

Ministero della Transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 368 del 29 ottobre 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di Assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Potenziamento Infrastrutturale del Porto Regionale di Le Castella (KR)</p> <p>ID_VIP: 7314</p>
Proponente:	<p>Comune di Isola di Capo Rizzuto (KR)</p>

La Sottocommissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” (d’ora innanzi d.lgs n.152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020.

RICHIAMATA la normativa che regola il procedimento di VIA e in particolare,

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la Direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il D. Lgs. n. 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 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo*

8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”;

- le Linee Guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida della Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.), Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali 2014.
- la Delibera n. 54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente concernente “Linea guida sull’applicazione della disciplina per l’utilizzo delle terre e rocce da scavo”;
- le Linee Guida del SNPA approvate dal Consiglio SNPA in data 09.07.2019 per l’elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, utili per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D. Lgs. n.152/2006, integrative dei contenuti minimi previsti dall’art. 22 e delle indicazioni dell’Allegato VII del D.Lgs. n.152/06 s.m.i..

DATO ATTO che,

- l’oggetto del presente parere è l’accertamento della compatibilità ambientale del progetto “*Potenziamento infrastrutturale del porto regionale di Le Castella*” da realizzarsi nel Comune di Isola di Capo Rizzuto, Provincia di Crotone;
- la Verifica di Assoggettabilità a VIA è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all’Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali.

PREMESSO che in merito alla procedura amministrativa,

- il Comune di Isola di Capo Rizzuto (d’ora in poi Proponente) con nota prot. n. 19888 del 03/08/2021 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. n.152/2006, relativamente al progetto “*Potenziamento infrastrutturale del porto regionale di Le Castella*” da realizzarsi nel Comune di Isola di Capo Rizzuto, Provincia di Crotone;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/88447 in data 11/08/2021;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con note prot. n.22520 e prot. n.22522 del 03/09/2021, acquisite con prot. n. MATTM/93752 e prot. n. MATTM/93753 del 03/09/2021;
- la Divisione con nota prot. n. MATTM/94610 del 06/09/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/4533 in data 06/09/2021 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D. Lgs. n. 152/2006 la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente;

- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006 la Divisione, con nota prot. n. MATTM/94610 del 06/09/2021, ha comunicato alle Amministrazioni e agli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;
- la Divisione, in relazione a quanto disposto dall'art. 5, comma 7 del D.P.R. n. 357/1997, con nota prot. n. MATTM/95415 del 08/09/2021, acquisita con prot. n. CTVA/4564 in data 08/09/2021 ha richiesto, - poiché nell'istanza il Proponente ha dichiarato che il progetto ricade all'interno dell'Area Marina Protetta "Isola di Capo Rizzuto" e che gli impatti derivanti dall'attuazione del progetto potrebbero interferire con la stessa. Pertanto, ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006, che la procedura comprenda la procedura di Valutazione di Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997, nonché in relazione a quanto disposto dal D.P.R. n. 357/1997, art. 5, comma 7 - di dover acquisire il contributo della Provincia di Crotone, in qualità di Ente Gestore A.M.P. Capo Rizzuto. l'acquisizione del contributo della Provincia di Crotone, in qualità di Ente Gestore A.M.P. Capo Rizzuto.

DATO ATTO che,

- il presente parere è basato sull'analisi dei documenti messi a disposizione della presente Commissione VIA dalla Direzione competente del MATTM, pubblicati sul sito internet istituzionale all'indirizzo <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7973/11715?pagina=1> e di seguito interamente citati:

- A.01 - Relazione Generale
- A.02 - Studio Preliminare Ambientale Comprensivo di VInCA
- A.03 - Relazione Paesaggistica
- A.04 - Relazione Archeologica
- A.05 - Inquadramento Geografico e Stralci Cartografici
- A.06 - Planimetria Generale di Stato di Fatto
- A.07 - Planimetria Generale di Progetto B.01
- B.01 - Relazione Indagini Topo-Batimetriche
- B.02 - Indagini Geologiche e Geognostiche
- B.03 - Relazione Geologica
- B.04 - Relazione Sismica
- B.05 - Rapporto Fotografico
- B.06 - Carta Topo-Batimetrica
- C.01 - Relazione Idraulica Marittima
- C.02 - Relazione di Calcolo Geotecnica Opere Marittime
- C.03 - Relazione sui Materiali Impiegati Opere Marittime
- C.04 - Tabulati di Calcolo Banchina di Sottoflutto
- C.05 - Piano di manutenzione Opere Marittime
- C.06 - Planimetria di Dettaglio e Sezione Tipologica Prolungamento Molo Sopraflutto
- C.07 - Planimetria di Dettaglio e Sezione Tipologica Ripristino Molo Sopraflutto
- C.08 - Planimetria di Dettaglio e Sezione Tipologica Prolungamento Molo Sottoflutto
- C.09 - Planimetria di Dettaglio, Sezione Tipologiche e Progetti Pontili
- C.10 - Planimetria e Sezioni Livellamento Fondali Interni
- C.11 - Planimetria di Dettaglio e Sezioni Livellamento Fondali Interni
- C.12 - Quaderno delle Sezioni e Tabulati di Computo Prolungamento Molo Sopraflutto
- C.13 - Quaderno delle Sezioni e Tabulati di Computo Ricarica Molo Sopraflutto
- D.01 - Relazione e Tabulati di Calcolo Stazione Marittima
- D.02 - Relazione e Tabulati di Calcolo Pensilina Area Manutenzioni
- D.03 - Relazione sui Materiali Impiegati Pensilina in Area Manutenzioni
- D.04 - Relazione sui Materiali Impiegati Pensilina Area Manutenzioni
- D.05 - Piano di Manutenzione Opere Edili e Logistica
- D.06a-Elaborati Architettonici Stazione Marittima (Piante, Prospetti e Sezioni)
- D.06b-Elaborati Architettonici Stazione Marittima (*Rendering*)

D.07a-Elaborati Esecutivi Stazione Marittima (Armature, Travi di Fondazione)
D.07b-Elaborati Esecutivi Stazione Marittima (Tabelle pilastri)
D.07c-Elaborati Esecutivi Stazione Marittima (Pilastrate)
D.07d-Elaborati Esecutivi Stazione Marittima (Armature Travi di Copertura)
D.08 - Elaborati Architettonici Pensilina Area Manutenzione
D.09a-Elaborati Esecutivi Pensilina Area Manutenzione (Carpenterie e Fili fissi)
D.09b-Elaborati Esecutivi Pensilina Area Manutenzione (Union tipo)
D.10 - Elaborati Architettonici Strada e Parcheggio
D.11 - Elaborati Architettonici Teatro all'Aperto
D.12 - Elaborati Architettonici Percorso Culturale
E.01 - Relazione sugli Impianti Tecnici Stazione Marittima
E.02 - Schema Impianti Elettrici Stazione Marittima
E.03 - Schema Impianti Idrici Stazione Marittima
E.04 - Schema Impianto di Condizionamento Stazione Marittima
F.01 - Analisi Prezzi Unitari
F.02 - Elenco Prezzi Unitari
F.03 - Computo Metrico Estimativo
F.04 - Quadro Economico Generale
F.05 - Specifica Spese Generali
F.06 - Disciplinare Descrittivo e Prestazionale degli Elementi Tecnici
G.01- Relazione sulla Gestione delle Materie e delle Interferenze
G.02- Aggiornamento Prime Indicazioni e Disposizioni per la Stesura dei Piani di Sicurezza.

- Di conseguenza la Verifica di Assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato II-bis della Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006 che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi.
- 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 delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali.
- Gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto e alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono sintetizzabili come di seguito.

TENUTO CONTO delle Osservazioni espresse ai sensi art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006,

dalla Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Ministero della Cultura, considerato il parere della competente Sovrintendenze Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Catanzaro e Crotone - con nota 0033005-P del 04/10/2021, acquisita al prot. n. MATTM/0106341 del 04-10-2021 e al prot. CTVVA/004974 del 04.10.2021, che ha ritenuto che il progetto deve essere assoggettato alla procedura di VIA per le seguenti motivazioni:

- il contesto dell'intervento ha caratteri di unicità e singolarità paesaggistica tali che le opere proposte comportano una rilevante trasformazione dell'ambito paesaggistico, il cui impatto deve essere valutato per mezzo degli elaborati previsti dal DPCM 12/12/05;
- dal punto di vista della tutela dei beni architettonici di cui alla Parte II del D. Lgs. n. 42/2004, si rilevano provvedimenti decretati di tutela monumentale nelle aree prossime all'intervento, quali il Castello Aragonese del XV secolo e le torri di avvistamento localizzate sulla costa (torre Vecchia, torre Nuova, torre Cannone, torre Braso) e nell'entroterra, (torre Ritani, torre Bugiafro);

- dal punto di vista archeologico l'area oggetto di intervento ricomprende l'area archeologica del Nuovo Porticciolo di Le Castella, sottoposta a vincolo, e pertanto si richiede l'acquisizione del documento di verifica preventiva dell'interesse archeologico, come previsto dall'art. 25 comma 1 del D. Lgs. n. 50/2016;
- sono state evidenziate non solo interferenze con il contesto paesaggistico e con i beni culturali presenti nel territorio, ma anche una carenza nella documentazione progettuale, che ne rende impossibile la valutazione di competenza;
- ai fini di una completa istruttoria è necessario corredare l'istanza con gli elementi richiesti dalla competente Soprintendenza.

