



# 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. 102 del 30 novembre 2020\_\_\_\_\_**

|                    |  |
|--------------------|--|
| <b>Progetto:</b>   | <p style="text-align: center;"><i><b>Parere Tecnico</b></i></p> <p style="text-align: center;"><b>Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico e adeguamento della struttura portuale e riqualificazione di Largo Marina per il turismo diportistico e balneare da realizzarsi nel Comune di Cetara - Proroga Decreto Dirigenziale della Regione Campania n. 151 del 09/08/2015 di compatibilità ambientale</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP 5171</b></p> |
| <b>Proponente:</b> | <p style="text-align: center;"><b>Comune di Cetara</b></p>   |

*ID\_VIP 5171 Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico e adeguamento della struttura portuale e riqualificazione di Largo Marina per il turismo diportistico e balneare da realizzarsi nel Comune di Cetara - Proroga Decreto Dirigenziale della Regione Campania di compatibilità ambientale n. 151 del 09/08/2015*

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS 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) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione 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 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;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 10 gennaio 2020 n. 7 di nomina del Presidente della Commissione VIA e VAS e dei Coordinatori delle Sottocommissioni e di individuazione dei Componenti delle Sottocommissioni VIA e VAS;

### **PREMESSO** che:

- con Decreto Dirigenziale n. 151 del 9/08/2015, pubblicata sul BURC n. 50 del 12/08/2015, la Regione Campania ha emesso pronuncia di compatibilità ambientale, integrata con la Valutazione di Incidenza, circa il progetto “*Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico e adeguamento della struttura portuale e riqualificazione di Largo Marina per il turismo diportistico e balneare da realizzarsi nel Comune di Cetara*”;
- con D. Lgs. n. 104/2017, che ha modificato la Parte II del D. Lgs. n. 152/2006, è stata attribuita allo Stato la competenza in materia di VIA per quanto concerne i progetti relativi a “*porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d’acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri*”;
- in ragione di tale normativa, il Comune di Cetara ha chiesto alla Direzione Generale della 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. 1384 del 20/02/2020, acquisita al prot. n. 17183/MATTM del 6/03/2020, la proroga di 5 anni della

validità della pronuncia di compatibilità ambientale integrata con la Valutazione di Incidenza, espressa nel Decreto Dirigenziale della Regione Campania sopra richiamato;

- la Divisione con nota prot. n. MATTM/22370 del 30/03/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/876 in data 31/03/2020 ha trasmesso, ai fini delle determinazioni della stessa Divisione e della predisposizione del decreto di proroga dei termini di validità del provvedimento di VIA, la documentazione acquisita, chiedendo di stabilire se, alla luce della stessa, sia possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura di VIA svolta presso la Regione Campania e se vi siano, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta;
- l'oggetto del presente parere è l'esame della seguente documentazione prodotta dal Proponente:
  - o Decreto Dirigenziale n. 151 del 9/08/2015 della Regione Campania D.G. 5 Ambiente U.O.D. 7 Valutazioni Ambientali, con il quale si esprime, sulla proposta progettuale unica (comprendente due progetti), parere favorevole di compatibilità ambientale integrata con la Valutazione di Incidenza;
  - o Riepilogo dell'iter amministrativo seguito dal progetto, con allegati pareri e/o autorizzazioni acquisiti;
  - o Relazione Stato di Attuazione del Progetto;
  - o Planimetria di raffronto tra lo stato attuale e lo stato di progetto;
  - o Relazione Ambientale;
- Il proponente ha integrato l'istanza anche con la motivazione della richiesta di proroga e la documentazione relativa al pagamento degli oneri istruttori (Dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante il valore delle opere da realizzare e l'importo del contributo versato ai sensi dell'art. 33 del D. Lgs. n. 152/2006 e copia della ricevuta di avvenuto pagamento del predetto contributo);

**CONSIDERATO** che per il progetto in questione:

- l'iter amministrativo si è sviluppato come segue:
  - Il Comune di Cetara, con propria delibera n. 171 del 21/11/2008, approvava il progetto preliminare dei lavori di "Adeguamento della struttura portuale e di Largo Marina". Da tale progetto preliminare erano stralciati due lotti per i quali si provvedeva a redigere la progettazione definitiva, uno per i lavori di "Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico di Cetara" che era approvato con delibera n. 193 del 30/12/2008, il secondo per i lavori di "Adeguamento della struttura portuale e riqualificazione di largo Marina e per il turismo diportistico e balneare a Cetara" che era approvato con delibera n. 192 del 30/12/2008;
  - Su tali due progetti, era convocata, con nota prot. n. 4206 del 06/07/2009 trasmessa a tutti gli Enti interessati, una Conferenza dei Servizi per l'acquisizione dei pareri e/o autorizzazioni necessari. I pareri favorevoli e/o autorizzazioni e/o nulla osta da parte degli Enti competenti, acquisiti mediante la procedura di Conferenza dei Servizi e successivamente mediante le singole procedure implementate in maniera asincrona, sono risultati i seguenti: l'Agenzia delle Dogane (parere vigilanza doganale, reso con note prot. n. 13805 e 13806 del 20/7/2009); la Capitaneria di Porto di Salerno (parere

sicurezza della navigazione, reso in Conferenza dei Servizi del 29/07/2009); la Regione Campania Settore Porti e Demanio Marittimo (parere demaniale marittimo, reso in Conferenza dei Servizi del 29/07/2009); l'Autorità di Bacino Regionale in Destra Sele (parere di compatibilità idrogeologica n. 1133, reso con decreto del Segretario generale n. 14/01 e 14/02 del 20/11/2009 a seguito del verbale n. 22 del Comitato Tecnico, nella seduta del 19/11/2009); la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Salerno e Avellino (parere paesaggistico reso con note prot. 21080 e 21081 del 28/07/2009, rinnovato con nota prot. n. 811 del 18/01/2018 e con nota prot. n. 6256 del 15/03/2018); il Comune di Cetara (autorizzazioni paesaggistiche n. 12/2018, prot. n. 4279, e n. 13/2018, prot. n. 4280, del 08/06/2018, ai sensi e per gli effetti del D. Lgs. n. 42/2004); il Parco Regionale dei Monti Lattari (nullaosta ambientale, reso con decreti nn. 200 e 201 del 28/06/2018); l'Agenzia del Demanio di Salerno (nullaosta demaniale, reso con nota prot. 2019/DRCAM del 6/12/2019);

- il Comune di Cetara, con nota prot. 4754 del 04/08/2009 acquisita al protocollo regionale al n. 727294 del 17.08.2009, presentava istanza di Valutazione di Impatto Ambientale alla Regione Campania Settore Tutela e Valutazione Ambientale, per entrambi i progetti di “Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico di Cetara” e di “Adeguamento della struttura portuale e riqualificazione di Largo Marina per il turismo diportistico e balneare”. Con nota prot.783212 del 14.09.2009 la Regione Campania Settore Tutela e valutazione Ambientale, riscontrava la richiesta del Comune di Cetara, comunicando che i due progetti erano da considerarsi come un'unica proposta progettuale per la quale era da attivarsi un'unica procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione di Incidenza. Con nota acquisita al prot. regionale n. 23207 del 14/01/2014 e integrata successivamente con nota acquisita al prot. regionale n. 246901 del 08/04/2014, il Comune di Cetara, pertanto, riproponeva alla Regione Campania D.G. 5 Ambiente U.O.D. 7 Valutazioni Ambientali istanza di Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di Incidenza per la proposta progettuale intesa come unica complessiva dei due progetti precedentemente distinti;
- Con Decreto Dirigenziale n.151 del 09/08/2015 la Regione Campania D.G. 5 Ambiente U.O.D. 7 Valutazioni Ambientali, su conforme parere della Commissione VIA-VAS-VI espresso nella seduta del 25/03/2015, esprimeva sul progetto unico (per i due progetti sopra indicati considerati come unica proposta progettuale) parere favorevole di compatibilità ambientale integrata con la Valutazione di Incidenza, con una serie di prescrizioni. Il parere favorevole ha validità di 5 anni dalla sua data, quindi con scadenza prevista per il 9/08/2020;
- Il Comune di Cetara, validati entrambi i progetti definitivi in quanto avevano acquisiti tutti i pareri e/o autorizzazioni per la loro cantierabilità, provvedeva alla redazione del progetto esecutivo di “Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico di Cetara”, approvandolo con delibera n. 166 del 29/11/2017;
- La Regione Campania, con Decreto Dirigenziale n. 46 del 24/05/2018, pubblicava una manifestazione di interesse per il finanziamento (fondi di cui alla delibera CIPE 54/2016, POR FESR e POC Campania 2014-2020) di progetti relativi ai porti. Il Comune di Cetara aderiva alla manifestazione di interesse presentando il progetto esecutivo cantierabile di “Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico di Cetara”, richiedendo il finanziamento di € 6.470.000,00. A seguito di istruttoria la

Regione Campania, con Decreto Dirigenziale n. 115 del 18/12/2018, approvava la graduatoria degli interventi ammissibili a finanziamento, fra i quali era compreso il progetto di “Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico di Cetara” proposto dal Comune di Cetara. Con Decreto Dirigenziale n. 82 del 26/04/2019 la Regione Campania ammetteva a finanziamento tale progetto per un importo finanziato di € 6.470.000,00. Con Determinazione n. 82 del 16/07/2019 la Centrale Unica di Committenza dei Monti Lattari indicava la gara per l'appalto dei lavori di “Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico di Cetara”, per i quali il capitolato d'appalto prevede una durata fissata in 546 giorni;

- Relativamente al progetto dei lavori di “Adeguamento della struttura portuale e riqualificazione di Largo Marina per il turismo diportistico e balneare”, anch'esso dotato di tutti i pareri e/o autorizzazioni per la cantierabilità, si è in fase di redazione dell'aggiornamento economico della spesa e di progettazione esecutiva, al fine di candidarlo a finanziamento con i fondi comunitari-regionali di chiusura programmazione del POR FESR POC Campania 2014-2020 o anche quelli nazionali del Fondo di Coesione. La durata presunta dei lavori è di 456 giorni;
  - Visto che per entrambi i progetti di cui sopra (il primo già finanziato ed attualmente in corso di appalto; il secondo ancora in fase di progettazione esecutiva e successiva immediata richiesta di finanziamento), considerati come unica proposta progettuale, il termine di validità della compatibilità ambientale scade prima della conclusione dei lavori, si è resa necessaria la richiesta, di cui al presente procedimento, della proroga di 5 anni del termine di validità della pronuncia di compatibilità ambientale integrata con la Valutazione di Incidenza, espressa dalla regione Campania con proprio Decreto Dirigenziale n. 151 del 9/08/2015;
  - La proroga richiesta è quindi motivata dalla necessità di poter iniziare e ultimare i lavori dei due lotti progettuali, uno già finanziato e attualmente in corso di appalto, l'altro attualmente in fase di redazione della progettazione esecutiva e di richiesta del finanziamento, per i quali si sono acquisiti tutti i pareri e/o autorizzazioni dopo un lungo iter procedurale e che, una volta realizzati, consentiranno la fruibilità turistica in condizioni di sicurezza del porto di Cetara, colmando le attuali carenze e criticità strutturali.
- I due progetti unificati rispondono alla necessità di colmare alcune criticità e carenze presenti nel Porto di Cetara. Questo sorge in posizione adiacente al promontorio con l'omonima Torre Normanna, ed è composto da una banchina di riva, da un molo di sopraflutto a due bracci e da un piccolo molo di sottoflutto che si protende a mare immediatamente in destra della foce del torrente Cetus che attraversa l'abitato in uno scatolare tombato. In posizione adiacente al Porto c'è Largo Marina, con una spiaggia a granulometria variabile che si distende dalla foce del Cetus fino al promontorio dove è posta la Torre Normanna. Il litorale di Cetara presenta un assetto significativamente dominato da un'antropizzazione diffusa, con le forme costiere naturali che sono state del tutto obliterate dal tessuto urbano e dalle strutture ricettive – alberghiere e di servizio al Porto. In ambito marino, oltre alla significativa presenza del Porto, sono stati eseguiti alcuni modesti interventi a difesa dell'abitato e della foce armata del torrente “Cetus” e la realizzazione di una scogliera aderente e una soffolta a distanza dalla riva. Il Porto presenta le seguenti caratteristiche dimensionali: superficie totale dello specchio acqueo bacino portuale = 15.274 m<sup>2</sup>; superficie di specchio acqueo del bacino portuale occupata dai 2 pontili galleggianti = 180 m<sup>2</sup>; superficie scoperta di banchine e piazzali di riva = 9182 m<sup>2</sup>;

superficie coperta dai locali = 923,30 m<sup>2</sup>; sviluppo lineare molo di sopraflutto = 325,87 ml; sviluppo lineare molo di sottoflutto = 56,00 ml; sviluppo lineare banchina molo di sopraflutto = 268,00 ml; sviluppo lineare banchina molo di sottoflutto = 37,05 ml; sviluppo lineare banchina di riva = 143,60 ml.

Sono assicurati i seguenti servizi e attrezzature portuali: il rifornimento idrico ed elettrico mediante colonnine erogatrici poste in banchina a consumo libero, il servizio antincendio, i servizi igienici e docce, il servizio di ormeggio e guardiania (da maggio a settembre), il parcheggio per le auto. Adiacente al Porto c'è la spiaggia di Largo Marina, tra le più piccole delle 40 spiagge "alveolari" (pocket beach) che si rinvengono lungo la Costiera Amalfitana, che chiude verso il mare la piana alluvionale del Vallone grande (Torrente Cetus) dove sorge il centro abitato. Il corso d'acqua, fino alla foce, si presenta condizionato dalla presenza di opere in muratura e cemento (successive all'alluvione del 1954) che ne rivestono completamente sia le sponde sia il fondo; nel centro abitato, l'alveo si presenta completamente tombato.

La spiaggia di Largo Marina è in pratica l'unica di Cetara, ha uno sviluppo lineare di circa 120 m con ampiezza compresa tra i 20.0 e i 28.0 m. Dal punto di vista granulometrico sulla spiaggia emersa e sulla battigia sono presenti ghiaie e sabbia grossolana, con grossi accumuli ghiaioso-ciottolosi grigiobiancastri, anche di riporto, e da un ripido scalino di battigia (pendenza 10.0 ÷ 12.0%) anch'esso costituito da ghiaia e ciottoli calcareo-dolomitici chiari sub-arrotondati. L'arenile è delimitato a est da una difesa aderente in massi naturali, situata sotto il promontorio e che termina, lato spiaggia, con un tratto distaccato dalla riva. La spiaggia è fruita notevolmente per la balneazione dai residenti e dal flusso turistico. A circa 30-35m dalla linea di riva è posta una scogliera sommersa di protezione, radicata in sinistra idraulica alla foce del Cetus, con uno sviluppo lineare articolato in un braccio trasversale e uno longitudinale di circa 83 ml, e larghezze che vanno da un minimo di 3,45 m ad un massimo di 7,35 m. Le opere di protezione esistenti sono sicuramente finalizzate alla protezione della spiaggia dall'azione erosiva del moto ondoso, in quanto il tratto litoraneo è solo parzialmente schermato dal molo di sopraflutto rispetto alla traversia principale che lo interessa in maniera significativa.

Allo stato attuale, nel Porto si evidenziano le seguenti criticità e carenze:

- insufficiente stabilità della scogliera paraonde del molo di sopraflutto;
- eccessiva agitazione, nello specchio del bacino portuale, indotta dal moto ondoso;
- interferenze delle attività portuali legate alla pesca e diportistiche;
- limitata estensione della banchina e dell'ormeggio nella parte terminale del molo di sopraflutto e in testata;
- insufficienza dimensionale dei locali destinati all'attività della pesca e commerciali in genere;
- banchine non adeguatamente attrezzate con idonei sistemi di distribuzione acqua ed energia elettrica;
- specchio d'acqua del bacino non adeguatamente attrezzato con pontili galleggianti;
- insufficiente profondità dei fondali in testata al sopraflutto per l'attracco dei mezzi per i collegamenti marittimi pubblici;
- ridotta fruibilità balneare della spiaggia di Largo Marina dovuta all'erosione ed anche alle attuali opere protettive;
- inadeguato sistema di scarico a mare delle acque meteoriche;
- profondità dei fondali insufficienti in alcune zone nel bacino portuale.

- Alla luce di tali criticità e carenze rilevate, emergono le seguenti motivazioni e finalità alla base del progetto unificato riguardante la modifica del Porto di Cetara:

- adeguamento infrastrutturale del molo di sopraflutto per ridurre l'agitazione ondosa interna,

- migliorando così le condizioni e la sicurezza degli attracchi e di tutte le attività svolte nell'area portuale;
- miglioramento dei servizi offerti alla nautica da diporto per qualificare l'offerta turistica;
- adeguamento delle banchine per migliorare l'attracco dei mezzi per i collegamenti marittimi pubblici;
- razionalizzazione del piano di ormeggi all'interno del bacino portuale con i pontili galleggianti attrezzati;
- realizzazione di locali per servizi turistici e direzione portuale;
- riqualificazione e miglioramento della fruibilità balneare della spiaggia di Largo Marina mediante riconfigurazione del sistema di protezione dall'azione erosiva del moto ondoso.

In definitiva l'obiettivo complessivo del progetto è sicuramente quello di migliorare il turismo a Cetara, attraverso i due importanti segmenti del diporto e della balneazione, con la convinzione che in tal modo si avranno positive ricadute in termini di reddito e occupazione prodotta e quindi un vero sviluppo economico del territorio.

- Nello specifico, le opere previste sono le seguenti:

***Adeguamento e prolungamento del molo sopraflutto***

Si prevede di prolungare il sopraflutto di 25 ml allo scopo di ridurre l'agitazione interna nel porto che crea problemi per gli attracchi, di schermare proteggendo l'arenile di Largo Marina in modo efficace, di proteggere parte del tratto di costa sotto la torre attualmente difeso dalla struttura aderente e consentire la rimozione della stessa e la realizzazione di un'opera sommersa. Il prolungamento sarà realizzato tramite una struttura a gettata di scogli naturali avente le stesse caratteristiche geometriche e strutturali dell'attuale tratto terminale esistente, quindi del tipo a cresta bassa e sormontabile, con mantellata esterna in tetrapodi;

***Realizzazione di attrezzature per servizi diportistici***

Si prevede la realizzazione di servizi finalizzati a colmare le carenze strutturali del porto, dotandolo di attrezzature necessarie a migliorare le condizioni di attracco dei natanti, ed in particolare:

- installazione sui pontili galleggianti di colonnine per l'erogazione di acqua ed energia elettrica alle imbarcazioni, dotate ognuna di un sistema prepagato a chiavette elettroniche che ne consente una gestione semplice riducendone nel contempo i consumi;
- completamento del sistema antincendio con l'installazione di ulteriori terminali su tutte le banchine e sui pontili galleggianti;
- installazione di un impianto di aspirazione delle acque reflue, delle acque di sentina e degli oli esausti delle imbarcazioni, preservando così lo specchio acqueo da scarichi ed inquinamenti.

***Realizzazione di locali per servizi turistici e direzione portuale***

Sulla banchina in radice al molo sopraflutto è prevista la realizzazione di un unico fabbricato che comprende gli uffici della Capitaneria di Porto e Guardia Costiera con servizi igienici annessi (di cui anche uno per diversamente abili) e una serie di locali adibiti a servizi diportistici, ovvero punto infopoint e botteghe commerciali. La localizzazione dei locali è prevista in un'area dove sono già presenti altri locali, ed è destinata già alla Capitaneria di Porto. Le caratteristiche tipologiche dell'intervento sono tutte tese al rispetto e alla salvaguardia dell'aspetto paesaggistico del territorio circostante, attraverso l'uso di materiali che si rifanno all'architettura tradizionale del posto, in particolare i fabbricati di progetto saranno realizzati in maniera simile, sia dal punto di vista della tipologia, e sia per l'aspetto formale a quelli già

esistenti. Dal punto di vista dimensionale e distributivo, gli edifici da realizzare sono ad un unico livello, in modo da garantire il minore impatto ambientale possibile, e sono localizzati a ridosso del muro di protezione del molo di sopraflutto, al fine di consentire la piena fruizione dell'ampio spazio antistante le strutture stesse, con la funzione di filtro tra il mare e i locali a terra, e di sfruttare al meglio la banchina. Le specifiche progettuali sono contenute nella Relazione Ambientale (p. 30);

#### ***Miglioramento del piano di ormeggi all'interno del bacino***

Si prevede la razionalizzazione del layout di ormeggio all'interno del bacino portuale, mediante il ricollocamento dei due pontili galleggianti esistenti e la fornitura un nuovo pontile, al fine di garantire (banchina e pontili) un totale di 153 ormeggi. La disposizione dei pontili galleggianti e dei canali di navigazione tra gli stessi è stata articolata sulla base degli standard dimensionali dell'A.I.P.C.N. (Associazione Internazionale di Portualità e Navigazione), e consentirà agevoli operazioni di attracco e ormeggio per tutti i natanti, escludendo interferenze con le grosse unità da pesca che ormeggiano solitamente alla banchina del molo di sopraflutto.

#### ***Adeguamento ormeggi nelle testate dei due moli***

Allo scopo di rendere ormeggiabile la parte terminale del molo sopraflutto, si prevede di realizzare una struttura a sbalzo in carpenteria metallica del masso di coronamento, da utilizzare esclusivamente in periodo estivo quando la domanda di posti barca è maggiore. La banchina di sottoflutto è ideale per l'attracco delle linee dei mezzi marittimi pubblici (servizio regionale del "Metrorò del Mare"), perché è prospiciente dal centrale Largo Marina, consentendo quindi alle persone che sbarcano sul molo di raggiungere agevolmente e direttamente l'abitato di Cetara nel minor tempo possibile. L'attracco invece sul banchinamento interno del sopraflutto obbligherebbe l'utenza a percorrere l'intero perimetro portuale, lungo 400 m. circa. La testata del molo sottoflutto va però adeguata alla destinazione prevista, in quanto attualmente costituita da una banchina verticale che poggia su una berma di fondazione a quota -2.5 m s.l.m.m con un basso fondale non adatto all'accosto degli aliscafi. Se ne prospetta quindi l'adeguamento per tali funzioni di ormeggio.

#### ***Adeguamento e messa in sicurezza del molo di sopraflutto***

Si prevede di risagomare la mantellata esterna del molo secondo la stessa pendenza del progetto originario, tramite rifiorimento in tetrapodi delle stesse dimensioni di quelli in opera. Si prevede altresì la realizzazione di una berma soffolta avente funzione di conferire maggiore stabilità alla struttura e di limitare l'entità delle portate di sormonto. Nella parte emersa della mantellata sarà ripristinata la quota della berma sommitale a tergo della quale si realizzerà una vasca di laminazione delle portate tracimanti, costituita da un bacino a quota inferiore di circa 1 m rispetto a quello della berma, lasciando in vista sul fondo i massi naturali ivi presenti. Le specifiche progettuali sono contenute nella Relazione Ambientale (p. 33);

#### ***Adeguamento dei fondali***

In alcune zone a ridosso del banchinamento interno del sopraflutto, la berma di fondazione della banchina presenta localmente profondità insufficienti che non consentono l'accosto e l'ormeggio. Si prevede pertanto l'adeguamento dei fondali almeno a quota -4.0 m s.l.m.m. tramite salpamento e risagomatura della berma di fondazione e la rimozione dei sedimenti alla foce del torrente Cetus, trasportati dallo stesso.

#### ***Miglioramento e razionalizzazione degli scarichi fognari***

Si prevede di eliminare la condotta poggiata sul fondo dello scatolare di deflusso del torrente Cetus e di sostituirla con un sifone al disotto del piano di scorrimento di detto scatolare, dotando tutto il sistema a monte e a valle di sifoni di ispezione e spurgo.

#### ***Realizzazione e installazione di arredi***

Si prevede di realizzare e installare diffusamente su tutte le banchine e i piazzali opere e attrezzature di arredo indispensabili a una fruizione turistica (pavimentazioni, pensiline d'ombra, panchine, cestini porta-rifiuti, verde, etc.).

#### **Riqualificazione di Largo Marina**

Gli interventi sono finalizzati ad ampliare l'arenile attuale fino alle originarie dimensioni longitudinali, garantendone ovviamente, nel contempo, lo stesso grado di protezione attuale dalle azioni delle mareggiate incidenti.

Allo scopo di proteggere il litorale in modo adeguato come oggi garantisce l'attuale difesa aderente, si prevede di realizzare una struttura soffolta a quota -2.00 m s.l.m.m. con mantellata in massi naturali, con una berma sommersa disposta a una profondità tale da non interferire con le attività di balneazione. Nel tratto dell'attuale struttura emergente si lascerà in opera un nucleo di massi a ridosso del muro di sostegno della strada e a tutela delle relative fondazioni. Contribuisce alla difesa del litorale il ripascimento artificiale in ghiaia, che avrà funzione di difesa morbida, prevedendosi allo scopo un apporto di ghiaia tondeggiante di provenienza da cava terrestre. L'intervento è completato dalla rimozione parziale dell'attuale soffolta, di cui si prevede il salpamento del tratto longitudinale. I dettagli progettuali sono contenuti nella Relazione Ambientale (p. 34);

#### **CONSIDERATO** inoltre che:

- il citato Decreto di compatibilità ambientale conteneva le seguenti prescrizioni:
  - 1) In **fase di cantiere** dovranno essere attuate tutte le seguenti misure di mitigazione previste nello Studio di Impatto Ambientale:
    - 1.1 organizzazione e localizzazione all'interno dell'area della zona di cantiere;
    - 1.2. localizzazione delle aree di stoccaggio dei massi e del materiale lapideo nelle zone interne al cantiere in modo tale che non possano essere fonte di disturbo per abitazioni e/o recettori sensibili;
    - 1.3 riduzione al minimo dell'eventuale abbattimento di eventuali essenze arboree esistenti;
    - 1.4 scelta di procedure costruttive che prevedano l'utilizzo di macchinari con un basso livello di emissioni, di consumo di combustibile e produzione di polveri;
    - 1.5 minimizzazione delle interferenze e delle ripercussioni sulle attività presenti all'interno dell'area;
    - 1.6 coordinazione delle operazioni in fase di realizzazione del "piano di cantiere" al fine di contenere l'utilizzo dei macchinari e conseguentemente ridurre le emissioni;
    - 1.7 riduzione o sospensione delle operazioni nel periodo (estivo) di maggiore affluenza turistica, in modo da contenere le azioni di disturbo sui possibili recettori;
    - 1.8 svolgimento delle attività di costruzione che possono arrecare più disturbo, per le elevate emissioni sonore o di polveri, fuori degli orari di riposo e fuori del periodo estivo (in cui aumenta la presenza di recettori);
    - 1.9 utilizzo delle barriere-filtro (preferibilmente con sistemi vegetazionali quali alberature, siepi, ecc.), che fungano da schermo tra i punti di emissione e i recettori maggiormente sensibili;
    - 1.10 manutenzione periodica dei mezzi utilizzati, al fine di ridurre le emissioni ed eventuali perdite (sversamenti a mare di sostanze inquinanti);
    - 1.11 utilizzo di tecnologie e materiali che contengono minori quantità di sostanze intrinsecamente pericolose;
    - 1.12 riduzione, per quanto possibile, della produzione di polveri durante le operazioni di movimentazione mezzi e materiali, attraverso:

- 1.12.1 il preventivo (prima del carico sui mezzi) lavaggio dei massi, attraverso la bagnatura delle piste usate dagli automezzi e dai macchinari,
  - 1.12.2 l'utilizzo di mezzi di trasporto telonati,
  - 1.12.3 la pulizia periodica delle zone di accesso e di uscita;
  - 1.13 trattamento adeguato dei materiali di risulta tramite sistemi di compattazione dei rifiuti, riciclaggio dei confezionamenti e un rapido trasporto a discarica di questi materiali;
  - 1.14 localizzazione di tutte le attività potenzialmente inquinanti, anche in termini di utilizzo di macchinari, in zone del cantiere che presentano minori possibilità di contaminazione delle acque marine, in modo da realizzare così la massima "compartimentazione" possibile delle zone suddette;
  - 1.15 riduzione o sospensione delle lavorazioni nel caso si verificassero situazioni di particolare criticità delle acque marine (nei casi di alterazione sensibile dei parametri chimico-biologici: salinità, concentrazione di inquinanti, pH, etc.);
  - 1.16 utilizzo di macchinari per le operazioni a mare con caratteristiche di funzionamento che prevedono un moderato fattore di disturbo della circolazione marina, anche in termini di produzione di emissioni e polveri;
  - 1.17 controllo delle eventuali sostanze percolanti, al fine di evitare che gli olii e le sostanze inquinanti prodotte nelle operazioni di cantiere possano defluire direttamente all'interno del bacino marino;
  - 1.18 regolazione delle attività di movimentazione dei mezzi in mare, compresi gli approvvigionamenti dei materiali, in maniera tale da rendere possibile la prosecuzione delle funzioni essenziali (residenziali, turistica) svolte nell'area;
  - 1.19 utilizzazione, nel corso delle attività di spianamento dei fondali e del versamento dei massi e del materiale lapideo, di procedure operative anche temporali (es. non superare una certa quantità di materiale versato/spianato continuamente per determinati intervalli di tempo, facendo seguire a questa fase un analogo intervallo di tempo destinato solo alla decantazione del materiale versato/spianato) che assicurino la minima dispersione del sedimento/polvere fine anche nella fase di trasporto del materiale, al fine anche di ridurre i fenomeni di intorbidamento delle acque;
  - 1.20 programmazione degli spianamenti e preparazione dei fondali da effettuarsi possibilmente al di fuori della stagione balneare;
  - 1.21 programmazione delle attività di monitoraggio sulle ripercussioni che interessano le biomasse bentoniche a ridosso delle aree e la produzione di sedimenti fini e degli inquinanti a essi associati, in particolare durante le operazioni di spianamento dei fondali e di realizzazione delle opere a mare (scogliere, pennello);
  - 1.22 realizzazione di specifiche analisi delle caratteristiche sedimentologiche del materiale ricavato dallo spianamento dei fondali per valutare le possibilità di recupero e riuso;
  - 1.23 organizzazione del sistema della viabilità di accesso al cantiere, separando i flussi merci da quelli d'altro tipo e regolando le modalità di entrata e d'uscita dall'area;
  - 1.24 riduzione o sospensione delle operazioni nel caso in cui si verificassero situazioni di particolare criticità di inquinamento atmosferico (ad esempio quando si superano i valori limite previsti per la qualità dell'aria in ambito urbano);
  - 1.25 riduzione o sospensione delle operazioni nel caso in cui si verificassero condizioni meteorologiche sfavorevoli, o condizioni tali da favorire fenomeni di inquinamento delle risorse idriche e del bacino marino.
- 2) In **fase di esercizio** dovranno essere attuate tutte le seguenti misure di mitigazione previste nello Studio di Impatto Ambientale:

- 2.1 controlli sulla raccolta e sullo smaltimento dei rifiuti e dei liquami di tutti gli insediamenti (residenziali, turistico-commerciali) presenti nell'area;
- 2.2 controlli sullo smaltimento dei liquami provenienti dalle imbarcazioni che transitano nel bacino;
- 2.3 localizzazione adeguata dei punti di raccolta dei rifiuti in modo da garantire la costante pulizia delle aree a terra contenendo anche il dilavamento delle acque superficiali direttamente in mare;
- 2.4 utilizzo, quando sia necessario e possibile, delle barriere-filtro (preferibilmente con elementi vegetali), che fungano da schermo tra i punti di emissione ed i recettori maggiormente sensibili;
- 2.5 controllo del rispetto delle normative in termini di sicurezza, individuando con precisione i soggetti a cui affidare tale incarico di sorveglianza;
- 2.6 regolazione delle attività di circolazione dei mezzi, compresi quelli di trasporto degli approvvigionamenti merci, in maniera tale da evitare traffico e congestionamento dell'area;
- 2.7 realizzazione delle attività di verifica delle condizioni ambientali parallele a quella della fase di cantiere, da effettuarsi a intervalli definiti della fase di realizzazione, (ad esempio un anno dopo), per:
  - 2.7.1. verificare le modificazioni permanenti allo stato delle biocenosi, sia dentro il bacino sia nel litorale adiacente;
  - 2.7.2 valutare lo stato delle acque all'interno del bacino in previsione dell'eventuale realizzazione di un monitoraggio programmato e di opere di bonifica mirate, sia dal punto di vista chimico sia biologico;
  - 2.7.3 valutare l'andamento della linea di costa anche nel litorale adiacente;
  - 2.7.4 fare un'analisi (idrodinamica) della circolazione delle acque all'interno del bacino per poter controllare lo stato del ricambio idrico;
- 2.8 misure di controllo sulle imbarcazioni presenti all'interno del bacino, al fine di evitare perdite a mare di olii e/o sostanze inquinanti;
- 2.9 misure di controllo dei percolati, al fine di evitare che le sostanze inquinanti prodotte nelle normali attività possano fluire direttamente all'interno del bacino marino;
- 2.10 misure per la pulizia del bacino, come l'utilizzo di macchinari per le operazioni a mare le cui caratteristiche di funzionamento prevedono un moderato fattore di disturbo anche in termini di produzione di emissioni e polveri;
- 2.11 misure per garantire la ciclica pulizia delle acque interne al bacino, al fine di evitare la presenza di rifiuti solidi galleggianti;
- 2.12 utilizzo (il più possibile) di acqua marina per tutte quelle operazioni che richiedono un abbondante uso di risorse idriche, al fine di ridurre i consumi di acqua potabile;
- 2.13 riduzione o sospensione le attività (balneari-turistiche) nel caso si verificassero situazioni di particolare criticità dell'inquinamento delle acque marine (in tutti i casi di alterazione sensibile dei parametri chimico-biologici: salinità, concentrazione di inquinanti, pH, etc.);
- 2.14 predisposizione delle specifiche misure di monitoraggio delle emissioni in funzione dei flussi di traffico legati alle attività svolte nell'area;
- 2.15 controllo del traffico da parte dell'Amministrazione Comunale, anche con la realizzazione di isole pedonali e/o aree chiuse al traffico veicolare, particolarmente nei periodi di maggiore affluenza turistica;
- 2.16 specifiche misure di controllo del traffico in entrata e/o uscita dal porto nei periodi di massima affluenza turistica;
- 2.17 costante pulizia delle aree a ridosso della struttura portuale, al fine di contenere il dilavamento delle acque superficiali direttamente in mare;

- 2.18 attuazione di un sistema di polizia e di controllo nella fascia marittima antistante al fine di scoraggiare la pulizia delle imbarcazioni e il riversamento di prodotti inquinanti;
  - 2.19 campionamenti periodici da parte della ARPAC o di altre Amministrazioni competenti, per valutare il livello qualitativo delle acque (e il grado di balneazione);
  - 2.20 monitoraggio sistema di andamento morfodinamico del litorale e un controllo dei fattori di erosione, prevedendo, ove necessario, interventi di ripascimento degli arenili;
  - 2.21 monitoraggio dei parametri di qualità dell'ambiente marino, come previsto dagli strumenti di attuazione del Piano dell'Autorità di Bacino.
3. In aggiunta si prescrive di integrare le mitigazioni previste dal SIA con la seguente misura di mitigazione prevista nello Studio di Incidenza:
- 3.1. per evitare che eventuali scarichi di sostanze liquide (carburanti, oli esausti, acque reflue) provenienti dalle imbarcazioni possano abbassare la qualità delle acque del bacino e quelle antistanti, può prevedersi la realizzazione nelle banchine di idonei impianti per l'aspirazione e lo stoccaggio temporaneo di oli esausti e acque reflue. L'impianto è costituito da un piccolo terminale per l'aspirazione degli oli esausti e uno per l'aspirazione delle acque reflue posti entrambi sul ciglio di banchina, che, attraverso apposite manichette flessibili, consentono il prelievo diretto della sostanza liquida dall'imbarcazione e il convogliamento in vasche di stoccaggio interrate nel piazzale, da dove, a mezzo di sollevamento, è recapitata nella fognatura comunale o in sito di stoccaggio temporaneo a svuotamento periodico).

**CONSIDERATO** che per il progetto in questione:

- il punto 4 del suddetto Decreto Dirigenziale della Regione Campania n. 151 del 9/08/2015 prevedeva per i lavori in oggetto, ai sensi dell'art. 26, comma 6 del D. Lgs. n. 152/2006, un termine di realizzazione dei lavori stessi fissato in 5 anni decorrenti dalla data di pubblicazione del provvedimento medesimo;
- nella citata nota prot. n. 1384 del 20/02/2020 con la quale il Comune di Cetara ha chiesto la proroga, ai sensi dell'art. 25 comma 5 del D. Lgs. n. 152/06 (come sostituito dall'art. 14 del D. Lgs. n. 104 del 2017), di ulteriori cinque anni della validità del Decreto Dirigenziale di compatibilità ambientale VIA integrato con la Valutazione di Incidenza, si motiva tale richiesta con il fatto di non aver potuto ancora iniziare "i lavori dei due lotti progettuali, uno già finanziato ed attualmente in corso di appalto, l'altro attualmente in fase di redazione della progettazione esecutiva e di richiesta del finanziamento";
- in effetti, dalla Relazione sullo Stato di Attuazione del Progetto, si rileva che i lavori relativi ai due lotti del progetto non sono ancora iniziati, né realizzati in parte, anche se dal cronoprogramma riportato, quelli del lotto "Realizzazione di infrastrutture e servizi nel Porto turistico di Cetara" avrebbero dovuto iniziare "nei primi mesi del 2020";
- al fine di poter stabilire se si possono ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura di VIA svolta presso la Regione Campania, oltre alla documentazione di corredo relativa al riepilogo dell'iter amministrativo (con allegata copia dei provvedimenti e atti citati) e alla citata Relazione Stato di Attuazione del progetto, il Richiedente ha presentato una "Relazione Ambientale" relativa al progetto unificato in questione, al fine di descrivere il contesto ambientale attuale rispetto a quello analizzato in sede di valutazione di impatto ambientale, fornendo le dovute indicazioni circa le eventuali variazioni e l'attualità degli impatti valutati nel SIA redatto;

**CONSIDERATO** che nella “Relazione ambientale”, datata febbraio 2020 e redatta per conto del richiedente Comune di Cetara dallo Studio Associato d’Ingegneria Lingulti (S.A.I.L.):

- si specifica che i due lotti di progetto hanno un costo rispettivamente pari a € 6.470.000 (per la “Realizzazione di Infrastrutture e Servizi nel Porto Turistico di Cetara”, durata lavori 546 giorni) ed € 5.531.000 (per l’“Adeguamento della struttura portuale e riqualificazione di Largo Marina per il turismo diportistico e balneare a Cetara”, durata lavori 456 giorni), per un complessivo ammontare quindi pari ad € 12.001.000;
- si specifica che lo stato attuale dei luoghi (area portuale di Cetara e adiacente Largo Marina) è immutato rispetto a quando è stato emesso il decreto regionale di compatibilità ambientale;
- per quanto riguarda **l’analisi del quadro ambientale attuale**, sono specificate le singole componenti caratterizzanti il sistema ambientale, quali:

### **Atmosfera**

Si riportano gli ultimi dati disponibili (dicembre 2019), che attestano una qualità dell’aria che va da discreta a buona, per evidente assenza di fattori perturbanti (emissioni e immissioni di inquinanti nell’aria) e la presenza di un clima locale temperato e mite. La buona qualità della componente atmosfera risulta invariata rispetto a quella analizzata nello SIA redatto (2014). Dal punto di vista dell’impatto del progetto, la Relazione Ambientale segnala che non si ha incremento della presenza di sostanze inquinanti gassose nell’aria né di effluvi e/o di odori sgradevoli, ma solo (in fase di cantiere) un temporaneo incremento della presenza di polveri dovuto alla movimentazione dei massi, mitigato da idonee contromisure previste nel progetto (p. 67);

### **Acqua – caratterizzazione meteomarina e qualità delle acque di balneazione**

Le analisi condotte hanno consentito di accertare l’invarianza del regime meteomarina attuale rispetto a quello analizzato in sede di SIA, anche a motivo del fatto che nel lasso di tempo considerato non si sono registrati eventi meteomarini particolarmente intensi e fuori dall’ordinario. Per quanto riguarda la qualità delle acque di balneazione, i prelievi effettuati dall’ARPAC nell’estate del 2018, con due punti di monitoraggio, evidenziano nel punto antistante Largo Marina una qualità sufficiente, mantenendo invariata tale caratterizzazione qualitativa rispetto al 2014. L’impatto generato dal progetto è quantitativamente contenuto e limitato dalle misure di mitigazione;

### **Acqua – caratterizzazione del regime idraulico fluviale del torrente Cetus**

Storicamente, l’area è caratterizzata da una tendenza evolutiva con processi gravitativi di tipo colata rapida, visibili nella presenza di corpi di conoide detritico-alluvionale con lobi di colata detritico-fangosa, che testimoniano numerosi eventi di frana. Il regime idraulico del torrente Cetus (Vallone Grande) risulta allo stato attuale invariato rispetto a quello analizzato in sede di SIA (sono assenti fenomeni di frana e/o colata nel lasso di tempo considerato);

### **Suolo e sottosuolo**

Nell’area interessata dal progetto è preminente la caratterizzazione del suolo relativamente agli aspetti geomorfologici della spiaggia (largo Marina) emersa e sommersa, di apporto solido

fluviale e trasporto solido litoraneo, e alla morfodinamica costiera in atto. Da un punto di vista litologico i depositi di spiaggia sono costituiti da materiale sciolto formato da alluvioni di natura essenzialmente calcareo-dolomitica. In destra orografica al Vallone Grande è sita una falesia costiera, prospiciente l'ambito portuale. Allo stato attuale la parete risulta stabilizzata e messa in sicurezza da una rete metallica a doppia torsione con reticolo di funi e ancoraggi. In ambito marino sono stati eseguiti alcuni modesti interventi a difesa dell'abitato e della foce armata del "Cetus" con la realizzazione di una scogliera aderente e una soffolta a breve distanza dalla riva. In battigia sono presenti ghiaia e sabbia molto grossolana. Il fondo marino antistante, costituito da una spessa coltre di sedimenti clastici sciolti, si presenta molto articolato. Il primo tratto di fondale sotto costa è costituito da una ininterrotta fascia di materiale clastico eterometrico sub-spigoloso e sub-arrotondato (indice di scarsa mobilità), con massi e ciottoli, frequentemente ricoperti da alghe fotofile, che si estende dal sottoflutto fino alla falesia di T.re Cetara; tale fascia è limitata verso il largo dalla barriera soffolta in massi naturali. Oltre la barriera, verso il largo, a partire dalle batimetriche di  $-5.0 \div -6.0$ , la spiaggia sottomarina è di tipo "francamente sabbioso". Dal punto di vista ambientale i fondali presentano uno stato di naturalità "medio-basso" (per la scarsa o scarsissima presenza o assenza di ecosistemi o di specie aventi un buon valore naturalistico). La dinamica litoranea lungo la pocket beach di Cetara è poco significativa. La spiaggia non ha scambi con quelle limitrofe.

In sintesi, quindi, la pocket beach di Cetara è un "sistema chiuso", con i fondali inseriti in un contesto di costa alta, che in condizioni naturali è soggetta a fenomeni evolutivi evidenziabili solo in tempi molto lunghi (recessione delle falesie), che non sono significativi ai fini della determinazione della dinamica sedimentaria litoranea sotto costa. Ne consegue che lo stato attuale rilevato risulta praticamente invariato rispetto a quello analizzato in sede di SIA. Il progetto genera un impatto positivo su tale componente, andando a mitigare notevolmente il pericolo erosione costiera;

### **Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi**

L'area portuale di Cetara è compresa parzialmente (primo e parte del secondo braccio del molo sopraflutto, banchina di riva e radice del molo di sottoflutto) nei seguenti siti della rete Natura 2000:

- S.I.C. IT8050054 denominato "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea";
- Z.P.S. IT8050009 denominato "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea".

Per quanto riguarda gli aspetti floristici e vegetazionale, in prossimità del mare è presente la tipica vegetazione della gariga, costituita da arbusti nani e poco addensati capaci di sopravvivere in ambienti poco ospitali. Dove la costa è caratterizzata da pareti calcaree a tratti ripide toccate spesso dagli spruzzi della risacca o addirittura battute dalle onde durante le mareggiate, le rocce si presentano quasi del tutto spoglie o popolate esclusivamente da specie particolarmente resistenti alla salsedine e ai venti quali il comune *Chrithmum maritimum* (finocchio di mare) ed il ben più raro *Limonium johannis*. Man mano che ci si allontana dal mare sugli speroni rocciosi il giallo vivo dei fiori del *Lotus cytisoides* si mescola al bianco delle grosse infiorescenze sferiche del *Dacus gummifer*. In presenza di terriccio si rinvengono la *Silene vulgaris* e la *Rechardia picroides* nota con il nome volgare del caccia lepre o lattughino. Fra le piante più diffuse anche la *Lobularia maritima* con il caratteristico profumo di miele e rari cespi di *Palma nana* *Chamaerops humilisi* situati su pareti a strapiombo.

Per quanto riguarda la fauna, a parte la presenza di mammiferi, rettili e uccelli tipicamente rappresentativi del territorio, si rileva la notevole presenza nell'area di relitti termofili, fra i quali *Woodwardia radicans* e *Chamaerops humilis*, e microtermi come *Pinguicola hirtiflora*. Non mancano segnalazioni di specie rare, endemiche o vulnerabili, come ad esempio la possibile

presenza di un microchiroterro raro quale il *Rhinolopus euryale*, come la *Podarcis sicula* (sottospecie endemica della *Lucertola campestre*).

Circa l'ecosistema dei fondali, le ispezioni di tipo visivo del tecnico subacqueo indicano una discreta variabilità ambientale, testimoniata da numerosi organismi marini bentonici seppur di scarso pregio ambientale. Le comunità bentoniche presenti sono quelle tipiche della Costiera. Numerose specie vegetali iniziano a colonizzare il substrato fin dalla fascia intertidale (zona soggetta alle escursioni di marea), con predominanza di Alghe Verdi e di *Parazoanthus*. Con l'aumentare della profondità, la flora si modifica arricchendosi delle Alghe Brune e Rosse. Le caratteristiche rilevate conferiscono ai fondali in esame uno stato di naturalità poco significativo che può essere definito "basso" (scarsa o scarsissima presenza o assenza di ecosistemi o di specie aventi un buon valore naturalistico).

La caratterizzazione è rimasta invariata rispetto a quella analizzata in sede di SIA. Tale componente è marginalmente interessata dal progetto, con un impatto giudicato molto basso;

### **Paesaggio**

La componente paesaggio è sicuramente la più significativa, perché coincide con il "patrimonio culturale ambientale" della costiera amalfitana che dal 1997 è inserita tra i siti della Lista Unesco del Patrimonio dell'Umanità, riconoscimento questo che è legato alla sua unicità del paesaggio dal punto di vista identitario. Cetara replica i caratteri della costiera amalfitana, con il nucleo abitativo raccolto alla foce del torrente Cetus che presenta case arroccate alle pendici delle pareti rocciose che delimitano la vallata e la torre di avvistamento nel promontorio. Dal punto di vista architettonico il paese riproduce il modello del centro aperto verso la spiaggia ma allo stesso tempo dal lato più esposto è stata costruita la torre di avvistamento per la difesa del territorio. Non si rilevano variazioni nella caratterizzazione del paesaggio, sul quale il progetto presenta un impatto quantitativamente contenuto;

### **Salute pubblica**

Le uniche criticità e/o situazioni potenzialmente pericolose possono derivare solo dalla fruizione della struttura portuale (difficoltà nelle operazioni di attracco e durante l'ormeggio delle imbarcazioni) e dalla fruizione balneare dell'arenile di Largo Marina (eventuali scarichi che ne abbassano la qualità igienico-sanitaria). Comunque, anche lo stato di tale componente risulta invariato rispetto a quanto analizzato in sede di SIA. La Relazione evidenzia impatti sicuramente positivi, anche se quantitativamente contenuti su tale componente;

### **Rumori e vibrazioni**

Nel Piano di Zonizzazione Acustica vigente nel Comune di Cetara la spiaggia di Largo Marina è compresa nella IV classe acustica, l'area portuale nella classe acustica V. Complessivamente i parametri rientrano nei limiti fissati dalla normativa di settore, non determinando assolutamente livelli tali da configurare una situazione di inquinamento acustico. Per quanto riguarda le vibrazioni non sono da rilevare stati particolarmente evidenti, rientrando complessivamente nella configurazione di accettabilità. Tale caratterizzazione allo stato attuale è invariata rispetto a quanto analizzato in sede di SIA. L'impatto stimato del progetto presenta un valore complessivo basso;

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

La situazione attuale denota un'assenza totale nell'area di progetto sia di radiazioni ionizzanti, ed una modesta presenza di radiazioni non ionizzanti, risultando invariata rispetto a quella analizzata nel SIA redatto. L'impatto stesso generato dal progetto è considerato molto basso;

### **Attività socio-economiche**

Il trend demografico del Comune di Cetara è negli ultimi anni in costante diminuzione. L'assetto economico è rappresentato soprattutto dal turismo e dalla pesca. In particolare, quest'ultima è un'attività economica storica per Cetara che ha sempre avuto una vocazione marinara peschereccia, sin dal periodo etrusco. Molto nota è la flotta dei tonnaroti cetaresi, che si spostano in tutto il Mediterraneo a caccia dei branchi di tonno rosso. La marineria di Cetara è, inoltre, una delle più numerose della costiera amalfitana. Connessa a tale attività vi è quella della trasformazione di prodotti da pesca (prodotti ittici trasformati). L'assetto economico della zona risulta praticamente invariato rispetto a quello descritto in sede di SIA. Si stima pertanto un impatto derivante dalle opere previste sicuramente positivo, per il possibile incremento del flusso turistico diretto e indotto, per l'incremento economico in termini di reddito e di occupazione e per la possibilità di riqualificare l'offerta turistica mediante l'innalzamento dei servizi (balneari, diportistici, escursionistici via mare ecc.);

- per quanto riguarda il **quadro programmatico aggiornato e le relazioni con il progetto**, si evidenzia l'assenza di variazioni per la seguente normativa di riferimento riguardante la tutela ambientale rispetto all'anno in cui è stata valutata la compatibilità ambientale:
  - la perimetrazione del Parco Regionale dei Monti Lattari, che comprende la spiaggia di Largo Marina (Zona C – Area di riserva controllata), ma non l'area portuale;
  - Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI), redatto dall'Autorità Regionale di Bacino ex Destra Sele, che delimita le aree a pericolo di frana individuando le aree a rischio molto elevato (R4), elevato (R3), medio (R2) e moderato (R1). Il porto di Cetara, a eccezione del costone che incombe su esso, non è classificato a rischio, quindi non sussiste alcun vincolo per le opere previste dal progetto. Invece, la spiaggia è classificata a rischio R4 derivante da “fenomeni misti” tipo colata rapida detritico-fangosa, mentre il costone che incombe sul porto è classificato a rischio elevato R3 da frana. Il D. Lgs. n. 152/2006, come modificato dal D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017, nella parte Terza “Norme in materia di difesa del suolo e di tutela delle acque”, ha introdotto delle variazioni per gli atti normativi in materia di difesa del suolo, principalmente riguardo principi e competenze, istituendo i nuovi distretti idrografici con relative Autorità di Bacino, tra i quali quello dell'Appennino Centrale (ex Campania Sud) comprendente anche l'ex Bacino Sele. Il PSAI però non è stato variato o aggiornato successivamente alla redazione del SIA;
  - Gli atti normativi riguardanti il settore della difesa delle acque superficiali. Anche in tal caso, D. Lgs. n. 152/2006, come modificato dal D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017 non ha introdotto variazioni riguardanti gli aspetti oggetto di analisi in sede di SIA;
  - Gli atti normativi riguardanti il settore in materia di difesa dell'aria. Le variazioni apportate al D. Lgs. n. 152/2006 dal D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017, nella parte Quinta “Norme in materia di tutela dell'aria e riduzione delle emissioni in atmosfera”, non hanno riguardato gli aspetti analizzati nella redazione del SIA;

- La normativa di riferimento in materia di difesa dai rumori. Il Piano di Zonizzazione Acustica vigente nel Comune di Cetara, come segnalato sopra, non fa segnalare elementi di incoerenza nel progetto in questione;
- La normativa riguardante la tutela dei beni paesaggistici. Come segnalato anche sopra, il progetto risulta coerente con tale normativa di riferimento, invariata rispetto a 6 anni fa;
- Il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con L.R. Campania n. 13 del 13/10/2008 pubblicata sul BURC n. 45 bis del 10/11/2008, in attuazione della L.R. n. 16, art. 13, del 22/12/2004, che rappresenta il quadro di riferimento unitario per tutti i livelli della pianificazione territoriale regionale ed è assunto quale documento di base per la territorializzazione della programmazione socioeconomica regionale nonché per le linee strategiche economiche adottate nella programmazione dei fondi comunitari. In tale Piano, invariato rispetto a 6 anni fa, Cetara è compresa nell'ambito del secondo QTR (Quadro Territoriale di Riferimento), Ambiente Insediativo n. 2 "Penisola Sorrentina ed Amalfitana", avente 4 indirizzi strategici rispetto ai quali il progetto appare pienamente conforme;
- Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Salerno (PTCP), approvato dal Consiglio Provinciale di Salerno con propria delibera n. 15 in data 30/03/2012, e approvato per la verifica di compatibilità dalla Giunta Regionale della Campania con delibera n. 287 del 12/06/2012. Il territorio di Cetara è inquadrato nel PTCP all'interno dell'ambito turistico consolidato denominato "La Costiera Amalfitana e la centralità di Cava dei Tirreni", con azioni previste per la qualificazione dell'offerta turistica: riqualificazione e razionalizzazione della infrastrutturazione costiera per la mobilità e per i servizi turistici; riqualificazione, potenziamento ed adeguamento degli approdi costieri mediante il risanamento del fronte mare, la riorganizzazione del sistema della mobilità via mare, la razionalizzazione del sistema dei servizi per la diportistica. Quindi, appare evidente la coerenza del progetto proposto gli indirizzi strategici e le azioni previste in tale pianificazione provinciale invariata rispetto al tempo del SIA;

mentre per la normativa di carattere locale si registra la variazione di seguito indicata:

- Il Piano Urbanistico Comunale (PUC), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale di Cetara n. 7 del 4/04/2018, aggiorna e integra il PRG vigente al momento della redazione del SIA. Il Porto di Cetara è compreso nella Zona F1 "Zona Portuale" mentre Largo Marina nella Zona G3 (Spiagge). Non si evidenziano incoerenze rispetto alle indicazioni riportate per tali zone;
- Per quanto riguarda la valutazione degli impatti e le misure di mitigazione previste:
- Si confermano le analisi fatte in sede di SIA con la matrice SWOT per la valutazione delle alternative disponibili e l'utilizzo delle metodologie per valutare gli impatti generabili sulle componenti ambientali per ogni singola opera di progetto, relativi alla fase di cantiere e a quella di esercizio (vedere tabelle riportate nella Relazione Ambientale, pp. 47-49), con attribuzione della relativa propria magnitudo, minima e massima (tabella pp. 50-51) e dei livelli di correlazione (tabella pp. 52-53);

- Si conferma l'attualità delle valutazioni fatte in sede di SIA per le singole componenti ambientali e per gli impatti su queste prodotte dal progetto: atmosfera; acqua; suolo e sottosuolo; vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi; paesaggio; salute pubblica; rumori e vibrazioni; radiazioni ionizzanti e non; attività socio-economiche;
- Si conferma la bontà delle misure di mitigazione previste in sede di SIA: quelle riferibili direttamente alla realizzazione fisica del progetto, fase di cantiere (tabella pp. 62-63) e fase di esercizio (tabella pp. 64-65); e quelle di carattere gestionale non direttamente riferibili al progetto, fase di cantiere (p. 65) e fase di esercizio (p. 66);

**CONSIDERATO e VALUTATO che:**

- la Commissione è stata chiamata a esprimere il parere sulla richiesta di proroga in questione sulla base del fatto che, nel frattempo, si è modificata la legislazione di riferimento applicabile, in quanto con il D. Lgs. n. 104/2017, che ha modificato la Parte II del D. Lgs. n. 152/2006, è stata attribuita allo Stato la competenza in materia di VIA per quanto concerne i progetti relativi a "porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri";
- la Relazione Ambientale, allegata dal Comune di Cetara alla richiesta di proroga in questione, presenta la struttura e i contenuti sopra richiamati, con particolare riferimento alla verifica delle attualità degli strumenti di pianificazione, alla verifica delle attualità dei vincoli e dei regimi di tutela ambientale, all'analisi del contesto ambientale e paesaggistico attuale con lo stato di aggiornamento delle interferenze del progetto unificato sulle varie componenti ambientali;
- il Comune di Cetara, nella richiesta di proroga di cui al presente procedimento, esplicita le motivazioni della richiesta, riassumibili nel non aver ancora potuto procedere all'inizio dei lavori a motivo del prolungarsi dei tempi relativi alle procedure di richiesta di finanziamento dei due lotti che, sebbene riuniti in un progetto unico in sede di richiesta alla Regione Campania e ottenimento del parere di compatibilità ambientale integrata con la Valutazione di Incidenza, hanno avuto iter diversi nella partecipazione a bandi per fondi comunitari/regionali (uno è già finanziato ed è in fase di appalto; l'altro è in fase di progettazione esecutiva e di richiesta finanziamento), dopo aver ottenuto entrambi tutte le autorizzazioni e i pareri necessari;
- non si rilevano variazioni progettuali rispetto a quanto contenuto nel SIA del 2014;
- l'analisi condotta con riferimento a tutte le componenti ambientali, sopra riportata, ha evidenziato la non sussistenza di elementi tali da ritenere non più valide le considerazioni fatte nell'ambito della procedura di VIA conclusa con il Decreto Dirigenziale della Regione Campania n. 151 del 9/08/2015, recante parere favorevole, con prescrizioni, di compatibilità ambientale integrato con la Valutazione di Incidenza;
- sulla base della descritta documentazione fornita dal proponente e delle considerazioni che precedono, non emergono elementi di valutazione che inducano a negare il rilascio della proroga quinquennale del termine di validità del provvedimento di VIA regionale, posto che si possono ritenere confermate le valutazioni già effettuate in merito al progetto in esame e ferme restando le prescrizioni contenute nello stesso;

## **la Sottocommissione VIA**

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

**esprime il seguente**

### **MOTIVATO PARERE**

In considerazione di quanto riportato nella documentazione fornita dal Comune di Cetara, si può concedere la proroga di cinque anni del termine di validità del Decreto Dirigenziale della Regione Campania n. 151 del 9/08/2015 relativo al Progetto unico di “Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico e adeguamento della struttura portuale e riqualificazione di Largo Marina per il turismo diportistico e balneare da realizzarsi nel Comune di Cetara”, poiché si possono ritenere confermate le analisi e le valutazioni già effettuate in merito al progetto di che trattasi nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale svolta presso la Regione Campania, ferma restando la necessità che si proceda nel periodo di proroga a ottemperare a tutte le prescrizioni previste nel decreto dirigenziale citato e nel rispetto della pianificazione aggiornata vigente con riferimento a tutte le componenti ambientali e paesaggistiche, già considerate in sede di Studio di Impatto Ambientale e oggetto di possibili interferenze con il progetto in questione.

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

**Avv. Paola Brambilla**

*ID\_VIP 5171 Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico e adeguamento della struttura portuale e riqualificazione di Largo Marina per il turismo diportistico e balneare da realizzarsi nel Comune di Cetara - Proroga Decreto Dirigenziale della Regione Campania di compatibilità ambientale n. 151 del 09/08/2015*