento dell'impianto di videosorveglianza consiste nell'installazione di n. 4 telecamere in corrispondenza dei piazzali antistanti i nuovi pontili.

Il miglioramento delle dotazioni impiantistiche riguarderà, oltre al sistema di videosorveglianza, anche all'illuminazione dei pontili galleggianti e della zona di ingresso alla darsena turistica del porto di Cetraro.

Opere stradali

L'intervento in progetto consiste nella realizzazione dell'innesto a raso tra la S.S.18 e la strada comunale Porcili ed nella modifica dell'attuale geometria di un breve tratto di quest'ultima per consentire un innesto agevole ai mezzi pesanti in direzione porto.

Con riferimento al Quadro ambientale:

Ricognizione dei vincoli di natura paesaggistica e ambientale

Vincolo paesaggistico-ambientale (cod. vincolo 180021) ai sensi della Legge n. 1497 del 29/06/1939 sulla protezione delle bellezze naturali, istituito con Decreto ministeriale del 20/01/1970 pubblicato sulla G.U. n. 32 del 06/02/1970, per il suo notevole interesse pubblico.

Aree SIC e ZPS L'area oggetto di intervento risulta esterne alle aree SIC e ZPS. Il S.I.C. più prossimo, IT9310038 – Scogliera dei Rizzi, dista circa 850 m dalle aree di intervento (S.I.C. IT9310038 – Scogliera dei Rizzi).

Componenti ambientali

Paesaggio: in particolare, il territorio di Cetraro fa parte dell'UPTR 1b - Medio cosentino, porzione di territorio che occupa una parte della fascia costiera tirrenica compresa tra Falconara Albanese a sud e Cetraro a nord. L'intervento proposto non risulta in contrasto né con le politiche del trasporto marittimo, né con gli obiettivi di tutela del PTCP, in termini di ottimizzazione dei sistemi di fruizione del paesaggio. Inoltre, la compatibilità con le prescrizioni del PTCP sarà verificata anche in sede di rilascio del parere propedeutico della Soprintendenza BB.CC.AA. di Cosenza cui verrà sottoposto il progetto per le autorizzazioni di rito.

Biodiversità: relativamente al paesaggio costiero è possibile individuare il sistema vegetazionale delle coste sabbiose, e il sistema vegetazionale delle scogliere. La caratterizzazione Biocenotica eseguita descrive il tratto di costa interessato, dal litorale del comune di Fuscaldo al porto di Cetraro e la cartografia rappresenta un utile strumento di lavoro ai fini della pianificazione, della gestione e della tutela degli ambienti marini.

In considerazione delle indagini eseguite e della complementarietà delle opere da porre in essere con gli interventi oggetto delle indagini specialistiche, è possibile concludere che la realizzazione degli interventi non può che comportare effetti positivi sull'aspetto paesaggistico, sulla componente ambientale antropica e sulle attività socio-economiche, restituendo alla collettività un tratto di costa attualmente degradato. L'intervento, per tipologia e ubicazione delle opere, non interferirà con gli obiettivi di tutela degli habitat prioritari e l'area portuale oggetto di intervento risulta esterna alle perimetrazioni dei siti Natura 2000.

Popolazione

L'intervento in oggetto, volto alla messa in sicurezza del bacino e al miglioramento della funzionalità dell'area portuale di Cetraro, risulta in linea con i principi e gli obiettivi di sviluppo connessi con la popolazione stanziale e stagionale. Inoltre, non si può che evidenziare la relazione dell'intervento proposto con la componente Popolazione sia in termini di dotazione di spazi a servizio della collettività che in termini di ottimizzazione del servizio trasportistico.

Suolo

Ai fini della progettazione delle opere in oggetto sono state eseguite indagini e studi specialistici necessari per la definizione delle scelte progettuali. Relativamente alle caratteristiche del suolo e dell'ambiente marino sono state eseguite apposite indagini geognostiche e studi idraulico-marittimi (approfondite nella sezione B. Rilievi e indagini del presente Progetto Definitivo). Le indagini geotecniche, permettono invece di ottenere il profilo stratigrafico del terreno, ai fini della determinazione dell'azione sismica.

Acqua

In riferimento all'ubicazione delle opere da porre in essere, sono stati approfonditi gli aspetti legati all'ambiente idrico marino-costiero. Accanto al TRIX (indice del trofismo del sistema più che un indice di qualità delle acque) è stato calcolato anche l'indice CAM che utilizza variabili legate alla potenzialità produttive del sistema, per cui rappresenta anch'esso una classificazione del livello trofico del sito, ma confrontato con il bacino di appartenenza. Il dato provinciale evidenzia che su 221 km di costa controllata 33.2 km sono dichiarati non balneabili per inquinamento (pari a circa il 15% del totale), mentre 188 km risultano balneabili (pari a circa 85% del totale). I dati della balneazione a livello comunale possono evincersi dalle analisi effettuate dal laboratorio bio-naturalistico del dipartimento provinciale dell'ARPACal e dal sito www.portaleacque.com. Secondo il Ministero della Salute nel territorio comunale sono individuate 8 zone tutte balneabili.