VALUTATA

la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla DVA con separata nota.

CONSIDERATO quanto riportato dal Proponente nello Studio Preliminare Ambientale,

1. NORMATIVA, VINCOLI E TUTELE

- ***Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesistica (QTRP)***
Gli interventi previsti dal progetto non sono in contrasto con il QTRP e volgono verso gli stessi obiettivi.
- ***Piano di Bacino Stralcio per l'Erosione Costiera (PSEC) e il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)***
Si riscontrano aree con pericolo di erosione costiera sia sopraflutto che sottoflutto al Porto. Il Proponente dichiara che nell'ambito del Progetto Definitivo non verranno realizzate opere che alterino il grado di pericolosità e il conseguente grado di rischio, anzi tali interventi consentiranno la messa in sicurezza delle aree portuali e, conseguentemente, delle aree retrostanti.
- ***Piano Comunale di Spiaggia (PCS)***
La proposta di Progetto non è in contrasto con il PCS, in quanto tutti gli interventi previsti, ricadendo all'interno dell'infrastruttura portuale, non altereranno gli equilibri fisici, ecologici e morfologici.
- ***Masterplan per lo Sviluppo della Portualità Calabrese***
Il Porto di Le Castella è classificato come Porto peschereccio/Turistico. Il *Masterplan* ha previsto una valorizzazione funzionale dei porti calabresi, con azioni volte a completare e migliorare le strutture, le attrezzature e i servizi offerti. Il Progetto rientra in tale ottica, prevedendo una serie di interventi volti a migliorare l'offerta per il turismo nautico.
- ***Piano del Parco Marino Isola di Capo Rizzuto***
L'intervento in oggetto ricade nell'area protetta, e in particolare nell'ampia *zona B di riserva generale*, circostante la *zona A di riserva integrale*. Nella *zona B* le limitazioni sono ridotte rispetto alla *zona A*.
Ai sensi dell'art. 27, comma 3, della Legge 31 dicembre 1982 n. 979 e dell'art. 18, comma 2, della legge 6 dicembre 1991 n. 394, l'area marina protetta "*Capo Rizzuto*" persegue gli obiettivi di cui all'art. 4 del decreto 19 febbraio 2002, tra cui al punto "F": "*la promozione di uno sviluppo socioeconomico compatibile con la rilevanza naturalistico-paesaggistica dell'area, anche privilegiando attività tradizionali locali già presenti. Nell'ambito dell'azione di promozione di uno sviluppo compatibile con le predette finalità, per le attività relative alla canalizzazione dei flussi turistici e di visite guidate, la determinazione della disciplina relativa dovrà prevedere specifiche facilitazioni per l'esercizio delle attività dei servizi connessi e funzionali all'area marina protetta e per i mezzi di trasporto*".

All'interno del disciplinare integrativo al regolamento dell'area marina protetta Capo Rizzuto del 2019, sono riportati i siti di immersione, ormeggio e ancoraggio.

- **Piano Strutturale Comunale Isola di Capo Rizzuto**

In riferimento all'area oggetto di intervento, si riporta di seguito l'elenco dei vincoli di natura paesaggistico-ambientale vigenti e i relativi articoli:

Nuovo Porticciolo di Le Castella: art. 6 Decreto n. 20895 del 07/09/1994 ai sensi della L. 1089/39,

Zona di interesse archeologico (art. 142 c.1, lett. m, D. Lgs. n. 42/2004),

Zona di interesse archeologico (art. 10 D. Lgs. n. 42/2004).

- **Porto Turistico - Peschereccio di Le Castella (Parte II - art. 19, Dotazioni territoriali e urbane, Capo III - Impianti e infrastrutture - REU, PSC)**

La disciplina regolamentare e la delimitazione dell'area portuale è demandata alla redazione di un apposito piano di dettaglio redatto dell'Ente proprietario e/o preposto alla gestione in coerenza con il *PIR Piano di Indirizzo Regionale (PIR) per l'utilizzo delle aree demaniali marittime e il Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese* approvato con DGR n. 450 del 14/10/2011.

- **Patrimonio paesaggistico - ambientale (Parte IV - art. 42, Tutela ambientale, naturalistica e paesaggistica, Capo I - Vincoli e tutele derivanti da norme sovraordinate al PSC).**

- **Tutela ai sensi del D. Lgs n. 42/2004 e s.m.i. e LR n. 23/1990 e s.m.i. (art. 42.1)**

Rientrano nella sopraindicata disciplina le aree tutelate per legge ai sensi dell'art.142 D.Lgs n. 42/2004 e dell'art. 6 della LR n.23/1990.

In tali aree, individuate nella Tavola DCL.1 del PSC, qualunque intervento di trasformazione del territorio deve essere accompagnato da Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004.

- **Vincolo ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs n. 42/2004 e s.m.i. (Parte IV - art. 43.2, Tutela ambientale, naturalistica e paesaggistica, Capo I - Vincoli e tutele derivanti da norme sovraordinate al PSC - REU, PSC)**

Rientra nella disciplina del presente articolo l'area archeologica del *Nuovo Porticciolo di Le Castella*, sottoposta a vincolo archeologico con Decreto n.20895 del 07/09/1994 ai sensi della L. 1089/39.

Qualunque tipo di intervento dell'area di cui al comma 1 deve essere preventivamente autorizzato dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria.

- **Rete Natura 2000 (Parte IV - art. 42.2, Tutela ambientale, naturalistica e paesaggistica, Capo I - Vincoli e tutele derivanti da norme sovraordinate al PSC - REU, PSC)**

Il PSC riconosce gli ambiti che fanno parte della Rete Natura 2000, ovvero:

SIC 'Fondali da Crotona a Le Castella' - IT 9320097,

SIC 'Dune di Sovereto' - IT 9320102,

SIC 'Capo Rizzuto' - IT 9320103.

Il SIC più prossimo all'area oggetto di intervento è esterno ad essa ed è rappresentato dal *IT9320097 - 'Fondale da Crotona a Le Castella'*.

Pertanto, considerando la vicinanza di alcuni siti appartenenti alla Rete Natura 2000 e in relazione alla tipologia di opere in progetto, le opere previste sono state oggetto di *Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA)* secondo quanto disposto dal D.P.R. n. 120/2003.

Il Proponente dichiara che tutti i pareri/autorizzazioni amministrativi necessari verranno acquisiti in fase successiva, tramite convocazione della Conferenza dei Servizi indetta dal Responsabile Unico del Procedimento ai sensi dell'art. 14, comma 2 e dell'art. 14-bis della Legge 241/1990, così come sostituiti dall'art. 1, comma 1, del D. Lgs. n. 127/2016.

2. OGGETTO DELL'INTERVENTO

È rappresentato dal Porto Regionale di Le Castella (Crotone, Calabria), di tipo peschereccio-turistico, ubicato all'interno dell'Area Marina Protetta di Capo Rizzuto. Si distinguono due approdi: il porticciolo peschereccio e la darsena turistica (Fig. 1).



Fig. 1 - Ubicazione e situazione attuale del Porto di Le Castella, con Porto peschereccio e Porto turistico.

3. MOTIVAZIONI DELL'INTERVENTO

Il progetto ha come obiettivo il miglioramento della competitività del sistema portuale di Le Castella ai fini dello sviluppo economico-turistico dell'area, attraverso l'aumento dei posti barca destinati ai pescherecci, la possibilità di ospitare imbarcazioni turistiche anche più grandi, e la realizzazione di ulteriori infrastrutture e servizi per promuovere il turismo.

Allo stato attuale la fruibilità e i servizi offerti dalla struttura portuale risultano compromessi da una serie di problematiche, quali:

- l'inadeguatezza del molo sopraflutto del Porto peschereccio (Figg. 1, 2), nella cui parte più esterna si è verificato il distacco e il crollo della parte sommitale del muro paraonde;
- la scarsa protezione offerta all'imboccatura dalle mareggiate più importanti, che causano l'inutilizzabilità del Porto peschereccio durante il periodo invernale, e la necessità di ricoverare le imbarcazioni da pesca nella darsena del Porto turistico (Figg. 1, 2) o addirittura in altri porti;
- il Porto turistico ha un problema di agitazione interna e in occasione delle mareggiate vede sempre più diminuire il pescaggio delle imbarcazioni per la notevole sedimentazione al suo interno.

