



Ministero della Transizione Ecologica

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

SOTTOCOMMISSIONE VIA

Parere n. 469 del 13 aprile 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“Adeguamento e ampliamento del molo di sottoflutto funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo”.</p> <p>ID_VIP: 7688</p>
Proponente:	<p>Comune di Cetara</p>

La Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" (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 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13/01/2022;

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

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017, recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114", e in particolare:
 - l'art. 5, recante 'definizioni', e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui "si intende per" m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*": "La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto";
 - l'art. 19, recante 'Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA', e in particolare il comma 5, secondo cui "L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi" (comma 5);
 - gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante "Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19" e All. V, recante "Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19";

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening - (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*” e, in generale, le Linee guida della Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

DATO ATTO che:

- il Comune di Cetara, con nota prot. 8407 del 29/11/2021, ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, comprensiva della Valutazione di Incidenza, per il progetto di “*Adeguamento e ampliamento del molo di sottoflutto funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo- Comune di Cetara*”;
- la domanda è stata acquisita dalla Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Direzione) con prot. n. 133260/MATTM del 30/11/2021;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con nota prot. 1028 del 27/01/2022, acquisita al prot. 10299/MiTE del 28/01/2022;
- la Direzione con nota prot. 13558/MiTE del 04/02/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. 559/CTVA del 4/02/2022, ha provveduto a comunicare la procedibilità dell’istanza al Proponente, alle Amministrazioni interessate e alla Commissione;
- 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 Direzione, con nota sopra citata con nota prot. 13558/MiTE del 04/02/2022, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;

- nella stessa nota di comunicazione procedibilità, la Direzione ha specificato che si richiede l'espressione dell'Ente gestore del Sito di Interesse Comunitario (SIC) IT8050054 "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea";

- la Direzione con nota prot. 16209/MiTE del 10/02/2022, acquisita al prot. CTVA/684 del 10/02/2022 ha trasmesso la stessa nota di procedibilità anche al Parco Regionale dei Monti Lattari in qualità di Ente Gestore del Sito di Interesse Comunitario (SIC) IT8050054 "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea" al fine di ottemperare a quanto disposto dal D.P.R. n. 357/1997, art.5, comma 7;

- con riferimento allo stesso progetto, in precedenza, era stata espletata una valutazione preliminare (ex art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006), conclusa con nota prot. 117179/MATTM del 28/10/2021, con cui la Direzione ha ritenuto che non si potessero escludere impatti ambientali significativi e negativi e che pertanto il progetto medesimo dovesse essere più opportunamente valutato nell'ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA;

DATO ATTO che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II bis, parte II del D. Lgs. n. 152/2006 al punto F - *Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio acqueo è inferiore o uguale a 10 ettari, le cui aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 m²*;

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

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

1. Studio preliminare ambientale, corredato da una Tavola "Molo sottoflutto: manufatti dei prefabbricati costituenti la banchina armature, Moduli E_E1";
2. Relazione di VincA;
3. Elaborati di progetto: n. 41 documenti, tra cui la Relazione Generale, la Relazione geologica, geomorfologica e sedimentologica, la Relazione idraulico marittima, il Quadro Economico e il Cronoprogramma;
4. La Relazione gestione dei materiali da scavo (PUT);

TENUTO CONTO delle osservazioni pervenute:

- MIC, Direzione Generale ABAP, parere reso ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, con nota prot. n. 10440 del 17/03/2022, acquisita al prot. n. 35009/MiTE del 18/03/2022 e al prot. CTVA/1654 del 17/03/2022;

EVIDENZIATO che:

- il progetto, presentato dal Comune di Cetara, riguarda l'adeguamento e l'ampliamento del molo di sottoflutto del porto di Cetara, in funzione delle attività mercatali della pesca e del trasporto pubblico marittimo, prevedendo la realizzazione di un fabbricato, di altezza interna utile pari a 2,70m e solaio piano a terrazzo praticabile, da destinare allo svolgimento delle

attività mercatali della pesca; e l'allargamento del molo sottoflutto nella parte esterna al bacino (lato Largo Marina) per una larghezza di 5,25 m, e l'estensione della parte terminale del medesimo molo per una lunghezza di 6,00 m (in ottemperanza alla prescrizione data dalla Capitaneria di Porto in sede di Conferenza dei Servizi) e larghezza di 8,00 m, al fine di ridurre l'agitazione ondosa interna al bacino portuale. L'intenzione del Proponente è, quindi, quella di dotare il molo di sottoflutto (adeguato e ampliato allo scopo) di spazi coperti adeguati a consentire lo svolgimento di attività di esposizione e vendita del pescato e di banchine per la fruizione, da parte degli utenti, del trasporto pubblico marittimo, nell'ottica di integrarli nella funzionalità complessiva e di settore della struttura portuale;

- il porto di Cetara ha già ottenuto parere positivo di compatibilità ambientale, integrata con la Valutazione di Incidenza, con una procedura di VIA presso la Regione Campania (allora competente) circa il progetto 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", conclusasi con il relativo provvedimento di VIA di cui al Decreto Dirigenziale n. 151 del 9/08/2015, la cui validità è stata prorogata fino al 12/08/2025 con il Decreto emesso dal MATTM (ora MiTE) n. 121 del 31/03/2021, di concerto con il Ministero della Cultura;
- il progetto attuale non altera significativamente il *layout* già autorizzato che, al netto del piccolo ampliamento (allungamento di 6,00m) del molo di sottoflutto, resta praticamente quasi inalterato; l'ampliamento della banchina di sottoflutto è, infatti, contenuto all'interno dell'ingombro del preesistente manufatto e non occupa nuova "superficie di sedime" marina. Si tratta, nella sostanza, di un ampliamento infrastrutturale del molo di sottoflutto, in modo da renderlo funzionale alla nuova destinazione d'uso (attività mercatale) dell'area del molo medesimo, destinata a vedere un incremento del trasporto pubblico marittimo;
- l'area di intervento (molo di sottoflutto) non ricade in alcuna zona protetta né in siti della rete Natura 2000. In particolare, le opere di progetto sono fuori della perimetrazione della zona protetta dalla normativa regionale, costituita dal Parco Regionale dei Monti Lattari, il cui parere comunque è richiesto ai fini della presente procedura;
- lo Studio Preliminare Ambientale, sviluppato in modo assai sintetico, presenta la seguente articolazione: premessa; sensibilità ambientale delle aree interessate; descrizione del progetto; descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere impatto rilevante; descrizione di tutti i probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente; conclusioni. Nel file contenente la Relazione generale viene fornito anche l'inquadramento territoriale, con la definizione dei vincoli di riferimento;
- il Quadro economico prevede un importo complessivo dell'investimento pari a € 3.567.000; le operazioni di cantiere hanno una durata prevista di 300 giorni naturali e consecutivi (durata rettificata rispetto a quella inizialmente prevista di 420 giorni);

EVIDENZIATO inoltre che:

- 1) 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, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- 2) gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto e alle caratteristiche dell'impatto sono così sintetizzabili:

