



## Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE  
E LA QUALITÀ DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Al Direttore Generale della Direzione Generale  
per la Crescita Sostenibile  
e la Qualità dello Sviluppo  
Dott. Oliviero Montanaro  
[CRESS-UDG@minambiente.it](mailto:CRESS-UDG@minambiente.it)

### OGGETTO: [ID: 5846] “Miglioramento infrastrutturale del porto turistico di Amantea”. Valutazione Preliminare ai sensi dell’art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica

Con nota prot. 2049 del 11/02/2021, acquisita con prot. 17160/MATTM del 18/02/2021, successivamente perfezionata con pec acquisita agli atti della scrivente con prot. 21667/MATTM del 2/03/2021, il Comune di Amantea ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii in merito al progetto di “Miglioramento infrastrutturale del porto turistico di Amantea”, in quanto modifica al punto 2 lett.b) dell’Allegato II-bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, ovvero “*porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili*”.

Gli interventi oggetto della presente valutazione preliminare sono i seguenti:

- A. Messa in sicurezza dell’imboccatura portuale, ovvero il prolungamento della diga foranea (molo sopraflutto), che ha come fine quello di rendere più sicure le condizioni d’ingresso dei natanti nel porto;
- B. By-pass delle sabbie da Nord a Sud dell’area portuale, in modo da limitare l’insabbiamento della diga foranea e garantire il ripascimento della spiaggia a sud del Porto;
- C. Gestione dei sedimenti accumulati a monte del Porto, ovvero realizzazione di un pennello di raccolta dei sedimenti alla radice alla diga foranea, che ha come fine quello di intercettare i sedimenti a monte del porto per ridurre insabbiamento dell’imboccatura ed avviarli al by-pass;
- D. Viabilità di collegamento ultimo miglio, ovvero realizzazione dello svincolo d’ingresso dalla SS18 al Porto, per facilitare l’ingresso all’area portuale dalla SS18;
- E. Miglioramento impianti, ovvero realizzazione sistema di raccolta, trattamento e scarico a mare delle acque superficiali del Porto;
- F. Sistemazione del piazzale portuale, ovvero realizzazione di una nuova pavimentazione del piazzale portuale, in modo da migliorare la funzionalità del piazzale d’ingresso al Porto, dell’area parcheggi e servizi;
- G. Dragaggio portuale, ovvero dragaggio delle aree interne portuali per riportarle ai fondali necessari all’esercizio, per permettere l’ingresso in sicurezza dei natanti e l’operatività di tutte le banchine.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017

ID Utente: 6868

ID Documento: CreSS\_05-Set\_05-6868\_2021-0119

Data stesura: 29/03/2021

✓ Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS\_05-Set\_05

Data: 30/03/2021

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

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. 61 elaborati di dettaglio.

### **Storia pregressa del progetto**

Il progetto per la realizzazione del porto turistico di Amantea è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA di competenza della Regione Calabria, Assessorato Tutela Ambientale e sullo stesso il Nucleo VIA ha espresso il parere tecnico n.11236/96 del 12/03/1997.

In particolare, il Nucleo VIA nel suddetto parere evidenziava il fatto che in merito al progetto di realizzazione del porto turistico di Amantea, pur rientrando tra le tipologie da sottoporre a valutazione d’impatto ambientale, lo stesso non poteva essere sottoposta alla procedura di VIA, in quanto la Regione non si era dotata della legge prevista dal comma 3, art.1 del DPR 12/04/1996.

Tuttavia faceva presente che “*la società proponente ha elaborato uno studio di valutazione di impatto ambientale dell’opera di che trattasi, tenendo conto in tutti i processi tecnici di programmazione e di decisione delle eventuali ripercussioni sull’ambiente ed illustrando in detto studio, sia l’analisi economica dei costi e dei benefici in rapporto al tasso di redditività dell’investimento, sia la prospettazione delle principali alternative prese in esame, evidenziando altresì sulla base dei parametri tecnici, economici e ambientali, ragioni e motivazioni della scelta fatta sotto il profilo dell’impatto ambientale.*

*Per quanto espresso in narrativa, stante la situazione attuale, il Nucleo VIA, tenuto conto, anche dell’ubicazione, della natura e della dimensione dell’opera, decide che il progetto non deve essere sottoposto a valutazione di Impatto Ambientale”.*

Successivamente il progetto ha ottenuto l’Autorizzazione all’Esercizio con Delibera G.R. n.15757 del 07/071997.

### **Analisi e valutazioni**

Gli interventi oggetto della presente valutazione preliminare sono localizzati nel porto turistico di Amantea, ubicato nella frazione di Campora San Giovanni lungo il litorale tirrenico calabrese.

Il porto turistico di Amantea è l’unica struttura portuale esistente tra Cetraro (48 km nord) e Vibo Valentia (71 km sud).

Il litorale interessato dagli interventi sul Porto di Amantea va dalla foce del Torrente Oliva a nord fino alla foce del Fiume Savuto a sud.



*Figura 1 - Vista porto da drone (ottobre 2019)*

Il porto è composto da un molo foraneo di sopraflutto non attraccabile e da un molo di sottoflutto sulla cui banchina interna (Amerigo Vespucci) è presente una darsena per i natanti cabinati e le barche a vela più grandi. Una seconda banchina fissa (costituita dai moli Colombo e Magellano) accoglie natanti per la piccola pesca, una zona di transito, gommoni fino a 10 metri, imbarcazioni fino a 7,5 metri e una zona di ormeggi istituzionali. Sono stati realizzati poi tre moli galleggianti (denominati “A”, “B” e “C”) occupate da piccole imbarcazioni (fino a 10 metri).

Il litorale di Amantea è stato interessato, fin dagli anni '70 del secolo scorso da una progressiva erosione della costa, che ha determinato la riduzione dell'ampiezza e la scomparsa della spiaggia emersa e numerosi danneggiamenti delle retrostanti strutture e infrastrutture.

Per quanto riguarda le dinamiche costiere, il porto costituisce, fin dalla sua costruzione nell'anno 2000, un ostacolo per il trasporto solido longitudinale diretto da Nord a Sud, provocando un marcato fenomeno erosivo a Sud di esso che ha raggiunto da alcuni anni la stessa SS18 costringendo alla messa in opera di un sistema di opere marittime di protezione.

I sedimenti accumulati sul molo foraneo nel tempo finiscono per aggirarlo, provocando anche l'insabbiamento dell'imboccatura che, periodicamente, deve essere dragata per restituire l'accesso alle imbarcazioni.



*Figura 2 - Visione del Porto di Amantea e del litorale*

Attualmente, la presenza di una barra di sedimenti in prossimità dell'imboccatura, in presenza di moto ondoso superiore ad 1 m, rende pericoloso l'accesso alle imbarcazioni che vengono sospinte verso il molo di sottoflutto all'atto di entrare nel porto.

Gli interventi oggetto della presente valutazione preliminare, hanno come obiettivo quello di dare soluzione agli elementi di criticità sopra descritti, e la loro soluzione permetterà la riqualificazione del Porto ed una sua più piena funzionalità.

La pianificazione territoriale ed urbanistica a livello regionale e locale è caratterizzata dai seguenti strumenti attuativi:

- Piano stralcio per l'erosione costiera (PSEC) approvato con Delibera di Comitato Istituzionale n.4 del 11.04.2016 e pubblicato sul BURC n.79 del 22.07.2016), in quanto il litorale è interessato da un rischio erosione costiera elevato P3;
- Quadro Territoriale Paesistico Regionale (QTPR)
- Piano Regolatore Generale (PRG)
- Piano Spiaggia (PS).

All'interno e nelle vicinanze dell'area portuale sono assenti vincoli ambientali SIC o ZPS, infatti l'area più vicina dista circa 10 km dal porto.

Gli interventi oggetto della presente valutazione preliminare consistono in:

### 1. Intervento A - Messa in sicurezza dell'imboccatura portuale

Per la messa in sicurezza dell'imboccatura portuale il progetto prevede il prolungamento della diga foranea di sopraflutto, sempre a gettata, previo salpamento dei massi esistenti del riccio di testata del molo e l'esecuzione di uno escavo di bonifica dei fondali d'impronta del prolungamento.

Il prolungamento sarà costituito da un nucleo interno in pietrame, sormontato da uno strato filtro con scogli da 1-3 t e dalla mantellata costituita da massi artificiali tipo Antifer 28,2 t della stessa dimensione di quelli costituenti la mantellata esistente. Essi presentano, nella base maggiore un'area di 4.54 mq (lato 220x220 cm) con una larghezza dello scasso di 43.0 cm. Nella base minore, invece, l'area è di 3.94 mq (lato 208x208 cm) con una larghezza dello scasso di 49.0 cm. L'altezza complessiva del masso artificiale adottato è di 201.0 cm.

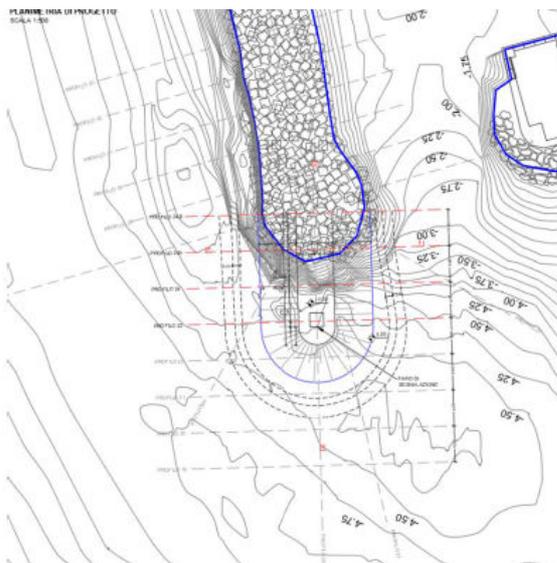


Figura 3– Intervento A - planimetria di progetto

Tutto l'intervento sarà realizzato con mezzi marittimi, ed in particolare il proponente rappresenta che il miglior mezzo marittimo da utilizzare è un pontone con gru con benna idonea al prelievo e/o deposito di tutti i materiali previsti da progetto.

L'intervento verrà eseguito in diverse fasi:

1. Fase 1 - Apertura riccio di testata e salpamento massi ANTIFER;
2. Fase 2 - Formazione scanno di imbasamento;
3. Fase 3 - Creazione nucleo della scogliera;
4. Fase 4 - Formazione strato filtro;
5. Fase 5 - Formazione del piede;
6. Fase 6 - Realizzazione mantellata di sommità e posa in opera del faro di segnalazione;

## 2. Intervento B - By-pass delle sabbie

L'intervento di progetto prevede il prelievo dei sedimenti sulla spiaggia a Nord mantenendo una distanza di sicurezza dalle strutture viarie di circa 50.00 m ed il versamento a Sud del Porto. Tale intervento, denominato di by-pass dei sedimenti, rientra nelle manutenzioni periodiche previste per il normale funzionamento del Porto di Amantea nelle condizioni note del trasporto solido litoraneo. Esso si prefigura come intervento straordinario nelle quantità al fine del riequilibrio del litorale a Sud dove sono stati anche di recente realizzati interventi di difesa della strada SS18 raggiunta dalle mareggiate.

Il by-pass dei sedimenti, per quanto facente parte della stessa unità fisiografica, è soggetto alla procedura di cui al D.M. 173/2016 con caratterizzazione dei sedimenti ai fini della verifica di compatibilità.

A tal fine il proponente evidenzia che è stata eseguita una campagna di caratterizzazione suddividendo le aree interessate in n.4 celle di prelievo dei sedimenti a monte del Porto e n. 2 celle di versamento degli stessi a valle del Porto come rappresentato in figura.

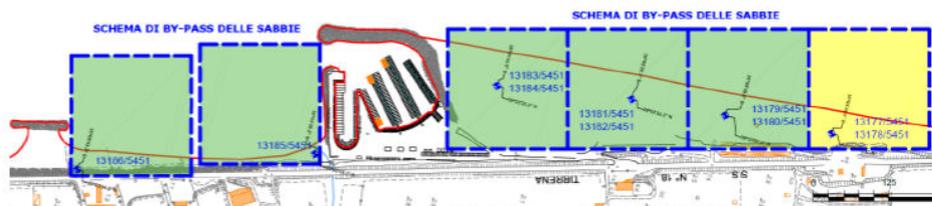


Figura 4 – Intervento B – caratterizzazione dei sedimenti

Le celle analizzate sono risultate tutte utilizzabili per ripascimento ad esclusione della cella più a Nord che è stata esclusa.

Il materiale prelevato ha un volume di 110.000,00 m<sup>3</sup> che verrà utilizzato a ripascimento nella spiaggia a Sud del porto per un tratto di spiaggia pari a circa 400 m.

Il materiale verrà prelevato sulla spiaggia di sopraflutto con l'impiego di escavatori i quali non potranno scavare a profondità maggiori di 2,0 metri dal piano campagna.

Il trasporto avverrà su gomma dal sito di prelievo fino alla spiaggia di sottoflutto portuale passando attraverso l'area portuale stessa. La spiaggia di sottoflutto sarà livellata con idoneo mezzo per fornire un andamento altimetrico assimilabile a quello di una spiaggia naturale, secondo le disposizioni del direttore dei lavori.

### 3. Intervento C – Gestione dei sedimenti accumulati a monte del Porto

Per migliorare la gestione futura del by-pass dei sedimenti da monte a valle del Porto il progetto prevede la realizzazione di un pennello semisommerso di raccolta alla radice del molo di sopraflutto.

Il pennello si prolunga in mare per intercettare la barra di sabbia esistente sul litorale in modo da ridurre in modo consistente l'aggiramento del molo di sopraflutto ed accumulare i sedimenti da avviare periodicamente a ripascimento. La realizzazione nel progetto di un by-pass dei sedimenti insieme alla realizzazione del Pennello di raccolta permette un tempo più lungo di accumulo sul Pennello fino alla manutenzione periodica.

La parte emersa del pennello sarà lunga circa 60 m, mentre la sua parte sommersa sarà di 94 m. La berma di sommità del pennello è ad una quota di +2.0 m s.l.m.m con una berma di larghezza di 7.0 m.

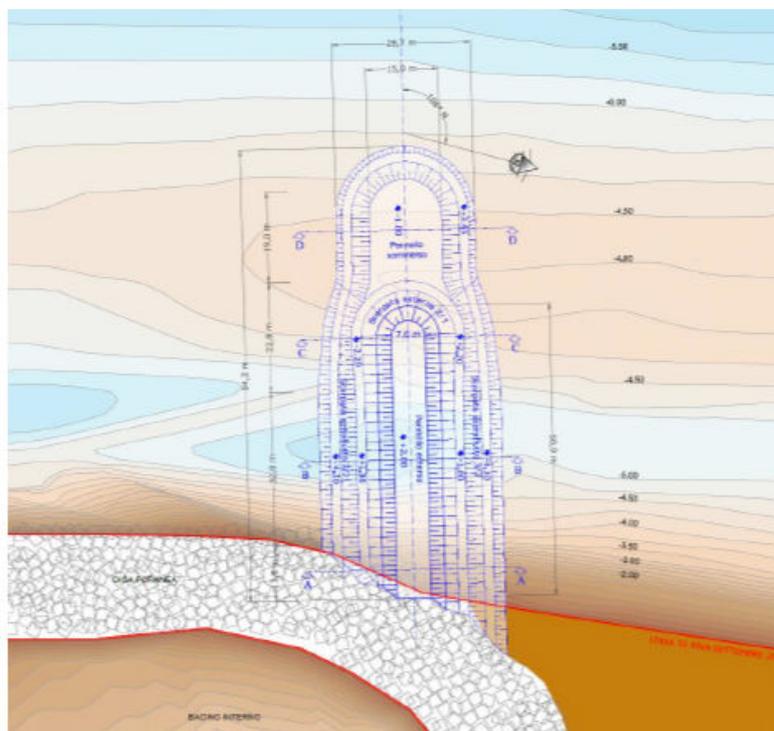


Figura 5 - Intervento C - Planimetria di progetto

Lo strato base del pennello è in pietrame (100-500 kg). Su questo sottofondo posano i massi di 1<sup>^</sup>cat (500-1000 kg) che andranno a formare il nucleo della scogliera al di sopra del quale è posizionato uno strato filtro in massi in 2<sup>^</sup>cat. (1-3 tons).

La mantellata del pennello è costituita sulla radice da massi in 3<sup>^</sup>cat. (3-7 tons) mentre la mantellata della testata è realizzata utilizzando massi in CLS (12-14 tons) per resistere all'attacco del moto ondoso anche durante le mareggiate più violente.

Le scarpate laterali del pennello hanno pendenza 3/2, mentre il piede e la testata hanno pendenza 2/1 per offrire maggiore resistenza.

La realizzazione del pennello di sopraflutto è un intervento complesso che richiede il coinvolgimento di mezzi marittimi e terrestri, ed in particolare come mezzo da terra verrà utilizzato un escavatore cingolato mentre come mezzo marittimo il già citato pontone con situato sopra una gru con benna idonea al prelievo e/o deposito di tutti i materiali previsti da progetto.

#### 4. Intervento D - Viabilità di collegamento ultimo miglio

Per il miglioramento infrastrutturale del porto turistico di Amantea, si prevede la ridefinizione dell'intersezione tra la SS18 e la viabilità di accesso al porto. Il raccordo presenta un'asse viario costituito da un primo rettilineo di lunghezza di ca. 12 m a cui segue una curva di raggio 50 m, un breve rettilineo ed un'ulteriore curva di raggio 19,75 m che si collega all'ingresso alla SS18. Il profilo altimetrico presenta un inizio e fine con pendenza nulla, mentre per la maggior parte dello sviluppo ha pendenza del 5,00%.

La sezione trasversale scelta è di categoria F2 – Locale Ambito Extraurbano, secondo il D.M. 05/11/2001 e ss.mm.ii. con velocità di progetto 40 - 100 km/h con una corsia per senso di marcia.

La carreggiata ha una larghezza di 6,50 m, e pertanto la corsia è di larghezza 3,25 m per senso di marcia con banchine da 1,00 m per lato. In buona parte del tracciato è previsto l'allargamento delle corsie di 1 m ciascuna, come illustrato nel paragrafo successivo, dove quindi la carreggiata è pari a 8,50 m. La fine dell'intervento è prevista in corrispondenza dell'innesto con l'esistente strada SS18. Il tracciato stradale si sviluppa per una lunghezza di 110,00 m. Ai lati della carreggiata, sono previste barriere di protezione stradale di classe N2. Completano la sezione tipo gli elementi quali pali di pubblica illuminazione, rete di smaltimento delle acque meteoriche e cordoli.

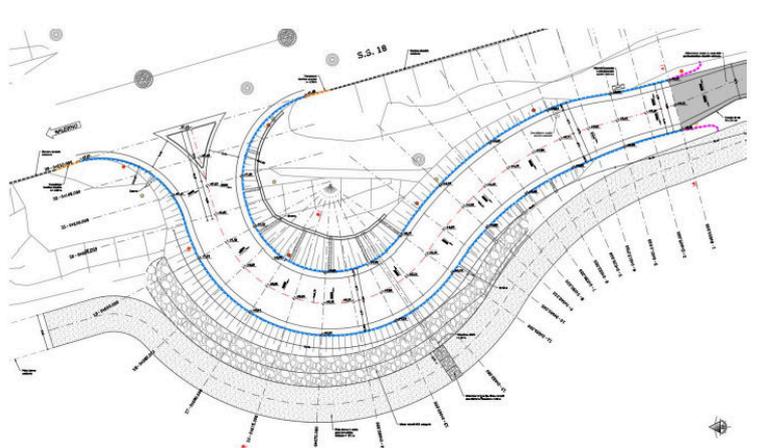


Figura 6 - Intervento D - Planimetria raccordo di collegamento porto - SS18

#### 5. Intervento E - Miglioramento impianti

Nel piazzale del porto, verrà installato un impianto di canalette, caditoie e tubazioni interrate atte al drenaggio delle acque superficiali, il trattamento delle acque di prima pioggia e successivo scarico al recettore finale (mare) delle acque di prima e seconda pioggia.

#### 6. Intervento F - Sistemazione del piazzale portuale

La sistemazione del piazzale portuale consisterà nella realizzazione di:

- Nuova pavimentazione di banchina (1.290 m<sup>2</sup>) in lastre 35 x 50 cm di pietra calcarea grigia proveniente da cave locali, larghezza pari a 3,00 m e pendenza pari a 0,6%

verso mare; il ciglio di banchina prevede orlatura in pietra calcarea grigia proveniente da cave locali, dimensioni 30x10 cm;

- Nuova pavimentazione di piazzale in conglomerato bituminoso (12.720 m<sup>2</sup>), spessore variabile in funzione della pendenza che deve raggiungere per favorire il deflusso delle acque meteoriche verso le caditoie.

Al fine di realizzare la nuova pavimentazione di banchina saranno necessari la demolizione dei cordoli in c.a. esistenti, dismissione e riposizionamento delle staccionate in legno esistenti.

### **7. Intervento G - Dragaggio portuale**

L'efficientamento dell'area portuale si completa con il dragaggio delle aree interne portuali che non hanno più la funzionalità richiesta. Tale azione sarà utile per permettere l'ingresso in sicurezza nel Porto e l'accesso alle banchine anche ai natanti cabinati e alle barche a vela più grandi. La profondità del fondale che verrà ripristinata sarà di -2.75 m.

Non tutto il materiale dragato potrà essere utilizzato per ripascimento e a tal proposito verrà eseguita una caratterizzazione dei sedimenti ai sensi del DM 173/2016. A tale scopo l'area è stata suddivisa in 5 maglie di grandezza variabile ed in ognuna di queste è stato posto un punto di prelevamento per la caratterizzazione dei sedimenti.

Solamente i campioni provenienti 3 celle su 5 sono risultati compatibili, pertanto solo i materiali dragati provenienti da queste 3 celle verranno utilizzati per il ripascimento, mentre il restante materiale, non compatibile, verrà spedito a rifiuto.

Il dragaggio verrà effettuato esclusivamente con mezzi terrestri.

L'escavatore realizzerà una pista portandosi alla quota di +0.70 m s.l.m.m. per proteggere i cingolati del mezzo dal contatto con l'acqua salata. Tale pista dovrà essere abbastanza ampia e abbastanza solida da poter essere considerata percorribile dai mezzi pesanti, allo stesso tempo dovrà essere abbastanza lunga da raggiungere il punto più lontano da dragare.

L'escavatore, prelevando il materiale lo riporrà direttamente sul cassone del camion presente sulla stessa pista. Il camion carico si allontanerà dal cantiere.

Raggiunta la quota del fondale di progetto di -2.75 m, sarà onere dell'esecutore rimuovere la pista raggiungendo la banchina.

In relazione agli interventi oggetto della presente valutazione preliminare, il proponente precisa che i materiali utilizzati per le scogliere avranno le stesse caratteristiche tipologiche e costruttive di quelli naturalmente presenti (massi calcarei provenienti da cave locali e massi in cls della stessa forma e dimensione di quelli esistenti).

Il proponente prevede un cronoprogramma di esecuzione dell'intervento in oggetto consistente in 300 giorni naturali e consecutivi.

Il proponente ha predisposto anche uno Studio di Fattibilità Ambientale e lo ha allegato al progetto (Elaborato R15), condotto in conformità a quanto previsto sia dalle disposizioni normative in materia di tutela ambientale, sia dagli artt. 24 e 27 del Regolamento D.P.R. 207/2010 inerenti la legge quadro sui lavori pubblici, di cui si riporta di seguito la sintesi delle analisi svolte per la fase di esercizio (a regime) e per la fase di cantiere.

<b>Fasi di realizzazione</b>	<b>Componenti e fattori ambientali</b>	<b>Effetti potenziali</b>
<b>Fasi di cantiere</b>	<u>Atmosfera</u>	Alterazione temporanea della qualità dell'aria a causa di emissioni di polveri e gas inquinanti da parte del traffico in fase di esecuzione dei lavori. Produzioni di polveri, dovute anche alle operazioni di by-pass delle sabbie (prelievo a monte del Porto e ripascimento a valle).
	<u>Ambiente idrico</u>	Alterazione temporanea della qualità delle acque a seguito di momentaneo intorbidimento o di accidentali versamenti di inquinanti derivanti dai mezzi utilizzati per le lavorazioni.  In fase di cantiere è previsto un incremento rispetto alla situazione attuale dovuto principalmente al rifornimento dei massi da cava e alle lavorazioni di cantiere.
	<u>Suolo e sottosuolo</u>	Occupazione temporanea del litorale per materiale di ricarica della scogliera da caricare su mezzo marittimo
	<u>Vegetazione, flora e fauna</u>	Disturbo alla vegetazione litoranea per produzione di polveri.
	<u>Habitat</u>	Disturbi momentanei
	<u>Rumori e vibrazioni</u>	Disturbo derivante dalla movimentazione di mezzi e dalle lavorazioni

<b>Fasi di realizzazione</b>	<b>Componenti e fattori ambientali</b>	<b>Effetti potenziali</b>
	<u>Paesaggio</u>	Alterazione del contesto paesaggistico di modesto valore nel contesto del Porto già esistente e di opere di difesa emerse diffuse lungo il litorale.
	<u>Rifiuti</u>	Aumento temporaneo della produzione di rifiuti dovuto agli operai.
<b>Fase di esercizio</b>	<u>Atmosfera</u>	In fase di cantiere è previsto un incremento rispetto alla situazione attuale dovuto principalmente al rifornimento dei massi da cava e alle lavorazioni di cantiere.
	<u>Ambiente idrico</u>	Non sono previsti effetti negativi.
	<u>Suolo e sottosuolo</u>	Occupazione permanente di area a mare per posa in opera di nuova scogliera emersa (prolungamento diga foranea)
	<u>Vegetazione, flora e fauna</u>	Non sono previsti effetti negativi.
	<u>Habitat</u>	Non sono previsti effetti negativi.
	<u>Rumori e vibrazioni</u>	In fase di esercizio è previsto un incremento limitato rispetto alla situazione attuale per la maggiore funzionalità del Porto che ne incrementa l'uso.
	<u>Paesaggio</u>	Alterazione del contesto

Fasi di realizzazione	Componenti e fattori ambientali	Effetti potenziali
		paesaggistico di modesto valore nel contesto di opere di difesa emerse diffuse lungo il litorale.
	<u>Rifiuti</u>	In fase di esercizio è previsto un incremento rispetto alla situazione attuale per la maggiore funzionalità del Porto che ne incrementa l'uso

Infine, il Proponente ha consegnato una “Relazione di sintesi studi, rilievi ed indagini tecniche e specialistiche” che riporta una sintesi di tutti gli studi specialistici, rilievi e indagini eseguite a corredo del progetto per l'intervento denominato “*Miglioramento infrastrutturale del Porto Turistico di Amantea*”:

1. Rilievo topo-batimetrico;
2. Analisi geo-sedimentologica;
3. Studio meteomarino al largo e a riva;
4. Studio morfologico del litorale;
5. Caratterizzazione dei sedimenti.

### **Conclusioni**

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che:

- la realizzazione del porto ha modificato le dinamiche costiere, ed ha provocato un marcato fenomeno erosivo a Sud di esso, che ha raggiunto da alcuni anni la stessa SS18 costringendo alla messa in opera di un sistema di opere marittime di protezione, in particolare i sedimenti accumulati sul molo foraneo nel tempo finiscono per aggirarlo, provocando anche l'insabbiamento dell'imboccatura che, periodicamente, deve essere dragata per restituire l'accesso alle imbarcazioni;
- gli interventi oggetto della presente valutazione preliminare hanno come obiettivo quello di risolvere sia il problema dell'insabbiamento dell'imboccatura portuale che l'erosione del litorale a sud del porto e che la loro soluzione permetterà la riqualificazione del Porto ed una sua più piena funzionalità;

considerato e valutato tuttavia che:

- si tratta di un progetto particolarmente articolato e complesso, che comprende diversi interventi;

- in merito all'intervento di by-pass dei sedimenti, il materiale prelevato avrà un volume pari a 110.000,00 m<sup>3</sup>;
- le attività di cantierizzazione per gli interventi oggetto di valutazione sono assimilabili a quelle di un cantiere di medie/grandi dimensioni, con particolare riferimento alla produzione di rifiuti e scarti, al consumo di risorse quali energia, all'emissione di sostanze tossiche e nocive in atmosfera, al rumore e alle vibrazioni prodotte;
- sempre per quanto riguarda la cantierizzazione, pur se gli impatti previsti sono di natura temporanea, la durata prevista dei lavori è di circa 300 giorni, in effetti un periodo lungo e non del tutto trascurabile;
- con riferimento alla fase di esercizio, non si possono escludere impatti ambientali attribuibili alla maggiore funzionalità del Porto ed il conseguente incremento di fruizione dello stesso (cfr. incremento di produzione rifiuti, incremento di rumore e vibrazioni, occupazione permanente di area a mare per posa in opera di nuova scogliera emersa (prolungamento diga foranea)).

Ad esito delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che non si possano escludere impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione degli interventi in esame.

Inoltre, in relazione all'asserzione del proponente in merito al fatto che, per quanto riguarda le dinamiche costiere, il porto costituisce, fin dalla sua costruzione nell'anno 2000, un ostacolo per il trasporto solido longitudinale diretto da Nord a Sud, che ha provocato un marcato fenomeno erosivo a Sud di esso, si ritiene che, anche ai fini dell'applicazione di quanto previsto dall'art.28 comma 6 del D.Lgs.152/2006 ss.mm.ii., ovvero: *“qualora (...) successivamente all'autorizzazione del progetto, dall'esecuzione dei lavori di costruzione ovvero dall'esercizio dell'opera, si accerti la sussistenza di impatti ambientali negativi, imprevisti, ulteriori o diversi, ovvero di entità significativamente superiore a quelli valutati nell'ambito del procedimento di VIA, comunque non imputabili al mancato adempimento delle condizioni ambientali da parte del proponente, l'autorità competente, acquisite ulteriori informazioni dal proponente o da altri soggetti competenti in materia ambientale, può ordinare la sospensione dei lavori o delle attività autorizzate e disporre l'adozione di opportune misure correttive”*, il progetto in valutazione denominato *“Miglioramento infrastrutturale del porto turistico di Amantea”*, debba essere più opportunamente valutato nell'ambito di una procedura di VIA, ai sensi dell'art.23 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., che tenga conto anche degli eventuali impatti dell'opera esistente imprevisti, ulteriori o diversi, ovvero di entità significativamente superiore a quelli valutati nell'ambito del procedimento di VIA.

## **Il Dirigente**

Dott. Giacomo Meschini

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