



*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. 174 del 15 febbraio 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p><b>“Lavori di messa in sicurezza e adeguamento infrastrutturale del porto di Marina di Casal Velino”.</b></p> <p><b>ID_VIP: 5166</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Comune di Casal Velino</b></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 Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e 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 reale del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- 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 il D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri*

*di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi"* (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante "*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*" e All. V, recante "*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante "*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante "*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante "*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*";
- le Linee guida "*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening - (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*" e in generale 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 Casal Velino con nota prot. n. 11709 del 13/12/2019, acquisita al prot. 16810/MATTM del 5/03/2020, ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto dei "*Lavori di messa in sicurezza e adeguamento infrastrutturale del porto di Marina di Casal Velino*", ricadente nel Comune di Casal Velino (Sa);
- la domanda è stata successivamente perfezionata con la nota prot. n. 11343 del 27/10/2020, acquisita con prot. n. 89260/MATTM del 3/11/2020 e ulteriormente perfezionata con pec del 19/11/2020, acquisita con prot. n. 97582/MATTM del 25/11/2020
- la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con nota prot. n. 100241 del 2/12/2020 ha provveduto a comunicare la procedibilità dell'istanza al Proponente, alle Amministrazioni interessate ed alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) e a trasmettere alla stessa Commissione la relativa domanda di istanza del proponente, specificando che conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006 è stato pubblicato sul sito internet istituzionale dell'Autorità competente alla pagina <https://va.minambiente.it/IT/Oggetti/Documentazione/7364/10648>, lo studio preliminare ambientale comprensivo della

documentazione a corredo dello stesso. La nota è stata acquisita dalla Commissione con prot. n. 4012/CTVA del 2/12/2020;

**DATO ATTO** che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II bis del D. Lgs. n. 152/2006 alla lettera f) - *Porti turistici e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale ai 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ha e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri*", la cui realizzazione potenzialmente possa produrre impatti ambientali significativi e negativi;

**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:
  - Elenco elaborati
  - Relazione Generale (18-002-R-001-1)
  - Relazione Tecnica (18-002-R-002-1)
  - Studio Meteomarino (18-002-R-003-1)
  - Studio Geomorfologico (18-002-R-004-1)
  - Relazione Morfodinamica (18-002-R-005-1)
  - Studio della Agitazione residua portuale (18-002-R-006-1)
  - Studio qualità acque interne (18-002-R-007-1)
  - Studio della navigabilità ed operatività portuale (18-002-R-008-1)
  - Cronoprogramma dei lavori (18-002-R-009-1)
  - Relazione geologica con allegato (18-002-R-010-1)
  - Relazione geotecnica (18-002-R-011-1)
  - Relazione sismica (18-002-R-012-1)
  - Calcoli di dimensionamento e verifiche stabilità (18-002-R-013-1)
  - Relazione paesaggistica (18-002-R-015-1)
  - Computo metrico estimativo (18-002-R-016-1)
  - Elenco prezzi unitari ed analisi nuovi prezzi (18-002-R-017-1)
  - Relazione su incidenza manodopera (18-002-R-018-1)
  - Quadro economico (18-002-R-019-1)
  - Disciplinare prestazionale (18-002-R-020-1)
  - Relazione cantierizzazione (18-002-R-022-1)
  - Relazione sulle interferenze (18-002-R-023-1)
  - Relazione Archeologica con allegati (18-002-R-024-1)
  - Piano di Sicurezza e Coordinamento (18-002-R-025-1)
  - Fascicolo dell'opera (18-002-R-026-1)
  - Planimetria stato di fatto (PD-001)
  - Planimetria sovrapposizione (PD-002)
  - Planimetria generale delle opere (PD-003)
  - Planimetria dei tracciamenti (PD-004)
  - Planimetria stralcio diga di ponente (PD-005)
  - Stralcio diga di levante (PD-006)
  - Dettagli testate (PD-007)
  - Testata pennello avamposto (PD-008)
  - Sezioni tipo 1 (PD-009)

- Sezioni tipo 2 (PD-010)
  - Profilo diga ponente (PD-011)
  - Profilo diga levante (PD-012)
  - Planimetria computo (PD-013)
  - Sezioni di computo 1 (PD-014)
  - Sezioni di computo 2 (PD-015)
  - Risagomatura scogliera esistente (PD-016)
  - Planimetria dopo richiesta variante (PD-017)
  - Elaborato Archeologico Tav.1\_2 (PD-018)
  - Elaborato Archeologico Tav.2\_2 (PD-019)
  - Relazione verifica di assoggettabilità ambientale (18-002-R-014-1)
  - Studio preliminare ambientale (SPA)
  - Relazione sulla gestione delle materie (18-002-R-021-1)
- il file Studio Preliminare Ambientale (SPA) consiste unicamente in un solo foglio che corrisponde al frontespizio contenuto dentro il file della Relazione verifica di assoggettabilità ambientale (18-002-R-014-1), che è da considerarsi pertanto come la relazione relativa allo Studio Preliminare Ambientale presentato dal Proponente;

**EVIDENZIATO** che:

- il progetto è stato presentato dal Comune di Casal Velino, titolare della concessione demaniale del porto de Marina Casal Velino, per la realizzazione del prolungamento del molo di sottoflutto allo scopo di garantire una maggior sicurezza per il transito delle imbarcazioni da pesca che operano tutto l'anno, e per quelle da diporto, molto numerose nel periodo estivo; l'opera in oggetto, si configura come un adeguamento tecnico funzionale che non incrementa l'estensione dello specchio acqueo, del numero degli accosti e dei posti barca e, pertanto, secondo il disposto del D. Lgs. n. 152/2006 deve essere sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale, in quanto infrastrutture che ricadono fra quelle previste dall'art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 9 giugno 2017;
- in particolare, il progetto prevede la realizzazione di opere a mare per la messa in sicurezza e l'adeguamento infrastrutturale del porto esistente, attraverso la realizzazione della diga di ponente, del nuovo braccio (diga di levante) radicato sull'attuale molo di sopraflutto, che andrà a costituire con la diga di ponente il nuovo avamporto, e di un pennello interno alla diga di ponente di delimitazione dell'avamporto. Lo scopo è di migliorare le condizioni di accesso al porto e quelle legate al problema dell'insabbiamento dell'imboccatura portuale e di deposito delle alghe morte (posidonia) all'interno della darsena esistente. La consistenza delle nuove opere di difesa è rappresentata da dighe foranee a scogliera (da realizzare con elementi lapidei naturali di differente peso e pezzatura) che si protendono verso il mare aperto con forme curvilinee, al fine di delimitare i nuovi specchi portuali interni e facilitare, in funzione della loro forma arcuata, il passaggio dei sedimenti associati al trasporto solido litoraneo longitudinale. Le sagome delle suddette scogliere saranno quelle classiche trapezoidali con berme di sommità emergenti con quote tali da limitare il sormonto delle onde incidenti. Infatti, è noto che più la sommità è elevata e maggiore è l'efficienza nei confronti del possibile sormonto da parte delle onde di maggiore altezza che possono verificarsi durante le mareggiate più intense. Le nuove opere non saranno, per il momento banchinate internamente, ma costituite solamente da elementi lapidei naturali sia per le scarpate lato mare sia quelle interne (lato porto). Essendo le nuove opere finalizzate all'adeguamento e messa in sicurezza dell'infrastruttura portuale principalmente nei confronti dell'insabbiamento non si prevede al momento la possibilità di effettuare l'ormeggio di

imbarcazioni, con incremento della ricettività portuale. Tale situazione potrà essere modificata in futuro in seguito a interventi di completamento della darsena di ponente (già ipotizzati in fase di progettazione preliminare), mediante realizzazione di banchine di accosto a parete verticale;