4. CARATTERISTICHE PROGETTUALI

Gli interventi previsti sono rivolti all'adeguamento e valorizzazione di un'opera esistente, e principalmente al consolidamento e allungamento dei moli sopraflutto e sottoflutto del Porto peschereccio, che consentirà la sua messa in sicurezza e completa fruibilità anche nel periodo invernale, oltre ad altri interventi tra cui quelli per la fruizione e servizi nel Porto Turistico, atti a migliorare la capacità ricettiva e le relazioni con il territorio.

Il progetto prevede in sintesi:

4.1. Sistemazione del Porto peschereccio

- **Prolungamento del molo di sopraflutto per un tratto di 60 m**, da realizzarsi con una mantellata di accropodi da 4 m³ e pendenza 4(H):3(V) e coronamento a quota + 5 m s.l.m.m., poggiate su uno strato filtro costituito da massi naturali di prima categoria, di peso compreso tra 0,7 e 1,4 t (Figg. 2, 3, 4).
- **Manutenzione della scogliera esistente a protezione del molo di sopraflutto**, consistente in una ricarica della mantellata esterna grazie a tetrapodi da 10 m³, posizionati con pendenza 1,5(H):1(V). L'intervento consentirà di diminuire la trasmissione del moto ondoso e i fenomeni di sormonto del molo, e la possibilità di poter ormeggiare anche nei periodi dell'anno caratterizzati da forti mareggiate, estendendo così il periodo di fruibilità del porto, per proteggere il molo dai mari provenienti dal III Quadrante (Libeccio).
- **Sopralzo dei tratti di muro paraonde**, al fine di proteggerlo da eventuali danni derivanti da fenomeni di tracimazione è opportuno che lo stesso abbia una quota di coronamento costante e pari almeno a +7,00 m s.l.m.m.; pertanto, previa eliminazione dei tratti crollati e divelti, si procederà con l'innalzamento del muro per tutta la lunghezza del molo di sopraflutto esistente in cui la quota risulta inferiore.
- **Prolungamento del molo di sottoflutto, per una lunghezza di 15 m e una larghezza di 7 m**, al fine di dotare il porto di una stazione di carburante e di un'area di sosta temporanea per effettuare lo scarico delle acque di sentina (Fig. 2). Ciò mediante la posa in opera di massi artificiali per la realizzazione di una banchina a massi pilonati e riempimento in massotti naturali, completata in opera con getto di calcestruzzo armato.
- **Realizzazione di un cavedio interrato** in corrispondenza del molo di sottoflutto, per i sottoservizi in cui allocare le tubazioni necessarie per la predisposizione di un punto carburanti e un servizio di aspirazione e smaltimento acque di sentina. Esso sarà esteso circa 150 m, con una sezione di 70x70 cm o 100x50 cm e sarà del tipo prefabbricato inc.a. carrabile e ispezionabile.
- **Realizzazione di un pontile su pali** a servizio delle imbarcazioni di basso pescaggio, per consentire l'implementazione dei posti barca, lungo circa 140 m e largo 2,40 m, e costituito da vari moduli galleggianti da posizionarsi nel tratto di costa che si estende dalla radice del sopraflutto alla radice del sottoflutto.
- **Consolidamento della banchina**. Il lato interno del molo sopraflutto è caratterizzato dalla presenza di importanti cedimenti differenziali. Per il ripristino delle lesioni si procederà predisponendo una serie di fori, nei quali saranno inseriti sistemi di iniezione di calcestruzzo liquido.



Fig. 2 - Prolungamento dei moli sopraflutto e sottoflutto del Porto peschereccio.

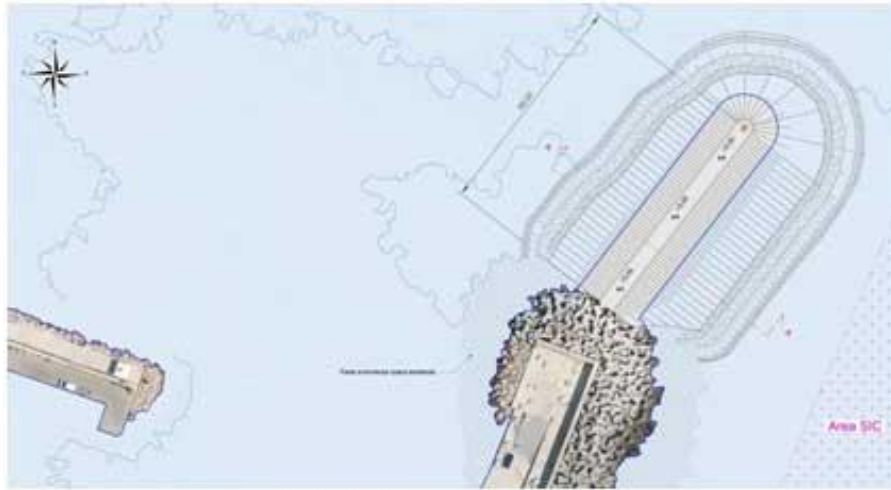


Fig. 3 - Dettaglio del prolungamento del molo sopraflutto e del limite interno dell'Area SIC.

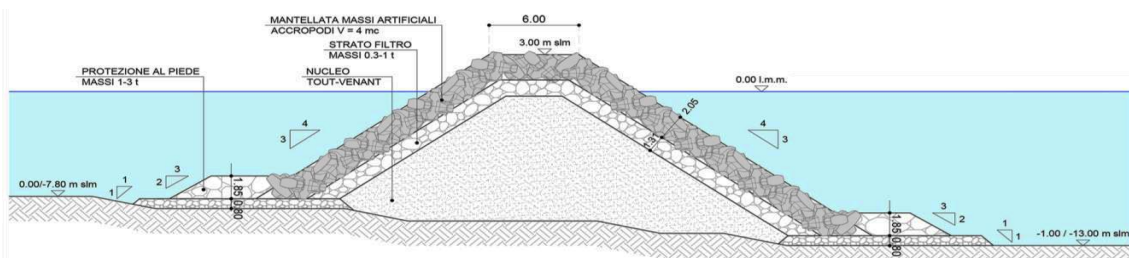


Fig. 4 - Sistemazione del molo sopraflutto, con prolungamento con mantellata in massi artificiali e ottimizzazione della sezione di progetto.

4.2. Sistemazione della darsena turistica

Al fine di migliorare la condizione e incrementare l'ospitalità della darsena (Fig. 2), si prevedono i seguenti interventi:

- **Livellamento dei fondali**, movimentando i sedimenti verso le aree più depresse, per rendere più fruibile la darsena garantendo un pescaggio di almeno 2 m. Si prevede il livellamento di circa 9.000 m³ di materiale.
- **Installazione di tre pontili su pali**, di cui due presenteranno lunghezza di 20 m a modulo unico e larghezza pari a 2,35 m, mentre il terzo pontile ha una lunghezza complessiva di 60 m circa.
- **Realizzazione di un sistema di chiusura** delle esistenti prese a mare, posto allo sbocco lato mare, per limitare l'apporto detritico in condizioni meteomarine avverse.
- **Installazione di "seabin"** o cestini in 3 punti strategici della darsena con una pompa aspirante, che una volta immersi sono in grado di catturare microplastiche, microfibre e altri rifiuti comuni, come ad esempio, mozziconi e bastoncini cotonati. Ciò al fine di ridurre in mare i rifiuti della darsena turistica.

4.3. Completamento dei servizi

Al fine di completare l'offerta di servizi all'utenza, sono previsti:

- **Realizzazione di una stazione marittima**, in corrispondenza della banchina Tramontana (Fig. 5a), con una elevazione fuori terra e dimensioni in pianta di 21 m x 9 m, con struttura in c.a. e annessa area esterna coperta di circa 50 m², per dotare il Porto di una sede operativa permanente. La struttura principale, a pianta rettangolare di dimensioni 15 m x 7 m per un'altezza interna di 4 m, sarà realizzata a quota maggiore rispetto all'atrio esterno (+ 0,50).

- **Area Manutenzioni**, realizzata in un luogo protetto dalle intemperie, per garantire una tempestiva assistenza alle imbarcazioni, in corrispondenza del Piazzale Banchina 1, nei pressi dell'imboccatura della darsena turistica. Si tratta di una pensilina a copertura di un'area rettangolare di 159 m² con altezza da 3,55 a 4 m (Fig. 5b).
- **Realizzazione di un parcheggio** di circa 1600 m² con capienza di 54 posti auto, in corrispondenza del molo di Tramontana, al fine di decongestionare le arterie viarie limitrofe al porto e dare un secondo sfogo in termini di parcheggio (Fig. 6a).
- **Riqualificazione della strada esistente**, allo scopo di consentire la connessione diretta del porto turistico con la rete stradale d'entroterra. La nuova strada avrà una lunghezza di 110 m per una larghezza di 6 m (Fig. 6b).
- **Realizzazione di un piccolo anfiteatro**, adiacente alla nuova stazione marittima, che occuperà un'area di 300 m², consentendo di ottenere circa 209 posti a sedere (Fig. 6b).
- **Riqualificazione dell'esistente percorso pedonale** sul versante a monte delle banchine Scirocco, in un'area di grande pregio archeologico che, una volta ripristinato, si svilupperà per 130 m per una larghezza di 2 m. Per la realizzazione della passerella verranno impiegati legno di iroko, disposto secondo tavoloni squadrati di larghezza fino a cm 25, profilati in acciaio ed elementi del tipo a secco (Figg. 7 a, b).



