



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Comune di Camerota
protocollo.camerota@asmepec.it

Oggetto: [ID_VIP 4172] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c.9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii – Progetto “Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento infrastrutturale del porto di Marina di Camerota - I Lotto” – Comunicazione esito valutazione.

Con nota prot. 12838 del 18/07/2018, acquisita al prot. 16621/DVA del 18/07/2018, codesto Comune ha trasmesso istanza per una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c.9 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, in relazione al progetto in oggetto in quanto ricadente nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, al punto 2, lettera f denominata “*Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 m*”.

In allegato alla istanza è stata trasmessa la lista di controllo per la valutazione preliminare, predisposta utilizzando l'apposita modulistica di cui al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 e n. 6 allegati.

Considerato che la proposta progettuale nel porto di Marina di Camerota oggetto della presente valutazione non modifica in maniera significativa l'attuale configurazione dell'ambito portuale e valutato, sulla base degli elementi informativi forniti dal proponente nella documentazione trasmessa come più diffusamente rappresentato nella nota tecnica della Divisione II di questa Direzione allegata alla presente, che è ragionevolmente da escludersi il verificarsi di impatti ambientali significativi e negativi, si ritiene che l'opera non ricada, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii “*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)*”.

Con riferimento alle disposizioni di settore, si rimanda agli Enti competenti per le determinazioni di competenza e, in particolare, alla Soprintendenza per il paesaggio ed i beni ambientali per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica e al settore competente dell'Amministrazione comunale per il rilascio del parere sulla Valutazione di Incidenza.

ID Utente: 7226

ID Documento: DVA-D2-OCP-7226_2018-0025

Data stesura: 08/08/2018

✓ Resp. Sez.: Pieri C.
Ufficio: DVA-D2-OCP
Data: 23/08/2018

✓ Resp. Div.: Venditti A.
Ufficio: DVA-D2
Data: 27/08/2018

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040 e-mail: dva-udg@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Si coglie l'occasione per anticipare, sebbene non oggetto della presente valutazione preliminare, la necessità di sottoporre le future opere da realizzare per il riassetto dell'ambito portuale previste nel PUA in corso di approvazione, alla pertinente procedura di valutazione ambientale in funzione delle caratteristiche tipologiche e dimensionali delle opere stesse e nell'ambito di un progetto unitario.

Il Direttore Generale

Giuseppe Lo Presti

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Allegato: Nota tecnica Div. II

**Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento infrastrutturale nel porto di
Marina di Camerota - I lotto (SA)
Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii**

NOTA TECNICA

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 12838 del 18/07/2018, acquisita al prot. n. 16621/DVA del 18/07/2018, il Comune di Camerota ha richiesto l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii sul progetto "*Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento infrastrutturale nel porto di Marina di Camerota – I lotto*" in quanto consistente in una modifica ad una tipologia di opera ricadente in Allegato II–bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii "*Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 m*".

L'intervento, che si configura come un primo lotto di un progetto più ampio dedicato al riassetto formale dell'intero ambito portuale, si rende necessario al fine di migliorare la sicurezza del bacino portuale e delle attività presenti e di migliorare le condizioni di stabilità delle opere di protezione rispetto all'azione del moto ondoso.

L'opera portuale, risalente alla fine degli anni 60 e modificata negli anni 2000 con una rettifica al molo di sottoflutto, non è stata sottoposta precedentemente a procedure di valutazione ambientale.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "*Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104*" e n. 6 allegati.

Analisi e valutazioni

Allo stato di fatto, il porto di Marina di Camerota presenta un bacino di 56.380 mq delimitato dal molo di sopraflutto, con estensione pari a circa 481 m, e dal molo di sottoflutto, articolato secondo una spezzata e con una lunghezza complessiva di circa 238 m (fig.1). Il sottoflutto è anticipato da un pennello in massi naturali realizzato con carattere di urgenza a seguito delle mareggiate degli anni 2000 a protezione del bacino interno. Il layout portuale è completato dalle banchine, dai piazzali, dalla darsena e da due scivoli di alaggio, uno posto in prossimità della darsena e l'altro alla radice del molo di sottoflutto, quest'ultimo affiancato da un travel-lift. Le banchine, poste a +1.20 s.l.m.m. sono in parte pavimentate in pietra e in parte in cemento. All'interno del bacino sono presenti tre pontili galleggianti dedicati alla nautica da diporto, di lunghezza rispettivamente di 80 m, 116 m e 103 m installati ad interasse di circa 42 m.

L'elemento di criticità dell'ambito portuale sopra descritto è rappresentato dalla risposta, vista la sua configurazione attuale, alle sollecitazioni del moto ondoso che in alcune circostanze pregiudicano la funzionalità del porto stesso.

**Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento infrastrutturale nel porto di
Marina di Camerota - I lotto (SA)**
Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii

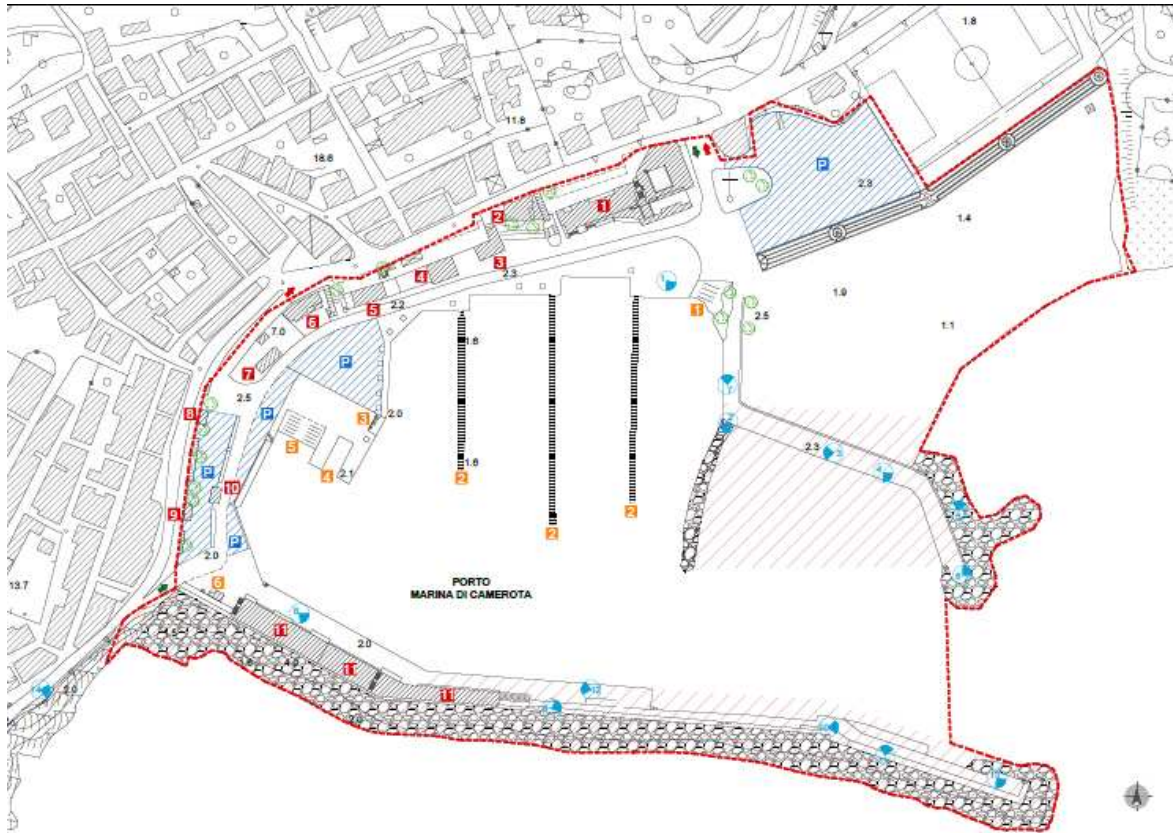


Fig. 1 - Planimetria ambito portuale – Stato di fatto

Come riferito dal proponente, in occasione di condizioni meteomarine sfavorevoli, si rileva un'agitazione interna al bacino che tende ad impedire la navigazione e che spesso ha comportato lo spostamento delle imbarcazioni ormeggiate al centro del bacino interno.



Fig.2 Condizioni della mantellata del molo di sovraflutto ed episodio di tracimazione

Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento infrastrutturale nel porto di Marina di Camerota - I lotto (SA)

Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii

Le continue tracimazioni del muro paraonde e il frangimento del moto ondoso proveniente da libeccio e da scirocco provocano danni sulla mantellata e sulle opere insistenti sulla banchina. L'area della banchina destinata all'attracco del collegamento regionale noto come "metrò del mare" è stata interdetta con ordinanza n.7/2018 dell'Ufficio circondariale marittimo per le cattive condizioni in cui versa la parte della banchina. Le banchine sono inoltre oggetto di cedimenti superficiali per effetto della perdita di materiale di fondazione dovuto all'azione del moto ondoso connesso alle correnti provenienti da sud che può raggiungere livelli di particolare intensità considerando anche l'assenza di elementi antiriflettenti nella zona dell'avamposto capaci di smorzare gli effetti dell'onda incidente. Con successiva ordinanza n.14/2018, l'Ufficio circondariale marittimo ha vietato la navigazione e l'ormeggio nelle aree "dove non è assicurabile il transito e la sosta in condizione di galleggiamento" in quanto caratterizzate da fenomeno di insabbiamento, riconoscendo tra queste l'area corrispondente allo specchio d'acqua antistante l'imboccatura del porto e l'area in prossimità del molo di sopraflutto.

Al fine di garantire la funzionalità del porto e lo svolgimento in sicurezza delle operazioni portuali, la proposta progettuale prevede i seguenti interventi, sostanzialmente conformi all'attuale configurazione delle opere portuali:

- rifiorimento della mantellata del molo sopraflutto (fig. 3) denudata in diversi punti per effetto del moto ondoso;
- allargamento del tratto della banchina interna del molo sopraflutto (fig. 4) con tecnologia antiriflettente con lo scopo di mitigare il fenomeno della risonanza che si realizza nell'avamposto tra i due moli al fine anche di consentire l'attracco del "metrò del mare" da realizzarsi;

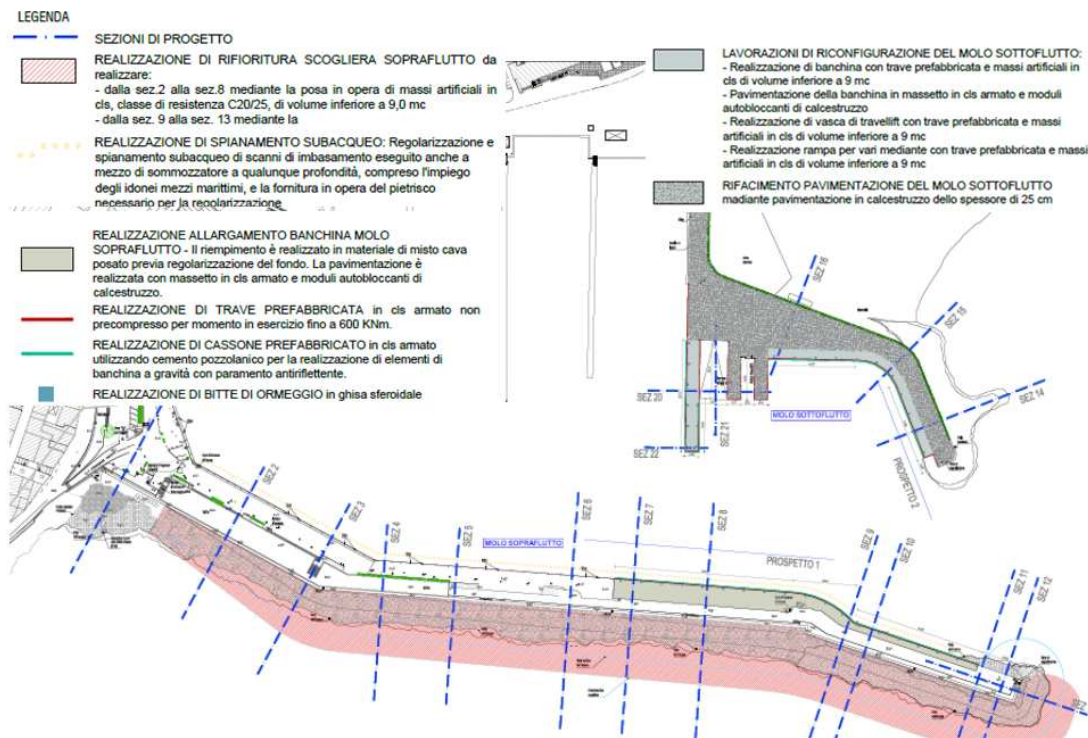


Fig. 3 - Interventi di progetto per la messa in sicurezza del porto

Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento infrastrutturale nel porto di Marina di Camerota - I lotto (SA)

Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii

- rettifica di un tratto di banchina del sottoflutto con tecnologia antiriflettente al fine di contribuire a mitigare l'effetto dell'intrusione del moto ondoso all'interno del bacino e rimozione dell'attuale pennello in massi naturali, anche in quanto non più compatibile con le disposizioni regolamentari delle aree portuali. Verrà inoltre realizzata una vasca di travel-lift delle dimensioni di circa 20x 6,50 m ed una rampa di circa 28x13,50 m.

Rispetto al fenomeno dell'insabbiamento richiamato nella suddetta ordinanza n.14/2018, il proponente riferisce che non sono previste operazioni di dragaggio, ma solo di risagomatura del fondale per un volume complessivo pari a 17.249,58 mc interessante l'area dell'avamposto e quella dei moli di sovraflutto e sottoflutto.

Per il dimensionamento delle opere è stata eseguita una preliminare campagna di indagini e nello specifico:

- un rilievo batimetrico esteso anche alla parte di unità fisiografica ubicata a sud del porto al fine di comprendere l'andamento della linea di costa e dell'eventuale trasporto solido;
- un rilievo laser scanner dei moli sopraflutto e sottoflutto utile sia per ricostruire la morfologia e le dimensioni delle banchine e delle scogliere che per individuare i sottoservizi esistenti al fine di valutare tutte le possibili interferenze;
- un rilievo con tecnologia SAPR a quota 60 e 130 m al fine di simulare l'inserimento dell'opera all'interno del contesto paesaggistico e per verificare l'assenza di praterie di posidonia tramite osservazione delle variazioni di colore incrociate con risultati delle ricognizione subacquea;
- una caratterizzazione geologica dei terreni mediante carotaggi a perforazione continua per la caratterizzazione chimico-fisica dei terreni.

Durante la campagna di indagine geologica e batimetrica, si sono inoltre effettuati 40 campionamenti sottoposti ad analisi che hanno mostrato una buona qualità del materiale ai fini dell'attività di risagomatura del fondale.

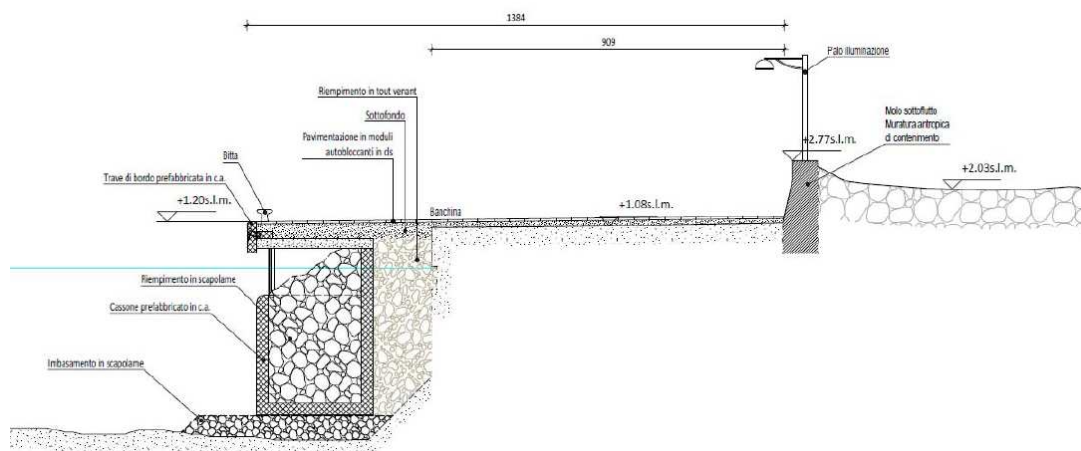


Fig. 4 – Sezione tipo ampliamento della banchina del molo sopraflutto

**Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento infrastrutturale nel porto di
Marina di Camerota - I lotto (SA)
Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii**

A seguito di tali indagini, si è dunque stabilito che per la rifioritura della banchina di sopraflutto, tra la sezione n.1 (radice) e la n.8, si utilizzeranno massi artificiali fino a 9.0 mc per un volume complessivo di 7.056,44 mc mentre nel tratto terminale fino alla testata verranno usati massi fino a 8.0 mc per un volume totale di 2.012,21 mc, disposti con una pendenza 1:2. I massi saranno realizzati in cls in varie sagome con cemento ferropozzolatico di alto forno del tipo CEM III 3.25 o CEM IV 32.5 e di classe Rck 30 Mpa.

Per l'ampliamento della banchina, stimabile intorno ai 5 m per uno sviluppo lineare di circa 120 m, è stata prevista la realizzazione di cassoncini prefabbricati, delle dimensioni 3,50x2,50x4,50, di tipo antiriflettente al fine di eliminare il fenomeno della risonanza che si verifica nella zona dell'avamporto e di mitigare l'intrusione del moto ondoso proveniente da sud.

Per quanto riguarda il molo di sottoflutto, si prevede la rimozione del pennello in massi naturali e la sua sostituzione con molo realizzato con la stessa tecnologia del molo sopraflutto ovvero con la fornitura e posa in opera di cassoni prefabbricati antiriflettenti.

Gli interventi previsti sono compatibili con gli strumenti urbanistici e pianificatori vigenti, sebbene l'area oggetto di intervento sia sottoposta ad alcuni vincoli di tutela.

L'area portuale ricade infatti nel Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano ma risulta parzialmente esterna alla perimetrazione dell'area marina protetta denominata "Costa degli Infreschi e della Masseta". Il proponente ha dunque verificato che l'intervento è compatibile con gli indirizzi di tutela e salvaguardia previsti dalle norme di attuazione che disciplinano le aree ricomprese nel Parco, fatta salva la necessità di acquisire la relativa autorizzazione dall'Ente Parco.

L'intervento ricade all'interno di aree Natura 2000 (fig.5). Nel dettaglio il molo di sopraflutto e di sottoflutto ricadono nell'area SIC/ZPS IT8050037 denominata "Parco Marino di Punta degli Infreschi". L'area di intervento è inoltre pressoché prospiciente all'area ZPS IT8050047 denominata "Costa tra Marina di Camerota e Policastro Bussentino". Il proponente riferisce di avere già provveduto a redigere uno studio dedicato alla Valutazione di Incidenza finalizzato ad acquisire il parere dell'Amministrazione comunale come autorità competente.

Dal punto di vista paesaggistico, l'area risulta essere vincolata ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e perimetrata come "zona di recupero e restauro paesaggistico ambientale" nel Piano Territoriale Paesistico del Cilento Costiero. A tal proposito il proponente riferisce di aver redatto la relativa relazione paesaggistica al fine di acquisire il parere della competente Soprintendenza.

Infine, l'area ricade in zona a rischio e pericolosità da erosione costiera come si evince dal Piano Stralcio del PAI dell'Autorità di Bacino Sinistra Sele, aspetto per il quale è stato redatto il relativo studio di compatibilità attestante che la proposta progettuale non comporta modifiche delle dinamiche sul litorale.

Nell'elaborato "Studio di fattibilità ambientale" il proponente presenta una propria matrice degli impatti concludendo che "l'opera non produce significative variazioni del sistema ambientale" in quanto gli impatti sortiti sono da ritenersi di natura temporanea e non significativa, come ad esempio la produzione di emissioni in atmosfera durante la fase di cantiere.

**Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento infrastrutturale nel porto di
Marina di Camerota - I lotto (SA)**
Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii

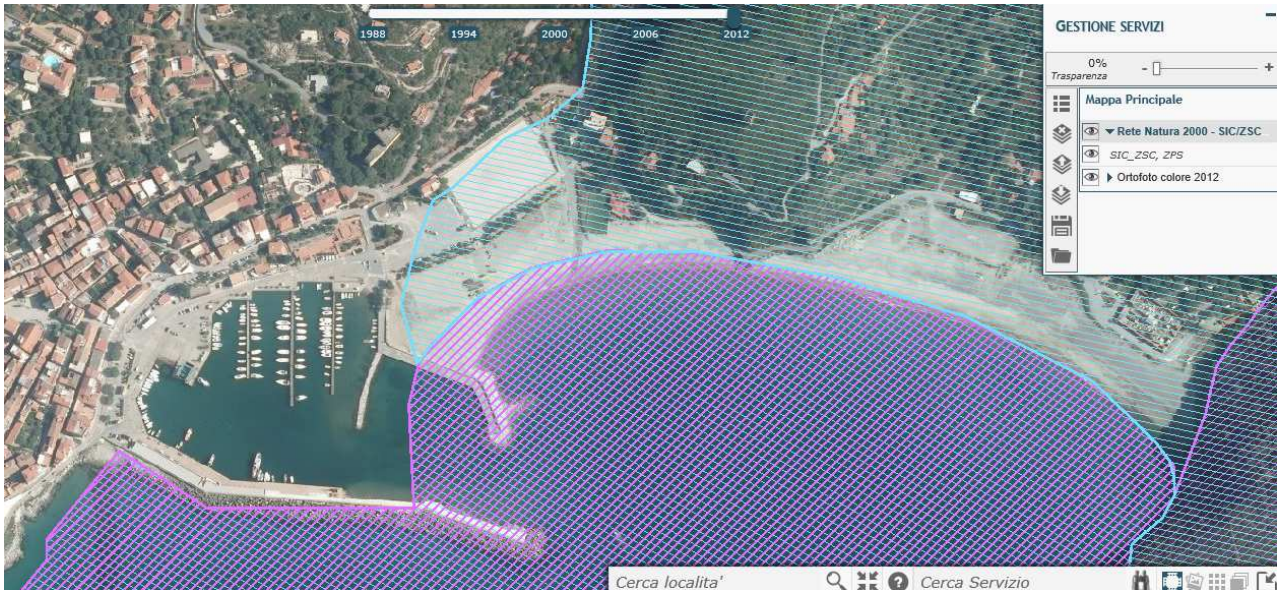


Fig. 5 - Aree Rete Natura 2000 (fonte: elaborazione su web-GIS del Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del MATTM)

Il Comune propone la messa in atto di ulteriori azioni di mitigazione afferenti al riutilizzo dei massi del pennello da rimuovere per limitare la produzione dei rifiuti, all'approvvigionamento dei materiali entro 350 km dalla produzione del sito per limitare gli impatti dovuti al trasporto del materiale e alla scelta di soluzioni cromatiche *ad hoc* per i materiali al fine di favorire un migliore inserimento paesaggistico.

Rispetto alle informazioni contenute nella lista di controllo si evince ulteriormente quanto segue:

- le lavorazioni prevedono la fornitura e la posa di elementi (massi e cassoni) prefabbricati la cui produzione in stabilimento limita gli impatti ambientali nell'area di intervento in termini di occupazione di suolo per l'allestimento del cantiere e generazione di rumori, vibrazioni ed emissioni atmosferiche. Presumibilmente l'area di cantiere sarà predisposta lungo la parte terminale del sopraflutto per consentire l'attracco di chiatte per il trasporto dei massi artificiali;
- le opere previste non alterano in maniera significativa il paesaggio non comportando un discostamento dall'attuale configurazione del porto;
- non è prevista un'incidenza sulla viabilità portuale, così come sulle attività antropiche presenti nelle zone prossime al porto considerato che le opere da realizzarsi sono situate essenzialmente a mare;
- il progetto comporta la produzione di rifiuti che verranno appositamente classificati con codice CER e portati in discarica autorizzata (es. pontile di ferro all'estremità del molo di sopraflutto);

**Lavori di messa in sicurezza ed adeguamento infrastrutturale nel porto di
Marina di Camerota - I lotto (SA)**
Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii

- la durata dei lavori è stimata in circa 6 mesi decorrenti dalla data di stipula del contratto di appalto.

Conclusioni

Considerato che la proposta progettuale nel porto di Marina di Camerota oggetto della presente valutazione - consistente nel ripristino della mantellata del sopraflutto, ampliamento della banchina del sopraflutto e sostituzione del pennello in massi naturali con molo realizzato tramite l'impiego di elementi antiriflettenti e finalizzata al ripristino della funzionalità del porto e al miglioramento delle condizioni di sicurezza con cui si svolgono le operazioni di transito e di sosta delle imbarcazioni - non modifica in maniera significativa l'attuale configurazione dell'ambito portuale e valutato, sulla base degli elementi informativi forniti dal proponente nella documentazione trasmessa, che è ragionevolmente da escludersi il verificarsi di impatti ambientali significativi e negativi, si ritiene che l'opera non ricada, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 "*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)*".

Con riferimento alle disposizioni di settore, si rimanda agli Enti competenti per le determinazioni di competenza e, in particolare, alla Soprintendenza per il paesaggio ed i beni ambientali per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica e al settore competente dell'Amministrazione comunale per il rilascio del parere sulla Valutazione di Incidenza.

Sebbene non oggetto della presente valutazione preliminare, si anticipa la necessità di sottoporre le future opere da realizzare per il riassetto dell'ambito portuale previste nel PUA in corso di approvazione, alla pertinente procedura di valutazione ambientale in funzione delle caratteristiche tipologiche e dimensionali delle opere stesse e nell'ambito di un progetto unitario.