- Più nello specifico il progetto tende al perseguimento dei seguenti obiettivi prioritari:
  - riduzione delle condizioni di esposizione del porto nei confronti dei fenomeni meteomarinari provenienti, sia dal settore di traversia principale (libeccio e ponente) sia da quello secondario (scirocco–mezzogiorno), con miglioramento delle condizioni di accesso al porto;
  - riduzione degli attuali fenomeni di insabbiamento dell’imboccatura portuale e intrusione delle alghe all’imboccatura esistente e all’interno della darsena di levante che si depositano in maniera consistente in prossimità dell’imboccatura, del retrostante bunkeraggio e della parte più ridossata della darsena esistente (futura darsena di levante), creando, con la conseguente putrefazione della vegetazione subacquea morta, sgradevoli odori;
  - creazione di una maggiore protezione con le nuove opere portuali (in particolare con il radicamento del molo di ponente) del tratto di costa alta attualmente soggetto a evidenti e documentati dissesti di tipo idrogeologico a causa dell’esposizione diretta alle onde incidenti e ai conseguenti fenomeni di scoscendimento già in atto che determinano condizioni di franamento quiescenti e rischiano di compromettere la stabilità degli insediamenti abitativi soprastanti;
  - assicurare migliori condizioni di navigabilità e accessibilità alla darsena di levante e di ponente, incrementando la sicurezza della navigazione nelle manovre di accesso/uscita dal porto nei confronti dell’interrimento e delle rotte di accesso.
- lo Studio Preliminare Ambientale (Relazione verifica assoggettabilità a VIA) presenta la seguente articolazione: Introduzione, Contesto fisico e Localizzazione delle opere, Inquadramento territoriale, Descrizione delle opere, Quadro normativo, Quadro di riferimento programmatico, Quadro di riferimento progettuale, Quadro di riferimento Ambientale, Quadro conoscitivo dell’area di intervento, Inquadramento geologico-geomorfologico e idrogeologico, Inquadramento ambientale e vegetazionale, Archeologia, Descrizione delle opere- Modalità costruttive, Individuazione delle aree di cantiere, Opere di mitigazione ambientale da adottare nella fase di cantierizzazione, Conclusioni;
- il cronoprogramma dei lavori indica in 23 mesi il tempo necessario per la loro conclusione e smobilizzo del cantiere;

**EVIDENZIATO** inoltre che:

- non sono giunte osservazioni esprimibili ai sensi dell’art. 19, comma 4, del D. Lgs. n. 152/2006;
- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all’Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;

- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto e alle caratteristiche dell'impatto sono così sintetizzabili;

### **In ordine alle caratteristiche progettuali**

- nel progetto definitivo sono state apportate modifiche migliorative rispetto allo studio di fattibilità e al progetto preliminare (PP) redatto nel 2008 (e rimodulato nel 2013) per rispondere meglio agli scopi perseguiti. In sintesi, le opere previste nel progetto definitivo, che corrisponde al 1° Lotto Stralcio funzionale del progetto preliminare più generale di "Riqualficazione e messa in sicurezza del porto di Marina di Casal Velino" approvato dal Comune di Casal Velino nel 2008, sono le seguenti:
  - **realizzazione di una nuova diga di ponente**, radicata a terra a una distanza di circa 300 m dall'attuale molo sottoflutto, avente uno sviluppo di circa 380 m, sino a raggiungere fondali di circa -6,0 m sul l.m.m. con asse orientato a sud-est al fine di assicurare un valido ridosso nei confronti degli stati di mare da libeccio-ponente. La conformazione di quest'opera è la stessa di quella già prevista nel PP-2008 al fine di non introdurre elementi di perturbazione negativa sui processi di morfodinamica litoranea delle spiagge limitrofe. È precisato che la realizzazione di questa nuova opera, ottimizzata nelle sue sezioni trasversali trapezoidali, consentirà di ridurre o comunque limitare, sensibilmente, i fenomeni di divagazione e deposito dei sedimenti marini commisti al "fogliame" di posidonia morta che attualmente si depositano copiosamente all'imboccatura e all'interno della darsena di levante del porto di Casal Velino. La scogliera avrà pendenze delle scarpate pari a 1:3 lato mare e 2:3 lato interno. La mantellata è costituita da massi naturali di differente pezzatura, variabile dalla I alla IV categoria. Il nucleo sarà in tout-venant di cava. Interposto tra il nucleo la mantellata sono presenti strati filtro di peso compreso tra 1/10 ed 1/15 di quello degli elementi della mantellata (variabili tra 100-300 kg e 0,5 – 1,0 t). Il coronamento è realizzato con una semplice berma di sommità della scogliera, con quote variabili tra un minimo di +2,80 m e un massimo di +3,50 m. In corrispondenza della testata verrà realizzato un massiccio di coronamento con muro paraonde in cls gettato in opera, lungo 17,5 m, che consentirà di raggiungere mediante una semplice scalinata il punto centrale della testata in cui sarà collocata una struttura in acciaio con fanale di segnalamento a luce rossa, munito di pannello fotovoltaico. Le principali caratteristiche della sezione corrente della diga di ponente, i cui parametri di progetto sono riportati in forma tabellare, sono rappresentate nelle sezioni tipo A, A1, B e B1 delle tavole di progetto;
  - **realizzazione di un pennello interno ortogonale alla diga di ponente**, lungo circa 40 m di delimitazione della zona avampartuale dalla futura darsena di ponente, con funzione protettiva nei confronti degli stati di mare di scirocco-mezzogiorno diretti più ortogonalmente all'imboccatura portuale. Con questo diverso assetto planimetrico dei moli foranei (la nuova diga di ponente e quella di levante) si assicura anche una maggiore protezione degli specchi liquidi interni a vantaggio della sicurezza nei confronti dell'oscillazione residua in entrambe darsene (di levante e ponente);
  - **realizzazione della diga foranea di levante** radicata a circa metà dell'esistente diga foranea di sopraflutto, con andamento arcuato e convergente verso la testata della diga di ponente. Le pendenze delle scarpate saranno pari a 1:3 lato mare e 2:3 lato interno. La mantellata sarà costituita da massi naturali, mentre il nucleo in tout-venant di cava. Interposto tra il nucleo e la mantellata sarà presente uno strato filtro ottenuto con

elementi di peso compreso tra 1/10 ed 1/15 di quello degli elementi della mantellata. Sulla testata (coronamento del tratto terminale della diga) sarà posizionato un elemento massiccio di cls gettato in opera di caratteristiche e dimensioni uguali a quelle della diga di ponente. Le principali caratteristiche della sezione corrente della diga di ponente, i cui parametri di progetto sono riportati in una tabella, è rappresentata nelle sezioni tipo A, A1, B e B1 delle tavole di progetto;