Figg. 5a, b - Ubicazione della stazione marittima e della pensilina.



Figg. 6a, b - Ubicazione del parcheggio, nuova viabilità e anfiteatro.



Figg. 7a,b - Ubicazione del percorso pedonale.

5. COSTI

Dalla stima svolta dal Proponente si ricava che l'importo totale dei lavori, delle forniture e degli oneri della sicurezza, è pari a Euro 3.481.565,66.

L'importo complessivo del progetto ammonta a Euro 5.000.000,00, come da finanziamento assegnato dalla Regione Calabria al Comune di Isola Capo Rizzuto con delibera dirigenziale n. 15649 del 28.12.2017.

6. TEMPI DI ESECUZIONE

La realizzazione dell'opera, dalla consegna della progettazione definitiva al collaudo delle opere, è ipotizzata in circa 23 mesi, suddivisi nel seguente modo:

- giorni 90 per l'approvazione del Progetto Definitivo;
- giorni 54 per la redazione del Progetto Esecutivo, compreso il tempo necessario per il rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni, al fine di rendere il progetto cantierabile;
- giorni 105 per l'appalto dell'opera, l'aggiudicazione Definitiva e la Stipula del Contratto d'Appalto, considerando i tempi di *stand still*;
- giorni 365 per la realizzazione delle opere;
- giorni 60 per la redazione degli atti di collaudo Tecnico Amministrativo e della Dichiarazione di perfetta funzionalità dell'Opera.

ASPETTI AMBIENTALI esaminati nel Rapporto Ambientale Preliminare

Per quanto attiene il quadro di riferimento ambientale, sono state individuate ed esaminate dal Proponente le componenti ambientali potenzialmente interessate dalla realizzazione e dall'esercizio dell'elettrodotto, e sono stati stimati gli impatti, come segue.

1. ARIA E CLIMA

Stato attuale

Il Proponente descrive il clima dell'area e dichiara che sulla base dell'indice di anomalia standardizzato è possibile definire alla scala mesoregionale zone microclimatiche, caratterizzate da regimi termometrici omogenei e da regimi pluviometrici differenziati per effetto dell'orografia (Bellocci *et al.*, 2003): la zona montana, le piane, *il Marchesato*, il litorale tirrenico, il litorale ionico, il Vibonese, l'area dello stretto.

Stima degli Impatti

Il Proponente dichiara che gli impatti sono fundamentalmente limitati alla fase di cantiere e reversibili, e sono connessi alla diffusione nell'aria di:

- polveri, a causa di operazioni di trasporto, stoccaggio e/o posa di materiale sciolto e massi;
- sostanze inquinanti, a causa della combustione dei carburanti dei mezzi di cantiere e della movimentazione delle imbarcazioni e dei veicoli all'interno dell'ambito portuale.

I potenziali impatti nella fase di esercizio sono sostanzialmente riconducibili a:

- emissioni da traffico veicolare (correlato allo stato di conservazione dei veicoli);
- emissioni da traffico navale.

I principali inquinanti dei veicoli a motore, i cui effetti costituiscono un pericolo accertato per l'essere umano, sono costituiti da monossido di carbonio (CO), ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx), idrocarburi volatili (COVNM), particolato (in particolare quello fine) e metalli pesanti.

Il Proponente ritiene che non si rilevano incrementi delle emissioni da traffico veicolare causato dalla realizzazione delle opere e, relativamente al traffico navale, non si prevedono alterazioni della qualità dell'aria oltre i limiti consentiti.

2. SUOLO E SOTTOSUOLO

Stato Attuale

Territorio - La struttura portuale di Le Castella ricade nella parte sud-orientale del bacino sedimentario crotonese, all'estremità di una vasta area geologicamente composta da vasti affioramenti di depositi marini terrazzati di età Pleistocene superiore, di natura biocalcarenitica-arenaceo-sabbiosa, posti in discordanza sulle argille marnose di Cutro che costituiscono il substrato del territorio, di età Pliocene medio superiore-Calabriano. Questi terreni caratterizzano l'intero sviluppo del bacino portuale su cui risultano impostate le opere marittime esistenti (moli, banchine) costituite dai terrapieni e massicciate di base. Nell'area di sedime destinata alla stazione marittima (stazione ST5) sono presenti condizioni geologico-tecniche differenti, definite dalla sola presenza in profondità di strati argillosi dal diverso stato di consistenza.

Sismicità - A fronte delle caratteristiche geologiche e geosismiche riscontrate, l'area portuale è interessata da elevata pericolosità sismica: l'area rientra nel settore centrale della zona sismogenetica 930. In particolare ci sono elementi per ipotizzare la presenza di una lineazione tettonica collegabile a faglie attive e capaci.

Stima degli Impatti

Il Proponente dichiara che per quanto riguarda il sottosuolo della struttura portuale a terra e a mare, gli studi geologici non hanno evidenziato elementi tali da precludere la fattibilità delle opere; le particolari problematiche geologico-tecniche riscontrate potranno essere superate ponendo le dovute attenzioni alle prescrizioni/osservazioni.

Sono stati considerati gli impatti in termini di consumo di suolo per le aree di fondale marino interessate dalle opere a mare. Le opere che prevedono un'occupazione maggiore di fondale sono rappresentate dai prolungamenti dei moli sopraflutto e sottoflutto del Porto peschereccio, la cui area di sedime sarà rispettivamente di ca. 4900 m² e di ca. 180 m². In merito ai nuovi pontili si prevede l'occupazione di un'esigua superficie di fondale, perché i pali verranno infissi senza scavi e occuperanno una superficie pari a ca. 4 m² per il pontile pescatori, e pari a 3,5 m² per i tre pontili adibiti alla nautica di diporto.

3. AMBIENTE IDRICO SUPERFICIALE E SOTTERRANEO

Stato attuale

Il Proponente fa riferimento al Piano di Tutela delle Acque del biennio 2005-2007 adottato con Deliberazione di Giunta regionale n. 394 del 30.06.2009 (ai sensi dell'art. 121 del D. Lgs. n. 152/2006).

Stima degli impatti

In merito alle acque sotterranee il Proponente non rileva impatti derivanti dalla realizzazione delle opere a terra. Nell'area destinata alla costruzione della stazione marittima, dove saranno realizzati scavi, non sono state individuate falde acquifere. I terreni del sottosuolo sono costituiti infatti da sedimenti argillosi, argilloso-marnosi-limosi fino a grandi profondità dal piano campagna.

4. AMBIENTE IDRICO MARINO

Stato attuale

In merito alla qualità delle acque marine il Proponente, dopo aver discusso criticamente la validità degli indicatori TRIX e CAM, dichiara che in base alle attività di monitoraggio effettuate è possibile affermare la presenza di *Escherichia coli* nelle acque dell'area, e la presenza di arsenico e piombo in concentrazioni maggiori rispetto alle medie rilevate. Nella fattispecie l'intervento in oggetto non altererà la qualità delle acque.

Il Proponente ha definito le condizioni meteomarine dell'area grazie allo svolgimento di una serie di attività, tra cui l'acquisizione di un *dataset* quarantennale di onda e vento al largo del sito e all'interno del porto, la definizione degli eventi estremi per assegnato tempo di ritorno e per settori direzionali, la definizione del clima meteomarine dell'area, e il ricambio idrico. Si è proceduto con l'analisi del moto ondoso all'interno del porto per verificare il comportamento del *layout* portuale (attuale e di progetto) in termini di protezione dall'agitazione ondosa interna, in riferimento a diverse condizioni. La modellazione numerica ha permesso una significativa ottimizzazione delle opere previste dal progetto posto a base di gara, con particolare riferimento alla loro efficacia.

Stima degli impatti

In fase di cantiere i potenziali impatti negativi sulla qualità delle acque marine sono riconducibili alle operazioni preliminari per la realizzazione delle opere a mare.

Gli impatti negativi sull'acqua marina a causa di movimenti di terra e rischio incidenti sono stati considerati dal Proponente lievi e a breve termine in quanto:

- 1) è stato deciso di realizzare i pontili a galleggiamento discontinuo su pali in acciaio battuti, evitando così la trivellazione del fondale e la conseguente movimentazione significativa di sedimenti;
- 2) le operazioni di movimentazione dei materiali e dei mezzi di cantiere saranno eseguite secondo le indicazioni della vigente normativa nazionale e regionale e delle autorità competenti in materia ambientale;
- 3) durante le lavorazioni dovranno essere considerate le possibili emissioni dei mezzi impiegati (perdita di oli dai motori, sversamenti accidentali) che, comunque, verranno sottoposti a costante manutenzione oltre a rispondere alle normative vigenti.