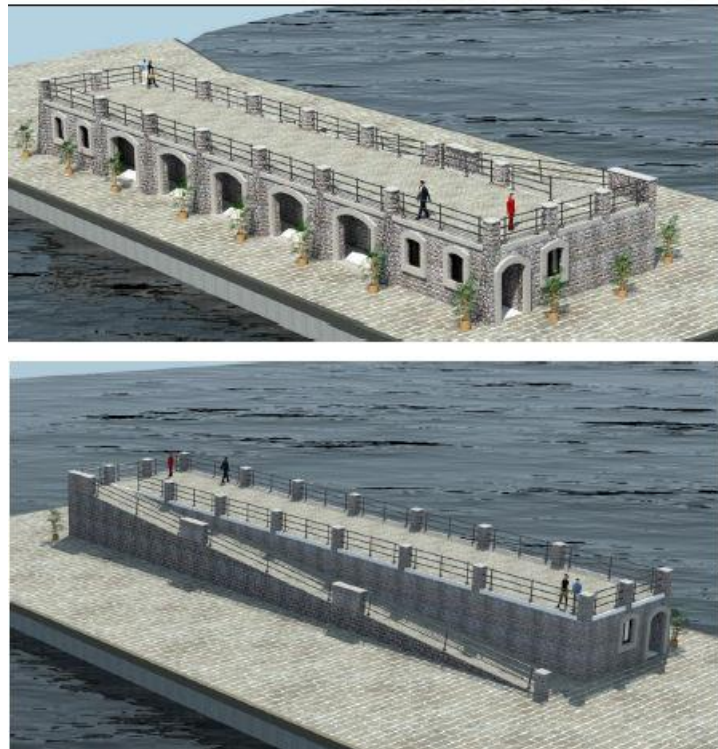
in ordine alla localizzazione del progetto, alle sue motivazioni e alla descrizione dei singoli interventi

- l'intervento è ubicato nel porto di Cetara (SA), nel tratto nord-est della Costiera Amalfitana, sull'omonimo golfo del Mar Tirreno. Il Comune di Cetara è il penultimo comune della costiera, posto ai piedi del monte Falerio, nella parte terminale di un vallone che ivi sfocia in mare e che interrompe per un breve tratto la costa alta a picco sul mare, di natura calcarea, che caratterizza la costiera lungo l'intero sviluppo. Il breve litorale comunale è delimitato a Nord Est da un promontorio alla cui sommità sorge una torre di avvistamento e a sud ovest dal porto, che in parte è situato nel territorio del limitrofo Comune di Maiori. Tra il promontorio e il porto si sviluppa un breve arenile costituito da sedimenti grossolani sabbiosi e ghiaiosi, alimentato dal torrente Cetus la cui foce è situata tra l'arenile ed il sottoflutto del porto. Nello specifico, l'intervento interessa l'area portuale del Comune di Cetara (nel suo insieme lo specchio acqueo portuale misura 15.274 m²) e in particolare il suo molo di sottoflutto, come si vede dalle foto seguenti;



- per quanto concerne le motivazioni dell'intervento, il Proponente evidenzia che nel porto di Cetara, storicamente a vocazione peschereccia, si è avuto negli ultimi anni uno sviluppo turistico che ha spinto per una funzione d'uso legata alla nautica da diporto e al trasporto pubblico marittimo, con le attività relative ai tre settori svolte in maniera promiscua negli spazi (banchine, piazzali) disponibili, che si sono rilevati spesso insufficienti a garantire la fruibilità in condizioni di sicurezza. Relativamente alla funzione d'uso del trasporto pubblico marittimo attualmente riguardante il molo di sottoflutto, nei periodi estivi il grosso flusso di utenti in arrivo e/o in partenza determina spesso condizioni di affollamento e intralci sulla banchina attualmente di limitate dimensioni, conseguendo insufficienti condizioni di sicurezza. Si rileva, inoltre, un'eccessiva agitazione interna indotta dal moto ondoso nello specchio acqueo antistante il sottoflutto, dovuta al fatto che, benché il bacino portuale sia ben protetto dalle mareggiate provenienti dalla traversia principale, è però esposto all'agitazione delle onde da vento che si generano nel settore secondario traguardato dal litorale di Salerno. Il bacino portuale di Cetara è, infatti, esposto direttamente all'agitazione che si sviluppa nel breve tratto di mare tra il porto di Salerno e Cetara, esteso appena 4 km, comportando quindi l'esigenza di ridurre tale esposizione. Attualmente sono in corso di realizzazione i lavori del Lotto 1 (già autorizzato), in cui si prevede l'allungamento di 40 m del molo di sopraflutto (attualmente avente uno sviluppo lineare di 325,87 m) e la realizzazione di un pennello radicato sul paramento interno del medesimo, interventi finalizzati alla messa in sicurezza sia del bacino portuale, sia del piazzale e dell'arenile di Largo Marina, che nel corso delle mareggiate sono inondati dal moto ondoso che sormonta i banchinamenti di sottoflutto. Tra gli scopi del presente progetto vi è, appunto, quello di ridurre ulteriormente l'agitazione interna al bacino portuale, estendendo il sottoflutto e riducendo in tal modo l'esposizione, in particolare rispetto alla traversia secondaria. Altra motivazione è legata al fatto che in tutta l'area portuale mancano spazi coperti da destinare alle attività di esposizione e piccola vendita del pescato, che, come previsto nell'Atto di regolamentazione approvato dalla Regione, sono da svolgersi nelle banchine del molo di sottoflutto dove ormeggiano anche diverse imbarcazioni della piccola pesca. L'esigenza è, quindi, quella di poter consentire una piccola vendita diretta sul porto dei prodotti ittici freschi, per completare una filiera ittica di grande valore, considerata la vocazione del centro peschereccio di Cetara. L'obiettivo è di garantire una fruibilità di tutte le aree portuali nelle condizioni di massima sicurezza, senza determinare intralci e sovrapposizioni tra le funzioni d'uso (pesca-diporto-trasporto pubblico marittimo). A tal fine, limitatamente al solo molo di sottoflutto, è necessario garantire le condizioni di sicurezza alle attività mercatali della pesca, ma anche agli utenti del trasporto pubblico marittimo, al fine di consentire la fruibilità di banchine dimensionalmente adeguate ed esclusive per tale funzione. Per il molo di sottoflutto va poi migliorata anche l'illuminazione, rendendola idonea a consentire le operazioni di attracco nelle banchine realizzate;
- il progetto comprende le seguenti opere, che hanno già acquisito i pareri mediante la procedura di Conferenza dei Servizi svolta: realizzazione dei locali per le attività di esposizione e piccola vendita del pescato nella banchina del molo di sottoflutto; allargamento e allungamento del molo di sottoflutto, recependo le prescrizioni della Capitaneria di Porto nell'esprimere il proprio parere in sede di Conferenza dei Servizi;
- il fabbricato comprenderà due locali distinti per funzionalità, uno adibito alla lavorazione e trattamento del pescato comprendente vani appositi per il deposito, lavaggio e confezionamento, servizi igienici, l'altro adibito all'esposizione e vendita del pescato comprendente anche uffici amministrativi e servizi igienici. Costruttivamente il fabbricato sarà realizzato con una struttura intelaiata in conglomerato cementizio armato, con fondazioni sul sottostante esistente solettone, reticolo di travi e pilastri incassati, solaio latero cementizio nervato, tompagnature perimetrali in doppia fodera di laterizi, rivestimento esterno in lastre squadrate di pietra simili a quelle dei fabbricati già esistenti, cornici in pietra vulcanica scura.