- le variazioni rispetto alla prima stesura del progetto preliminare e alla sua rimodulazione (2008 e 2013) consistono nell'eliminazione di tutti gli interventi "a terra" riconducibili a quelli di realizzazione delle banchine di accosto interne alla nuova darsena di ponente e delle connesse opere a servizio della stessa (aree di parcheggio, aree verdi, cantieri e officine, direzione del porto, yacht club, box-ripostigli, servizi igienici, impianti di servizio, ecc.);
- la configurazione portuale dell'infrastruttura di Marina di Casal Velino, rivisitata in funzione delle indicazioni dello Studio di Fattibilità posto a base di gara, integrate dagli altri obiettivi che l'Amministrazione comunale intende perseguire e sviluppate nella elaborazione della proposta, è riportata nelle due figure che seguono. Tale nuova configurazione evidenzia la presenza dei nuovi moli che delimitano insieme al pennello interno un avamposto avente un cerchio di evoluzione di 120 m. Il suddetto pennello interno e l'ultimo tratto dell'esistente molo di sopraflutto individuano una imboccatura secondaria che delimiterà la futura darsena di ponente, che sarà utilizzata in seguito agli interventi di messa in sicurezza solamente per le manovre di evoluzione e correzione della rotta consentendo maggiori condizioni di sicurezza della navigazione. La restante e già esistente di levante continuerà a essere utilizzata come unico specchio acqueo per lo stazionamento delle imbarcazioni (da diporto e pescherecce). La creazione della nuova darsena di ponente, che manterrà immutato il tratto di spiaggia esistente nelle adiacenze della radice del molo di sottoflutto, potrà consentire di continuare a svolgere le attività turistico ricreative legate alla balneazione fino a quanto non saranno create strutture di accosto, avendo per il momento le nuove scogliere la sola funzione di contrastare l'insabbiamento portuale interno. Con la presenza della nuova opera di ponente è ragionevole ipotizzare inoltre che nella parte esterna alla radice del citato molo si verrà a creare una spiaggia che quindi potrà sostituire in futuro quella interna alla darsena di ponente. Peraltro, nel Progetto Preliminare si era ipotizzata la sistemazione di tale area con la creazione di una opera di difesa a celle (pennelli trasversali di estremità collegati da una barriera sommersa) che con i futuri interventi di banchinamento interno potrebbe essere realizzata completando gli interventi proposti dalla iniziale fase di progettazione preliminare.



- a seguito della richiesta di integrazioni e chiarimenti riportate nei pareri preliminari acquisiti dal Comune di Casal Velino presso l'Ente Parco e la Soprintendenza ABAP SA-AV sono state introdotte nell'ottobre 2019 alcune modifiche (ridefinizione delle sagome della diga foranea di ponente nel primo tratto di radicamento a terra fino a circa metà sviluppo rispetto alle dimensioni assunte con il progetto definitivo) che comportano una mitigazione degli impatti paesaggistici e ambientali, così identificabili: la riduzione dell'impronta della citata diga foranea conseguente alla diminuzione delle quote di sommità delle berme (con mitigazione degli impatti visivi per la parte emersa e una minore occupazione della superficie di appoggio per quella sommersa); la previsione di un intervento di riforestazione della prateria di Posidonia oceanica utilizzando talee prelevate dalla prateria presente in loco da reimpiantare in zona limitrofa idonea, preliminarmente individuata e preparata allo scopo. Nell'ultima revisione del 2019 sono state valutate anche ipotesi alternative rappresentate da tre configurazioni (denominate Soluzione A, Soluzione B e Soluzione C) rispondenti soprattutto alle richieste della Soprintendenza. Tuttavia, in tutte le configurazioni alternative proposte e studiate nell'approfondimento che caratterizza la revisione del progetto definitivo, sono emersi aspetti peggiorativi, relativi ai differenti aspetti presi in esame, rispetto alla configurazione delle opere proposta nella prima emissione del progetto definitivo. Il Proponente ritiene pertanto che la configurazione proposta nel Progetto Definitivo di prima emissione, anche se non pienamente condivisa dalla Soprintendenza, debba ritenersi la migliore da adottare per il perseguimento dell'obiettivo di "messa in sicurezza" dall'insabbiamento e intrusione di alghe morte" del porto di Marina di Casal Velino;
- la Relazione di verifica assoggettabilità riporta studi relativi alla circolazione idrica all'interno del porto (con evidenza di fenomeni di ristagno e riduzione della concentrazione di ossigeno disciolto), risolvibili attraverso un sistema di pompaggio e miscelazione); all'idrodinamica costiera associata al moto ondoso; e ai livelli dell'agitazione ondosa residua all'interno del porto, nella configurazione attuale e in quella di progetto. Nella documentazione presentata dal Proponente sono presenti studi specificamente riferiti all'Agitazione residua portuale (con l'applicazione del modello Vega per lo studio della penetrazione del moto ondoso e di varie simulazioni numeriche di verifica dell'oscillazione residua all'interno del porto); alla Qualità delle acque interne (con l'applicazione del sistema di modellazione SMS e di simulazione della qualità delle acque); alla Navigabilità e operatività del porto (con le condizioni di accessibilità e agibilità attuale e a seguito della nuova configurazione di progetto);
- per la realizzazione delle opere a gettata proposte nel progetto definitivo è stato ipotizzato che gli interventi saranno sviluppati con un unico processo di cantierizzazione mediante un unico ambito operativo, collocato in posizione strategica in parte alla radice del molo di sottoflutto (ubicazione dei box di cantiere) e in parte sulla spiaggia nell'area immediatamente antistante la falesia alta (accesso al cantiere, pista di transito degli automezzi fino al punto di stoccaggio provvisorio alla radice della nuova diga foranea di ponente), poiché tale pianificazione della cantierizzazione si configura anche come la situazione più favorevole dal punto di vista sia operativo sia ambientale. Sono stati identificati 3 ambiti operativi: l'area logistica (uffici e servizi), ubicata in prossimità dell'ingresso del porto; l'area operativa 1 (stoccaggio ed esecuzione opere), posizionata in corrispondenza dell'accesso alla spiaggia e direttamente accessibile dalla viabilità esistente, occupando (seppur temporaneamente, ma per tutto l'intervallo di esecuzione delle opere) una fascia di spiaggia interna a poca distanza dall'inizio della falesia alta fino ad arrivare alla zona di radicamento della nuova diga foranea di ponente; l'area operativa 2 (ubicazione pesa), identificabile come area di cantiere stabile collocata in altra località vicina all'ingresso della località di Marina di Casal Velino, adiacente la viabilità ordinaria e lungo la SR267 (in prossimità del bivio per Casal Velino Capoluogo). Gli elaborati grafici allegati al progetto consentono di individuare le aree di cantiere e la loro ubicazione sul territorio, con le relative peculiarità. Sono indicate, inoltre, le condizioni di accessibilità

ai cantieri da parte dei mezzi di trasporto utilizzati, unitamente al possibile scenario operativo e organizzativo degli stessi. A tal fine, è stata predisposta anche una Relazione sulle interferenze, nella quale sono riportate le indicazioni necessarie per la risoluzione delle interferenze presenti nelle aree in cui si dovranno eseguire i lavori di costruzione delle opere portuali di difesa dal moto ondoso;