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

Le modifiche che l'intervento apporta, in termini di stato di agitazione delle acque, possono rappresentare un beneficio per le specie animali e vegetali che popolano l'ambiente marino.

Gli impatti potenziali riguardano anche le componenti biotiche, come descritto nella parte "Biodiversità".

5. RUMORE E VIBRAZIONI

Stato Attuale

La zona di riferimento rientra in CLASSE III, con limite di emissioni sonore non superiore a 60 dB.

Stima degli Impatti

I principali disturbi saranno limitati alla sola fase di cantiere e relativi alla movimentazione dei mezzi di cantiere. Le singole emissioni sonore sono mediamente elevate per cui il Proponente ritiene quindi importante garantire l'esclusivo utilizzo di mezzi d'opera silenziati e/o comunque conformi alla normativa CE secondo la Direttiva Macchine. In tale fase è prevedibile una variazione non significativa del clima acustico in relazione all'aumento del

traffico veicolare indotto dalla presenza del cantiere e all'utilizzo dei macchinari tipici di cantiere.

L'esecuzione dei lavori non indurrebbe uno stato vibratorio tale da raggiungere la soglia della sensazione molesta o incrementi tali del livello di rumorosità da cominciare a provocare danni, dati da valori maggiori a 66-85 dB(A). In queste condizioni, posto che le macchine di cantiere devono in qualunque caso rispettare i limiti imposti dalle normative vigenti in materia, si potrebbero escludere livelli vibratorii tali da provocare danni alle costruzioni e ai manufatti più vicini alle aree di cantiere.

6. RIFIUTI

Stato attuale

Il Proponente ha illustrato il quadro normativo, facendo riferimento anche all'apposito Piano Regionale Calabria di Gestione dei Rifiuti approvato con Ordinanza n. 6294 del 30/10/2007 - Aggiornamento e rimodulazione del Piano Regionale di Gestione Rifiuti Urbani. Delimitazione degli Ambiti Territoriali Ottimali rifiuti urbani.

Risulta però essere approvato il Piano regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR) con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 156 del 19 dicembre 2016 e s.m.i. in fase di adeguamento con deliberazione della Giunta regionale n. 340 del 02/11/2020.

Stima degli Impatti

Il Proponente dichiara che in fase di cantiere il materiale derivante dalle attività di scavo per le opere in progetto, sarà interamente reimpiegato all'interno dello stesso, con conseguente riduzione dei volumi da conferire in discarica (questi ultimi relativi alle sole demolizioni delle parti in calcestruzzo) e del fabbisogno di materiali da approvvigionare da cava.

Il Proponente specifica che verranno conferiti a discarica 41,60 m³ di calcestruzzo armato (codice CER 17 01 07) derivanti sia dalle attività di demolizione di parte della banchina del molo sopraflutto, sia dalla parte sommitale crollata del muro paraonde.

I depositi temporanei nelle aree di cantiere saranno sistemati in apposite aree e dotati di idonei sistemi di protezione in attesa del conferimento in discarica.

In fase di esercizio non si prevede la produzione di rifiuti. È stata invece prevista l'installazione di tre dispositivi tipo "Seabin" in grado di raccogliere dalle acque dei porti i rifiuti galleggianti di plastica, microplastica e microfibra. Si evidenzia inoltre che in progetto è previsto un idoneo impianto di recupero di oli e acque di sentina delle imbarcazioni.

7. BIODIVERSITA' - VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

Stato attuale

L'area d'intervento è ubicata poco all'esterno del SIC IT9320097 - "Fondali da Crotone a Le Castella" (Fig. 3; Figg. 8 a,b), motivo per cui è stata realizzata una VIInCA, al fine di valutare eventuali impatti negativi e studiare le misure atte a garantire la tutela degli habitat e dell'ecosistema marino.

Data la presenza di habitat di prateria di *Posidonia oceanica*, un habitat prioritario ai sensi della Direttiva Habitat 1992/43/CEE, si è ritenuto di dover procedere con il Secondo Livello di Valutazione degli impatti (Valutazione Appropriata).



Figg. 8a,b - Ubicazione del SIC IT9320097 in viola scuro, e dell'area di intervento.

Il SIC è caratterizzato da un *habitat* con codice *1120 indicante le praterie di *Posidonia oceanica*, di interesse prioritario, e si estende per una superficie di 5.209,00 ha, poi ampliata di ulteriori 756 ha. Sono presenti, inoltre, *habitat* di *Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina* (1110) e *Scogliere* (1170). Il sito si sviluppa dalla batimetrica - 50 m s.l.m.m. a -5 m s.l.m.m. e per l'80% della sua estensione il SIC è compreso all'interno del perimetro dell'Area Marina Protetta di Capo Rizzuto. Il SIC IT9320097 presenta fondali costieri caratterizzati da un articolato mosaico di ambienti di substrato duro e di substrato mobile spesso collegati tra loro da praterie di *Posidonia oceanica*.

Stima degli Impatti

Dalla VInCA di secondo livello si evince che:

- in fase di cantiere, sebbene gli interventi non siano ubicati all'interno del SIC IT9320097, la stretta vicinanza a tale sito può comportare la verifica di effetti negativi sulle specie che popolano la prateria di *Posidonia oceanica* e le stesse praterie di *Posidonia oceanica*;
- i disturbi sulla fauna e sulla flora sono stati considerati lievi e a breve termine, e non tali da generare frammentazione e perdita di ingenti superfici, in quanto l'area interessata dagli interventi è ubicata al di fuori del SIC IT9320097, è molto ridotta rispetto all'estensione dell'*Habitat* 1120 e non c'è la diretta perturbazione delle specie fondamentali;
- gli impatti potenziali sulle componenti biotiche sono stati ritenuti lievi, temporanei e reversibili, e limitati fondamentalmente alla fase di cantiere. Essi sarebbero riconducibili al disturbo alle specie marine e avifaunistiche a causa: 1) del rumore e delle vibrazioni generati dalle macchine operatrici di cantiere; 2) della torbidità delle acque marine, a seguito delle lavorazioni che interessano i fondali (infissione pali, dragaggio, ricarica mantellata), 3) delle polveri nell'aria;
- la relazione conclude ritenendo che le modalità dell'intervento non comporterebbero impatti negativi significativi sulle specie e sugli habitat oggetto di tutela, nonostante la relativa vicinanza del SIC sopra citato.

8. TRASPORTI

Stato attuale

La funzione del Porto di Le Castella, come indicata anche nel Piano Regionale dei Trasporti, è prevalentemente turistica e peschereccia. Le opere del progetto permetterebbero di perseguire gli obiettivi prefissati dal Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese, poiché mirano a incrementare la dotazione e la qualità dell'offerta disponibile per il turismo nautico.

Stima degli impatti

Le interferenze in fase di cantiere sarebbero legate essenzialmente alla viabilità e alla movimentazione dei mezzi per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione delle opere. Il Proponente stima che l'impatto sul traffico sarà locale, reversibile e di breve durata e afferma che sarebbe, comunque, posta particolare attenzione allo studio della relativa viabilità al fine di non interferire con la rete carrabile urbana soprattutto nelle operazioni di ingresso e uscita dal cantiere.

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

In fase di esercizio potrebbe aumentare il flusso di traffico stagionale in conseguenza dell'aumento dell'affluenza turistica, generata dall'aumento dei posti barca per la nautica da diporto, ma che non causerà un sovraccarico alla viabilità esistente.

CONSIDERATO che in merito alle misure di Mitigazione,

il Proponente dichiara che non si prevedono specifiche misure di mitigazione ambientale, se non quelle legate alle attività di cantiere che presentano i maggiori disagi, e qui di seguito elencate.

1. RUMORE

Considerato che il cantiere sorgerà in prossimità delle zone residenziali, si prevede di adottare i seguenti accorgimenti:

- evitare di utilizzare contemporaneamente mezzi ad elevata rumorosità (> 80 dB) a una distanza minore di 50 m tra loro;
- attivare le macchine più rumorose durante l'arco della giornata tra le 8.00 e le 18.00, con un blocco delle attività tra le 13.00 e le 15.00 e durante il sabato e i giorni festivi;
- utilizzare macchinari con emissioni sonore nei limiti previsti dalla attuale normativa di settore.

Ai fini della riduzione degli impatti sulla componente faunistica, nella VInCA si dichiara che durante i lavori potranno essere predisposte una serie di misure, tra cui:

- un monitoraggio visivo e acustico per evidenziare l'eventuale presenza di animali, all'inizio di tutte le operazioni di cantiere;
- evitare di effettuare i lavori con elevate emissioni sonore nella stagione di riproduzione delle specie e limitare le ore giornaliere in cui effettuare le operazioni di cantiere più impattanti, onde evitare l'allontanamento degli esemplari;
- adottare sistemi *soft-start*, con una scala di intensità rumorosa crescente, in modo da dare agli eventuali esemplari presenti la possibilità di allontanarsi dall'area di intervento;
- i macchinari utilizzati in cantiere dovranno essere sottoposti a verifica dello stato di conservazione e della conformità alle norme in materia di emissioni rumorose ed emissioni inquinanti (scarichi, carburanti, oli e qualunque tipo di inquinante);
- realizzazione dei lavori più rumorosi in tempi differiti;
- impiegare barriere fono-assorbenti e realizzare le lavorazioni in tempi differenti.

2. ACQUE MARINE

Il Proponente a pag. 63 dello Studio Preliminare Ambientale dichiara che le lavorazioni previste non producono importanti effetti negativi sulle acque marine e che pertanto non si ritiene necessario effettuare interventi di mitigazione per la salvaguardia delle stesse in fase di cantiere.

3. ARIA

In fase di cantiere saranno adottate misure di mitigazione in grado di limitare la dispersione di polveri, quali: delimitazione delle aree esterne del cantiere con adeguati sistemi di contenimento/barriera verticali delle polveri, bagnatura dei materiali movimentati, copertura dei cumuli pulverulenti, lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita, oltre al controllo periodico del corretto funzionamento dei mezzi che dovranno comunque rispettare la vigente normativa in materia di emissioni inquinanti.

4. BIODIVERSITA'

In riferimento ai disturbi in fase di cantiere, il Proponente specifica che si avrà cura di adottare apposite misure di mitigazione degli impatti, provvedendo a interrompere le lavorazioni durante il periodo di riproduzione delle specie, e all'impiego di materiali che non causino disturbi alle specie.

5. IMPATTO VISIVO

- Il Proponente dichiara che l'impatto sarà dovuto all'approntamento del cantiere e allo svolgimento delle relative attività. Pertanto, una corretta organizzazione spaziale in fase di cantiere (gestione delle aree di cantiere e dei rifiuti) e temporale del cantiere (cronoprogramma delle lavorazioni) consentirà di non sovraccaricare l'ambito di intervento, consentendo la fruizione delle aree non interessate direttamente dalle lavorazioni (nel rispetto delle norme di sicurezza);
- gli interventi di progetto conferiranno maggiore fruibilità all'area e miglioreranno la veduta sul panorama, rappresentando un'occasione di riqualificazione del paesaggio sia dal punto di vista fisico che dal punto di vista percettivo.

6. INTERFERENZE

Le possibili e principali interferenze riscontrabili durante la realizzazione delle opere in oggetto possono essere classificate nel modo seguente:

- interferenze di natura tecnologica, rappresentate da linee aeree (alta tensione, linee elettriche, telefoniche, ecc.), interferenze superficiali (linee ferroviarie, fiumi, canali, ecc.), linee interrato (fognature, condotte, gasdotti, ecc.);
- interferenze rappresentate da manufatti o opere d'arte artificiali e/o naturali, quali ad esempio ponti, opere di sostegno in genere, opere naturalistiche, ecc.;
- interferenze di natura ambientale, che possono scaturire da eventuali ecosistemi interessati dalla attività di cantiere;
- interferenze rappresentate da eventuali vincoli presenti sulle aree di cantiere, riscontrabili mediante gli strumenti urbanistici vigenti.

7. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Piano proposto per monitorare eventuali alterazioni significative della struttura e della composizione delle comunità biocenotiche prevede un'attività di monitoraggio prima, durante e al completamento dell'intervento, mirata alla verifica dello stato di conservazione degli Habitat;

il Proponente dichiara che sarà possibile *“predisporre un piano di monitoraggio per evidenziare alterazioni della struttura e della composizione delle comunità che possano precludere alla compromissione delle comunità presenti”*, dunque rinviato a un momento futuro.

8. TERRE E ROCCE DI SCAVO

Il Proponente dichiara che il materiale delle attività di scavo sarà interamente reimpiegato all'interno del progetto, con conseguente riduzione dei volumi da conferire in discarica (questi ultimi relativi alle sole demolizioni delle parti in calcestruzzo) e del fabbisogno di materiali da approvvigionare da cava.

Saranno conferiti a discarica 41,60 m³ di calcestruzzo armato (codice CER 17 01 07) derivanti sia dalle attività di demolizione di parte della banchina del molo sopraflutto, sia dalla parte sommitale crollata del muro paraonde.

I depositi temporanei nelle aree di cantiere saranno sistemati in apposite aree e dotati di idonei sistemi di protezione in attesa del conferimento in discarica.

Nella Sezione n. 5 del “*Format di supporto Screening di VInCA Proponente*” si specifica che sono previsti modesti scavi per la realizzazione delle opere di progetto, specificamente scavi per la predisposizione del fondale per la realizzazione del prolungamento del Molo sopraflutto, pari a 635,19 m³ con riutilizzo totale di detto materiale di scavo per la formazione del nucleo del Molo sopraflutto.

Quanto alle dichiarate attività di livellamento interno della darsena turistica, nella medesima Sezione n. 5 del “*Format di supporto Screening di VINCA Proponente*” si specifica che detta operazione riguarderà 8.914,83 m³ di sedimenti movimentati non ben caratterizzati.

EVIDENZIATO che,

la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all’Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali.

VALUTATE le risultanze dell’istruttoria sui seguenti aspetti, così sintetizzabili,

1. FINALITÀ, CONTENUTI E UBICAZIONE DEL PROGETTO

L’intervento consiste nell’adeguamento e riqualificazione di un’opera già esistente, il Porto di Le Castella, Comune di Isola di Capo Rizzuto (KR), allo scopo di garantirne la messa in sicurezza, la completa fruibilità anche nel periodo invernale, e di migliorare la capacità ricettiva e le relazioni con il territorio.

L’intervento riguarda e prevede opere marittime e terrestri: le prime riguardano l’ampliamento e sistemazione dei moli sopraflutto e sottoflutto del Porto peschereccio e la sistemazione della darsena turistica, le seconde la realizzazione di una stazione marittima, di un’area manutenzioni, di un parcheggio, di un anfiteatro, e la riqualificazione di una strada esistente e di un percorso pedonale.

2. QUADRO PROGRAMMATICO

L’intervento proposto è coerente con i piani territoriali di cui condivide gli stessi obiettivi, che mirano alla valorizzazione funzionale dei porti calabresi per migliorare l’offerta per il turismo nautico, con azioni volte a completare e migliorare le strutture, le attrezzature e i servizi.

3. ALTERNATIVE

Il Proponente non ha trattato l’alternativa del non intervento, ovvero opzione zero, né ha trattato altre soluzioni per le opere a mare e per quelle a terra.

VALUTATE le risultanze dell’istruttoria sulle componenti ambientali, così sintetizzabili,

1. PAESAGGIO

Si prende atto delle condizioni prescritte dal MiC, che ha evidenziato interferenze con il contesto paesaggistico e con i beni culturali presenti nel territorio, e anche una carenza nella documentazione progettuale, che ne rende impossibile la valutazione di competenza, sicché lo stesso ritiene che il Proponente debba presentare in sede di istruttoria VIA gli elementi richiesti dalla competente Soprintendenza.

2. ARIA E CLIMA

Sono stati approfonditi gli aspetti climatici e gli impatti sulla componente aria e le relative misure di mitigazione, ma non è stato affrontato il tema dei possibili effetti cumulativi (traffico, attività produttive, ecc.).

3. AMBIENTE IDRICO - ACQUE SOTTERRANEE

Non sono stati previsti impatti, in quanto nelle aree a terra dove saranno effettuati gli scavi sono assenti falde acquifere superficiali.

4. AMBIENTE IDRICO - ACQUE MARINE

Le opere previste dall'intervento non prevedono alcuno scarico o fonte di sostanze inquinanti nei corpi idrici interessati. Tuttavia durante la fase di esecuzione sarà necessario assicurare che nessun sversamento accidentale e potenzialmente pericoloso possa avvenire nelle acque dai natanti di cantiere o di servizio, e al contempo bisognerà garantire gli interventi necessari a minimizzare gli effetti di eventuali incidenti di questo tipo.

Nello Studio Preliminare Ambientale a pag. 63 il Proponente dichiara che: “Premesso che le lavorazioni non producono importanti effetti negativi sulle acque marine, non si ritiene necessario effettuare interventi di mitigazione per la salvaguardia delle stesse in fase di cantiere.”

Ciò nonostante:

1. il prolungamento dei moli sopraflutto e sottoflutto in fase di cantiere può causare impatti temporanei negativi anche nelle vicinanze dell'intervento, dovuti all'intorbidamento delle acque a seguito dell'ubicazione in mare di elementi lapidei, delle lavorazioni sui fondali, della movimentazione dei sedimenti e delle emissioni accidentali dei mezzi di lavoro;
2. la prossimità dell'area al SIC IT9320097: infatti a pag. 135 dello Studio Preliminare Ambientale si dichiara che: **“i lavori si svolgeranno all'esterno del SIC IT9320097, a una distanza di circa 15-20 m dallo stesso”**;
3. il SIC è caratterizzato da un habitat con codice *1120 indicante le praterie a *Posidonia oceanica*, di interesse prioritario ai sensi della Direttiva Habitat 1992/43/CEE, e il fatto che nella stessa VInCA siano state indicate delle misure per evitare gli impatti legati alla diffusione dei sedimenti movimentati dall'attività di cantiere e la produzione di torbidità delle acque evidenzia che detti impatti sono suscettibili di verifica, ma non sono esplorati nemmeno per valutare l'adeguatezza delle misure di mitigazione delineate aprioristicamente.

Si rimarca che, come da letteratura scientifica, l'ambiente marino è di particolare interesse naturalistico per la tipologia delle biocenosi presenti e per le specie vulnerabili presenti.

Nel Piano di Monitoraggio programmato dal Proponente manca la previsione dell'inclusione tra i fattori da prendere in considerazione anche la qualità delle acque marine, e dovranno essere prescritte tutte le più adeguate misure di mitigazione da porre in atto qualora si riscontrino sostanziali superamenti dei valori di soglia, da definire all'interno dello stesso Piano. Per quanto riguarda la torbidità dovranno essere previsti la predisposizione e l'eventuale utilizzo di panne galleggianti antitorbidità e indicate anche misure di contrasto per il caso di verifica di altri eventi anomali e accidentali.

5. SUOLO E SOTTOSUOLO

Nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente si limita a considerare i potenziali impatti solo in termini di consumo di suolo: ciò relativamente alle aree di fondale interessate dalla realizzazione delle opere a mare a causa dell'occupazione permanente e non quanto all'occupazione delle aree costiere in stato di seminaturalità.

Il Proponente nello SPA non considera inoltre i possibili impatti legati alla pericolosità sismica dell'area, dovuti alla presenza di lineazioni tettoniche potenzialmente attivabili, all'amplificazione sismica e a situazioni locali di potenzialità alla liquefazione dei terreni nel Porto peschereccio, come invece evidenziato nella Relazione Geologica.

Il sottosuolo in alcuni casi potrebbe essere interessato da fenomeni di liquefazione sotto scuotimento sismico, come ad esempio nei fondali del Porto peschereccio, a causa dell'amplificazione indotta dalla presenza di lineazioni tettoniche potenzialmente attivabili, cui si aggiungono situazioni litologiche locali con potenzialità alla liquefazione.

I sedimenti che interferiranno con le strutture da realizzare sono rappresentati da argille e argille marnose con un crescente stato di addensamento con la profondità, che però localmente decresce a causa dell'intercalazione di strati sabbiosi sciolti e in condizioni critiche che si estendono a tutto il sottosuolo dei fondali del molo peschereccio. Questi strati sabbiosi hanno un basso grado di addensamento dei granuli e presenza di acqua: sotto sollecitazione tellurica si può facilmente innescare liquefazione.

Le opere di fondazione dovrebbero dunque tenere conto delle criticità indotte dallo strato sabbioso sciolto o dello strato dalla scarsa consistenza posto all'interfaccia calcarenite/argilla per cui essi andrebbero superati fino a raggiungere strati più consistenti posti in profondità, allo scopo di dare garanzia di tenuta sotto carico sia in condizioni statiche che dinamiche.

6. VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI, AREE PROTETTE E VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

L'area oggetto di intervento è esterna all'area SIC 'Fondale da Crotone a Le Castella'. Il Proponente afferma che le opere di progetto non avranno degli impatti diretti sulle biocenosi ivi presenti. Le uniche interferenze su tali habitat sarebbero riconducibili alla sola fase di cantiere, che potrebbe causare degli impatti indotti su tale componente. Gli eventuali disturbi recati dalle lavorazioni non sarebbero tali da determinare un'incidenza significativa sugli obiettivi di conservazione individuati per tale area dal Piano di Gestione.

Gli impatti indotti sarebbero riconducibili al solo disturbo alle specie avifaunistiche e marine causato dal rumore e dalle vibrazioni generati dalle macchine operatrici di cantiere e alla torbidità delle acque marine a seguito della movimentazione dei materiali (impatti temporanei e reversibili).

Benché l'area di intervento sia localizzata all'esterno del Sito di Importanza Comunitaria, resta comunque a esso limitrofa ovvero **il SIC confina esattamente a pochi metri dalle opere stesse e pertanto non si può escludere che il progetto possa avere effetti significativi**, anche in relazione alle caratteristiche ecologiche del sito e agli obiettivi di conservazione dello stesso.

Il SIC 'Fondale da Crotone a Le Castella' è caratterizzato dall'habitat di importanza prioritaria e unionale come *Praterie di Posidonia* (*1120) che lo ricopre per il 27%. La percentuale di copertura si deve leggere contestualmente con il limite batimetrico, che per il SIC "Fondali da Crotone a Le Castella" è stabilito fra i 5 e i 50 m, ovvero nella zona circalitorale, dove la ridotta penetrazione della luce rappresenta un fattore limitante per la crescita delle praterie di *Posidonia oceanica* e di tutte le fanerogame marine, ma dove sono presenti altre biocenosi di pregio naturalistico, come il coralligeno. Il Proponente, per limitare gli eventuali disturbi, propone di impiegare accorgimenti antipolvere quali la bagnatura dei materiali durante la fase di cantiere, ma gli stessi potrebbero non essere sufficienti. Inoltre, il Proponente non cita né analizza la presenza di Habitat 1170 che sono certamente presenti nell'area di intervento o nelle sue adiacenze. In particolare, l'Habitat 1110 (*Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina*) e l'Habitat 1170 (*Scogliere*) **sono citate nella VINCA ma non sono considerate nello studio preliminare ambientale.**

Inoltre, il Proponente non ha effettuato alcuna misura, analisi o monitoraggio delle biocenosi marine nell'area di interesse o nelle sue vicinanze.

Le informazioni sulle biocenosi e habitat presenti nella relazione derivano dalle attività svolte da vari Enti (Regione Calabria, Consorzio Mediterraneo-Roma, ICRAM-CoNISMA, Ministero per le Politiche Agricole) a partire dal 1990, e gli ultimi studi effettuati da Giaccone, Catra e Grimaldi (2003) e dal Nautilus (2006) forniscono in ogni caso segnalazioni relative a 135 taxa. L'area pertanto mostra una ricca biodiversità.

Nei fondi duri dell'infralitorale vivono popolamenti vegetali a *Cystoseiraceae*. Nella frangia infralitorale di Capo Cimiti è ben distribuita l'associazione vegetale a *Cystoseiretum strictae*. Si tratta di un habitat prioritario elencato nei documenti UNEP MED WG. 167/3 e 4.

Esistono anche popolamenti vegetali sciafili della classe *Lithophylletea*. Altre specie tipiche della zona sono: *Padina pavonica*, *Acetabularia*, *Dictyota dichotoma* e *Halimeda tuna*, presenti lungo tutta l'area, *Jania Rubens*, specie epifitica di superficie e *Codium bursa*, che si rinviene tra i 5 e i 25 m di profondità, in acque limpide e ben illuminate. Tra gli 8 e i 10 m (infralitorale medio) si rileva l'associazione vegetale sciafila *Flabellio-Peyssonelietum squamariae*, presente anche nel sottostrato a *Posidonia oceanica*. La *Flabellia petiolata* si distribuisce solo in alcune zone dei fondali, mentre la *Peyssonelia squamaria* è ampiamente rappresentata lungo l'intera area.

Nella stessa fascia batimetrica si rinviene anche la specie *Sphaerococcus coronopifolius*, tipica dell'associazione vegetale *Halymenietum floresiae*. Nella fascia tra i 20 e i 25 m di profondità (infralitorale inferiore) la vegetazione tipica è a *Cystoseira spinosa*: l'associazione vegetale ad essa legata non è costituita da un grosso numero di specie, a causa dell'instabilità del substrato sottoposto a intensa sedimentazione. Nell'area in esame è diffusa anche *Asparagopsis armata*, epifita di altre alghe, e la *Caulerpa racemosa* tipica specie lessepsiane.

Da 10 m fino a 25-30 m di profondità il substrato roccioso è occupato da *Posidonia oceanica* che si estende, nell'area di Capo Rizzuto e di Le Castella, in una fascia, ben strutturata e vitale, pressoché continua. Un'altra specie presente è la *Cymodocea nodosa* che è la specie caratteristica dell'associazione *Cymodoceetum nodosae*. La facies a fondi duri permette l'impianto di poriferi (*Spongia officinalis*), cnidari appartenenti alla classe degli idrozoi e degli antozoi (diffusi gli attinari *Anemonia sulcata* e *Aiptasia mutabilis* e gli alcionacei quali *Alcyonium palmatum*), molluschi bivalvi, tra cui il *Lithophaga lithophaga*, specie prioritaria che richiede una protezione rigorosa, policheti sedentari (*Sabella pavonina*) e ascidiacei.

Il *Corallium rubrum* è inserito nell'allegato V della Direttiva Habitat, nell'allegato III della Convenzione di Berna e nell'allegato III del Protocollo SPA/BIO della Convenzione di Barcellona. Esso è caratterizzato da una limitata velocità di crescita delle colonie e l'eccessivo sfruttamento commerciale negli anni ha determinato un drastico calo della popolazione, una riduzione della taglia media dei popolamenti più superficiali e il depauperamento di numerosi banchi profondi.

La componente sessile della fauna legata al substrato duro è costituita da filtratori che si nutrono delle forme planctoniche. Alle associazioni vegetali a *Cystoseiraceae*, ad *Acetabularia acetabulum* e a *Padina pavonia* sono legati popolamenti di vario tipo: *molluschi gasteropodi, bivalvi, crostacei ed altri invertebrati*, rappresentano la *fauna mobile*.

Nella fascia superiore dell'infralitorale si osservano comunità di biocostruttori identificabili con i marciapiedi a vermeti, tipici delle zone tropicali e i popolamenti a serpulidi. Queste comunità caratterizzano alcune scogliere dell'area in esame; altri organismi biocostruttori sono i madreporari: *Leptosammia pruvoti*, *Astroides calicularis* e *Cladocora caespitosa*.

È presente anche la *Pinna nobilis*, una specie inserita nell'allegato IV della Direttiva Habitat e nell'allegato II del Protocollo SPA/BIO della Convenzione di Barcellona. Negli ultimi decenni questa specie ha subito una diminuzione, che incide sugli stadi larvali della specie, e al prelievo per scopi ornamentali.

In questi fondali si rinvenivano esemplari di tartaruga comune marina (**Caretta caretta*), **specie di interesse prioritario.**

7. RUMORE

Le emissioni sonore sono trattate genericamente, asserendo il rispetto della normativa e dichiarando che l'impatto delle opere può essere molto significativo a terra in fase di cantiere e trascurabile in fase di esercizio, a causa delle emissioni sonore delle macchine operatrici per la movimentazione materiali, oltre all'aumento del traffico veicolare.

Poiché questa valutazione riguarda anche la verifica di eventuali interferenze dei lavori del progetto sulle componenti del SIC IT9320097 - "Fondali da Crotona a Le Castella", tutelato dalla Rete Natura 2000, il cui perimetro è distante **solo 15-20 metri dall'area dei lavori**, si ritiene che anche in questo caso l'impatto atteso delle opere possa essere molto significativo in fase di cantiere e come non sia ragionevolmente escluso sulla base di puntuali analisi.

8. RIFIUTI

Nella documentazione si fa riferimento ai rifiuti solidi e liquidi prodotti all'interno dell'area (rifiuti e scarti di vario tipo derivanti dalle lavorazioni, sfabbricati; rifiuti solidi urbani; imballaggi e altri materiali riciclabili; acque di ruscellamento; acque reflue domestiche). Si fa cenno alla normativa di riferimento, alle modalità amministrative, ma non si fa cenno ai sistemi di smaltimento.

I sistemi di smaltimento devono essere dettagliati in ragione sia della tipologia del rifiuto, sia dei sistemi di smaltimento su cui si intende fare affidamento.

9. TERRE E ROCCE DA SCAVO

Nella documentazione si fa riferimento al reimpiego dei prodotti di scavo e al conferimento in discarica di un certo volume di calcestruzzo armato da demolizione. Non si rilevano criticità, considerati i modesti quantitativi prodotti, esplicitati nella Sezione n. 5 del "Format di supporto Screening di VInCA Proponente", pari a 635,19 m³.

10. UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI

Nella Relazione sulla gestione delle materie e sulle interferenze si valutano le necessità di acqua e di materiali:

1. Acqua: l'acqua potabile per i lavoratori nel cantiere sarà reperita tramite allaccio alla rete idrica comunale o mediante autobotti. L'acqua necessaria alle diverse lavorazioni e mitigazioni, nonché al lavaggio dei mezzi meccanici, sarà garantita tramite allaccio alla rete di distribuzione del porto o per mezzo di autobotti.
2. Materiali: massi naturali e calcestruzzo. In merito alla selezione dei siti di estrazione, nella Relazione sulla gestione delle materie si dichiara che è stata individuata una cava a Campora San Giovanni, provincia di Cosenza, che dista circa 108 km dal sito di intervento. La selezione di tale sito non costituisce un obbligo però per l'impresa, che ha facoltà di rifornirsi da altre cave purché i materiali rispettino i requisiti indicati e dimostrino la presa in considerazione di eventuali alternative più sostenibili sotto il profilo della prossimità e dell'idoneità alla sommersione in mare. In ogni caso, l'impresa prima dell'inizio dei lavori ha l'onere di verificare la disponibilità del sito di estrazione del materiale.

Il Proponente, pur facendo cenno al fabbisogno di materiali da approvvigionare in cava, non sempre chiarisce le modalità e le aree o le fonti. L'approvvigionamento, significativo, di materiale non può prescindere da una precisa ubicazione e disponibilità delle cave. Andrebbero anche valutate le modalità di trasporto dalle cave al porto, oltre che la movimentazione dei materiali sul sito dell'intervento, anche in termini di localizzazione e gestione dei depositi temporanei.

Nel caso di immissione a mare di materiale inerte (massi o materiale di cava), ferma restando l'idoneità del materiale, il Proponente dovrebbe prevedere un accurato lavaggio per evitare il rischio di intorbidire le acque durante le fasi di messa in opera.

11. MONITORAGGIO AMBIENTALE

Al fine della verifica della sostenibilità dei possibili impatti sulle componenti ambientali ed ecologiche, il Proponente deve presentare una proposta di Piano di monitoraggio ambientale *ante operam*, per tutta la durata dei lavori e *post operam*, da concordare con ARPA Calabria e sottoporre ad approvazione della Commissione.

Nel Piano di Monitoraggio dovrebbero essere inclusi anche la qualità delle acque marine e il rumore nei pressi del SIC IT9320097 - "Fondali da Crotona a Le Castella".

12. MISURE DI MITIGAZIONE

Le misure che il Proponente ha illustrato dovrebbero essere suddivise tra misure preventive, quando deve e può essere evitato un impatto, e misure mitigative quando sono volte, ad esempio, all'isolamento, immobilizzazione e rimozione degli inquinanti dispersi sul suolo, sottosuolo, acque superficiali e sotterranee. Per quanto riguarda la torbidità delle acque marine dovrebbero essere previsti la predisposizione e l'eventuale utilizzo di panne galleggianti antitorbidità.

13. MISURE DI COMPENSAZIONE

Non sono previste specifiche misure di compensazione.

CONSIDERATO che,

- la Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - Servizio V del MIC, considerato il parere della competente Sovrintendenza Archeologia, Belle Arti, Paesaggio, ha ritenuto che il progetto debba essere assoggettato alla procedura di VIA, perché sono state evidenziate non solo interferenze con il contesto paesaggistico e con i beni culturali presenti sul territorio, ma anche una carenza nella documentazione progettuale, che ne rende impossibile una completa istruttoria e la conseguente valutazione di competenza;
- non risulta trattata e approfondita adeguatamente la disamina degli impatti, anche di natura cumulativa, relativi alle componenti sopra evidenziate, e in particolare relativi al quadro del consumo di suolo, degli aspetti geologici, della biodiversità, stanti anche i disallineamenti tra lo studio specialistico sulle componenti biotiche e lo studio preliminare ambientale, e l'insufficiente considerazione degli effetti sui siti Rete Natura dell'opera nelle sue fasi di cantiere e di successivo utilizzo, anche quanto all'articolazione delle misure di mitigazione e all'identificazione dei contenuti del piano di monitoraggio;
- in relazione a tali carenze, le stesse non possono essere colmate con la formulazione di prescrizioni, anche in forza delle puntuali indicazioni rese dalla Linee Guida nazionali per la valutazione di incidenza 2019 quanto alla corretta applicazione della normativa di cui al D.P.R. n. 357/97 e s.m.i. di derivazione euounitaria, che impone con chiarezza come l'analisi approfondita e adeguata degli impatti e dell'incidenza sui plurimi siti potenzialmente incisi dall'opera debba trovare sviluppo all'interno di una procedura di valutazione di impatto ambientale, nella quale il Proponente dovrà acquisire nella successiva il contributo della Provincia di Crotona, in qualità di Ente Gestore A.M.P. Capo Rizzuto.

Tutto ciò premesso,

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

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

Il progetto è suscettibile di determinare potenziali impatti ambientali significativi e negativi sulle varie componenti ambientali. Relativamente alla VInCA, il progetto in esame è suscettibile di comportare effetti avversi significativi sulle specie e sugli habitat e, nel complesso, sulla integrità del Sito di Importanza Comunitaria SIC “*Fondale da Crotone a Le Castella*”, da approfondire ritualmente.

Pertanto il progetto deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla