

CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI
AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA, SVILUPPO
VALORIZZAZIONE E TUTELA AMBIENTALE
DIREZIONE AMBIENTE, SVILUPPO DEL TERRITORIO, SANZIONI

CITTÀ METROPOLITANA
DI NAPOLI

Classificazione: X.06.05.

STAFF - Tecnico Amministrativo - Valutazioni Ambientali 501792
26 NOV. 2019 <i>1301</i>
PER RICEVUTA <i>1301</i>

Alla Giunta Regionale della Campania

Direzione Generale per Ciclo Integrato delle acque e
dei rifiuti, Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Staff Tecnico Amministrativo Valutazioni Ambientali
Via De Gasperi 28
80133 Napoli

OGGETTO: CUP 8535 - Istanza per il rilascio del parere di Verifica di assoggettabilità alla VIA integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.152/2006 relativamente alle "Opere di manutenzione delle scogliere e di ripascimento del lungomare in Lacco Ameno (NA)". **Integrazione documentale.**

Con la presente si dà seguito alla Vs. nota prot.2019.0608768 del 10/10/2019, pervenuta alla scrivente con R.U.I.0110133 del 14/10/2019, con la quale si comunicava la necessità di acquisire chiarimenti e integrazioni in merito all'istanza in oggetto.

In ottemperanza a quanto richiesto, si trasmette in allegato:

- l'elaborato "Integrazione documentale";
- l'elaborato "R9 - Piano di monitoraggio e manutenzione delle opere realizzate";
- n.3 CD contenenti la suddetta documentazione.

Tanto si doveva, distinti saluti.

Riferimenti per contatti:

Nome e Cognome: Geol. Emilio Luongo
Telefono: 0817949554; e-mail: eluongo@cittametropolitana.na.it
PEC: cittametropolitana.na@pec.it

REGIONE CAMPANIA

Prot. 2019. 0720158 27/11/2019 11,31

Mitt. : CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI

Ass. : 501792 STAFF - Tecnico-amministrativo...

Classifica : 5.1.23. Fascicolo : 3 del 2019



Il proponente Geol. Emilio Luongo

Emilio Luongo

VISTO: Il Dirigente

Dott. Giacomo Ariete

Giacomo Ariete





CITTÀ METROPOLITANA
DI NAPOLI

CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI
AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA, SVILUPPO
VALORIZZAZIONE E TUTELA AMBIENTALE
DIREZIONE AMBIENTE, SVILUPPO DEL TERRITORIO, SANZIONI

Integrazione documentale

OGGETTO: CUP 8535 - Istanza per il rilascio del parere di Verifica di assoggettabilità alla VIA integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.152/2006 relativamente alle *"Opere di manutenzione delle scogliere e di ripascimento del lungomare in Lacco Ameno (NA)"*.

Premessa

Gli interventi del progetto delle *"Opere di manutenzione delle scogliere e di ripascimento del lungomare in Lacco Ameno (NA)"* hanno lo scopo di riconfigurare le opere marittime esistenti e, in parte danneggiate, e di ripristinare la linea di riva; inoltre è previsto di intervenire sulle strutture del lungomare danneggiate dalle mareggiate e dai fenomeni erosivi.

L'intervento in progetto interessa un tratto di costa fortemente antropizzato per la presenza dei manufatti stradali del lungomare e delle opere marittime costituite essenzialmente da pennelli trasversali alla costa, in parte ad essa collegati longitudinalmente, e da scogliere longitudinali. In particolare si interverrà su opere marittime già esistenti (scogliera est e ovest) al fine di salvaguardare gli arenili retrostanti dai fenomeni erosivi che hanno messo a rischio i manufatti del lungomare e degli immobili privati.

La progettazione delle opere è stata preceduta da studi, indagini e rilievi il cui livello di approfondimento è stato commisurato all'importanza dell'opera ed alla fase della progettazione stessa.

Integrazioni e chiarimenti

Con la presente *"Integrazione documentale"* si forniscono le integrazioni richieste con la nota prot.2019.0608768 del 10/10/2019, dello *Staff Tecnico Amministrativo Valutazioni Ambientali*, pervenuta alla scrivente con R.U.I.0110133 del 14/10/2019, organizzate per punti così come elencate nella suddetta comunicazione.

- 1) *"Chiarimenti in merito alle sabbie che saranno utilizzate per il ripascimento, relativamente ai volumi disponibili e alla compatibilità mineralogica e granulometrica"*.

Tra gli interventi previsti in progetto vi è la 'Riprofilatura della spiaggia emersa e sommersa'. Come specificato al paragrafo 2.5 - lettera b) dell'elaborato *"Studio preliminare ambientale e Valutazione di Incidenza"*, successivamente alla esecuzione degli interventi sulle opere di difesa marittime, si procederà alla regolarizzazione della linea di riva mediante il dragaggio dei fondali e la redistribuzione della sabbia esistente. Pertanto non si tratta di una vera e propria operazione di ripascimento ma di una regolarizzazione della linea di costa modificata da un non corretto posizionamento delle opere di difesa. Si utilizzeranno le sabbie presenti sui fondali degli specchi d'acqua antistanti gli arenili interessati (arenile ovest in località 'Piazzale del Pescatore' e arenile est antistante 'Via Roma').

Per gli interventi da realizzarsi sugli arenili è stata stimata una movimentazione di sabbia (dragaggio e redistribuzione) pari a circa 8.000 mc: 5.000 mc stimati per la riprofilatura dell'arenile ovest; 3.000 mc stimati per la riprofilatura dell'arenile est.

Per quanto precisato non è un ripascimento poiché non ci sarà apporto di sabbie da altri siti, ma trattasi di movimentazione della stessa sabbia della spiaggia emersa e sommersa.



CITTÀ METROPOLITANA
DI NAPOLI

CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI
AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA, SVILUPPO
VALORIZZAZIONE E TUTELA AMBIENTALE
DIREZIONE AMBIENTE, SVILUPPO DEL TERRITORIO, SANZIONI

Nel corso del rilevamento geologico di campagna condotto per la redazione del progetto definitivo si è proceduto al prelievo di campioni di sedimento della spiaggia emersa e sommersa; sui campioni sono state eseguite analisi granulometriche ed eseguite analisi di laboratorio per definire le caratteristiche fisiche generali.

Sul progetto è stato acquisito il parere dell'Autorità di Bacino che, esaminato gli elaborati e gli studi annessi, ha espresso parere favorevole alla luce delle previsioni del Piano Stralcio di Erosione costiera.

2) *"Chiarimenti in merito ai massi che saranno utilizzati per la riconfigurazione delle scogliere: tipo di roccia e aspetto cromatico, cava di provenienza".*

Le attuali scogliere, est e ovest, sono state realizzate con scogli di natura calcarea. L'eventuale utilizzo di scogli vulcanici (di colore generalmente grigio scuro) su scogliere realizzate con scogli calcarei (di colore biancastro) genererebbe un forte impatto visivo.

In merito alle cave di provenienza, si evidenzia che i massi, di natura calcarea, dovranno provenire da cave autorizzate. L'impresa che appalterà i lavori dovrà indicare la cava di approvvigionamento dei massi, fornendo la documentazione che attesti la rispondenza delle caratteristiche tecniche e qualitative dei materiali a quelle previste in progetto.

3) *"Chiarimenti in merito alle condizioni ambientali richieste, che non appaiono tali".*

Come dettagliato e documentato nello studio ambientale preliminare, il progetto comporta impatti ambientali modesti, tutti che si esplicano nella fase realizzativa dei lavori e classificabili come *temporanei, reversibili e puntuali*.

Tuttavia, i progettisti hanno ritenuto di proporre *misure mitigative* in grado di ridurre ulteriormente i rischi di impatto, che nel seguito vengono esposte e chiarite.

Condizione ambientale 1 - utilizzo di macchinari per le operazioni a mare con caratteristiche di funzionamento che prevedono un moderato fattore di disturbo della circolazione marina, anche in termini di produzione di emissioni e polveri.

I lavori prevedono la riprofilatura della spiaggia emersa e sommersa, tramite movimentazione dei sedimenti. In tale ambito, l'utilizzo di alcuni macchinari, come pompe aspiranti/refluenti o sorbone possono immettere in sospensione i sedimenti aspirati in una miscela acqua/sabbia e depositati sull'arenile. Con tale procedura, assolutamente legittima e largamente utilizzata specie nei ripascimenti stagionali, si possono generare fenomeni di locale torbidità, temporanei e reversibili. La movimentazione dei sedimenti tramite benne limita tali fenomeni e costituisce una misura di mitigazione ambientale, sebbene nei confronti di un fenomeno dagli effetti molto blandi. La condizione ambientale prevede esecuzione della movimentazione tramite benne e non tramite pompe, o comunque di soluzioni che limitano tale effetto, compreso l'utilizzo di barriere galleggianti intorno alla zona di movimentazione dei sedimenti.

Condizione ambientale 2 - controllo delle eventuali sostanze percolanti, al fine di evitare che gli oli e le sostanze inquinanti prodotte nelle operazioni di cantiere possano fluire direttamente all'interno del bacino marino.

Tutti i mezzi d'opera utilizzati dovranno essere, ovviamente, conformi alle norme (direttiva macchine), e soggetti alle obbligatorie revisioni.

A maggiore cautela e garanzia, la mitigazione del rischio di impatto proposta prevede ulteriore procedura tesa a scongiurare il versamento accidentale in mare di oli e idrocarburi. A tale scopo si prevede che, ogni giorno lavorativo, prima dell'utilizzo dei mezzi d'opera, un addetto allo scopo incaricato deve eseguire su tutti i mezzi d'opera un controllo visivo e tattile sulle parti di circuiti



CITTÀ METROPOLITANA
DI NAPOLI

CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI
AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA, SVILUPPO
VALORIZZAZIONE E TUTELA AMBIENTALE
DIREZIONE AMBIENTE, SVILUPPO DEL TERRITORIO, SANZIONI

oleodinamici a vista (tubazioni e giunti) allo scopo di verificare se vi sono indizi di potenziali perdite. Trattasi di un controllo cautelativo, che riduce ulteriormente il rischio di accidentali versamenti in ambiente di oli e idrocarburi.

Condizione ambientale 3 - utilizzo, nel corso delle attività di splanamento del fondali e del versamento del massi e del materiale lapideo, di procedure operative anche temporali (es. non superare una certa quantità di materiale versato/splanato continuativamente per determinati intervalli di tempo, facendo seguire a questa fase un analogo intervallo di tempo destinato solo alla decantazione del materiale versato/splanato) che assicurino la minima dispersione del sedimento/polvere fine anche nella fase di trasporto del materiale, al fine anche di ridurre i fenomeni di intorbidamento delle acque.

La condizione si concretizzerà nell'attuazione in corso d'opera di procedure operative per la movimentazione dei sedimenti che prevedono pause temporali nel caso di intorbidimento dell'acqua fino alla decantazione dei sedimenti e, dove possibile, uso di barriere galleggianti che delimitano l'area di movimentazione sedimenti.

Condizione ambientale 4 - programmazione degli splanamenti e preparazione dei fondali da effettuarsi possibilmente al di fuori della stagione balneare.

In merito si puntualizza che, anche se di norma le attività di cantiere a mare sono sospese nel corso della stagione estiva per non interferire con quelle turistiche, è in ogni caso possibile ottenere delle limitate deroghe, che consentono di terminare i lavori o loro parti d'opera la cui esecuzione non può essere interrotta. Nel caso della parte d'opera relativa alla movimentazione dei sedimenti i lavori non saranno condotti nella stagione estiva, anche nel caso in cui basterebbe una deroga di pochi giorni per eseguire l'intervento.

4) "Analisi dei possibili incidenti in fase di realizzazione delle opere, e relative misure di prevenzione".

I lavori in argomento non sono soggetti a rischi di incidenti rilevanti. Si puntualizza in merito che, in normativa, si intende con il termine "incidente rilevante" un evento disastroso connesso con determinate sostanze pericolose.

Nel cantiere opereranno dei mezzi d'opera marittimi (motopontone) e terrestri (escavatori e pale) che saranno ovviamente dotati di volumi di combustibili per l'alimentazione dei rispettivi motori, ma si tratta di quantità assolutamente modeste rispetto a quelle a cui ci si riferisce nella trattazione degli "incidenti rilevanti", nelle cui casistiche rientrano determinati stabilimenti e depositi di sostanze classificate a rischio di incidenti rilevanti.

In merito legifera il D.L.vo 105/2015 e tale decreto è chiaro all'art. 2 comma 2 nell'escludere le attività di trasporto di sostanze pericolose, dove per trasporto si intende mezzi che veicolano tramite capienti contenitori tali sostanze pericolose (per esempio le autobotti di carburante), non certo fa riferimento il decreto alle modeste capacità dei serbatoi di bordo dei mezzi d'opera. Quindi, se il decreto esclude le attività di trasporto delle sostanze pericolose (ai fini degli incidenti rilevanti), in quanto le volumetrie trasportate sono considerate non significative ai fini del rischio, risultano ancora meno significative, ai fini del rischio incidenti rilevanti, le modeste volumetrie di carburante trasportato a bordo dei mezzi d'opera terrestri e marittimi. La seguente figura riporta lo stralcio relativo all'articolo 2 del citato decreto.



CITTÀ METROPOLITANA
DI NAPOLI

CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI
AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA, SVILUPPO
VALORIZZAZIONE E TUTELA AMBIENTALE
DIREZIONE AMBIENTE, SVILUPPO DEL TERRITORIO, SANZIONI

Art. 2.

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica agli stabilimenti, come definiti all'articolo 3.

2. Il presente decreto non si applica:

a) agli stabilimenti, agli impianti o ai depositi militari;

b) ai pericoli connessi alle radiazioni ionizzanti derivanti dalle sostanze;

c) salvo quanto previsto al comma 4, al trasporto di sostanze pericolose e al deposito temporaneo intermedio direttamente connesso, su strada, per ferrovia, per idrovia interna e marittima o per via aerea, comprese le attività di carico e scarico e il trasferimento intermodale presso le banchine, i moli o gli scali ferroviari di smistamento e terminali, al di fuori degli stabilimenti soggetti al presente decreto;

5) "Piano di monitoraggio e manutenzione delle opere realizzate, come da prescrizioni dell'AdB".
Come richiesto, è stato redatto l'elaborato "R9 - Piano di monitoraggio e manutenzione delle opere realizzate", che viene trasmesso in allegato.

I progettisti:

Ing. Tobia Glugliano

Ing. Maria Giordano

Geol. Mauro Zito

I professionisti firmatari dello Studio Ambientale Preliminare:

Ing. Fabio Linguiti

Ing. Antonio Fabozzi