Aria e fattori climatici

Per i dati relativi alla componente atmosfera è possibile fare riferimento al PTQA (Piano Territoriale Qualità dell'aria). Per il comune di Cetraro, però, non sono state effettuate campagne di monitoraggio alla data attuale, pertanto si prende come riferimento quelle a disposizione registrate per i comuni limitrofi Paola e Fuscaldo nel 2011-2012. Il monitoraggio ha riguardato principalmente il biossido di zolfo (SO₂), gli ossidi di azoto (NO e NO₂), l'ozono (O₃), il monossido di carbonio (CO), il benzene toluene e xilene (BTX) ed il particolato atmosferico (PM₁₀). La sorgente principale di inquinamento atmosferico può essere riconducibile agli impianti termici civili ed al modesto traffico veicolare. Per i comuni di Paola e Fuscaldo, che rientrano nella stessa zona D, nei periodi di monitoraggio:

- per il biossido di azoto (NO₂) non si sono registrati superamenti del valore limite orario e della soglia oraria di allarme;
- per il monossido di carbonio (CO) non si è registrato alcun superamento del limite della massima media mobile sulle 8 ore;
- per l'ozono (O₃) non si sono registrati superamenti della soglia di informazione e della soglia di allarme;
- per il biossido di zolfo (SO₂) si sono registrati quattro superamenti del valore obiettivo;
- per il particolato atmosferico (PM₁₀) non si è registrato alcun superamento del valore limite orario, del valore limite giornaliero e della soglia oraria di allarme;
- per il benzene (C₆H₆) si è registrato un superamento della media giornaliera nel periodo estivo.

Quanto alle condizioni climatiche, In base all'indice di qualità del clima il comune di Cetraro risulta ricadere nella categoria "moderata qualità".

Rumore

L'esecuzione dei lavori in progetto, in base alla tipologia, allo sviluppo degli interventi e alle attrezzature di cantiere necessarie, non indurrà uno stato vibratorio tale da raggiungere la soglia della sensazione molesta o incrementi tali del livello di rumorosità da cominciare a provocare danni, dati da valori maggiori a 66-85 dB(A). In queste condizioni, posto che le macchine di cantiere devono in qualunque caso rispettare i limiti imposti dalle normative vigenti in materia, si possono escludere livelli vibratorii tali da provocare danni alle costruzioni e ai manufatti più vicini alle aree di cantiere, che resta comunque a margine dello svolgimento di tutte le consuete attività.

Rifiuti

La Regione Calabria ha disciplinato la gestione dei rifiuti con l'apposito Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti aggiornato e adeguato ai dettami della Direttiva 2008/98/CE, recepita nell'ordinamento italiano dal D. Lgs. n. 205/2010, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 156 del 19 dicembre 2016, a conclusione del processo di Valutazione Ambientale Strategica iniziato nel febbraio 2016 a seguito dell'approvazione dell'aggiornamento delle Linee Guida per l'elaborazione del PRGR operato con DGR 470/2015. La nuova pianificazione regionale consta di uno strumento moderno e dinamico basato sulla gerarchia comunitaria della gestione dei rifiuti, che assegna come prioritari gli obiettivi di prevenzione e di riciclaggio e relega lo smaltimento in discarica ad opzione residuale. Nel progetto definitivo, in linea con gli obiettivi del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti, per la realizzazione delle opere di progetto, si prevede il totale reimpiego dei materiali escavati con conseguente riduzione dei volumi da conferire in discarica (questi ultimi relativi alle sole demolizioni delle parti metalliche e in calcestruzzo) e del fabbisogno di materiali da approvvigionare da cava.

Trasporti

L'obiettivo di sviluppo del porto di Cetraro (delineato dal Documento di Indirizzo del Piano Strutturale Comunale) con le sue componenti trasportistico-funzionali (mobilità delle persone, flussi turistici) e fisiche (strade, spazi pubblici, marine, aree verdi e attrezzature di servizio portuali e urbane) rappresenta

l'opportunità per ottimizzare un modello finalizzato all'accessibilità e allo sviluppo del territorio, coerentemente con i principi di sostenibilità ambientale. Nella prospettiva di sviluppo risulta essenziale adeguare il sistema Portuale di Cetraro sia in relazione all'opportunità di accogliere navi da diporto di grandi dimensioni, che in relazione alla dotazione di servizi connessi al diportismo nautico. Il tutto anche in considerazione dei flussi nautici che attraversano il Mediterraneo. Le opere previste nel presente progetto definitivo permettono di perseguire gli obiettivi prefissati dal Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese poiché mirano ad incrementare la dotazione e la qualità dell'offerta disponibile per il turismo nautico. I suddetti obiettivi di sviluppo e potenziamento saranno necessariamente integrati con i prioritari principi di salvaguardia e valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente, coerentemente con i vigenti strumenti programmatici sovraordinati.

