

COMUNE DI SANT'AGNELLO

PROVINCIA DI NAPOLI

RECUPERO E SISTEMAZIONE SCOGLIERA MARINA DI CASSANO PROGETTO DI COMPLETAMENTO

PROGETTO ESECUTIVO

STUDIO DI FATTIBILITA' AMBIENTALE

TAVOLA N.

1c

DATA SETTEMBRE 2006

SCALA

PROGETTO:

U.T.C. Geom. Francesco AMBROSIO

Ing. Antonino FIDO

COMUNE DI SANT'AGNELLO

PROVINCIA DI NAPOLI

LAVORI DI RECUPERO E SISTEMAZIONE SCOGLIERA MARINA DI CASSANO I005SAG PROGETTO DI COMPLETAMENTO

PROGETTO ESECUTIVO - AGGIORNAMENTO PREZZI 2018

STUDIO DI FATTIBILITÀ AMBIENTALE

SOMMARIO

1) PREMESSE	2
2) DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	4
2.a) <i>L'ambito di intervento e lo stato attuale</i>	4
2.b) <i>Descrizione delle opere del progetto generale e del lotto esecutivo</i>	6
2.c) <i>Descrizione delle opere del progetto di completamento</i>	9
3) VERIFICA DELLE ANALISI SVILUPPATE NEL PROGETTO PRELIMINARE.....	11
4) ANALISI DELLE MISURE ATTE A RIDURRE O COMPENSARE GLI EFFETTI DELL'INTERVENTO SULL'AMBIENTE E SULLA SALUTE	12
5) RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ AMBIENTALE E PAESAGGISTICA DEL CONTESTO TERRITORIALE.....	13
6) AUTORIZZAZIONI E APPROVAZIONI IN MATERIA AMBIENTALE	16
7) ORTOFOTO.....	18

1) PREMESSE

La redazione dello *Studio di fattibilità ambientale* è regolata dal comma 2 dell'art. 27 del D.P.R. n. 207/2010: «*Lo studio di fattibilità ambientale, tenendo conto delle elaborazioni a base del progetto definitivo, approfondisce e verifica le analisi sviluppate nella fase di redazione del progetto preliminare, ed analizza e determina le misure atte a ridurre o compensare gli effetti dell'intervento sull'ambiente e sulla salute, ed a riqualificare e migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale avuto riguardo agli esiti delle indagini tecniche, alle caratteristiche dell'ambiente interessato dall'intervento in fase di cantiere e di esercizio, alla natura delle attività e lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento, e all'esistenza di vincoli sulle aree interessate. Esso contiene tutte le informazioni necessarie al rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni in materia ambientale*».

In relazione alla tipologia, categoria ed all'entità dell'intervento, lo studio di fattibilità ambientale deve ricercare le condizioni che consentano un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale; esso documenta la sostenibilità della scelta di realizzazione dell'intervento e ne verifica la fattibilità sotto il profilo ambientale.

Lo studio prevede la verifica di compatibilità dell'intervento, anche in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale.

In particolare lo studio deve:

- ❖ esaminare le caratteristiche dell'opera in progetto evidenziando la sua interferenza con le componenti ambientali e paesaggistiche che caratterizzano il territorio circostante;
- ❖ documentare le caratteristiche del contesto ambientale in cui si colloca l'intervento in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale dovuto alle soluzioni tecniche adottate;
- ❖ definire gli interventi richiesti per mitigare gli eventuali impatti originati dalla realizzazione dell'opere.

In sostanza la procedura, che presenta aspetti sia di carattere tecnico che amministrativo, si articola attraverso i seguenti principi fondamentali:

1. analisi degli effetti, attuali e potenziali, prodotti sullo stato di fatto dell'ambiente;
2. valutazione delle modalità di intervento e verifica che esse siano finalizzate a rendere accettabili gli effetti dell'evento stesso;
3. controllo che l'intero procedimento si svolga nel rispetto delle leggi vigenti.

Le analisi tecniche riguardano l'inquadramento tecnico dell'opera e la valutazione degli effetti sul suolo e sul sottosuolo.

Le verifiche amministrative comprendono lo studio delle norme, vincoli e competenze che regolano l'attuazione dell'intervento.

Una volta valutati gli effetti delle modificazioni prodotte sull'ambiente dalla realizzazione dell'opera si deve verificare se queste modificazioni possono essere "tollerate" dall'ambiente senza danno e nel tempo. In caso contrario si dovrà verificare se esistono interventi atti a ripristinare l'equilibrio.

In definitiva le valutazioni di compatibilità ambientale di un'opera porteranno ai seguenti risultati:

- ❖ l'intervento non provoca modificazioni sostanziali all'ambiente e può essere autorizzato;
- ❖ l'intervento proposto può arrecare modificazioni sostanziali all'ambiente e deve quindi comprendere le opere che, sotto il profilo tecnico ed economico, siano in grado di ripristinare l'equilibrio, per cui l'autorizzazione è subordinata a precise prescrizioni;
- ❖ l'intervento può arrecare all'ambiente modifiche tali da provocare danni irreversibili per cui non può essere autorizzato.

2) DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.a) *L'ambito di intervento e lo stato attuale*

La costruzione della scogliera di Marina di Cassano antistante la “*spiaggia di Caterina*” fu intrapresa dalla Regione Campania nel 1981 in attuazione di un progetto di ampliamento e sistemazione del porto di Cassano di Piano di Sorrento.

Questo progetto prevedeva la realizzazione di un **nuovo porto**, di dimensioni quasi raddoppiate rispetto al preesistente, con una traslazione verso ovest nel territorio di Sant’Agnello ed inglobava l’intera spiaggia di Caterina utilizzando parzialmente la preesistente struttura foranea di Cassano nel Comune di Piano di Sorrento che veniva trasformata in molo di sottoflutto, mentre il litorale



sabbioso ad est restava destinato all’uso turistico balneare.

Questo progetto complesso e articolato trovava un primo momento realizzativo nella costruzione di parte della scogliera, che doveva costituire il nucleo della nascente struttura foranea. L’opera, come si è detto, fu iniziata nel 1981 ma i lavori furono poi sospesi a seguito di lunghe e tormentate vicissitudini giudiziarie circa la legittimità ambientale del

progetto, vicende definitivamente concluse in senso favorevole con una Sentenza del Consiglio di Stato del luglio 1990.

La realizzazione del nuovo porto fu però accantonata, probabilmente per la mancanza di adeguate risorse finanziarie e di concrete iniziative da parte delle Amministrazioni interessate, mentre a partire dagli anni '90 si andava sviluppando, nello specchio acqueo protetto dalla scogliera incompleta, un approdo stagionale per l'ormeggio delle unità da diporto, attrezzato dapprima



solo con un campo boe e successivamente con pontili galleggianti.

Al contempo, a causa della pericolosità dovuta alla presenza degli scogli

semisommersi della parte più esterna della struttura foranea, si tenevano nel 1998, presso la Presidenza della Giunta Regionale della Campania, due conferenze dei servizi.

Precisamente, nella prima del 23.07.1998, preso atto dell'abbandono da parte della Regione del progetto del nuovo porto, il Rappresentante dell'Amministrazione Marittima (Comandante Compartimento Marittimo di Castellammare di Stabia) *“suggerisce che in una prossima riunione venga valutata l'opportunità che la Regione Campania, che ancora detiene in uso l'area marittima demaniale, completi la scogliera già realizzata con gli interventi minimi indispensabili ad eliminare lo stato di pericolo determinato dalla presenza di alcuni scogli affioranti nonché provveda ad installare i segnalamenti marittimi definitivi”*.

Nella seconda riunione del 28.09.1998 fu esaminato un progetto trasmesso alla Regione Campania dal Consorzio Nautico S. Agnello che prevedeva la realizzazione di punti di ormeggio ed il completamento della scogliera. Su

questo progetto il Settore Demanio Marittimo della Regione Campania chiedeva alla Conferenza di esaminare solo la parte relativa al completamento della scogliera, escludendo quindi le valutazioni sull'utilizzazione del bacino da parte del predetto Consorzio. Il Comandante della Capitaneria di Porto di Castellammare di Stabia esprimeva "***parere favorevole alla realizzazione della scogliera fermo restando che l'opera dovrà essere realizzata dalla Regione Campania nei metodi e nelle forme che riterrà opportuni. Per quanto riguarda il progetto presentato vengono manifestate tutte le perplessità relative all'utilizzo successivo dello specchio d'acqua in quanto non è ipotizzabile al momento nessun tipo di utilizzo futuro, stante il fatto che non c'è nessuna richiesta agli atti e pertanto il parere favorevole è da intendersi riferito esclusivamente al fatto che il completamento totale o ridotto dell'opera elimina definitivamente una situazione pericolosa per la sicurezza della navigazione. Ribadisce, altresì, che l'opera una volta ultimata andrà acquisita tra le pertinenze del pubblico demanio marittimo nei modi e nelle forme di legge***".

Lo stato di pericolo per la navigazione derivante dall'incompletezza dell'opera veniva evidenziato anche nell'interrogazione parlamentare n. 4-20317 rivolta ai Ministri competenti (LL.PP., Trasporti e Navigazione, Interno e Protezione Civile) dal Sen. Antonio Di Pietro e trasmessa al Comune di Sant'Agnello dal Prefetto di Napoli con nota n. 9371 del 30.10.2000.

2.b) Descrizione delle opere del progetto generale e del lotto esecutivo

Nel 2001 la Regione Campania assegnava al Comune di Sant'Agnello, nell'ambito del Protocollo aggiuntivo all'Accordo di Programma quadro "Infrastrutture per i Sistemi Urbani", un finanziamento di importo pari a Lit. 6.000.000.000 (€ 3.098.741,39) per il recupero e la sistemazione della scogliera.

Con delibera della Giunta Municipale n. 55 del 08.02.2001 l'Ufficio Tecnico Comunale fu incaricato per la redazione del **progetto preliminare** dell'opera.

La configurazione finale della scogliera prevista in progetto presentava una lunghezza complessiva pari a circa 380 m, con larghezza di berma di 12 m e quota di run-up pari a 2.50 m, ottenuta con un rifiorimento della scogliera esistente con massi naturali di adeguata pezzatura crescente dall'interno verso l'esterno, con pendenza del paramento pari a 3/1 lato mare e 1/1 al lato dell'approdo. Precisamente, la mantellata era prevista con una doppia fila di massi naturali di IV categoria, lo strato di filtro era formato da una triplice fila di massi di I categoria ed un nucleo costituito per il 50% da massi naturali di I categoria e per il 50% da tout-venant di cava.

Il progetto prevedeva, infine, un miglioramento della circolazione a tergo della scogliera mediante la creazione di un varco alla radice di larghezza, rispetto al costone tufaceo, pari a circa 15 m.

Il predetto progetto preliminare veniva approvato dalla Giunta Municipale con delibera n. 177 del 02.05.2001 ma anche questo intervento di ripristino subiva un impedimento amministrativo in quanto la procedura per la rimozione del vincolo ambientale veniva correttamente avviata ma il Decreto autorizzativo veniva annullato dalla Soprintendenza di Napoli, che riteneva l'opera non conforme al P.U.T. (L.R. N. 35/1987). Il Comune di Sant'Agnello impugnava avanti al T.A.R. Campania il suddetto provvedimento di annullamento ma l'Organo di Giustizia Amministrativa con sentenza del 30.01.2004 non accoglieva il ricorso; questa sentenza del T.A.R. veniva riformata dal Consiglio di Stato nel febbraio 2005 che annullava il provvedimento negativo della Soprintendenza di Napoli, per cui solo dopo quattro anni l'autorizzazione ambientale diveniva pienamente efficace.

Il **progetto definitivo** redatto nel giugno del 2006 confermava integralmente il disegno dell'opera stabilito nel progetto preliminare approvato.

Sotto l'aspetto economico, tuttavia, l'intervento scontava l'incremento dei prezzi che si era verificato nel lungo tempo trascorso a causa del complesso iter procedurale seguito per l'acquisizione dei necessari pareri. Per la computazione delle opere si era dovuto, infatti, procedere applicando i prezzi unitari del Prezzario dei lavori pubblici vigente in Campania (approvato con delibera della

Giunta Regionale della Campania n. 3070 del 31.10.2003) e l'importo complessivo dell'intervento era risultato pari a circa € 5.600.000,00.

Pertanto, l'Amministrazione Comunale stabiliva di contenere la spesa dell'intervento nell'importo del finanziamento disponibile di € 3.098.741,39, facendo redigere uno stralcio del progetto preliminare che comprendeva le seguenti opere:

- 1) apertura di un varco di larghezza pari a 15 m alla radice della scogliera per il miglioramento della circolazione dell'acqua nel bacino protetto;
- 2) salpamento degli otto cassoni in calcestruzzo armato abbandonati a tergo della scogliera;
- 3) rifiorimento della scogliera nel tratto di lunghezza complessiva pari a 177.50 m, compreso tra la sez. 13 e la sez. 30', con una sezione ridotta con paramento esterno con pendenza 1/2 in luogo di 1/3 e paramento interno con pendenza 1/1, larghezza di berma pari a 12 m ed altezza di coronamento pari 2.50 m.

In buona sostanza, si prevedeva di rinviare ad un intervento successivo da finanziare con altre risorse:

- la sistemazione della scogliera nel tratto di lunghezza pari a 110 m compreso tra la sez. 2 e la sez. 13, dove oggi l'opera raggiunge la quota di coronamento prevista ma ha una sezione inferiore a quella di progetto;
- il completamento del tratto intermedio (in cui si interviene con questo progetto) di lunghezza pari a 177.50 m fino ad ottenere il paramento previsto con scarpa lato mare pari a 1/3 (una fila aggiuntiva di massi di IV cat.);
- il rifiorimento del tratto finale di lunghezza pari a circa 70 m compreso tra la sez. 30' e la sez. 37 (testata).

Anche il successivo **progetto esecutivo** confermava questa scelta dell'articolazione delle fasi costruttive stabilita in relazione ai finanziamenti assegnati. Era prevista, infatti, l'apertura del varco di larghezza pari a 15 m alla radice della scogliera per il miglioramento della circolazione dell'acqua nel bacino protetto mediante il salpamento dei massi ed il loro ricollocamento a

rifiorimento della parte centrale scogliera ed anche il salpamento degli otto cassoni in calcestruzzo armato abbandonati all'interno del bacino. Dopo questi interventi preliminari, il progetto prevedeva il rifiorimento della scogliera nel tratto di lunghezza complessiva pari a 177.50 m, compreso tra la sez. 13 e la sez. 30', con una sezione ridotta con paramento esterno con pendenza 1/2 (provvisoria) in luogo di 1/3 (finale) e paramento interno con pendenza 1/1 (definitiva), larghezza di berma pari a 12 m ed altezza di coronamento pari 2.50 m.

Il rifiorimento della scogliera era previsto con massi naturali di IV categoria (peso del singolo masso superiore a 7t) e di I categoria (peso del singolo masso compreso tra 51 e 1400 kg) secondo le sezioni di progetto.

A seguito dell'espletamento della gara d'appalto, con Determina del Funzionario Direttivo n. 231 del 03.04.2007, i suddetti lavori venivano affidati all'Impresa F.LLI SCUTTARI DI BENITO SCUTTARI & C. s.a.s ed avevano inizio nel maggio del 2007.

Nel corso dei lavori veniva redatta una perizia di variante e suppletiva allo scopo di prevedere alcune opere integrative finalizzate al completamento del progetto di sistemazione della scogliera, e ciò in relazione alla riparamentrazione degli interventi stabilita per tener conto dell'aumento dei prezzi intervenuto tra la data di redazione del progetto preliminare (2001) e quella di redazione del progetto definitivo (2006). La perizia di variante prevedeva, infatti, di utilizzare le somme all'uopo disponibili nel quadro economico per estendere l'intervento di rifiorimento della scogliera al tratto immediatamente successivo a quello già previsto, di lunghezza pari a 9 m, compreso tra le sezioni 30 bis e 31 bis.

I lavori relativi alla perizia di variante sono stati eseguiti nei mesi di giugno e luglio del 2012 e sono stati ultimati in data 4 agosto.

2.c) Descrizione delle opere del progetto di completamento

- sistemazione della scogliera nel tratto di lunghezza pari a 110 m compreso tra la sez. 2 e la sez. 13, dove oggi la diga raggiunge la quota di coronamento prevista ma ha una sezione inferiore a quella di progetto;
- completamento del tratto intermedio di lunghezza pari a 177.50 m (in cui si interviene con l'altro progetto di sistemazione) fino ad ottenere il paramento previsto con scarpa lato mare pari a 1/3 (una fila aggiuntiva di massi di IV cat.);
- il rifiorimento del tratto finale di lunghezza complessiva pari a 70 m, compreso tra la sez. 30 bis e la sez. 37;
- realizzazione della testata della scogliera con la zona di transizione tra la scarpa esterna 1/3 e quella interna 1/2.

La configurazione finale della scogliera presenterà una larghezza di berma di 12 m ed una quota di coronamento pari a 2.50 m, ottenuta con pendenza del paramento pari a 1/1 dal lato dell'approdo (definitiva) e pari a 3/1 dal lato mare e **sarà perfettamente conforme al progetto su cui è stato acquisito il nulla-osta ambientale**. Il rifiorimento sarà effettuato con massi naturali di natura vulcanica di IV categoria (peso del singolo masso compreso tra 7 e 10 t) e di I categoria (peso del singolo masso compreso tra 100 e 1000 kg) secondo le sezioni di progetto, oltre ad un nucleo interno in tout-venant di cava.

3) VERIFICA DELLE ANALISI SVILUPPATE NEL PROGETTO PRELIMINARE

Nella redazione del progetto preliminare è stato effettuato uno studio di prefattibilità ambientale che, in relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento, ha consentito di ricercare le condizioni per un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale. Questo studio ha orientato le principali scelte progettuali, conducendo all'elaborazione di una proposta particolarmente curata sotto il profilo della protezione ambientale.

L'obiettivo principale dell'intervento è quello di completare la scogliera realizzata con gli interventi minimi indispensabili ad eliminare lo stato di pericolo per la navigazione determinato dalla presenza degli scogli affioranti e di conseguire la piena funzionalità delle opere per le attività presenti di ormeggio stagionale, cantieristica e rimessaggio invernale.

La soluzione progettuale prescelta ha una forte connotazione di rispetto e protezione ambientale, e tanto in ossequio al forte regime vincolistico presente nella zona che ha orientato le principali scelte progettuali, conducendo all'elaborazione di una proposta particolarmente curata sotto il profilo della protezione ambientale.

Si conferma in questa fase l'analisi di fattibilità tecnica sviluppata nel progetto preliminare.

4) ANALISI DELLE MISURE ATTE A RIDURRE O COMPENSARE GLI EFFETTI DELL'INTERVENTO SULL'AMBIENTE E SULLA SALUTE

Questa parte dello studio comprende la verifica sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini.

Le opere progettate potranno essere realizzate prevedendo un'efficace organizzazione del cantiere in modo da ridurre al minimo gli effetti negativi sull'ambiente e sulla salute. Un'attenta programmazione temporale dei lavori avrà un ruolo fondamentale nel contenimento dell'impatto ambientale in fase di realizzazione dell'intervento.

La natura dell'intervento a mare, che consiste sostanzialmente nella movimentazione marittima di scogli, comporterà l'interruzione o la limitazione dell'uso dell'approdo e dell'arenile durante l'esecuzione delle opere.

L'esercizio dell'opera non comporterà effetti dannosi sull'ambiente e sulla salute della popolazione ma, al contrario, l'intervento di rifiorimento della scogliera consente di eliminare il rilevante pericolo per la navigazione costituito dagli scoglie semisommersi; l'apertura del varco di larghezza pari a 15 m alla radice della scogliera prevista nel progetto principale, insieme all'eliminazione della presenza dello scarico del canale all'interno del bacino protetto realizzata con il progetto "RIQUALIFICAZIONE ARENILE E ATTREZZATURE PER LA BALNEAZIONE CON ADEGUAMENTO DELLO SBOCCO A MARE DELL'ALVEO SAN GIUSEPPE – I002SAG", perseguono l'obiettivo del miglioramento della qualità ambientale e specificamente della qualità delle acque destinate alla balneazione con effetti positivi sulla salute dei fruitori dell'area.

A tal proposito si richiamano le valutazioni tecniche sviluppate dalla INGCOST s.r.l. di approfondimento dell'influenza dell'opera sulla circolazione delle acque a tergo di essa e le relative conclusioni in base alle quali risulta che i tempi del ricambio idrico nello specchio acqueo protetto garantiscono adeguati requisiti di balneabilità per la spiaggia di Caterina senza fenomeni di ristagno.

5) RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ AMBIENTALE E PAESAGGISTICA DEL CONTESTO TERRITORIALE

Il progetto ricade nell'area del litorale di Marina di Cassano, al piede della falesia tufacea a picco sul mare che caratterizza il paesaggio della Penisola Sorrentina.

In Campania la concentrazione di attività e servizi nella zona costiera e nella pianura napoletana, a partire dagli anni Cinquanta, ha contribuito ad accentuare squilibri già esistenti a livello regionale. Da sempre la fascia litoranea presenta un forte potenziale attrattivo: si giustappongono, infatti, attività di vario genere (attrezzature da diporto, cantieri navali, impianti industriali, seconde residenze per il turismo balneare, emergenze archeologiche, etc..) spesso in contrasto netto fra loro. Sul versante costiero è in atto da decenni un processo di semplificazione del paesaggio, da ricondurre al potenziamento delle strutture ricettive e all'incidenza del settore turistico in ambito produttivo.

Nella Penisola Sorrentina accessibilità e caratteristiche morfologiche (estesi pianori che degradano verso il mare e terminano con falesie tufacee) hanno favorito la trasformazione della trama insediativa del versante settentrionale, diversamente da quanto è accaduto sulla Costiera Amalfitana e nei versanti interni. Le caratteristiche morfologiche della costiera sorrentina, la vicinanza alla città di Napoli e il miglioramento della rete infrastrutturale possono considerarsi le cause principali di una progressiva urbanizzazione del territorio che ha alterato notevolmente l'antica morfologia paesaggistica tra Meta e Sorrento.

L'incessante trasformazione del paesaggio è riconducibile a forze complesse che esulano dal ristretto ambito materiale per abbracciare l'insieme delle aspirazioni, delle percezioni, dei sogni elaborati da ciascuna comunità; la tutela dinamica di consolidati assetti territoriali può attuarsi attraverso la promozione in chiave innovativa di un ampio ventaglio di risorse in grado di rendere complesso ed articolato il ruolo del sistema sorrentino in ambito regionale. In tale prospettiva le potenzialità endogene, espressione dei caratteri identitari e del profondo rapporto che lega ogni collettività al suo territorio, si pongono quale risorsa

innovativa per accrescere la competitività locale ed inserirsi positivamente nei meccanismi del marketing globale.

Anche alla Marina di Cassano le trasformazioni antropiche nell'ultimo secolo sono state particolarmente rilevanti, molto spesso a detrimento delle qualità ambientali dell'area, sicuramente non regolate secondo gli attuali criteri dello sviluppo sostenibile:

- compatibilità dei processi di trasformazione del suolo con la sicurezza e la tutela della integrità fisica e con la identità culturale del territorio,
- miglioramento della qualità della vita e la salubrità degli insediamenti,
- riduzione della pressione degli insediamenti sui sistemi naturali ed ambientali, anche attraverso opportuni interventi di mitigazione degli impatti,
- miglioramento della qualità ambientale, architettonica e sociale del territorio urbano e la sua riqualificazione,
- il consumo di nuovo territorio solo quanto non sussistano alternative derivanti dalla sostituzione dei tessuti insediativi esistenti ovvero dalla loro riorganizzazione e riqualificazione.

La *Convenzione Europea del Paesaggio* di Firenze, sottoscritta anche dall'Italia il 20 ottobre 2000, ha introdotto nuove strategie di intervento per la *politica del paesaggio*. Uno degli orientamenti più innovativi è rappresentato dall'abbandono di politiche orientate alla sola tutela vincolistica per l'adozione di strategie di *pianificazione dei paesaggi*. Si tratta di *azioni fortemente lungimiranti, volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi*.

Questo innovativo strumento di intervento si addice particolarmente ai contesti che hanno subito trasformazioni nocive per la qualità ambientale e per i quali si reputa opportuno ripristinare tratti caratteristici originari ai quali si attribuisce, nell'iconografia tradizionale, una particolare qualità paesaggistica.

In quest'ottica l'idea progettuale si indirizza verso un recupero della qualità del paesaggio con l'obiettivo di rimediare, con nuovi interventi, agli errori provocati da politiche poco avvedute del passato.

Ed infatti, acclarata la non fattibilità dell'intervento tendente alla realizzazione del porto così come inizialmente progettato, è stata prospettata la possibilità e l'opportunità di completare la scogliera realizzata con gli interventi minimi indispensabili ad eliminare lo stato di pericolo per la navigazione determinato dalla presenza degli scogli affioranti e di conseguire la piena funzionalità delle opere per le attività presenti di ormeggio stagionale, cantieristica e rimessaggio invernale.

Con la sistemazione definitiva della scogliera si persegue, inoltre, l'obiettivo del miglioramento della qualità delle acque destinate alla balneazione sia attraverso la realizzazione del varco alla radice che con lo spostamento dello scarico del rivolo San Giuseppe all'esterno del bacino protetto realizzato con un altro intervento.

6) AUTORIZZAZIONI E APPROVAZIONI IN MATERIA AMBIENTALE

L'area di intervento ricade in zona soggetta a vincolo ambientale ai sensi del D.L.vo n. 42/2004 (ex D.L.vo n. 490/1999), per cui è stato necessario acquisire la specifica autorizzazione ambientale. Precisamente, con Decreto n. 636 del 25.03.2003 l'opera è stata autorizzata ai sensi dell'art. 151 del D.L.vo n. 490/1999 ma detto Decreto veniva annullato dalla Soprintendenza di Napoli con provvedimento in data 20.05.2003, che riteneva l'opera non conforme al P.U.T. (L.R. N. 35/1987). Il Comune di Sant'Agnello impugnava avanti al T.A.R. Campania il suddetto provvedimento di annullamento ma l'Organo di Giustizia Amministrativa con sentenza del 30.01.2004 non accoglieva il ricorso; questa sentenza del T.A.R. veniva riformata dal Consiglio di Stato che nel febbraio 2005 annullava il provvedimento negativo della Soprintendenza di Napoli, per cui l'autorizzazione ambientale diveniva pienamente efficace.

Con Decreto del Dipartimento della Salute e delle Risorse Naturali della Regione Campania n. 11 del 08.01.2016 è stata disposta l'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di Incidenza del progetto "Recupero e sistemazione scogliera di Cassano - 1 lotto di completamento" con le seguenti prescrizioni:

1.1 Fase di realizzazione

1.1.1 i materiali utilizzati per la realizzazione dell'intervento e i rifiuti dovranno essere gestiti e smaltiti in modo da evitare lo sversamento in mare di qualunque tipo di oggetto o sostanza;

1.1.2 prima dell'inizio dei lavori dovrà essere effettuato un sopralluogo subacqueo per verificare l'assenza di Posidonia nell'area di ancoraggio dei mezzi impiegati per la realizzazione dell'intervento; in ogni caso nessun mezzo impiegato per la realizzazione dell'intervento dovrà essere ancorato in corrispondenza della Posidonia;

1.1.3 i macchinari utilizzati dovranno essere correttamente mantenuti in modo da evitare sversamenti accidentali in mare di sostanze inquinanti;

1.1.4 la delimitazione dello specchio acqueo interessato dall'area di intervento dovrà avvenire senza prevedere ancoraggi in corrispondenza della Posidonia mappata nella Relazione di Incidenza;

1.1.5 durante la realizzazione dell'intervento dovranno essere previste ispezioni subacquee atte a garantire la corretta messa in opera dei materiali e l'assenza di interferenze con la Posidonia mappata nella Relazione di Incidenza;

1.2. Fase di esercizio

1.2.1 la scogliera, nella sua interezza, dovrà essere sottoposta almeno annualmente a periodiche ispezioni anche subacquee atte a verificare lo stato della messa in opera dei massi e la loro stabilità;

1.2.2 le ispezioni di cui al precedente punto dovranno anche verificare la presenza di eventuali rifiuti (es. buste di plastica, pezzi di reti, ecc.) sulla parte sommersa ed emersa della scogliera; i rifiuti eventualmente rilevati dovranno essere rimossi, raccolti e smaltiti nel rispetto della normativa vigente e senza arrecare danno alla vicina Posidonia;

1.2.3 nell'area ove è stata rilevata la presenza di Posidonia (come mappata nella Relazione di Incidenza) deve essere apposto il divieto di ancoraggio da parte dei natanti.

7) ORTOFOTO