- la Relazione riporta le opere di mitigazione ambientale da adottare nella fase di cantierizzazione (oggetto di approfondimento nella trattazione degli impatti potenziali), a fronte di interferenze e criticità legate a due ordini di problemi principali: il primo è in relazione alle condizioni del territorio direttamente coinvolto dalla realizzazione dell'infrastruttura, con la necessità di porre attenzione proprio nella scelta dei siti di cantiere, localizzandoli in aree maggiormente compatibili ad accogliere gli spazi di lavorazione e tenendo conto dei parametri di ordine sia tecnico-organizzativo sia ambientale; il secondo è dovuto agli aspetti propri della gestione tecnico-operativa dei cantieri stessi, ossia l'insieme delle attività logistiche, che possono generare problemi di inserimento risolvibili solo con l'attuazione di opportune opere di mitigazione, localizzate in corrispondenza dei siti di posa in opera e deposito, sia a terra sia a mare;
- nella documentazione è presente anche una "Relazione sulla gestione delle materie", nella quale è illustrata la procedura prevista per la gestione dei materiali lapidei (massi calcarei naturali) da reperire, trasportare sul sito di impiego e porre in opera per la realizzazione degli interventi. Si riporta il censimento dei siti di cava e un bilancio delle materie, con evidenza: dei quantitativi derivanti dalla demolizione del muro paraonde molo sopraflutto esistente (volume pari a 66,90 m<sup>3</sup>), da riutilizzare come riempimento per la formazione del nucleo (il ciottolame e pietrame autoctono) o trasportare in discarica; dei quantitativi di materiale lapideo provenienti da cave di prestito (in particolare la cava di Pescopagano in provincia di Potenza), per un volume totale previsto di 28.452 m<sup>3</sup> e un peso totale di 127.569 tonnellate; e dei quantitativi di rimozione biomasse (Posidonia morta), da trasportare in discarica, per un totale di 1.158 tonnellate;

### **In ordine alla localizzazione del progetto e al quadro di riferimento programmatico**

- il litorale comunale, posto sulla costa tirrenica, si estende per circa 6,5 Km tra Pioppi (confine con il comune di Pollica) e la foce del Fiume Alento (confine con il comune di Ascea) e ricade all'interno dell'unità fisiografica che si sviluppa per circa 13 km da Torre La Punta, a ovest di Marina di Casal Velino, fino alla Torre del Telegrafo a sud di Ascea.
- il territorio del Comune di Casal Velino rientra nell'area del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano e Alburni (PNCVDA) e in parte è compreso all'interno del sito SIC (Zone di interesse comunitario) n. IT805012 "Fiume Alento", in particolare la Marina di Casal Velino. La determinazione nell'individuare un SIC per il Fiume Alento proviene dalle schede dei siti Natura 2000, aggiornate a ottobre 2012, dove si riportano le emergenze ambientali, faunistiche, floristico-vegetazionali di pregio che hanno determinato la classificazione secondo le direttive "Habitat" e "Uccelli". La scheda NATURA 2000 redatta per il SIC del Fiume Alento non prende in considerazione l'habitat di foce in sinistra orografica che si presenta fortemente alterato per la pressione antropica e per i numerosi interventi eseguiti nel passato. Vi è la presenza di un argine maestro che separa fisicamente il corso fluviale dall'area della Marina. Il PNCVDA ha redatto i Piani di gestione dei SIC presenti nell'area del Parco tra cui anche quello relativo al fiume Alento, tenendo in considerazione la classificazione degli Habitat prevalenti nel SIC Alento.
- il PNCVDA è regolato dal Piano del Parco, che è lo strumento d'attuazione delle sue finalità, definite dalla L. n. 394/1991 (art. 1) e precisate dal DPR del 5/6/1995. Nel Piano, all'art. 8 -

Zonizzazione - comma 4, il territorio del suddetto Parco è suddiviso in zone a diverso grado di tutela e protezione, con riferimento alle seguenti categorie: - zone A, di riserva integrale; - zone B, di riserva generale orientata; - zone C, di protezione; - zone D, di promozione economica e sociale. Relativamente a tale zonizzazione, il territorio del Comune di Casal Velino compreso nel PNCVDA si trova in “Zona C2”, ossia “Zone di protezione”. Per quanto concerne più specificamente l’inquadramento dell’area oggetto d’intervento all’interno del Piano del PNCVDA, secondo quanto stabilito dal D.P.R. del 05/06/95 “Istituzione dell’Ente Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano e Alburni”, e riportato nella “Tavola di Inquadramento della perimetrazione del PNCVDA”, allegata al Piano del Parco, l’area è stata classificata come “D – zone urbane o urbanizzabili”. Inoltre, l’area d’intervento ricade nella zona “PORTI DI PROGETTO” (Sistemi di accessibilità art. 18, comma 2 paragrafo c) delle Norme di Attuazione;