Il fabbricato, di altezza interna utile pari a 2,70m e solaio piano a terrazzo praticabile, sarà caratterizzato da un porticato d'ombra antistante, con aperture di accesso conformate ad archi e configurazione architettonica del tutto simile a quella degli altri locali esistenti sul molo di sopraflutto. Dal punto di vista dimensionale, come può vedersi dalla foto sotto, il fabbricato da realizzare è a un unico livello praticamente incassato nello sviluppo del molo di sottoflutto che attualmente presenta rampe e dislivelli, non alterando significativamente lo *skyline* attuale. Per accedere al terrazzo praticabile si riconfigurerà una rampa attualmente esistente, portandola in adiacenza (prospetto lato mare) al fabbricato e con pendenza adeguata a raggiungere la quota (+3,20m) del terrazzo. La tipologia architettonica, le forme, le cromie dei materiali che si rifanno all'architettura tradizionale dei luoghi, e la configurazione dei vuoti rispetto ai volumi conferiscono al fabbricato una armonia visiva che lo inserisce bene nel contesto scenico di Cetara;



- per quanto riguarda l'ampliamento della banchina di sottoflutto, come già anticipato sopra, il progetto prevede l'allargamento del molo sottoflutto (sviluppo lineare 56 m) nella parte esterna al bacino (lato Largo Marina) per una larghezza di 5,25 m, e l'estensione della parte terminale del medesimo molo per una lunghezza di 6,00m (in ottemperanza alla prescrizione data dalla Capitaneria di Porto in sede di Conferenza dei Servizi) e larghezza di 8,00 m, al fine di ridurre l'agitazione ondosa interna al bacino portuale. La banchina di sottoflutto (attualmente avente sviluppo lineare di 37,05 m), così ampliata e adeguata, è ideale per l'attracco delle linee di trasporto pubblico marittimo (servizio regionale delle "Vie del Mare)", perché è situata prospiciente al Largo Marina, consentendo un adeguato deflusso degli utenti senza intralci alle attività portuali. Gli interventi saranno strutturalmente eseguiti tramite elementi modulari prefabbricati con sezione trasversale a "T capovolta", i quali sono poggiati sul piano di fondazione in posizione accostata, e solidarizzati da un getto cementizio di completamento della platea. La gamba della T costituisce un contrafforte sulla cui estremità è poggiato il piastrone di coronamento sommitale. Viene a realizzarsi in tal modo una banchina con paramento esterno a celle, le quali vengono riempite di materiale arido (per la parte confinata e non esposta ai flutti) e di massi naturali di II categoria, per la parte esposta

all'incidenza delle onde. Tale tecnologia assicura sia idonee condizioni di sicurezza e di stabilità strutturale, sia la riduzione dei fenomeni di riflessione del moto ondoso incidente. L'ampliamento del banchinamento esterno del sottoflutto poggerà sulla superficie di massi naturali costituente l'originario volume della mantellata e nucleo della scogliera; quindi, detto ampliamento è contenuto all'interno dell'ingombro del preesistente manufatto e non occuperà nuova "superficie di sedime" marina e conseguentemente il suolo di fondazione della nuova banchina è consolidato stante il preesistente carico indotto dai massi salpati;

- dal punto di vista esecutivo, il progetto prevede di salpare la prima fila di massi della berma a 2,5 m, antistante la banchina, a partire da un'opportuna distanza non inferiore a 2 m dal paramento verticale per non causare instabilità. Il piastrone di fondazione del fabbricato sarà realizzato demolendo il masso esistente. Il Proponente afferma che il peso della nuova struttura compenserà quello del masso esistente rimosso, non comportando quindi aggravii in fondazione. Infine, tenuto conto della vicinanza del bordo della piastra di fondazione al paramento della scogliera esistente, al pari della struttura esistente, a scopo cautelativo il Proponente ritiene di consolidare il "rilevato della scogliera" tramite l'esecuzione di tre file di micropali DN 150 mm, disposti a quinconce, a interasse longitudinale di 0,50 m. L'intervento sarà poi completato attraverso la posa in opera dei basoli precedentemente rimossi per la realizzazione del fabbricato di progetto. Per quanto riguarda il lato interno ricostruito, si prevede la posa in opera di pavimentazione in pietra lavica dello spessore di 3-4cm. Per ultimo, l'allargamento di banchina realizzato sarà attrezzato con gli impianti necessari ad assicurarne la piena funzionalità, quindi con erogatori idrico-elettrici, terminali antincendio, illuminazione a *led*, tutti con tubazioni e cavi di alimentazione contenuti in apposito cavidotto interrato. Completa l'intervento nel molo di sottoflutto la realizzazione di opere di arredo esterno degli spazi scoperti, mediante pavimentazioni, canalizzazioni e sottoservizi, rinverdimento con aiuole e piantumazioni, piccole attrezzature (pensiline d'ombra, dissuasori, cestini porta-rifiuti, portabiciclette, etc.), finalizzate a migliorare il decoro urbano consentendo nel contempo una migliore funzionalità. Il Proponente evidenzia che il progetto non avrà impatti paesaggistici in quanto le opere previste non alterano significativamente lo scenario estetico-visuale attuale anche in termini di *skyline*, mantenendo un ampio orizzonte libero alla vista da e verso il mare. La componente percettiva complessiva delle opere è sicuramente bassa e poco rilevante, non incidendo così sui valori panoramici del sito. Il Proponente afferma che l'incremento del trasporto pubblico marittimo, obiettivo perseguito con il previsto ampliamento del molo di sottoflutto, dovrebbe diminuire il trasporto su gomma e conseguentemente l'inquinamento prodotto. Per le caratteristiche del progetto, il Proponente ritiene che non siano necessarie ulteriori aree di parcheggio, oltre le esistenti;
- per quanto riguarda le attività di cantierizzazione, il Proponente distingue le **attività preliminari alla costruzione da quelle relative alla fase di cantiere vera e propria**. Le prime consistono essenzialmente in: interdizione temporanea a persone e imbarcazioni che interessano l'area portuale relativamente al solo molo di sottoflutto; attività di scavo per le fondazioni del fabbricato destinato alle attività mercatali della pesca (con i materiali che dovranno essere portati in discarica autorizzata secondo la vigente normativa); attività di predisposizione dell'area di cantiere mediante l'installazione delle baracche di cantiere, funzionali all'ufficio direzione lavori e alle maestranze impegnate, ovvero una recinzione per delimitare la parte interdetta temporaneamente alle persone; movimentazione di mezzi e macchinari terrestri (autocarri) e marittimi (pontoni o chiatte muniti di gru); realizzazione di indagini batimetriche, geognostiche, petrografiche. Non è prevista eliminazione di manufatti esistenti o di vegetazione. Le attività in fase di cantiere sono: realizzazione di opere a mare (posa di elementi prefabbricati, micropali, materiale arido e pietrame) per l'ampliamento del molo di sottoflutto con relative banchine; realizzazione di opere del fabbricato (strutture in c.a., tamponature e tramezzature, impianti, pavimentazioni e rivestimenti, intonaci); impiego

di materiale arido e massi naturali di II categoria in quantitativi però limitati visto il ridotto (6 m) allungamento del molo previsto; stoccaggio provvisorio dei materiali da utilizzare, previa individuazione da parte della ditta appaltatrice di idoneo sito nell'area di cantiere (piazzali portuali); realizzazione di opere per gli scarichi idrici, anche quelli relativi alla fase di esercizio (lo scarico delle acque reflue provenienti dal fabbricato sarà condotto in un impianto di depurazione prefabbricato previsto in progetto che immetterà successivamente nel vicino pozzetto della rete fognaria comunale esistente); attività di smobilitazione del cantiere (smontaggio delle opere provvisorie di cantiere installate, ossia baracche di cantiere, recinzioni, ecc.). **Non** sono previste opere per l'approvvigionamento idrico ed energetico (in quanto già esistenti), opere di dragaggio o di assetto idrogeologico e opere per le emissioni in atmosfera o per la gestione dei rifiuti o per le emissioni acustiche;

in ordine al cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati

- nella stessa area ci sono altri due progetti già autorizzati dal punto di vista ambientale, in seguito alla citata procedura di VIA svolta presso la Regione Campania (allora competente) e conclusasi positivamente con il relativo provvedimento di compatibilità ambientale, integrato con la Valutazione di Incidenza, espresso nel 2015 e prorogato come validità fino ad agosto 2025. Il primo progetto, di livello esecutivo cantierabile, riguarda la "Realizzazione di infrastrutture e servizi nel porto turistico di Cetara", i cui lavori sono attualmente in corso di avanzata realizzazione. Il secondo progetto riguarda l'"Adeguamento della struttura portuale e riqualificazione di Largo Marina per il turismo diportistico e balneare", è di livello anch'esso esecutivo cantierabile, attualmente è in fase di istruttoria la richiesta di finanziamento presso il Ministero delle Infrastrutture. Entrambi i progetti sono già autorizzati con la predetta procedura VIA e dotati di tutti i pareri e/o autorizzazioni, ma non riguardano il molo di sottoflutto, oggetto di questo progetto. Il Proponente, pertanto, afferma che non si può parlare di cumulo, ma di complementarità di interventi, tutti finalizzati a rendere funzionale la struttura portuale esistente;

in ordine alla coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione esistenti

- occorre preliminarmente evidenziare che il Proponente fornisce indicazioni circa le autorizzazioni e/o pareri che sono stati dati in relazione al progetto: parere paesaggistico favorevole della Soprintendenza ABAP per le province di Salerno e Avellino (16/11/2020); autorizzazione paesaggistica del Comune di Cetara (20/11/2020); nulla osta ambientale del Parco Regionale dei Monti Lattari (26/02/2021); parere idrogeologico (nulla osta) dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale (15/03/2021); parere demaniale (nulla osta) dell'Agenzia del Demanio, Direzione Generale di Napoli (2/03/2021); nulla osta aspetti demaniali portuali della Regione Campania, Direzione Generale per la Mobilità (26/02/2021); autorizzazione doganale dell'Ufficio delle Dogane di Salerno, Sezione operativa Salerno (acquisito per assenza in Conferenza dei Servizi), parere sulla sicurezza della navigazione della Capitaneria di porto di Salerno (18/02/2021);
- nello SPA il Proponente considera la valutazione di coerenza rispetto agli strumenti della pianificazione regionale ed esamina in dettaglio il quadro dei vincoli di riferimento per i contenuti del progetto (vincoli idrogeologici, urbanistici, paesaggistici e ambientali);
- in relazione ai vincoli idrogeologici, l'area in esame rientra nel Bacino regionale ex "Destra Sele". Lo SPA riporta gli stralci del vigente Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI) relativi all'area d'intervento ("Aree Rischio Frana" e "Aree Rischio Colata"). Le opere previste in progetto interessano unicamente il molo di sottoflutto per il quale la vigente perimetrazione PSAI non individua aree a rischio. Il bacino portuale, a eccezione del costone

- che incombe su esso, non è classificato a rischio e, pertanto, non sussiste alcun vincolo idrogeologico per le opere previste dal progetto. Si evidenzia, anche, come già sottolineato sopra, che la superficie di ampliamento del sottoflutto incide sull'ingombro del preesistente manufatto, costituito da una scogliera in massi naturali con scarpa esterna. Tale manufatto, il cui piede è più esterno del limite del banchinamento in progetto, non interferisce con i flussi del torrente Cetus. Dal punto di vista della classificazione sismica, il territorio comunale di Cetara è classificato come Zona sismica 3, caratterizzato quindi da pericolosità sismica bassa;
- dal punto di vista urbanistico, il PUC vigente (approvato nel 2018) comprende il porto nella zona F1 (Zona portuale), le cui norme tecniche di attuazione prevedono (art. 81) attività destinate alla pesca, alla nautica da diporto e al trasporto di persone e merci, con possibilità di interventi di adeguamento funzionale ed estetico, previo parere della Commissione per il paesaggio e approvazione degli Organismi competenti. Sotto il profilo paesaggistico i vincoli sono quelli del T.U. sul paesaggio (D. Lgs. 42/2004 e vincolo apposto con D.M. 01/12/1961) e quelli imposti dalle norme di tutela del Piano Urbanistico Territoriale della Penisola Sorrentina ed Amalfitana (L.R. 35/1987);
 - la realizzazione dell'intervento in progetto è ritenuta coerente con la Pianificazione provinciale e regionale e nello specifico:
 - nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) l'area risulta inquadrata all'interno dell'ambito turistico consolidato denominato "Costiera Amalfitana", per il quale, tra gli indirizzi strategici individuati si riscontrano i seguenti: riorganizzazione dell'offerta turistica anche attraverso la riqualificazione e razionalizzazione della infrastrutturazione costiera e dei servizi; definizione di un sistema integrato per la mobilità anche attraverso il potenziamento delle "vie del mare" e la riorganizzazione in rete dei porti e approdi, che prevede tra l'altro esplicitamente il modello turistico-peschereccio di Cetara; riqualificazione, potenziamento e 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;
 - il Piano Territoriale Regionale (PTR), ponendo attenzione al trasporto marittimo, con particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per incrementare i servizi di collegamento marittimo (vie del mare, servizio regionale del Metro del mare, cabotaggio costiero) e per favorire il diporto nautico, definisce interventi tesi alla riqualificazione della fascia costiera e all'adeguamento e potenziamento delle infrastrutture portuali;
 - dal punto di vista ambientale, il territorio comunale di Cetara è compreso nella perimetrazione del Parco Regionale dei Monti Lattari, istituito, ai sensi della L. n. 394/91 e della L. R. n.33/93, con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n.781 del 13/11/2003. La cartografia del Parco non comprende all'interno del perimetro protetto l'area portuale, come confermato dal parere espresso sul progetto dall'Ente Parco Regionale dei Monti Lattari con nota prot. n. 321 del 26/02/2021. Per quanto riguarda i Siti protetti (SIC-ZPS) della Rete Natura 2000, il territorio del Comune di Cetara è interessato dai seguenti siti:
 - SIC-ZPS IT8050054/IT8050009– Costiera amalfitana tra Maiori e il torrente Bonea: il sito è caratterizzato da un ripido versante di natura calcareo-dolomitica con la presenza di piccoli valloni separati e incisi da torrenti che decorrono brevemente lungo le pendici dei Monti Lattari. Significativa è la presenza di macchia mediterranea, vegetazione rupestre delle pendici calcaree, boschi misti di leccio. Importanti sono: l'avifauna migratrice e nidificante, oltre che interessanti comunità di rettili e chiroterri. I rischi potenziali sono dovuti alla captazione delle sorgenti a scopi domestici e irrigui, all'eccessiva antropizzazione e a episodi di vandalismo e bracconaggio;
 - SIC IT8030008– Dorsale dei Monti Lattari: il sito è caratterizzato da rilievi di natura calcarea con ripidi versanti percorsi da brevi corsi d'acqua a regime torrentizio e presenza sparsa di coperture piroclastiche. Nelle fasce di vegetazione sono

rappresentati i principali popolamenti vegetali dell'Appennino meridionale. Significativa è la presenza di piante endemiche ad arcale puntiforme. La zona è interessante per avifauna migratoria e stanziale (*Pernisapivorus*, *Circaedusgallicus*, *Falco peregrinus*, *Sylviaundata*). I rischi potenziali sono dovuti a eccessiva antropizzazione, relativo degrado ambientale ed estensione della rete stradale;

- l'area interessata dal progetto (molo di sottoflutto del porto), è completamente fuori del perimetro dei suddetti siti protetti della rete Natura 2000, così come non ricade neppure parzialmente all'interno di zone umide di rilevanza internazionale (Ramsar).

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale e alle misure di mitigazione previste

Atmosfera e fattori climatici

- nello SPA sono riportati i dati meteorologici di Cetara e quelli relativi allo stato della qualità dell'aria (dicembre 2019) desunta dalle banche dati disponibili. La qualità dell'aria va da discreta a buona, per evidente assenza di emissioni e immissioni inquinanti nell'aria. L'intervento in progetto, per la sua tipologia in fase sia realizzativa sia di esercizio, secondo il Proponente non comporta alcuna emissione nell'atmosfera di polveri o prodotti nocivi;
- il Proponente afferma che in *fase di cantiere* ci potrà essere un temporaneo incremento della presenza di polveri dovuto alla movimentazione del pietrame e dei massi naturali da collocare nei moduli prefabbricati in calcestruzzo utilizzati per l'ampliamento strutturale del molo di sottoflutto. Tuttavia, sia per il ridotto quantitativo di massi e pietrame necessario (l'allargamento della banchina esterna è di 5,5m, l'allungamento è di solo 6m), sia per il limitato tempo di esecuzione (in massimo 30 giorni si collocheranno massi e pietrame all'interno dei moduli prefabbricati in cls), le polveri producibili saranno ridotte e riferibili ad uno stretto spaziotemporale, con effetti quindi minimi, che potranno anche essere facilmente mitigati attraverso il preventivo lavaggio di massi e pietrame (prima del carico sui mezzi di trasporto) e attraverso l'utilizzo di mezzi di trasporto adeguati. A ciò si aggiunge anche che i massi e il pietrame saranno trasportati via mare direttamente con i mezzi marittimi (pontone, chiatta) che li collocheranno in opera, limitando così il passaggio di mezzi terrestri. Relativamente alla realizzazione del fabbricato non si prevedono movimentazioni di materiali che possano produrre quantitativi significativi di polveri, anche perché la struttura in conglomerato cementizio armato sarà realizzata con getti di calcestruzzo confezionato fuori l'area di cantiere. Il Proponente assicura, comunque, che si provvederà, al fine di limitare qualsiasi produzione di polveri, alla preventiva bagnatura degli pneumatici dei mezzi con adeguato impianto lava ruote installato in cantiere, unitamente all'utilizzo di autocarri telonati. In *fase di esercizio* non si prevedono attività tali da poter interferire in maniera significativa sulla qualità dell'aria. Infatti, le attività di esposizione e vendita del pescato saranno di tipo locale, con piccola commercializzazione di dettaglio rivolta esclusivamente ai turisti e non ai grossisti della filiera di distribuzione del pesce, non comportando quindi grossi volumi di vendita e conseguente transito di mezzi frigoriferi che possano incrementare il traffico veicolare. Per il trasporto pubblico marittimo il progetto ne migliorerà le condizioni di sicurezza per gli utenti durante le operazioni di sbarco nelle banchine allargate e adeguate, ma non comporterà impatti legati al traffico veicolare a terra e all'eventuale necessità di aree di parcheggio. Infatti, i mezzi del trasporto pubblico marittimo, che già arrivano (linea del Metro del Mare attivata e finanziata dalla Regione Campania) e arriveranno al porto di Cetara, sono aliscafi veloci che trasportano solo persone e non automezzi, costituendo un mezzo destinato al trasporto dei turisti che, partendo dai porti di Salerno o di Napoli, sono diretti a visitare (a piedi) i borghi della costiera amalfitana. Pertanto, il progetto non comporta

sicuramente un incremento del traffico veicolare né l'esigenza di ulteriori aree di parcheggio a Cetara, ma anzi è diretto e finalizzato a incrementare il trasporto pubblico marittimo inteso proprio come alternativa a quello su gomma, con beneficio atteso di diminuire il traffico veicolare a terra e, conseguentemente, le emissioni inquinanti (CO₂) in atmosfera;

Acqua (acque superficiali e consumi idrici)

- le acque superficiali direttamente interessate dal progetto sono quelle marine antistanti il litorale interessato dalle opere, interessati anche dalle precipitazioni e dal deflusso attraverso il reticolo idrografico del torrente Cetus. Gli studi condotti nello SPA riguardano la definizione qualitativa delle acque marine, relativamente sia al moto ondoso sia agli eventuali livelli di inquinamento esistenti, considerando prioritariamente i parametri per la caratterizzazione ordinaria dei corpi idrici e i parametri di interesse specifico per il caso in esame, ovvero quelli maggiormente legati alla tipologia dell'intervento e quelli critici per gli utilizzi a cui è sottoposto il corpo idrico (gli scarichi esistenti nel tratto interessato). Relativamente al moto ondoso ordinario che si propaga dal largo verso la costa di Cetara, nello studio specialistico idraulico costiero, condotto mediante modellazione numerica, si sono quantificate altezze d'onda, direzione, frequenza e correnti, che ha consentito di individuare gli eventi più significativi nelle direzioni prevalenti e il valore dell'onda di progetto $H_s = 5,5\text{m}$. Allo sbocco dei numerosi valloni affluenti nell'asta principale, compreso il torrente Cetus, sono presenti corpi di conoide detritico-alluvionale con lobi di colata detritico-fangosa. Tali depositi, correlati ai numerosi eventi di frana, testimoniano come l'area è caratterizzata soprattutto da una tendenza evolutiva con processi gravitativi di tipo colata rapida. La qualità delle acque di balneazione è monitorata dalla Regione Campania attraverso l'ARPAC, che esegue prelievi lungo il litorale regionale analizzandone i campioni prelevati e restituendone i risultati relativamente ai parametri di interesse. Per il litorale di Cetara sono disponibili i risultati analitici dei campioni prelevati nell'estate del 2020, con punto di monitoraggio relativo a Marina di Cetara. Sono riportate nello SPA le tabelle riepilogative del punto di monitoraggio delle acque nel suddetto punto di prelievo. Le acque sono classificate da eccellenti a scarse oppure come aree non controllate e caratterizzate da divieto permanente di balneazione. Dalle tabelle si evince che lo specchio acqueo interessato dal progetto è in parte (antistante il porto) in divieto permanente in quanto area portuale, e in parte (antistante largo Marina) con area in attesa di nuova classificazione;
- i potenziali impatti su tale componente riguardano lo specchio d'acqua marino, mentre sono esclusi sicuramente effetti sui consumi idrici. In *fase di cantiere*, in particolare, il progetto potrebbe determinare effetti sulla qualità delle acque dovuti a potenziali immissioni e/o perdite di idrocarburi o sostanze oleose legate ai macchinari e mezzi d'opera, ed a intorbidimenti dovuti ai sedimenti e polveri in sospensione conseguenti alla movimentazione dei massi naturali e pietrame necessaria per l'ampliamento del molo di sottoflutto. Tali effetti, riferibili comunque a spazi temporali limitati alle sole fasi esecutive delle opere amare (al massimo 150 giorni), potranno essere mitigati prevedendo alcuni accorgimenti: utilizzo di mezzi marittimi con caratteristiche di funzionamento che prevedono un moderato fattore di disturbo in termini di produzione di emissioni e polveri; procedure di controllo codificate e registrate delle eventuali sostanze percolanti, per evitare che perdite di olii e/o sostanze inquinanti possano interessare le acque del bacino marino; utilizzo, nel corso delle attività di collocamento dei massi e del pietrame all'interno dei moduli prefabbricati in calcestruzzo, di procedure operative anche temporali (es. non superare una certa quantità di materiale versato continuamente per determinati intervalli di tempo, facendo seguire a questa fase un analogo intervallo di tempo destinato solo alla decantazione del materiale versato) che assicurino la minima dispersione del sedimento/polvere, al fine di ridurre i fenomeni di intorbidamento delle acque; programmazione delle operazioni di versamento del materiale

lapideo da effettuarsi possibilmente al di fuori della stagione balneare. Le fasi relative alla costruzione del fabbricato non prefigurano effetti sulle acque. In *fase di esercizio* le opere di ampliamento del molo previste non varieranno il regime idrodinamico delle acque, ma anzi determineranno effetti sicuramente positivi nei riguardi del moto ondoso la cui energia cinetica incidente sarà smorzata dalle opere foranee, migliorando la fruibilità del bacino portuale anche in corrispondenza di eventi meteomarinari estremi. Le attività di conservazione, esposizione e vendita del pescato (di tipo locale e senza grossi volumi), non implicheranno attività di trasformazione del prodotto ittico che possa produrre scarti o residui o distribuzione ittica nella filiera (a grossisti). Pertanto, i potenziali effetti ambientali delle attività che saranno svolte nel fabbricato in fase di esercizio sono giudicati limitati (consumi idrici, scarichi) e, comunque mitigati dalla realizzazione di un impianto di depurazione prefabbricato interrato in adiacenza al fabbricato medesimo. Tale impianto, composto da vasche monoblocco prefabbricate in calcestruzzo armato vibrato, completo di tutte le apparecchiature elettromeccaniche e idrauliche necessarie al funzionamento automatico, comprenderà le fasi di ossidazione e decantazione, con preventivo pretrattamento di grigliatura e successivo trattamento di disinfezione. In tale impianto saranno convogliate le acque reflue (servizi igienici, attività da pesca) provenienti dal fabbricato, e da qui, dopo essere state trattate in piena conformità alla normativa vigente in materia di scarichi civili e commerciali, saranno immesse nella rete fognaria comunale che presenta un pozzetto in prossimità;

Suolo e sottosuolo

- lo SPA fornisce indicazioni circa la caratterizzazione morfologica e sedimentologica dell'area interessata dal progetto, anche con i parametri granulometrici della spiaggia emersa, oltre alla dinamica sedimentologica (poco significativa). Il fondo marino antistante il porto è costituito da una spessa coltre di sedimenti clastici sciolti e si presenta molto articolato. Il primo tratto di fondale sotto costa è costituito da un'ininterrotta fascia di materiale clastico eterometrico sub-spigoloso e sub-arrotondato (indice di scarsa mobilità), con massi e ciottoli, frequentemente ricoperti da alghe foto file, 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 ÷ -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). Secondo il Proponente, gli interventi previsti non alterano minimamente la morfodinamica del litorale adiacente;

Flora, fauna e biodiversità

- dal punto di vista dello "stato di naturalità" 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), in questa zona predominano le Alghe Verdi e la presenza di *Parazoanthus*. Con l'aumentare della profondità la flora si modifica arricchendosi delle Alghe Brune e Rosse. Le caratteristiche riscontrate 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). In *fase di cantiere* gli effetti sono ritenuti poco significativi, per le possibili interferenze temporanee delle polveri sugli apparati fogliari, attenuabili facilmente con gli accorgimenti di cantiere, e per potenziali disturbi alla presenze faunistiche arrecabili

dal livello dei rumori che però non è elevato e soprattutto è temporaneo. In *fase di esercizio* le attività previste non dovrebbero arrecare disturbi o danni;

Rumori e vibrazioni

- nel Piano di Zonizzazione Acustica vigente nel Comune di Cetara *l'area portuale è compresa nella classe acustica V*, con valori limite di emissione diurno 65 dbA e notturno 55 dbA e di immissione rispettivamente di 70 dbA e 60 dbA. Nella situazione attuale, l'area di Cetara presenta un livello di rumorosità misto (area a uso residenziale e turistico-commerciale) classificabile in zona acustica III con livello max di 60/50 dbA, tipico delle aree costiere interessate da flusso turistico. Per il Proponente, complessivamente i parametri rientrano nei limiti fissati dalla normativa di settore, non determinando assolutamente livelli tali da configurare una situazione di inquinamento acustico o vibrazionale;
- in *fase di cantiere* i mezzi d'opera potranno contribuire, localmente, a un incremento temporaneo (limitato alla sola durata di esecuzione dei lavori) moderato e locale del livello di emissioni sonore. Le opere a mare saranno realizzate prevalentemente con mezzi marittimi, non determinandosi particolari livelli di rumorosità, mentre mezzi terrestri (autocarri per trasporto materiali, autobetoniere per getti calcestruzzi) saranno impiegati per la realizzazione del fabbricato pesca. Tali emissioni, in linea comunque con quelle delle attività (turistiche) attualmente svolte nell'area portuale, possono essere ridotte con opportuni accorgimenti di cantiere, come ad esempio l'installazione di barriere fonoassorbenti a delimitare l'area di cantiere, l'adozione di orari specifici per l'esecuzione delle lavorazioni più rumorose. Il progetto non comporterà radiazioni elettromagnetiche e termiche, né varierà significativamente l'attuale livello di emissioni luminose. In *fase di esercizio* non ci sarà un incremento del livello di rumori rispetto a quello attuale;

Paesaggio

- la rilevanza di tale componente è legata al "patrimonio culturale ambientale della costiera amalfitana (dal 1997 sito Unesco Patrimonio dell'Umanità). Anche a livello di area locale 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, aprendo al visitatore le porte sul mondo ricco di atmosfere culturali del mare. 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. La caratterizzazione paesaggistica dell'area locale di Cetara si riferisce alle sue tre componenti riconoscibili, che, correlate, conferiscono la capacità di identificazione all'area stessa: quella ecologica-naturalistica (suolo, vegetazione, pedologia, ecc.), quella storico-culturale (sistemazioni del suolo e colture, insediamenti residenziali, infrastrutture, ecc.) e quella estetica-visuale (lettura scenica di linee, colori, tessiture, ecc.).

Relativamente a tali componenti del paesaggio il Proponente evidenzia che: l'aspetto ecologico-naturalistico non è interessato dalle opere di progetto; l'aspetto storico-culturale è preservato e allo stesso tempo migliorato, dal momento che la realizzazione dell'intervento comporterà una riqualificazione complessiva del molo; per l'aspetto estetico-visuale va osservato che le opere previste in progetto non alterano significativamente lo scenario attuale anche in termini di *skyline*, mantenendo un ampio orizzonte libero alla vista da e verso il mare (il prolungamento del molo sottoflutto è previsto senza realizzare il muro paraonde risultando quindi poco percettibile nello *skyline* verso il mare). Inoltre, il Proponente osserva che la realizzazione del fabbricato per le attività di esposizione e vendita del pescato ben si inserisce

come configurazione plano-volumetrica, non alterandone alcuna visuale. Ne consegue che la componente percettiva complessiva delle opere di progetto, secondo il Proponente, è sicuramente bassa e poco rilevante e tale da non incidere così sui valori panoramici del sito, come anche attestato dal parere favorevole espresso sul progetto dalla Soprintendenza con nota prot.21023P del 16/11/2020;

Rifiuti

- in *fase di cantiere* saranno prodotti rifiuti solidi ordinari e quantitativamente non rilevanti (imballaggi materiali, sfridi materiali, etc.) che saranno facilmente smaltiti dall'impresa appaltatrice. In *fase di esercizio* le attività di esposizione e vendita del pescato, unitamente ad un previsto incremento dei flussi turistici in arrivo con i mezzi del trasporto pubblico marittimo, determineranno un leggero incremento di rifiuti prodotti, ma sempre contenuti nei limiti smaltiti dalla ordinaria raccolta RSU operata a livello comunale. Proprio al fine di migliorare la raccolta RSU il Proponente ha previsto di allestire sulle banchine di riva un'isola ecologica contenente almeno le seguenti unità di raccolta: cassonetti per la raccolta differenziata; un cassonetto per raccolta batterie usate; un contenitore per raccolta e stoccaggio temporaneo di oli usati;

Popolazione e salute umana

- il Proponente ritiene che su questa componente il progetto generi impatti sicuramente positivi anche se quantitativamente contenuti. In *fase di esercizio*, infatti, il progetto genera sicuramente un impatto positivo legato alla realizzazione delle opere di ampliamento delle banchine del molo di sottoflutto, che oltre a determinare un miglioramento delle condizioni di sicurezza per l'incolumità delle persone residenti e dei turisti che vi sbarcano dai mezzi del trasporto pubblico marittimo, comportano un'ottimizzazione della funzionalità di tutti gli spazi portuali, migliorandone così la fruizione in sicurezza. Lo stesso previsto incremento del trasporto pubblico marittimo genera effetti positivi, in quanto da intendersi come alternativa al trasporto su gomme, determinando una riduzione del traffico veicolare e delle conseguenti emissioni inquinanti (CO₂, etc.) nocive per la salute umana. Limitato alla sola *fase di cantiere* è l'effetto negativo, pur se circoscritto temporalmente alle sole fasi esecutive, delle opere di ampliamento del molo di sottoflutto (durata prevista al massimo 150 giorni), dovuto alla presenza di polveri conseguenti alle lavorazioni (movimentazioni massi e pietrame). Sono previste le mitigazioni già citate sopra. Si prevede di utilizzare materiali e sostanze che non hanno assolutamente carattere nocivo per la salute umana, e rispondenti ai criteri minimi ambientali (CAM Edilizia) di cui al DM 11/10/2017;

Attività socioeconomiche

- il Proponente sottolinea gli indubbi vantaggi di tipo economico-sociale derivanti dall'attuazione dell'intervento in progetto, partendo da un'analisi dell'assetto demografico del Comune di Cetara (costante diminuzione della popolazione residente negli ultimi 10 anni) e dello sviluppo storico della pesca e delle attività turistiche, concentrate nei mesi estivi. In *fase di esercizio* il progetto genera sicuri e rilevanti impatti positivi dovuti al miglioramento delle condizioni di fruizione della struttura portuale, con benefici riflessi sia per le attività turistiche sia per gli insediamenti turistico-commerciali presenti. Il miglioramento del trasporto

pubblico marittimo, conseguente all'ampliamento delle banchine del molo di sottoflutto e all'aumento delle condizioni di sicurezza per gli utenti durante le operazioni di sbarco, determinerà sicuramente un incremento dei flussi turistici diretti e indotti che potranno interessare Cetara, il cui porto potrà diventare scalo rilevante dei servizi di collegamenti pubblici marittimi della Regione con gli aliscafi veloci. Il progetto, oltre al beneficio economico in termini di redditi e occupazione derivante dall'incremento dei flussi turistici, determinerà anche un indubbio beneficio diretto sull'economia locale da sempre dedita alle attività peschereccia, per effetto della destinazione ad attività mercatale al dettaglio del previsto fabbricato per la pesca: un'offerta di prodotti ittici freschi venduti ai turisti direttamente sul posto(porto) dove sono scaricati dalle imbarcazioni della piccola pesca cetarese che ivi attraccano, potendosi così completare una filiera ittica di grande valore considerata la vocazione storica del centro peschereccio di Cetara. I benefici indiretti derivanti dalla realizzazione del progetto riguarderanno invece il mantenimento degli attuali livelli occupazionali e il mantenimento ed eventuale incremento del fatturato delle attività economiche (turistica e peschereccia) dell'area e di quello dell'indotto (commercio, artigianato, servizi ecc.);

CONSIDERATE anche le osservazioni, espresse ai sensi dell'art. 19, comma 4, del D. Lgs. n. 152/2006 con nota prot. n. 10440 del 17/03/2022, del Ministero della Cultura, Direzione Generale ABAP, la quale "non rileva che il progetto debba essere assoggettato a VIA ai sensi del D. Lgs. 152/2006", facendo presente la necessità che lo stesso dovrà soddisfare la seguente condizione ambientale legata alla tutela paesaggistica:

"Onde evitare di affollare e congestionare l'area sottoposta a tutela paesaggistica, come da D.M. dell'1/12/1961, a sfavore della resa paesaggistica dell'attuale stato dei luoghi, l'utilizzo dei locali ampliati, come da progetto, dovrà essere vincolato al solo ed unico uso di Mercato ittico del pescato, evitando ulteriori promiscue funzioni ed attività commerciali, senza ulteriori occupazioni della suddetta area demaniale e/o dello spazio risultante".

TENUTO CONTO altresì:

- che il Parco Regionale dei Monti Lattari –Ente Gestore non ha comunicato il proprio "sentito" entro i termini di cui all'art. 24 comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006;
- che, ai sensi dell'art. 25 comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006, non essendo stato reso il parere nei termini ivi previsti, l'autorità competente procede comunque alla valutazione a norma del presente articolo;

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

- il progetto riguarda l'"Adeguamento e ampliamento del molo di sottoflutto funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo" nel porto del Comune di Cetara, consistente nella realizzazione di un fabbricato (altezza interna utile pari a 2,70 m e solaio piano a terrazzo praticabile), da destinare allo svolgimento delle attività mercatali della pesca, e nell'allargamento del molo sottoflutto nella parte esterna al bacino (lato Largo Marina) per una larghezza di 5,25 m, con estensione della parte terminale del medesimo molo per una lunghezza di 6,00 m e larghezza di 8,00 m. L'opera è finalizzata a ridurre l'agitazione ondosa interna al bacino portuale e a dotare il molo di sottoflutto (adeguato e ampliato allo scopo) di spazi coperti atti a consentire attività di esposizione e vendita del pescato, unitamente al fatto che gli utenti del trasporto pubblico marittimo possano fruire delle banchine, integrate con la funzionalità complessiva e di settore della struttura portuale;

- date le caratteristiche dell'intervento di progetto, si può ragionevolmente che non si palesano effetti cumulativi di tipo ambientale dello stesso con le altre opere che nel sito del porto di Cetara (Largo Marina) sono già state autorizzate dal punto di vista della compatibilità ambientale e che attualmente sono in fase esecutivo-cantierabile o di istruttoria pre-finanziamento;
- il Proponente **non** presenta un **Piano di Monitoraggio Ambientale** e, pertanto, è necessario predisporre un documento nel quale le singole componenti ambientali siano oggetto di definizione di un piano di controllo e monitoraggio, da svilupparsi ante operam, nelle fasi di cantiere e post operam. Il PMA deve essere redatto in accordo con ARPA Campania e secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)", predisposte dall'ISPRA. Il Piano di monitoraggio, per ogni componente, dovrà prevedere una indicazione dei punti di monitoraggio, corredata di tabella con l'articolazione temporale dei campionamenti. Per la parte relativa al monitoraggio dell'ambiente idrico e particolarmente delle acque superficiali, occorre che lo stesso sia predisposto e concordato con ARPA Campania in accordo a quanto previsto dal Programma di monitoraggio dei Corpi Idrici Superficiali redatto ai sensi dei Decreti Ministeriali n. 56/2009 e n. 260/2010.

Ribadendo che il Proponente dovrà ottemperare alle prescrizioni del Ministero della Cultura;

DATO ATTO che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano "un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio", in quanto circoscritte a: 1) mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; 2) monitoraggi (prescrizioni che impongono un più dettagliato e ravvicinato nel tempo controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera");

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

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

che il progetto riguardante l'"Adeguamento e ampliamento del molo di sottoflutto funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo" nel porto del Comune di Cetara **non determina potenziali impatti ambientali tali da essere sottoposto al procedimento di VIA**, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, a condizione che si ottemperi alle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali – cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre un progetto di cantierizzazione nell'ambito del quale, dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> definire congiuntamente con ARPA i livelli soglia per trasparenza, pH, ossigeno e concentrazione di inquinanti (limitatamente a quelli potenzialmente ascrivibili alle attività previste per l'opera) e prevedere raccolta delle informazioni per trasparenza (torbidità, ossigeno e pH in continuo) nelle aree marine prossime al cantiere (almeno 3 punti); sospendere immediatamente le lavorazioni nel caso si verificassero situazioni di particolare criticità delle acque marine portuali (nei casi di alterazione sensibile dei parametri chimico-biologici: trasparenza, concentrazione di inquinanti, pH, etc.), anche nel caso in cui tali alterazioni dovessero essere apparentemente indipendenti dalle lavorazioni in corso; la ripresa dei lavori sarà possibile solo al momento del rientro delle variabili di interesse al di sotto dei livelli soglia; attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti previste nello studio e tutto quanto utile a minimizzare impatti, pur se non significativi, anche contingibili e temporanei sulle componenti ambientali con particolare riguardo all'ambiente marino circostanti o limitrofe con particolare riferimento ai livelli di ossigeno disciolto, torbidità o dispersione di matrici contaminate, prevedendo misure in continuo per misure di torbidità e ossigeno, operando con tecnica di <i>feedback monitoring</i> che prevede la sospensione delle attività quando i livelli di ossigeno disciolto scendono sotto i 2 mgO₂ L⁻¹ o livelli critici di trasparenza;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Campania per la definizione dei livelli soglia di cui alla condizione 1 a

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam e Corso d'opera
Fase	Fase precedente la cantierizzazione, Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)", predisposte dall'ISPRA. Tale Piano, per ogni componente, dovrà prevedere una indicazione dei punti di</p>

Condizione ambientale n. 2	
	<p>monitoraggio, corredata di tabella con l'articolazione temporale dei campionamenti. Il Piano di monitoraggio, in accordo con ARPA, dovrà tener conto:</p> <ul style="list-style-type: none">a. con riferimento ai livelli soglia definiti con ARPA (di cui alla condizione ambientale n. 1 a) per trasparenza, pH, ossigeno e concentrazione di inquinanti, dell'impatto nelle aree marine prossime al cantiere;b. sotto il controllo e secondo le modalità determinate da ARPA, attraverso una campagna di rilevamento strumentale in continuo, dell'impatto sulla qualità dell'aria (PM₁₀ e PM_{2,5}) e del rumore in fase di cantiere, durante le movimentazioni dei mezzi e le lavorazioni più critiche sui ricettori prospicienti l'area per tutta la fase della cantierizzazione, adottando le misure/buone pratiche per il contenimento delle emissioni pulverulente.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio del cantiere, alla conclusione delle attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Campania per il monitoraggio di cui alla condizione 2 b e per supporto alle verifiche di ottemperanza previ sopralluoghi nell'area dell'opera

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla



PAOLA
BRAMBILLA
Ministero
dell'Ambiente
Coordinatore
Sottocommissione
VIA
22.04.2022
06:35:26
GMT+00:00