Con riferimento ai possibili impatti significativi sull'ambiente:

Al fine della valutazione degli impatti, sono stati selezionati gli indicatori di pressione (ovvero fattori di disturbo) che fanno riferimento alle componenti ambientali analizzate, al fine di valutare i probabili effetti rilevanti del progetto su tali componenti e per la definizione degli impatti, sono state considerate sia la fase di cantiere che la fase di esercizio delle opere.

Paesaggio – Fase di cantiere

Gli impatti sul paesaggio sono riconducibili all'occupazione del suolo per l'approntamento del cantiere e delle opere ad esso connesse (uffici, aree di deposito, ecc.), con conseguente impatto visivo dovuto alla presenza di macchinari e materiali da costruzione. Tuttavia, in considerazione del carattere temporaneo del cantiere e delle lavorazioni, è possibile affermare che, in questa fase, non vi saranno impatti significativi sulla componente paesaggio.

Paesaggio – Fase di esercizio

In relazione alle opere da porre in essere, gli effetti sulla componente paesaggio derivanti dalla realizzazione delle opere a terra sono riconducibili alla sola fase di cantiere, poiché, a opere ultimate, l'impatto sul paesaggio può considerarsi genericamente positivo in funzione delle caratteristiche e della tipologia delle opere, nonché in relazione alla conseguente riqualificazione delle aree oggetto di intervento, in termini di fruizione del paesaggio e delle stesse aree portuali. Relativamente alle opere a mare, come evidenziato nella relazione Generale (elaborato A.01 del Progetto Definitivo – cap. 12 Benefici attesi dalla realizzazione dell'intervento) gli interventi proposti non comportano variazioni della configurazione dell'attuale area portuale. L'insieme delle attività svolte nell'ambito del progetto definitivo ha permesso di ottenere un quadro di maggior dettaglio dello stato dei luoghi e, al tempo stesso, di strutturare la soluzione progettuale più performante ed economicamente sostenibile in funzione del finanziamento ricevuto.

Biodiversità – Fase di cantiere

I potenziali impatti potrebbero essere riconducibili a:

- disturbo alle specie avifaunistiche e marine (Cetacei e Pesci) causata dal rumore e dalle vibrazioni generati dalle macchine operatrici di cantiere;
- torbidità delle acque marine a seguito delle lavorazioni che interessano i fondali (infissione pali, dragaggio, colmamenti);
- consumo o frammentazione di habitat di interesse naturalistico, causato dalla realizzazione di opere a mare.

In riferimento ai disturbi (rumore, vibrazioni e torbidità delle acque) arrecati alle biocenosi comunque presenti, si specifica che gli stessi riguarderanno le fasi di cantiere relative ai lavori per l'ampliamento del molo sopraflutto e avranno, pertanto, carattere temporaneo. Relativamente al disturbo derivante dall'occupazione di porzioni di fondale marino per la realizzazione delle opere, si specifica che, la realizzazione delle stesse, si configura quale giusto compromesso fra l'occupazione di limitate porzioni di

fondale marino per la realizzazione delle opere di progetto e la mitigazione dell'agitazione interna al porto e del fenomeno di insabbiamento. In merito ai disturbi legati a rumore, vibrazioni e torbidità, si specifica che per gli stessi verranno impiegate le apposite misure di mitigazione degli impatti (capitolo 5.2).

Biodiversità – Fase di esercizio

È possibile dedurre che le opere da porre in essere non comportano l'occupazione di porzioni significative di fondale marino, tali da interferire con la componente biodiversità. Peraltro, sempre secondo il Proponente, gli obiettivi di sviluppo del porto di Cetraro, delineati dagli strumenti di pianificazione vigenti, con le sue componenti trasportistico-funzionali (mobilità delle persone, flussi turistici) e fisiche (strade, spazi pubblici, marine, aree verdi e attrezzature di servizio portuali e urbane) rappresentano l'opportunità per ottimizzare un modello finalizzato all'accessibilità e allo sviluppo del territorio, coerentemente con i principi di gestione del territorio e sostenibilità ambientale.

Popolazione – Fase di cantiere e di esercizio

Le interferenze in fase di cantiere avranno carattere temporaneo limitato alla durata dei lavori e la previsione di una corretta fase di cantiere con relative perimetrazioni e viabilità dedicate, consentirà di limitare al minimo indispensabile. In fase di esercizio, gli effetti sono positivi perché l'intervento ha come primario obiettivo l'implementazione della funzionalità all'intera area portuale, l'ottimizzazione dei servizi, dei percorsi, dell'arredo urbano, del sistema dei trasporti a servizio della popolazione stanziale e turistica.

Suolo – Fase di cantiere

Per la componente suolo, gli impatti possono essere considerati in termini di consumo della risorsa suolo relativamente alle aree di fondale interessate dalla realizzazione delle opere a mare che peraltro sono giustificati dall'esigenza di far fronte alle criticità legate all'agitazione interna al porto e ai fenomeni di insabbiamento, per quanto riguarda la realizzazione delle opere marittime. Nell'ottica di un intervento più ampio di riqualificazione e adeguamento dell'ambito portuale in termini funzionali, economici, sociali e paesaggistici risultano necessarie le opere edili, logistiche e le opere stradali, anche per migliorare l'accessibilità portuale per i mezzi provenienti da nord. Tutti i criteri, inoltre, adottati nella scelta dei materiali, delle strutture, sono stati progettati con la finalità di ridurre l'impatto ambientale rispettando l'ecosostenibilità.

Suolo – Fase di esercizio

La realizzazione delle opere non sortisce alcun effetto negativo, bensì è finalizzata a ottimizzare la funzionalità dell'area portuale.

Acqua – Fase di cantiere

I potenziali impatti sulla qualità delle acque marine sono riconducibili alle operazioni preliminari per la realizzazione delle opere a mare, ma le operazioni di movimentazione dei materiali e dei mezzi di cantiere saranno eseguite secondo le indicazioni della vigente normativa nazionale e regionale e delle autorità competenti in materia ambientale, anche con monitoraggi ante, durante e post operam al fine di garantire il controllo della qualità delle acque e dell'intorbidimento (seppur temporaneo) in modo da adottare, qualora necessario, le adeguate misure. Queste ultime anche per le possibili emissioni dei mezzi impiegati (perdita di olii dai motori, sversamenti accidentali), pur se sottoposti a costante manutenzione oltre a rispondere alle normative vigenti. Per le acque sotterranee, non si rilevano impatti derivanti dalla realizzazione delle opere.

Acqua – Fase di esercizio

Durante la fase di esercizio non si rilevano impatti negativi sull'ambiente idrico.

Aria – Fase di cantiere

Gli impatti sono essenzialmente connessi alla diffusione nell'atmosfera di polveri (durante le operazioni di trasporto, stoccaggio e/o posa in opera di materiale sciolto e massi) e di sostanze inquinanti (a causa della combustione dei carburanti dei mezzi di cantiere e della movimentazione delle imbarcazioni e dei veicoli all'interno dell'ambito portuale in fase di esercizio). Dette emissioni saranno comunque temporanee e si esauriranno con la fine dei lavori e comunque saranno adottate tutte le misure/buone pratiche atte al contenimento delle emissioni pulverulente (delimitazione delle aree esterne del cantiere con adeguati sistemi di contenimento/barriera verticali delle polveri, bagnatura dei materiali movimentati, copertura dei cumuli pulverulenti, lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita) oltre al controllo periodico del corretto funzionamento dei mezzi che dovranno comunque rispettare la vigente normativa in materia di emissioni inquinanti.

Aria – Fase di esercizio

I potenziali impatti sono sostanzialmente riconducibili alla variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria per emissioni da traffico veicolare (correlato allo stato di conservazione dei veicoli) e emissioni da traffico navale. In ogni caso non si rilevano incrementi delle emissioni da traffico veicolare causato dalla realizzazione delle opere e, relativamente al traffico navale, non si prevedono alterazioni della qualità dell'aria oltre i limiti consentiti.

Rumore – Fase di cantiere

I principali disturbi di natura acustica saranno limitati alla sola fase di cantiere e relativi alla movimentazione dei mezzi di cantiere. Al fine di mitigare gli impatti si specifica che gli stessi, saranno sottoposti a controlli periodici per assicurare che le emissioni rumorose siano contenute entro i limiti definiti dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico.

Rumore – Fase di esercizio

L'intervento proposto, nella fase di esercizio non condiziona il clima acustico.

Rifiuti – Fase di cantiere

Si prevede il totale reimpiego dei materiali escavati con conseguente riduzione dei volumi da conferire in discarica (questi ultimi relativi alle sole demolizioni delle parti metalliche e in calcestruzzo) e del fabbisogno di materiali da approvvigionare da cava. Relativamente ai sedimenti derivanti dalle operazioni di dragaggio saranno impiegati per il ripascimento del litorale a sud del porto, mentre il materiale proveniente dagli escavi subacquei, per la realizzazione delle opere e per il rimodellamento del fondale interno alla darsena, sarà movimentato in loco. Per quanto riguarda il materiale derivante dalle attività di scavo per la realizzazione delle opere a terra, sarà interamente reimpiegato all'interno del cantiere per la formazione di rilevati, vespai e pavimentazioni, previa caratterizzazione a norma di legge. Vedansi anche tabelle esposte nel Riscontro alla Richiesta n. 6. Si specifica che l'ulteriore materiale di risulta, sarà conferito alla più vicina discarica autorizzata ovvero smaltito secondo quanto previsto dal D. Lgs. n. 152/2006.

Rifiuti – Fase di esercizio

Non si prevede la produzione di rifiuti durante la fase di esercizio delle opere.

Trasporti – Fase di cantiere

Le interferenze sono legate essenzialmente alla viabilità di cantiere e alla movimentazione dei mezzi da e verso di esso per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione delle opere. L'impatto sul traffico sarà, pertanto, locale, reversibile e di breve durata, anche stimando che il numero di viaggi necessari per il trasporto dei materiali non comporterà rilevanti interferenze con il traffico stradale. In relazione al

sistema dei trasporti marittimi, l'esecuzione delle opere a mare potrebbe generare interferenze con le normali operazioni svolte nel porto, legate alla presenza dei mezzi di cantiere (marittimi e terrestri e sarà necessario individuare una fascia di rispetto, opportunamente segnalata, all'interno della quale andrà inibito il passaggio delle imbarcazioni.

Trasporti – Fase di esercizio

Come precedentemente descritto, nell'ambito del progetto per la messa in sicurezza e il miglioramento del bacino portuale è prevista anche la riqualificazione degli accessi e dei percorsi pedonali e il potenziamento delle strutture di servizio al porto. Relativamente ai trasporti marittimi, la realizzazione degli interventi di progetto fornisce una risposta in termini di miglioramento della capacità peschereccia (realizzazione di una darsena destinata alla piccola pesca, in grado di ospitare 50 imbarcazioni da 8 m) e di realizzazione di pontili per scopi sociali e didattico-scientifici (la nuova darsena potrà ospitare 105 imbarcazioni di lunghezza massima pari a m 6).

Con riferimento alle misure di mitigazione:

Interventi sugli impatti acustici in fase di cantiere

In considerazione della tipologia di intervento da porre in essere, non si prevedono specifiche misure di compensazione ambientale, se non quelle strettamente legate alla conduzione del cantiere. Considerato che il cantiere sorgerà in area prossima alle zone residenziali, si prevede di adottare accorgimenti per il minor contemporaneo impiego di mezzi a elevata rumorosità (> 80 dB), attivando le macchine più rumorose durante l'arco delle giornate lavorative feriali tra le 8.00 – 13.00 e le 15.00 – 18.00, con un blocco delle attività tra le 13:00 e le 15:00, sempre nei limiti previsti dalla vigente normativa di settore. Ai fini della riduzione degli impatti sulla componente faunistica, si realizzerà, a inizio cantiere, un monitoraggio visivo e acustico per la rilevazione dell'eventuale presenza di animali, evitando il più possibile di effettuare i lavori con elevate emissioni sonore nella stagione di riproduzione delle specie e limitando il numero di ore giornaliere con le operazioni di cantiere più impattanti, e infine adottando sistemi soft-start, con una scala di intensità rumorosa crescente e sottoponendo a verifica dello stato di conservazione e della conformità alle norme in materia di emissioni rumorose ed emissioni inquinanti (scarichi, carburanti, oli e qualunque tipo di inquinante), nonché realizzando i lavori più rumorosi in tempi differiti.

Interventi per la salvaguardia delle acque marine (in fase di cantiere)

Premesso che le lavorazioni previste non producono, sempre secondo il Proponente, importanti effetti negativi sulle acque marine non si ritiene necessario effettuare interventi di mitigazione per la salvaguardia delle stesse in fase di cantiere.

Interventi sull'impatto visivo (in fase di cantiere)

In merito alla mitigazione degli impatti visivi in fase di cantiere si specifica che una corretta organizzazione spaziale (gestione delle aree di cantiere e dei rifiuti) e temporale (cronoprogramma delle lavorazioni) del cantiere consentirà di non sovraccaricare l'ambito di intervento consentendo la fruizione delle aree non interessate direttamente dalle lavorazioni (nel rispetto delle norme di sicurezza).

Con riferimento alle conclusioni del Proponente:

Le opere previste in progetto concorrono, nel loro insieme, al generale obiettivo di messa in sicurezza bacino e miglioramento della funzionalità dell'area portuale di Cetraro, unitamente agli interventi di riqualificazione delle aree a terra, nell'ottica della valorizzazione e promozione del paesaggio costiero e delle sue peculiarità paesaggistiche, coerentemente con le tendenze di sviluppo trasportistiche e turistiche, senza determinare modificazioni negative rilevanti nell'area in questione. Evidenziando i benefici che ne deriveranno, il maggior numero d'impatti potenzialmente negativi, seppur minimi e temporanei, si manifestano solo durante

la fase di cantiere, che quindi dovrà essere ben organizzato ed ubicato. L'opera una volta entrata in fase di funzionamento non presenterà alcun impatto negativo, anzi produrrà notevoli effetti positivi sul territorio.

VALUTATO, relativamente ai riscontri forniti alle richieste integrazioni e al nuovo Studio Preliminare Ambientale, che:

- il progetto si colloca sull'esistente porto di Cetraro e prevede la realizzazione di Opere marittime (Messa in sicurezza dall'insabbiamento dei fondali dell'imboccatura portuale, Interventi per la riduzione dell'agitazione interna e riqualificazione statica testata sottoflutto, Miglioramento della capacità peschereccia, Realizzazione di pontili per scopi sociali e/o didattico scientifici, Rimodellamento delle aree a ridotta funzionalità di attracco imbarcazioni, Riqualificazione statica vie di corsa travel lift, Dragaggio imboccatura e ripascimento Marina di Cetraro), Opere edili e logistica (Edifici, Collegamento banchina di riva n. 1 e n. 2, Sistemazione area polifunzionale, Segnaletica pontili), Impianti tecnologici (Miglioramento dotazione impiantistica, Potenziamento impianto di videosorveglianza, Impianti sui nuovi pontili) e Opere stradali (Miglioramento accessibilità portuale di ultimo miglio – realizzazione nuovo svincolo SS 18).
- quanto proposto trova riferimento nella programmazione della Regione Calabria di interventi di potenziamento e/o ammodernamento delle infrastrutture esistenti e in progetto lungo il litorale calabrese; il “Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese” approvato con Deliberazione n.450 del 14-10-2011, si prefigge l'obiettivo di individuare le più idonee configurazioni infrastrutturali e organizzative dei porti, dei sistemi di trasporto, delle aree di waterfront e dei territori limitrofi, allo scopo di migliorare la qualità della vita, la mobilità delle persone e dei flussi economici delle aree costiere, con particolare riferimento alla nautica da diporto e ai correlati flussi turistici di un settore in fase di crescente sviluppo.
- il sistema portuale calabrese è costituito da una serie di porti e approdi di diverse dimensioni e funzioni, distribuiti lungo i circa 740 km di costa della Regione, lungo il versante tirrenico e jonico e il Porto di Cetraro è il porto con la maggiore dotazione di posti barca in funzione turistica e da diporto della Provincia di Cosenza (500 posti barca) e la migliore potenzialità di attracco per le grandi imbarcazioni (40 metri lineari). L'obiettivo prefissato dal Masterplan per il porto di Cetraro è quello di effettuare degli interventi tali da garantire l'ormeggio nel porto delle navi da diporto con lunghezza superiore ai 24 m;
- gli elaborati progettuali presentati, tenuto conto delle caratteristiche dell'intervento e delle sue dimensioni, consentono una discreta individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto;
- la documentazione integrativa fornisce un sufficiente riscontro a quanto richiesto e nei contenuti appare in grado di superare abbastanza le argomentazioni e perplessità sollevate in sede di presentazione degli elaborati di progetto e dello Studio Preliminare Ambientale unitamente presentato per la Verifica di Assoggettabilità, pur se si ritengono necessarie condizioni ambientali;
- appaiono appropriati i riscontri del proponente anche con riferimento alle scelte progettuali e di dimensionamento delle opere, fermo restando che la progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata secondo i riferimenti normativi vigenti;
- considerato inoltre che le opere in progetto sono ubicate in aree marino portuali, dovrà essere verificata la compatibilità dell'intervento, con particolare riferimento alla qualità e agli impatti attraverso uno studio specifico da predisporre nell'ambito della progettazione esecutiva;
- dall'esame degli strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale non emergono elementi ostativi alla realizzazione del progetto che peraltro sarà oggetto, ai fini della prevenzione di eventuali danni al patrimonio archeologico, connesso a evidenze sepolte e non immediatamente percepibili, che potrebbero essere compromesse, in fase di esecuzione dell'assistenza continuativa alle opere di scavo e di movimentazione terra, sia terrestri che sottomarine;
- la durata dell'intervento di cantierizzazione risulta pari a intervallo temporale di circa 640 giorni, pari a circa 21 mesi, nell'ipotesi che si possa contemporaneamente operare in mare e a terra; questa ipotesi è fondamentale affinché le lavorazioni siano eseguite così da limitare i disturbi alla popolazione e alla fauna;

- la presenza di impatti modesti o nulli e comunque temporanei, dovuti alla realizzazione delle opere previste nel progetto, in fase sia di cantiere sia di esercizio, richiede comunque che il Proponente maggiormente tenga nella dovuta considerazione eventuali interferenze, anche a seguito di gravose condizioni marine e climatiche nei riguardi dell'area SIC IT9310038 – Scogliera dei Rizzi;
- è condivisibile la presenza di un impatto positivo dal punto di vista socio-economico per lo sviluppo turistico locale del Comune interessato e per l'incremento dei servizi e di miglioramento della viabilità e nei confronti del paesaggio, a lavori terminati;
- la presenza di una serie di azioni mitigative e preventive soprattutto in fase di cantiere appaiono pertinenti e adeguate rispetto alle caratteristiche delle opere in progetto fatta salva la dovuta attenzione alla movimentazione e risospensione dei sedimenti portuali;
- per la fase di cantiere e di esercizio, tuttavia, è indispensabile sviluppare un piano di monitoraggio ambientale per l'ambiente marino e portuale;
- per la fase di cantiere di prestare attenzione alla stagione balneare.
- gli interventi previsti in progetto sono coerenti, secondo il Proponente, con le previsioni del "Masterplan degli interventi di mitigazione del rischio di erosione costiera in Calabria" e il progetto ha acquisito in sede di conferenza dei servizi (alla quale sono stati invitati tutti gli Enti preposti al rilascio dei pareri di competenza, ivi compresa l'Autorità di Bacino Regionale) una serie di pareri con prescrizioni, nessuno dei quali ha prescritto modifiche alle opere marittime legate ad aspetti relativi alla mitigazione del rischio erosione nelle aree perimetrare a pericolosità P3, risulta tuttavia necessario, sulla base della specifica approvazione da parte dell'autorità di bacino della compatibilità idraulica del progetto rispetto alla pericolosità costiera e alla dinamiche idrogeologiche dei torrenti Triolo e Alvara, predisporre in accordo con la medesima autorità un piano di monitoraggio sedimentologico e morfologico finalizzato alla verifica delle previsioni modellistiche di assenza di effetti negativi delle opere sull'idrodinamica costiera.

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

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 non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 con le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n.1	
Macrofase	Ante operam , in corso di opera, post operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti ecologici, ambientali, archeologici e relativi monitoraggi
Oggetto della condizione ambientale	<p>a) <u>Piano di monitoraggio</u>, concordato con ARPA Calabria, dovrà essere predisposto secondo le linee guida nazionali e inviato al MATTM prima dell'inizio dei lavori per verifica di adeguatezza, completezza e ottemperanza.</p> <p>b) <u>Beni archeologici</u>: il proponente dovrà accertare con campagne ad hoc e la presenza di un archeologo specializzato identificato dalla soprintendenza ai beni culturali competente l'assenza sul fondale di materiali o resti relativi a imbarcazioni antiche o altri beni di natura archeologica. Il survey archeologico dovrà essere relativo a un'area di 100 m all'intorno dell'area dei lavori.</p> <p>c) <u>Habitat e biocenosi marine</u>: dovrà essere predisposto un progetto di</p>

Condizione ambientale n.1	
	<p>monitoraggio ante/corso d'opera/esercizio, secondo l'approccio BACI (<i>Before After Control Impact</i>), seguendo scrupolosamente le linee guida ISPRA e le metodologie standard previste dalla MSFD.</p> <p>d) <u>Caratterizzazione biocenotica</u>: dovrà essere condotta una caratterizzazione Video HD in tutta l'area di interesse fino a un raggio di 100 m dal limite dell'area interessata dai lavori atti a individuare habitat marini di pregio tra i quali a titolo di esempio, praterie di fanerogame e foreste di macroalghe. Particolare attenzione dovrà essere rivolta alla megafauna e alla presenza di specie particolarmente vulnerabili.</p> <p>e) <u>Traslocazione</u>: Nel caso in cui, dopo adeguate verifiche condotte con le tecnologie più appropriate, sia rilevata la presenza di biocenosi di pregio e/o habitat che rientrano nelle linee guida di Natura2000, si dovrà prevedere un piano di traslocazione, ovvero spostamento delle biocenosi di interesse in aree con condizioni ambientali confrontabili a quelle di origine ma non interessate dai lavori di Prolungamento Diga Duca D'Aosta.</p> <p>f) <u>Monitoraggio ambientale</u>: dovrà essere condotto un monitoraggio ambientale intensivo su tutte le componenti di interesse: colonna d'acqua e bentos, con analisi di diversità della macro e megafauna. Il monitoraggio dovrà essere avviato prima dell'inizio dei lavori e proseguire per la durata di attività dell'opera.</p> <p>g) I risultati del monitoraggio ex ante dovranno essere inviati al MATTM per la verifica di ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Calabria

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	In corso di cantiere
Fase	Fase d'opera
Ambito di applicazione	Aspetti ecologici, ambientali e monitoraggi, mitigazioni
Oggetto della condizione ambientale	<p>a) <u>Monitoraggio</u>: il monitoraggio ambientale in fieri (durante i lavori) dovrà continuativo per misure di torbidità e ossigeno, operando con tecnica di feedback monitoring che prevede la sospensione delle attività quanto i livelli di ossigeno disciolto scendono sotto i 2 mgO₂ L⁻¹ o livelli critici di trasparenza (le cui soglie saranno definite nel piano di monitoraggio predisposto con l'ARPA Calabria).</p> <p>b) <u>Mitigazione</u>: Dovranno essere messe in essere tutte le misure di mitigazione utili a minimizzare l'impatto sugli ambienti e biocenosi circostanti, incluse barriere per impedire la diffusione di materiale in sospensione che possa alterare i livelli di ossigeno disciolto e torbidità.</p> <p>c) <u>Rumore</u>: il Proponente dovrà realizzare un piano di monitoraggio acustico, sotto il controllo e secondo le modalità e luogo di installazione determinati da ARPA Calabria. Tale piano dovrà anche prevedere tutte le e mitigazioni del caso e dell'eventuale piano di contenimento acustico.</p>

Condizione ambientale n. 2	
	<p>d) <u>Qualità dell'aria</u>: il Proponente dovrà realizzare un piano di monitoraggio della qualità dell'aria, sotto il controllo e secondo le modalità determinate da ARPA Calabria, che preveda tutte le e mitigazioni del caso e rilevamenti in continuo durante i lavori del cantiere.</p> <p>e) In relazione agli esiti dei monitoraggi il Proponente dovrà dare evidenza dei provvedimenti adottati al fine di mitigare gli eventuali impatti derivanti dall'attuazione del progetto.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Calabria

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Post operam
Fase	Fase di esercizio e post operam
Ambito di applicazione	Aspetti ecologici, ambientali e monitoraggi, compensazioni
Oggetto della condizione ambientale	<p>a) <u>Monitoraggio</u>: Il monitoraggio dell'ambiente marino ex post dovrà essere analogo a quello effettuato ex ante e avere durata di almeno 12 mesi.</p> <p>b) <u>Compensazione</u>: Nel caso di traslocazione di biocenosi o di impatti residui su habitat di interesse (fanerogame, coralligeno, megafauna sessile) dovranno essere messe in essere misure di compensazione operate atte a ripopolare l'area rispetto alle perdite causate dall'impatto per ricostituire le condizioni ex ante per come determinato dal monitoraggio.</p> <p>c) <u>Verifiche</u>: I risultati del monitoraggio ex ante dovranno essere inviati al MATTM per la verifica di ottemperanza al termine dei lavori e al completamento dei 12 mesi di monitoraggio.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Calabria

Condizione ambientale n.4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali - cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre un progetto di cantierizzazione con particolare riguardo ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Definire la localizzazione e l'estensione delle aree di cantiere a terra e in mare, avendo cura della localizzazione delle aree di stoccaggio temporaneo, nonché delle aree di deposito del materiale in attesa del suo invio presso il sito di smaltimento; il sistema di raccolta e trattamento delle acque di percolamento; le modalità e le tecniche impiegate e le relative sequenze operative; le schede tecniche dei prodotti utilizzati per l'esecuzione delle operazioni di perforazione; gli eventuali manufatti provvisori; i mezzi/attrezzature che saranno impiegati; il cronoprogramma dettagliato dei lavori, comprese le opere stradali. b) Stimare, sulla base dei percorsi ridefiniti per l'approvvigionamento e smaltimento dei materiali, l'incidenza dell'entità dei flussi di traffico dei mezzi di cantiere sulla pubblica viabilità, nonché l'impatto che essi hanno sul traffico e sui recettori (approfondendo l'analisi e la stima quantitativa delle emissioni); c) Determinare le misure di mitigazione e le precauzioni da mettere in atto per il contenimento degli impatti compreso quelle in relazione al traffico sulla viabilità; d) Fornire un piano dettagliato di cantierizzazione di tutte le opere, comprese quelle stradali.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Calabria

Condizione ambientale n.5	
Macrofase	Fase di cantiere
Fase	Durante l'esecuzione dei lavori
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	<p>a) in tutte le fasi di lavorazione in mare si dovranno adottare le misure più idonee per ridurre al minimo le vibrazioni indotte, evitando, altresì, la dispersione di sostanze oleose in mare e altri possibili inquinanti derivanti dai mezzi e dalle attrezzature navali;</p> <p>b) durante il corso delle operazioni dovranno essere opportunamente posizionate delle panne galleggianti munite di gonne per evitare la diffusione del trasporto solido sul SIC;</p> <p>c) durante il corso delle operazioni dovrà essere effettuato il monitoraggio della torbidità dell'acqua, mediante prelievo almeno giornaliero di campioni, al fine di controllare l'effetto dell'eventuale spargimento del materiale scavato e posato;</p> <p>d) nel corso delle operazioni in mare dovranno essere attuate misure di contenimento che limitino l'eventuale rischio di diffusione di specie marine infestanti prioritarie;</p> <p>e) dovranno essere dotati di sistemi di ancoraggio speciali con ancore ad alta efficienza e cavi galleggianti e le ancore dovranno essere poste in zone opportunamente preselezionate prive di specie marine;</p> <p>Il Proponente dovrà dare riscontro di come ha tenuto conto nel corso delle lavorazioni per gli aspetti sopracitati.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n .6	
Macrofase	Ante operam, in corso d'opera, post operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva, fase di costruzione, fase di esercizio
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali e monitoraggio
Oggetto della prescrizione	<p>Sulla base della specifica approvazione, da parte dell'autorità di bacino, della compatibilità idraulica delle opere a mare e della cantierizzazione di progetto, con particolare riferimento agli effetti del medesimo sulla pericolosità di erosione costiera e alle interferenze con i torrenti Triolo e Alvara, dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio sedimentologico e morfologico, concordato con la medesima autorità, per la verifica delle previsioni modellistiche di assenza di effetti negativi delle opere sull'idrodinamica costiera, da avviarsi durante la fase di cantiere e da protrarsi per almeno 36 mesi dalla fine della realizzazione degli interventi a mare.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio della cantierizzazione
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Meridionale

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla
