

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

OGGETTO: [ID: 7444] Adeguamento e ampliamento del molo di sottoflutto funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo - Comune di Cetara. Valutazione. Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica

Con nota prot. 6544 del 20/09/2021, acquisita al prot. 100749/MATTM del 21/09/2021, il dott. Fortunato Della Monica, in qualità di legale rappresentante del Comune di Cetara 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 “**Adeguamento e ampliamento del molo di sottoflutto funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo - Comune di Cetara**”, in quanto estensione alla tipologia di opera di cui al punto 2 lett.f) dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., ovvero “*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 metri*”.

Oggetto della presente valutazione preliminare è il progetto di adeguamento e ampliamento del molo di sottoflutto del porto di Cetara, funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo.

In particolare, il progetto prevede:

- 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;
- 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 6.00m (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.

Il progetto oggetto di valutazione preliminare è finalizzato a dotare il molo di sottoflutto di banchine e spazi coperti adeguati a consentire lo svolgimento di attività mercatali della pesca ed alla fruizione degli utenti del trasporto pubblico marittimo. 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).

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) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017

ID Utente: 6868

ID Documento: CreSS_05-Set_05-6868_2021-0312

Data stesura: 14/10/2021



Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS_05-Set_05

Data: 22/10/2021

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

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*” ed alcuni elaborati cartografici.

Storia pregressa del progetto

- con Decreto Dirigenziale n. 151 del 9/08/2015, pubblicato sul BURC n. 50 del 12/08/2015, la Regione Campania ha emesso pronuncia di compatibilità ambientale, integrata con la Valutazione di Incidenza, 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*”;
- con D. Lgs. n. 104/2017 è stata attribuita allo Stato la competenza in materia di VIA per quanto concerne i progetti relativi a “*porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d’acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri*”;
- in ragione di tale normativa, il Comune di Cetara, con nota prot. 1384 del 20/02/2020, acquisita al prot. n. 17183/MATTM del 6/03/2020, ha chiesto alla Direzione Generale della Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo la proroga di 5 anni della validità della pronuncia di compatibilità ambientale integrata con la Valutazione di Incidenza, espressa nel Decreto Dirigenziale della Regione Campania sopra richiamato;
- il Ministero della transizione ecologica (ex Ministero Ambiente) di concerto con il Ministero della Cultura con Decreto n.121 del 31/03/2021 ha prorogato al 12/08/2025 il Decreto Dirigenziale Regione Campania n.151 del 09/08/2015 di compatibilità ambientale;
- con delibera di G.C. n. 208 del 26/11/2019, la Giunta Comunale di Cetara ha dato indirizzo di provvedere alla revisione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, riapprovato con delibera di G.C. n.167 del 29/11/2017, limitatamente al solo molo di sottoflutto, prevedendo banchine e spazi dedicate sia alle attività mercatali della pesca sia al trasporto pubblico marittimo;
- con delibera di G.C. n.31 del 09/03/2020 è stato riapprovato il progetto di fattibilità tecnica ed economica, comprendendovi le opere necessarie all’adeguamento ed ampliamento del molo di sottoflutto funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo (oggetto della presente valutazione preliminare).

Sul progetto di “Adeguamento e ampliamento del molo di sottoflutto funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo del porto di Cetara sono state acquisite le seguenti autorizzazioni e/o pareri da parte degli Enti preposti:

- parere favorevole della Soprintendenza BAP con nota prot.21023P del 16/11/2020;
- nulla osta dell’Ente Parco Regionale dei Monti Lattari espresso con nota prot.321 del 26/02/2021;
- nulla osta dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale espresso con nota prot.7372/2021 del 15/03/2021;
- nulla osta dell’Agenzia del Demanio Direzione Generale di Napoli espresso con nota prot.1667/2021 del 02/03/2021;
- nulla osta della Giunta Regionale della Campania Direzione Generale per la Mobilità espresso con nota prot.2021.0110233 del 26/02/2021;
- parere favorevole (con prescrizioni) della Capitaneria di Porto di Salerno espresso in sede di Conferenza dei Servizi in data 05/03/2021.

Analisi e valutazioni

L'intervento oggetto di esame interessa il Comune di Cetara ed è situato nel tratto nord est nella Costiera Amalfitana, in Provincia di Salerno, sull'omonimo golfo posto sul Mare Tirreno centro meridionale.



Figura 1 – Inquadramento generale dell'intervento in esame

Il porto di Cetara sorge in posizione adiacente al promontorio con l'omonima Torre Normanna, ed è composto da una banchina di riva, da un molo di sopraflutto a due bracci oltre un piccolo molo di sottoflutto posto in adiacenza alla foce del torrente Cetus che attraversa l'abitato in uno scatolare tombato.

In posizione adiacente al porto c'è Largo Marina, con una spiaggia a granulometria variabile che si estende dalla foce del Cetus fino al promontorio dove è posta la Torre Normanna.

L'area interessata dalle opere di progetto (molo di sottoflutto) è fuori della perimetrazione di zone protette da normativa regionale (Parco Regionale dei Monti Lattari) e da zone protette europee (rete Natura 2000).



Figura 2 – Dettaglio dello specchio acque interessato dall' intervento

Oggetto della presente valutazione preliminare è il progetto di adeguamento e ampliamento del molo di sottoflutto del porto di Cetara, funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo.

In particolare, il progetto prevede:

- 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;
- 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 6.00m (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.

In particolare, 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 laterocementizio 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.

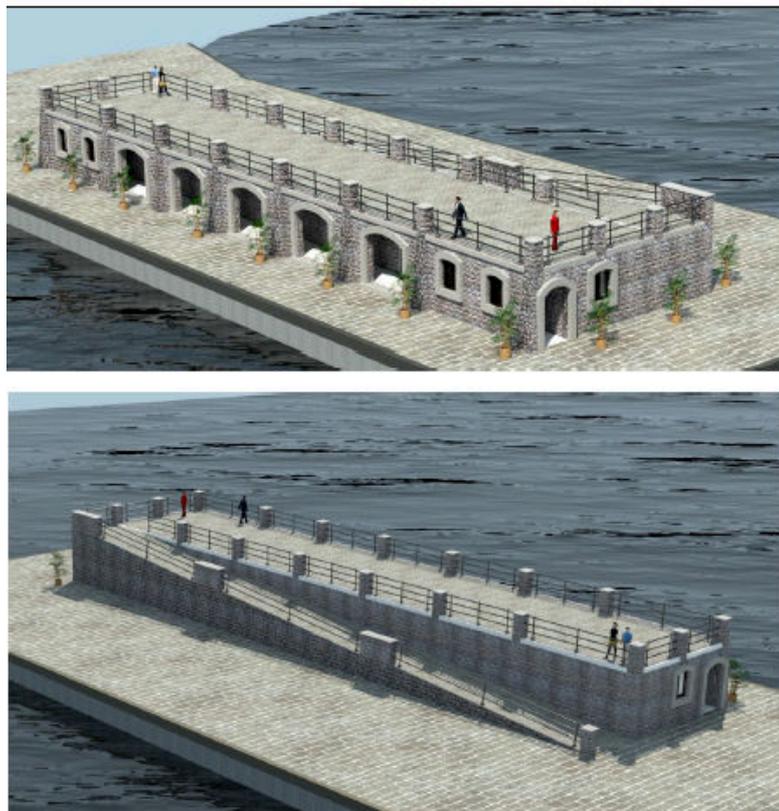


Figura 3 – fabbricato per le attività mercatali della pesca

Per quanto riguarda l'ampliamento della banchina di sottoflutto, il progetto prevede 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 6.00m (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 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 viene 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 alla incidenza delle onde. Tale tecnologia nel contempo 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 poggierà sulla superficie di massi naturali costituente l'originario volume della mantellata e nucleo della scogliera, quindi detto ampliamento viene 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 risulta consolidato stante il preesistente carico indotto dai massi salpati.

Esecutivamente, il progetto prevede comunque di salpare la prima fila di massi della berma a -2.5 m slmm, antistante la banchina, a partire da una opportuna distanza non inferiore a 2.0 m dal paramento verticale per non causare instabilità.

Il piastrone di fondazione del fabbricato sarà realizzato demolendo il masso esistente, tuttavia 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 la esecuzione di tre file di micropali DN 150 mm, disposti a quinconce, ad 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.

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, che è un obiettivo perseguito con il previsto ampliamento del molo di sottoflutto, dovrebbe diminuire il trasporto su gomma e conseguentemente l'inquinamento prodotto.

Nella documentazione trasmessa non si fa riferimento all'introduzione della nuova destinazione d'uso legata allo svolgimento di attività mercatali della pesca ed alla fruizione degli utenti del trasporto pubblico marittimo in termini di traffico veicolare o necessità di aree di parcheggio, né è fatto cenno alla gestione dei rifiuti ed acque reflue legate all'attività mercatale.

Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione il proponente fornisce il seguente schema:

Attività preliminari alla costruzione

- eliminazione di vegetazione o manufatti esistenti ► nessuna rilevante;
- scavi e movimentazione terra ► limitata a quella di scavo per le fondazioni del fabbricato destinato alle attività mercatali della pesca, dovrà essere portata in discarica autorizzata secondo la vigente normativa
- opere provvisorie di cantiere ► è prevista la predisposizione dell'area di cantiere mediante l'istallazione delle baracche di cantiere, funzionali all'ufficio direzione lavori ed alle maestranze impegnate, ovvero una recinzione per delimitare la parte interdotta temporaneamente alle persone e relative attività;

- uso di mezzi di cantiere ► è prevista la movimentazione di mezzi e macchinari terrestri (autocarri) e marittimi (pontoni o chiatte muniti di gru).

Attività in fase di cantiere

- opere civili ► prevista la realizzazione di opere del fabbricato (strutture in c.a., tompagnature e
- tramezzature, impianti, pavimentazioni e rivestimenti, intonaci) e per l'ampliamento del molo (elementi prefabbricati, micropali, materiale arido e pietrame);
- sistemi e sottosistemi dell'impianto ► nessuno;
- opere per l'approvvigionamento idrico ► nessuna, in quanto esiste già;
- opere per l'approvvigionamento energetico ► nessuna, in quanto esiste già;
- utilizzo di materie prime ► materiale arido e massi naturali di II categoria in quantitativi però limitati visto il ridotto (6m) allungamento del molo previsto;
- aree impegnate (depositi) ► nell'area di cantiere (piazzali portuali) l'impresa appaltatrice dovrà trovare un sito dove stoccare provvisoriamente i materiali da utilizzare;
- opere di dragaggio ► non sono previste;
- opere di assetto idrogeologico ► nessuna;
- opere per gli scarichi idrici ► 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 esistente;
- opere per le emissioni in atmosfera ► nessuna;
- opere per la gestione dei rifiuti ► nessuna;
- opere per le emissioni acustiche ► nessuna;
- smobilitazione dell'area di cantiere ► è prevista.

Il proponente prevede un cronoprogramma di esecuzione degli interventi previsti dalla presente valutazione preliminare consistente in 420 giorni naturali e consecutivi.

Infine, il proponente, pur considerando che per le opere di progetto non si evidenziano interferenze significative su aree sensibili, ha fornito alcune informazioni sulle misure adottabili, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, per evitare e/o prevenire effetti negativi e meglio garantire la sostenibilità complessiva del progetto. Le misure sono riferite sia alla fase di cantiere che a quella di esercizio e sono schematizzate nelle seguenti tabelle (per maggiori informazioni vedi All. 12 – Studio Ambientale, pag. 59-61).

Conclusioni

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

- il porto di Cetara è già “autorizzato” dal punto di vista ambientale, essendo stata svolta una procedura di VIA presso la Regione Campania (allora competente) conclusasi positivamente con il relativo provvedimento di Compatibilità Ambientale, la cui validità è stata prorogata fino al 2025 con il Decreto emesso dal Ministero della

Transizione Ecologica (ex Ministero Ambiente) di concerto con il Ministero della Cultura;

- il progetto 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'area di intervento (molo di sottoflutto) non ricade in alcuna zona protetta né in siti della rete Natura 2000;
- il progetto è conforme alle previsioni del PUC per l'area portuale.

Pur considerato e valutato che:

- ampliamento della banchina di sottoflutto viene contenuto all'interno dell'ingombro del preesistente manufatto e non occupa nuova "superficie di sedime" marina;
- il proponente, allo scopo di verificare l'efficacia dell'intervento di allungamento del molo di sottoflutto nel ridurre l'agitazione ondosa, ha eseguito delle simulazioni con modello matematico, i cui risultati dimostrano che la riduzione del varco portuale contiene il fenomeno in misura consistente, pressoché del 50%;
- il progetto non avrà impatti paesaggistici, infatti la Soprintendenza BAP del Ministero della Cultura ha espresso parere favorevole con prescrizioni, con nota prot.21023P del 16/11/2020;

tuttavia, si riscontra che:

- il progetto introduce una nuova destinazione d'uso nell'area del molo di sottoflutto (attività mercatale), senza prendere in considerazione gli effetti ambientali;
- si tratta di ampliamento infrastrutturale del molo di sottoflutto;
- uno degli obiettivi perseguiti dal progetto è quello di incrementare il trasporto pubblico marittimo, ma non sono descritti, in termine di modifica degli impatti attesi gli effetti legati a tale incremento, anche legati al traffico a terra ed all'eventuale necessità di aree di parcheggio;
- la fase di cantierizzazione ha una durata prevista di 420 giorni, un periodo di tempo considerevole, durante il quale vi saranno degli impatti sulle componenti ambientali.

Pertanto, in considerazione della tipologia di interventi proposta e delle sopra citate considerazioni, si ritiene che per il progetto in valutazione, ovvero l' "*Adeguamento e ampliamento del molo di sottoflutto funzionale alle attività mercatali della pesca ed al trasporto pubblico marittimo - Comune di Cetara*", non si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi da valutare più opportunamente nell'ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

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