- per quanto riguarda gli altri strumenti di pianificazione territoriale, si rileva che nel Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) l’area oggetto di intervento è considerata come “Ambiente insediativo n. 5”, STS A3 – Alento Monte Stella, a Dominanza Naturalistica, Campo territoriale Complesso n. 6 Costa Salernitana, Ambito di Paesaggio n. 42; nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Salerno il porto di Marina di Casal Velino è parte integrante della prevista infrastruttura per il trasporto via mare, con rotte sia regionali sia locali; nell’ambito del Distretto Idrografico dell’Appennino Meridionale (ex Autorità di Bacino Campania Sud) la porzione di litorale e il tratto di costa adiacente, prospicienti lo specchio d’acqua oggetto dei lavori, risultano interessare aree a rischio idrogeologico (redatte per il PSAI) ed erosione costiera, normate rispettivamente dal Testo Unico coordinato delle Norme di Attuazione dei PSAI relativi ai Bacini Idrografici Regionali in Destra e Sinistra Sele ed Interregionale del Fiume Sele e Norme di Attuazioni e Prescrizioni di Piano (agg. 2012) PSEC. Relativamente al *Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico (PSAI)*, l’area oggetto d’intervento, come documentato dalla *Carta della Pericolosità da Frana e d’Ambito* è classificata a pericolosità da frana moderata e a pericolosità d’Ambito medio, e nella *Carta del Rischio da Frana*, è classificata da moderato a medio. Relativamente al *Piano Stralcio per l’Erosione Costiera (PSEC)*, l’area oggetto d’intervento, come documentato dalla *Carta della Pericolosità allegata al Piano Stralcio Erosione Costiera*, è caratterizzata dalla transizione da “Aree a Pericolosità elevata (P3) ad aree a pericolosità Media (P2) e infine aree a pericolosità bassa (P1);
- al fine di fornire un approfondimento conoscitivo dell’area di progetto, la Relazione presentata dal Proponente fornisce un Inquadramento geologico-geomorfologico e idrogeologico del territorio in oggetto, che riporta i risultati degli studi specifici presenti nella documentazione (Relazione Geologica e Relazione sismica, Studio Geomorfologico, Relazione Morfodinamica, Studio Meteomarinario). Per gli aspetti prettamente geologici, si rinvia a quanto contenuto nella Carta Geologica Regionale (Progetto CARG). Dal punto di vista della caratterizzazione geomorfologica, nell’area di intervento sono presenti diversi complessi litologici con differenti caratteristiche morfologiche. Si riscontrano sia litotipi flyshoidi e sia termini recenti. I termini appartenenti al flysch contrassegnano un tratto di costa caratterizzata da una falesia “attiva” con altezze inferiori ai 10 m ai cui piedi è presente un deposito clastico di ampiezza massima di circa 3 m. I depositi costieri, presenti più verso levante, invece, formano una costa bassa caratterizzata da sabbie medio fini che passano a termini più grossolani in prossimità della battigia. I depositi fluviali del fiume Alento, infine, formano un’ampia pianura alluvionale che si estende alle spalle dei termini precedenti. Limitatamente all’area di diretto interesse essa si inserisce all’interno di una fascia litoranea molto ampia caratterizzata negli ultimi decenni da forti fenomeni di erosione costiera e conseguente arretramento. Le cause principali sono da ricercarsi nella riduzione dell’apporto solido da parte dei corsi d’acqua, dovuto in parte alle sistemazioni idrauliche degli stessi ed idraulico-

forestali sui versanti, nonché alle attività di estrazione dei materiali inerti dall'alveo e alla costruzione dei bacini di ritenuta a monte. Inoltre, le stesse scogliere di difesa presenti lungo il litorale e la realizzazione di strutture antropiche, che di fatto hanno portato alla distruzione della fascia dunare, hanno contribuito alla riduzione della disponibilità di materiale terrigeno lungo la costa. L'arretramento costiero coinvolge circa l'ottanta per cento dei litorali cilentani e sta incominciando a innescare fenomeni di instabilità dei versanti costieri. La diminuzione dell'apporto solido causato dalle opere antropiche è responsabile, inoltre, anche di fenomeni generalizzati di erosione degli alvei fluviali. Si ricorda, infine, che i fiumi che solcano il territorio, in cui è inserita l'area di studio, sono soggetti a fenomeni di esondazione ed alluvionamento con tempi di ritorno inferiori ai 10 anni. Con riguardo alla caratterizzazione idrogeologica i terreni che affiorano nell'area di studio sono rappresentati principalmente dai depositi flyschoidi e dai termini clastici quaternari. I primi ricadono, dal punto di vista idrogeologico, nel complesso argilloso-marnosoarenaceo, mostrando caratteristiche di permeabilità variabili in funzione della frequenza dei termini pelitici. Le successioni si mostrano, comunque, complessivamente poco permeabili. Queste caratteristiche fanno sì che il deflusso idrico sia prevalentemente per ruscellamento superficiale. Solo una piccola parte delle acque meteoriche riesce a infiltrarsi, dando luogo a una circolazione idrica sotterranea prevalentemente poco profonda e discontinua, che si manifesta nelle parti più superficiali e alterate dei versanti. Le emergenze presenti in questo complesso, anche se numerose, presentano, quindi, delle portate molto modeste. Per ciò che concerne il fondovalle del Fiume Alento, infine, è da segnalare la presenza di una falda di sub-alveo molto superficiale e di modesto spessore impostata all'interno dei depositi limoso-ghiaiosi che caratterizzano la piana alluvionale;

- la Relazione fornisce anche un approfondimento dell'Inquadramento ambientale e vegetazionale. Per l'ambito terrestre, l'area di costa di Casal Velino Marina, prospiciente il porto, è fortemente urbanizzata e l'impronta antropica è decisamente visibile nell'area che è interessata dall'ampliamento del porto. L'area di costa prospiciente all'area di intervento è stata classificata come "D – zone urbane o urbanizzabili". Sul versante che degrada a mare vi sono numerose costruzioni, strade per gli accessi alle abitazioni e alle spiagge, giardini privati, e vi è una alta percentuale di vegetazione alloctona, tipica degli insediamenti antropici, con uso di specie tipicamente esotiche, anche se oramai naturalizzate lungo la linea di costa della Campania. Dal censimento effettuato ci sono eucalipti, fico d'india, agavi, cicas, cedri, conifere varie, robinia, ailanto, palme varie, bouganvillee, canna comune, ecc. Solo a ridosso della scarpata prospiciente al mare, nelle zone non toccate dall'uomo, si rinvengono poche e limitate piante tipiche della cosiddetta "macchia mediterranea". Sulla parte bassa del versante, in prossimità della battigia, e sulla spiaggia non vi è presenza di vegetazione specifica per l'alta frequentazione della spiaggia e per gli effetti del moto ondoso. Per l'ambito terrestre-marino, il progetto prevede di ammorsare la testa del molo di ponente a ridosso del costone in corrispondenza di un Hotel. Il versante è soggetto a erosione e gli interventi realizzati a protezione del versante e della sovrastante strada, sono stati eseguiti in maniera molto approssimativa, con scelta di materiali e tecniche di montaggio sbagliate. Nella relazione di un gruppo archeologico privato (Società Poiesis srl), si legge che "il fondale sottomarino presenta una quota media particolarmente bassa, che per l'area in esame, non supera mai 7 m sotto il livello del mare. Esso è costituito prevalentemente da sedimenti sabbiosi già a poca distanza dalla costa, dove invece è presente una scogliera sommersa, non particolarmente ricca di flora e fauna sottomarina. Sono presenti comuni banchi di posidonie, fino a circa 150 m dalla riva e alghe che incrostano le rocce, con una minima varietà vegetale. La maggior parte dei fondali è composto da sabbie finissime di colore beige chiaro, che formano un tappeto rettilineo leggermente ondulato". La presenza di *Posidonia oceanica* è concentrata in "ciuffetti" che aumentano verso la riva. Si dovrà seguire un programma di caratterizzazione e

valutazione degli interventi più idonei per la migliore scelta della tecnica di intervento. Nelle conclusioni della Relazione, il Proponente afferma che “resta da eseguire un attento monitoraggio, sulla fascia di presenza, durante la fase ante opera, durante i lavori e post opera per vedere come evolve e si adatta la *Posidonia oceanica*”;

### **In ordine alle caratteristiche dell’impatto potenziale e alle misure di mitigazione previste**

#### ***Inquinamento atmosferico***

- le principali problematiche indotte dalla fase di realizzazione dell’opera sulla componente atmosfera riguardano la produzione di polveri e le emissioni di gas e particolato. Tali problematiche possono riscontrarsi lungo la viabilità impegnata dalla movimentazione dei mezzi pesanti e nell’intorno delle aree in cui avvengono le lavorazioni (in particolare nelle fasi di scarico del materiale e di movimentazione del pietrame e dei massi naturali), ponendo particolare attenzione alla presenza degli insediamenti abitativi e urbanizzati circostanti. Il controllo della produzione di polveri all’interno delle aree di cantiere potrà essere ottenuto mediante l’adozione di alcuni accorgimenti (bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico; stabilizzazione delle piste di cantiere con ricarico di materiale fino; bagnatura periodica delle aree di passaggio dei mezzi impegnati alla movimentazione del materiale stoccato temporaneamente) e precauzioni circa le modalità di transito dei mezzi pesanti e le emissioni di gas e particolato;

#### ***Rumore***

- per i problemi legati alle emissioni di rumori e vibrazioni, connesse ad attività legate alla realizzazione sia delle scogliere sia delle opere provvisorie (approvvigionamento, stoccaggio e movimentazione materiali per costruzione piste di cantiere, scavi e rinterri), sono stati scelti siti di cantiere operativi a terra quanto più possibile limitati, compatibilmente con la localizzazione puntuale delle opere da realizzare. Per quel che attiene, invece, le attività di trasporto del materiale, si è cercato di minimizzare gli impatti individuando i percorsi più idonei per il transito dei mezzi pesanti, prevedendo l’utilizzo di tratti di viabilità il più possibile esterne alle aree urbanizzate e con minori volumi di traffico.

#### ***Ambiente idrico***

- a fronte dei rischi legati a cause naturali (fattori naturali di rischio) sottovalutate o non valutate con esattezza si è cercato di minimizzarli nella fase di scelta dei siti di cantiere, posizionando questi ultimi in modo tale da non entrare direttamente in conflitto con i corsi d’acqua presenti nella zona. In merito, invece, alla vulnerabilità dell’ambiente, sono state prese in considerazione le possibili cause di inquinamento delle acque, sia superficiali sia marine, direttamente indotto dai cantieri, dovute a: sversamento del materiale lapideo direttamente in mare, sversamenti accidentali di sostanze inquinanti (oli, benzine, scarichi, etc.) sugli spiazzi di lavoro e lungo i percorsi stabiliti per i mezzi meccanici. Con le mareggiate più intense le scogliere, per la loro limitata quota di sommità, risulteranno parzialmente tracimabili dalle onde più elevate, ma tenuto conto delle dimensioni dell’avamposto “ridossato” dalle dighe foranee questi fenomeni di tracimazione possono ritenersi comunque accettabili e non pregiudicano la sicurezza delle imbarcazioni;

#### ***Suolo e sottosuolo***

- gli impatti relativi al suolo e sottosuolo, determinati dall'attività e dalle opere connesse ai cantieri, si riferiscono essenzialmente alla stabilità dei siti, alla modifica dell'uso del suolo e alla necessità di tutela dall'inquinamento. Per quanto riguarda la modifica della destinazione d'uso del suolo si osserva che il cambiamento temporaneo non induce particolari interferenze sull'uso attuale, trattandosi di aree libere che saranno successivamente ripristinate o che saranno oggetto di interventi di mitigazione o di realizzazione/ripristino di passeggiate pedonali;

### ***Vegetazione, flora e fauna***

- le attività e l'allestimento dei cantieri possono comportare effetti impattanti su vegetazione, flora e fauna, per i quali si è cercato di porre preventivamente rimedio nella fase di scelta delle aree di cantiere, poste, compatibilmente con la localizzazione puntuale delle opere da realizzare, prevalentemente in ambiti non particolarmente sensibili e comunque oggetto di progetti per la successiva sistemazione o di interventi di recupero della situazione preesistente. Nel corso dei lavori potranno, comunque, prospettarsi fenomeni di alterazione delle specie vegetali e degli habitat faunistici presenti, che richiederanno l'attuazione di specifici accorgimenti atti a ridurre tali interferenze, spesso funzionali al controllo degli impatti anche su altre componenti ambientali, come di seguito esplicitato: bagnature periodiche per contenere la produzione di polveri, in modo tale da eliminarne la presenza sulle superfici fogliari degli esemplari arborei/arbustivi e sui prati presenti lungo il ciglio delle aree di cantiere; posa di reti o barriere mobili per la protezione di individui arboreo/arbustivi prossimi alle aree di lavorazione che non risulti indispensabile sottoporre a taglio; controllo dei punti di immissione delle acque delle aree di lavorazione in corrispondenza dei corsi d'acqua più prossimi ai cantieri, per evitare alterazioni delle caratteristiche fisico-chimiche e, conseguentemente, danneggiamenti allo sviluppo dell'ittiofauna; regolamentazione della tempistica di svolgimento dei lavori nell'arco della giornata, al fine di evitare il disturbo della fauna;

### ***Paesaggio***

- le problematiche indotte dalle azioni di cantiere sulla componente paesaggistica riguardano le alterazioni delle condizioni di visibilità e qualità dei siti, per le quali sono da prevedere idonee misure in corso d'opera, in aggiunta a quanto stimabile nella fase di scelta progettuale delle aree di cantiere;
- nella documentazione è presente una Relazione Paesaggistica, che oltre a richiamare aspetti già trattati negli altri studi presenti nella documentazione, illustra il progetto con fotoinserti e rinvia a considerazioni più specifiche e approfondite sui caratteri dell'intervento da portare in sede di richiesta di autorizzazione paesaggistica per la valutazione di compatibilità paesistica, necessaria in quanto l'intervento stesso ricade in area sottoposta a vincolo ambientale e paesistico ex legge n. 1497/39 e quindi alle disposizioni del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, di cui al D. Lgs. n. 42 del 22/01/2004. Il Proponente, comunque, afferma che l'intervento, non comprendendo elementi detrattori del valore di panoramicità del sito e dovendosi escludere effetti negativi ambientali e sul territorio, risulta compatibile con i valori paesaggistici dell'area;

### **TENUTO CONTO che:**

- pur non essendo state presentate osservazioni, ai sensi dell'art.19, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006, da parte della Regione e di altri soggetti pubblici e privati, nella Relazione generale

presentata dal Proponente sono riportate alcune perplessità espresse dall'Ente Parco del Cilento, Vallo di Diano e Alburni (con nota prot. n. 4465 del 22/03/2019), inerenti a:

- le dimensioni complessive del nuovo specchio acqueo valutato in circa 10 ha e relativa lunghezza della nuova diga foranea di ponente;
  - la necessità di dotare il progetto (secondo l'art. 18 delle Norme di Attuazione del Piano del Parco (comma 2, lettera c) di una relazione sulla valutazione di incidenza, per infrastrutture portuali comunque con una capacità non superiore a 500 imbarcazioni;
  - la redazione di uno studio di impatto ambientale, da predisporre nell'ambito del procedimento, in cui si dovranno mostrare gli scenari evolutivi della linea di costa a seguito della realizzazione del nuovo molo di ponente. In particolare, lo S.I.A. dovrà dimostrare come i nuovi moli influiranno sulle dinamiche del moto ondoso e sul processo di erosione e/o ripascimento della linea di costa;
  - la necessità dell'elaborazione di un modello delle dinamiche evolutive della linea di costa ipotizzabili a seguito della realizzazione del nuovo molo di ponente previsto e una dichiarazione del R.U.P. da cui emerga che la capacità complessiva del porto a seguito delle opere “non supera le 500 imbarcazioni.”
- il Comune di Casal Velino, nell'ambito della stessa Relazione Generale, risponde a tali perplessità (richiamando una propria nota di risposta prot. 3117 del 29/03/2019), evidenziando che: *“il nuovo specchio d'acqua interno che si verrà a creare con la costruzione della nuova diga di ponente occuperà una superficie di circa 8,9 ha e una lunghezza del molo di ponente di circa 380,50 m”*; *“il progetto non prevede un incremento di posti barca e la darsena interna non sarà utilizzata per l'ormeggio di barche, per cui le opere da realizzare hanno il solo scopo di proteggere gli specchi acquei interni e contrastare l'annoso problema dell'insabbiamento dell'attuale imboccatura e l'accumulo di materiali (posidonie morte)”*; *“si potrebbe avviare una procedura VINCA, rinviando un eventuale procedura VIA applicando l'art. 19 del D. Lgs. 152/06, nel momento in cui il Comune di Casal Velino pianificherà la realizzazione del completamento della darsena con lo scopo di far ormeggiare ulteriori imbarcazioni rispetto a quelle attualmente previste e confermate (con numero immutato di 253) dal progetto definitivo”*; circa gli aspetti relativi all'influenza sulle dinamiche del moto ondoso e sul processo di erosione della linea di costa, la Relazione rinvia allo studio morfodinamico presentato, le cui considerazioni di sintesi sono riprese nella stessa Relazione generale. Le simulazioni sono state condotte con l'ausilio del modello numerico di spiaggia (software GENESIS). Considerati i lunghi tempi di approvazione del progetto e le tempistiche per l'eventuale erogazione del finanziamento da parte della Regione Campania (il costo dell'opera è pari ad € 7.623.521), il Proponente ha *“ritenuto opportuno rinviare l'esecuzione di ulteriori simulazioni morfodinamiche da elaborare, alla fase esecutiva, sulla base di nuovi ed estesi rilievi topobatimetrici, che potranno fornire di conseguenza utili e più aggiornate informazioni sull'evoluzione costiera, nonché una conferma attendibile sulle scelte progettuali operate”*;
- l'Ente Parco del Cilento, Vallo di Diano e Alburni in un'altra nota (prot. n. 5050 del 5/04/2019, allegata alla Relazione) ritiene che, sebbene *“le opere a mare previste dal progetto ricadano fuori Parco, lontano dalle aree marine protette ad esso prospicienti e lontano dai siti della Rete Natura 2000”*, *“il Piano del Parco classifica il porto di Casal Velino Marina come 'porto di progetto' e l'art. 18 delle Norme di Attuazione del Piano del Parco (c. 2, let. c) definisce i porti di progetto come 'funzionali al sistema complessivo di fruizione’, per cui “le caratteristiche dimensionali e strutturali dovranno essere definite sulla base di appositi progetti approvati dall'Ente Parco e corredati da valutazioni di incidenza, comunque con una*

*capacità non superiore a 500 imbarcazioni”*. L’intervento, pertanto, è giudicato dall’Ente Parco non in contrasto con le disposizioni di cui al succitato art.18 c. 2, let. c delle N.A. del Piano del Parco, ma *“si evidenzia tuttavia che i chiarimenti trasmessi non rispondono a quanto richiesto da questo ente relativamente all’evoluzione della linea di costa a seguito della realizzazione delle opere a mare previste”*;

- altre perplessità, segnalate dallo stesso Proponente, sono state espresse dal MIBACT, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno e Avellino che, con la nota prot. 12069 del 23705/2019, a suo tempo inviata al Comune di Casal Velino e riportata interamente nella Relazione generale contenuta nella documentazione presentata, aveva richiesto integrazioni e chiarimenti (in particolare, la documentazione fotografica con ulteriori riprese dirette della zona di costa interessata dai lavori, con indicazione dei coni ottici e fotosimulazioni con punti di vista da terra tali da consentire di percepire le modifiche che si prevede di apportare all’attuale skyline) e svolto le seguenti considerazioni:
  - *“il progetto definitivo si riferisce solo allo stralcio del primo lotto funzionale, senza che però sia stata fornita alcuna notizia in merito alla progettazione definitiva di carattere generale. Al riguardo si chiedono i necessari chiarimenti, atteso che le valutazioni di carattere paesaggistico non possono certamente prescindere dalla preventiva approvazione di un progetto definitivo di carattere generale, che consenta di valutare compiutamente tutte le modifiche che si intendono complessivamente apportare all’attuale assetto dell’ambito d’intervento”*;
  - *“il progetto definitivo trasmesso ha eliminato completamente tutte le opere complementari alla struttura portuale, modificando sostanzialmente l’originaria impostazione dello studio di fattibilità, con la conseguente scomparsa di qualsiasi misura di compensazione paesaggistica, per cui la soluzione in esame, oltre a non sembrare coerente con le indicazioni inizialmente fornite da quest’Ufficio, appare alquanto sproporzionata ed eccessivamente sovradimensionata seppure la si voglia intendere - come riportato nella relazione tecnica generale – finalizzata a rispondere, per il momento, ai soli aspetti legati all’insabbiamento, all’accessibilità e alla manovrabilità in prossimità dell’imboccatura e nelle aree retrostanti (avamporto)”*;
  - *“la relazione paesaggistica risulta alquanto carente nei suoi contenuti essenziali e necessita di integrazioni, poiché la stessa si limita a riportare la cronologia dei vari passaggi amministrativi ma non contiene alcuna motivazione in merito alle scelte progettuali con riferimento agli aspetti paesistici, né è stata presa in considerazione la praticabilità di soluzioni progettuali alternative di minore impatto paesaggistico che potessero risolvere i problemi dell’attuale bacino portuale (unico attuale obiettivo dichiarato dall’Amministrazione Comunale) ed al contempo ridurre drasticamente il sacrificio del tratto di costa ad ovest dell’attuale bacino portuale, stante la mancanza – così come sembra – di qualsivoglia previsione di ulteriori opere complementari alla struttura portuale secondo la configurazione proposta”*. Per tali opere complementari, si richiedono *“elevati livelli di qualità architettonica”* e *“l’introduzione di elementi e strutture di pregio”*;
- nella Relazione generale il Proponente, in merito alla critica circa le carenze nella relazione paesaggistica, evidenziando che *“sono state colmate introducendo le motivazioni in merito alle scelte progettuali e illustrate le soluzioni alternative eseguite con lo sviluppo delle alternative riportate nella presente revisione del progetto definitivo. Infine per la scelta della tipologia e consistenza delle opere di compensazione sul tratto costiero ipotizzate nel parere SABAP SA-AV si ritiene che la sistemazione e la stabilizzazione della falesia alta esistente, in*

*alcuni tratti molto degradata, potrebbe essere adottata in virtù di specifiche richieste da parte della stessa Soprintendenza, sempre facendo affidamento a somme derivanti dai ribassi d'asta"; così come "eventuali interventi di valorizzazione paesaggistica, qualora indicati dalla SABAP SA-AV e/o dall'Ente Parco potranno essere realizzati in funzione di specifiche prescrizioni, con somme derivanti dai ribassi d'asta";*

**Valutato il progetto, considerata tutta la documentazione presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:**

- il progetto riguardante i lavori di messa in sicurezza e adeguamento infrastrutturale del porto di marina di Casal Velino corrisponde al 1° Lotto Stralcio funzionale di un progetto più ampio di "Riqualificazione e messa in sicurezza del porto di Marina di Casal Velino" approvato dal Comune di Casal Velino nel 2008. Dopo diverse rimodulazioni e revisioni si è giunti all'attuale progetto definitivo, senza tuttavia fornire alcuna evidenza circa il legame tra questo e la progettazione definitiva di carattere generale, che consenta di valutare compiutamente tutte le modifiche che si intendono complessivamente apportare all'attuale assetto dell'ambito di intervento (si veda punto 2 della nota della Soprintendenza del 23/05/2019). Il Comune di Casa Velino motiva lo stralcio con la giusta esigenza di risolvere i problemi legati all'insabbiamento del porto, all'accessibilità e alla manovrabilità in prossimità dell'imboccatura e nelle aree retrostanti (avamposto), ma nulla dice riguardo alle altre opere necessarie per il completamento dell'intero progetto e riguardanti le strutture complementari all'attività portuale sia sul litorale sia nello specchio acqueo coinvolto. Per esempio, è sottolineato che il progetto non prevede un incremento di posti barca (attualmente in numero di 253), ma nel progetto preliminare del 2008 si parlava di incrementare i posti barca fino al numero di 525, di cui 49 transiti e 476 stanziali, oltre a due aree da destinarsi ai mezzi della Capitaneria di Porto e alle piccole imbarcazioni per la pesca, per un totale di 30 posti con dimensione media di 8 m di lunghezza;
- l'analisi svolta circa le soluzioni progettuali alternative è stata condotta con riferimento al giudizio di appropriatezza e rispondenza rispetto agli obiettivi e alle suesposte motivazioni relative al progetto, ma non ha contemplato la verifica dei diversi impatti di tipo ambientale prodotti da ciascuna;
- come evidenziato dalla Soprintendenza nella sua nota del 23/05/2019, il progetto sacrifica un tratto di costa, tra l'altro la parte del litorale marino di ponente rispetto al centro abitato, caratterizzata da costa più alta, meno aggredita dall'espansione urbana e di maggiore pregio paesistico, e non prevede le opere complementari alla struttura portuale che in qualche modo compensino tale sacrificio. Non appare certo sufficiente, al riguardo, rinviare a interventi futuri in risposta a specifiche prescrizioni che potrebbero essere presenti in atti o pareri dell'Ente Parco o della stessa Soprintendenza;
- il carattere di "porto di progetto" (così come definito dall'art. 18 delle Norme di Attuazione del Piano del Parco) e la presenza del Parco e delle aree marine protette impongono per il progetto in questione la redazione della VINCA, che invece non è presente nella documentazione presentata dal Proponente, il quale rinvia proprio a una procedura di VIA il momento per produrre tale valutazione di incidenza ambientale, in corrispondenza della pianificazione delle attività di completamento della darsena, con lo scopo di far ormeggiare ulteriori imbarcazioni rispetto a quelle attualmente previste e confermate (con numero immutato di 253) dal progetto definitivo;
- si rilevano molte carenze nella Relazione di verifica assoggettabilità (Studio Preliminare Ambientale) e negli altri studi ed elaborati presentati che, tenuto conto delle caratteristiche dell'intervento e delle sue dimensioni, non consentono un'adeguata individuazione e

valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto. Le componenti ambientali prese in considerazione (atmosfera, rumore, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione, flora e fauna, e paesaggio) risultano poco approfondite, con analisi superficiali e limitate a pochi aspetti. Non sono presenti considerazioni sulla biodiversità della zona e sugli effetti prodotti dagli interventi sulla salute pubblica. Anche laddove si prendono in esame alternative progettuali ugualmente idonee al raggiungimento degli obiettivi posti dal Proponente, non si considerano le diversità di impatto potenziale derivanti dalla loro possibile adozione sulle componenti ambientali da trattare;

- gli effetti sulle singole componenti ambientali e le relative azioni mitigative sono sempre analizzati con riferimento alla sola fase di cantierizzazione, mentre, come ovvio, occorre considerare l'impatto ambientale prodotto anche post-operam, in fase di esercizio. Riguardo a tale fase le analisi e gli studi proposti sono del tutto carenti;
- l'importante questione della selezione e prelievo delle talee di *Posidonia Oceanica* dal fondale interessato dall'intervento (costruzione nuova diga di ponente) e del successivo trapianto, secondo un piano di riforestazione, in area limitrofa a quella di realizzazione delle opere, è trattata sbrigativamente nello Studio Preliminare Ambientale, facendo rinvio a quanto potrà essere previsto più in dettaglio in sede di progettazione esecutiva, insieme ad altre operazioni di mitigazione degli impatti;
- risulta carente anche il piano di gestione delle materie, che si sofferma soprattutto sui materiali lapidei da trasportare e collocare in corrispondenza delle opere previste (scelta delle cave, trasporto, stoccaggio provvisorio, riduzione tempistiche), ma non tratta in modo adeguato le altre materie derivanti da scavi, dragaggi, demolizioni, rimozioni, con possibili impatti tutti da valutare;

### **la Sottocommissione VIA**

#### **ACCERTA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,**

**che il progetto può** determinare potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto deve essere sottoposto al procedimento di VIA, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, integrando nella stessa la valutazione di incidenza, intesa come un processo di individuazione delle implicazioni potenziali del progetto in questione sul sito di importanza comunitaria citato, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, e determinazione del possibile grado di significatività di tali incidenze.

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

**Avv. Paola Brambilla**

*ID\_VIP 5166 Lavori di messa in sicurezza e adeguamento infrastrutturale del porto di Marina di Casal Velino.  
Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.*