



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

Parere n. 1.017 del 26 marzo 2024

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Porto di Salerno - Prolungamento del Molo Manfredi - Fase 1 - Adeguamento Tecnico Funzionale</p> <p>ID_VIP 10740</p>
Proponente:	<p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale</p>

La Sottocommissione VIA

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020, con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023, n. 196 del 13 giugno 2023 e n. 249 e 250 del 1 agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
 - l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
 - gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza;

DATO ATTO che:

- l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale in data 18/12/2023 ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto “*Porto di Salerno - Prolungamento del Molo Manfredi - Fase 1 - Adeguamento Tecnico Funzionale*”;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d'ora innanzi Divisione) con prot. n. MASE/207144 in data 18/12/2023;
- la Divisione con nota prot. n. MASE/7007 del 15/01/2024, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/528 in data 15/01/2024 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006, la Divisione, con la stessa nota prot. n. MASE/7007 del 15/01/2024 sopracitata, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione progettuale presentata dal Proponente;

CONSIDERATO che:

- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella tipologia progettuale elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.n.152/2006, al punto 2 h e riguardante gli interventi di modifica o di estensione dei progetti elencati nell'Allegato II alla Parte Seconda (già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione) che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi;
- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste nei seguenti principali elaborati:
 - Studio Preliminare Ambientale
 - Allegato I: Analisi trasportistica per ATF Salerno - estratto da studi ed analisi propedeutiche alla redazione dei PRP dei Porti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale
 - Inquadramento territoriale 1:5.000
 - Corografia 1:10.000
 - Quadro autorizzativo 1:10.000
 - Planimetria di progetto 1:500
 - Sezioni di progetto Varie

- Stralcio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Salerno 1:50.000
- Stralcio Piano Urbanistico Comunale (PUC) di Salerno 1:10.000
- Assetto funzionale - Porto di Salerno (DPSS) 1:5.000
- Carta dei vincoli 1:5.000
- Carta delle aree di interesse naturalistico 1:25.000
- Carta dell'uso del suolo 1:5.000
- Carta della qualità dell'aria 1:15.000
- Planimetria delle concentrazioni degli inquinanti in corso d'opera 1:5.000
- Carta del clima acustico allo stato di cantiere 1:2.000
- Pericolosità idraulica e frane

CONSIDERATO che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L.n.241/1990, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

EVIDENZIATO che:

Motivazioni dell'intervento

- Il progetto di prolungamento del Molo Manfredi – Fase I fa parte dell'insieme di interventi di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) 2023 del PRP vigente che l'AdSP – MTC ha individuato per adeguare alle moderne esigenze di sicurezza e funzionalità le attività del porto commerciale, completando ed integrando l'assetto infrastrutturale già avviato dal precedente ATF 2010 predisposto dall'allora Autorità Portuale di Salerno.
- Il progetto riguarda una prima fase dell'ATF di adeguamento del Molo Manfredi e prevede il prolungamento dello stesso di circa 125 m e l'ampliamento della sezione del molo esistente di 5 m, in modo da raggiungere una larghezza complessiva di 40 m, finalizzati alla necessità di adeguare ai più recenti standard di sicurezza marittima la nautica crocieristica nelle situazioni operative di ormeggio presso il molo, a migliorare la viabilità indotta dall'attività crocieristica attraverso una riconfigurazione della viabilità lungo il molo stesso e la modifica degli spazi di manovra e di sosta.

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale;

RILEVATO che con riferimento alla documentazione presentata:

In ordine alle caratteristiche progettuali

- Il Porto commerciale di Salerno è iscritto nella I classe della II categoria dei porti marittimi nazionali, situato nell'estremità occidentale del territorio comunale di Salerno, localizzato nella parte settentrionale dell'omonimo Golfo e si estende per circa 150 ettari, divisi tra circa 50 ettari di aree a terra e 100 ettari di specchio acqueo.
- Di seguito è riportata la localizzazione attuale del Molo Manfredi all'interno del Porto di Salerno:



Figura 1- Il Porto di Salerno ed il molo Manfredi oggetto dell'Adeguamento Tecnico Funzionale

- Il Molo Manfredi è in parte utilizzato per l'ormeggio dei mezzi nautici di servizio al Porto, in parte per il cabotaggio con le isole minori e in parte per il traffico crocieristico.
- L'area di intervento si colloca all'interno del Porto di Salerno e prevede il prolungamento di prima fase del Molo Manfredi, che avrà una lunghezza pari a 125,25 m ed una larghezza di 40 m.
- Il prolungamento di fase I consente il permanere di un bacino evoluzione tra il Manfredi e il molo di sopraflutto pari a circa 61 m e quindi compatibile con le attuali attività diportistiche.
- La seconda fase dell'intervento, esclusa dalla procedura in oggetto, prevede l'ulteriore prolungamento del molo Manfredi fino al molo di sopraflutto (circa 96 m lato di ponente e circa 63 m lato di levante) al quale si raccorda tramite una rampa terminale, e la contestuale resecazione del molo mediano allo scopo di riunificare lo specchio acqueo intercluso con quello del porto di Santa Teresa.



Figura 2 - Porto Commerciale di Salerno –aree oggetto degli ATF 2023

- L'attuale struttura del molo Manfredi, di dimensioni 35 x 180 m, è un'opera confinata da pareti combinate con profili HZ e palancole mutuamente vincolate in sommità con tiranti in barre Dyvidag, con riempimento in materiale arido e quota estradosso a ciglio banchina pari a +1,55 m sul lmm.
- In linea con gli interventi già eseguiti per il molo esistente di 180 m, è prevista la formazione di una struttura tipo Cofferdam con una doppia parete combinata mutuamente tirantate in sommità. Ciascuna parete combinata sarà formata da profili HZ alternati a palancole, con identico interasse ma con sezioni e lunghezze differenziate tra la parte di ponente (porto commerciale – profili HZ1080/AZ18-700) e la parte interna di levante (bacino di Santa Teresa – profili HZ 880/AZ17-700).
- L'ampliamento di 5 m collocato al profilo di levante del molo esistente sarà realizzato con struttura indipendente mediante impalcato su pali diametro 1500 mm, lunghezza di 30 m e interasse pari a 6 m, con sovrastruttura realizzata mediante l'utilizzo di elementi prefabbricati in c.a. (pulvini, travi scatolari, solai spiroll) e getti di completamento.
- Tenuto conto dell'esposizione dell'opera di progetto ai marosi provenienti dal settore di traversia secondario per effetto della modifica dell'imboccatura portuale e, segnatamente, per l'avvenuta resecazione di 100 m del molo di sottoflutto, il fronte di banchina di ponente include un sistema di celle anti-risacca e l'opera prevede anche la formazione di una travatura in c.a. intermedia fondata su pali di grande diametro per sostenere l'impalcato in c.a. nelle parti in cui saranno ricavate le celle anti-risacca riempite con scogli di I/II categoria interna alla Cofferdam.
- Completano l'intervento gli arredi di banchina (sovraccarico accidentale di 40 kN/m², bitte di ormeggio da 1000 kN, parabordi conici tipo super V fenders e scalette di risalita incassate in acciaio inox), n. 2 parabordi angolari e gli impianti di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia, oltre ai cunicoli impiantistici.

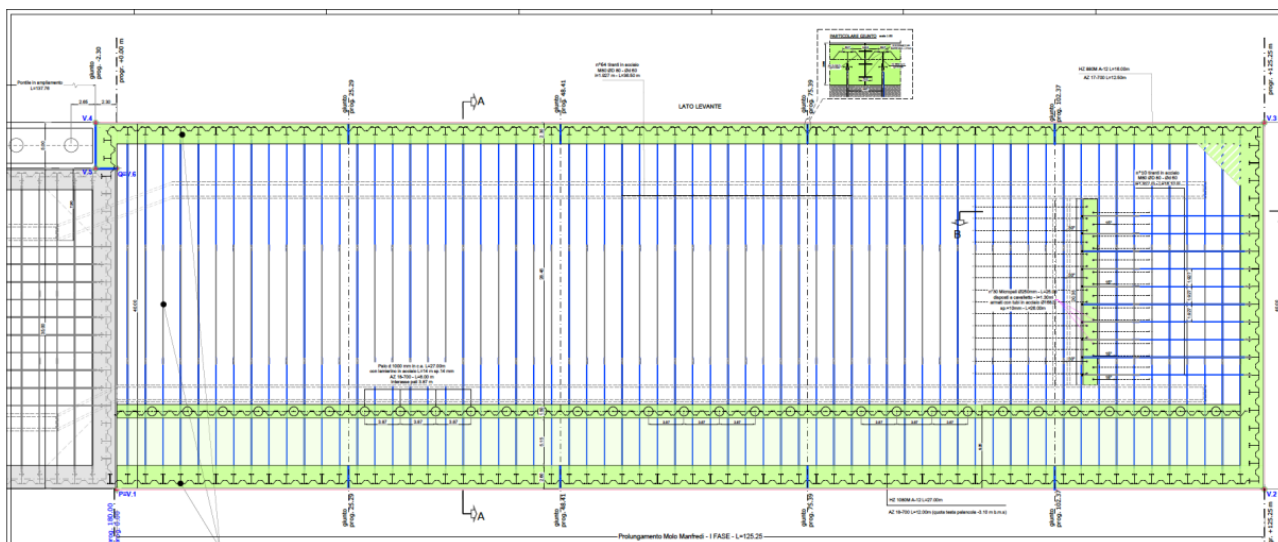


Figura 3 - Planimetria tracciamento strutture di progetto

- Il progetto prevede l'esecuzione delle seguenti attività:
 1. Installazione cantiere e attività preliminari
 2. Smontaggi e demolizioni
 3. Interventi di sversamento nel corpo idrico di materiale arido
 4. Formazione parete combinata
 5. Riempimento Cofferdam con materiale arido
 6. Posa in opera scogli di I e II categoria nelle celle antirisacca
 7. Formazione travi di coronamento in c.a. su pali d:1000 mm
 8. Posa in opera tiranti
 9. Formazione travi di coronamento n c.a. di levante, ponente e testata
 10. Formazione soletta s=50 cm su celle antirisacca
 11. Rullatura e stabilizzazione materiale di rinfiacco
 12. Formazione cunicoli in c.a. di levante e di ponente
 13. Formazione struttura pavimentazione
 14. Montaggio arredi banchina
 15. Formazione piattaforma ampliamento molo esistente
 16. Impianto protezione catodica.

Alternative e scelta della tipologia realizzativa delle opere:

- In fase di definizione dell'ipotesi progettuale sono state esaminate dal Proponente esclusivamente le seguenti alternative di progetto: ipotesi zero, ipotesi 1 (prescelta).
- Secondo il proponente, l'intervento non ha ripercussioni sensibili dal punto di vista ambientale rispetto allo scenario "0". l'ipotesi di non intervento risulterebbe invece perpetuare le attuali condizioni di scarsa operatività legata al traffico crocieristico all'interno del Porto di Salerno, oltre ad una maggiore sicurezza ed una migliore separazione tra flussi veicolari eterogenei, viabilità di scorrimento, aree di manovra, sosta e cambio modale.

RILEVATO che

- in riferimento al cronoprogramma il Proponente afferma che le attività previste per la realizzazione dell'intervento avranno una durata complessiva stimata pari a 10 mesi:

PORTO DI SALERNO PROLUNGAMENTO DEL MOLO MANFREDI I E II FASE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE	MESE 1				MESE 2				MESE 3				MESE 4				MESE 5				MESE 6				MESE 7				MESE 8				MESE 9				MESE 10			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
FASI ESECUTIVE																																								
FASE I																																								
A. ATTIVITA' PRELIMINARI																																								
1																																								
2																																								
3																																								
B. FORMAZIONE CASSA DI COLMATA - FASE I (L=125,25 m)																																								
1																																								
2																																								
3																																								
4																																								
6																																								
7																																								
8																																								
9																																								
10																																								
C. CUNICOLI SOTTOSERVIZI E INTERVENTI																																								
1																																								
2																																								
3																																								
4																																								
5																																								
6																																								
D. PAVIMENTAZIONE																																								
1																																								
2																																								
3																																								
4																																								
5																																								
E. ARREDI DI BANCHINA																																								
1																																								
2																																								
3																																								
F. FORMAZIONE PONTILE SU PALI IN AMPLIAMENTO																																								
1																																								
2																																								
3																																								
4																																								
5																																								
G. SMOBILIZZAZIONE CANTIERE																																								
1																																								

Figura 4 - Cronoprogramma

In ordine alle motivazioni del progetto:

- Il progetto di prolungamento del Molo Manfredi – Fase I fa parte dell’insieme di interventi di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) finalizzati a risolvere le criticità emerse legate principalmente alle aree di manovra e lungo le aree di ormeggio e per garantire idonee condizioni di sicurezza della navigazione soprattutto per il traffico croceristico.
- L’adeguamento del molo Manfredi (prolungamento e allargamento trasversale) ha l’obiettivo di facilitare l’accessibilità dei mezzi terrestri collegati al traffico crocieristico, agli interventi di manutenzione sulla flotta navale in transito lungo il molo stesso e alla manutenzione del corpo diga, oltre a migliorare le condizioni di manovrabilità delle imbarcazioni e impedire fenomeni di tracimazione del moto ondoso lungo la diga sopraflutto.
- Tale intervento deve essere contestualizzato non solo con la riqualificazione della diga sopraflutto, ma anche con la demolizione parziale e/o completa dell’attuale diga di collegamento a terra della diga, intervento necessario per mantenere questa area dell’ambito portuale agli attuali usi per la nautica da diporto degli specchi portuali del porto commerciale di Salerno, posti a levante del molo Manfredi, eliminando così le attuali problematiche di interferenza per la navigabilità e soprattutto di sicurezza all’ormeggio a causa dell’elevata esposizione al moto ondoso che attualmente la contraddistingue;

RILEVATO che, ai fini dell’inquadramento generale del progetto, il Proponente afferma che:

- “L’intervento non risulta essere in contrasto con gli strumenti di pianificazione e sviluppo vigenti per il Porto di Salerno, rientrando tra gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale e funzionale del Porto di Salerno già delineati dalla proposta di PRP2016 e confermati dal DPSS 2021”.

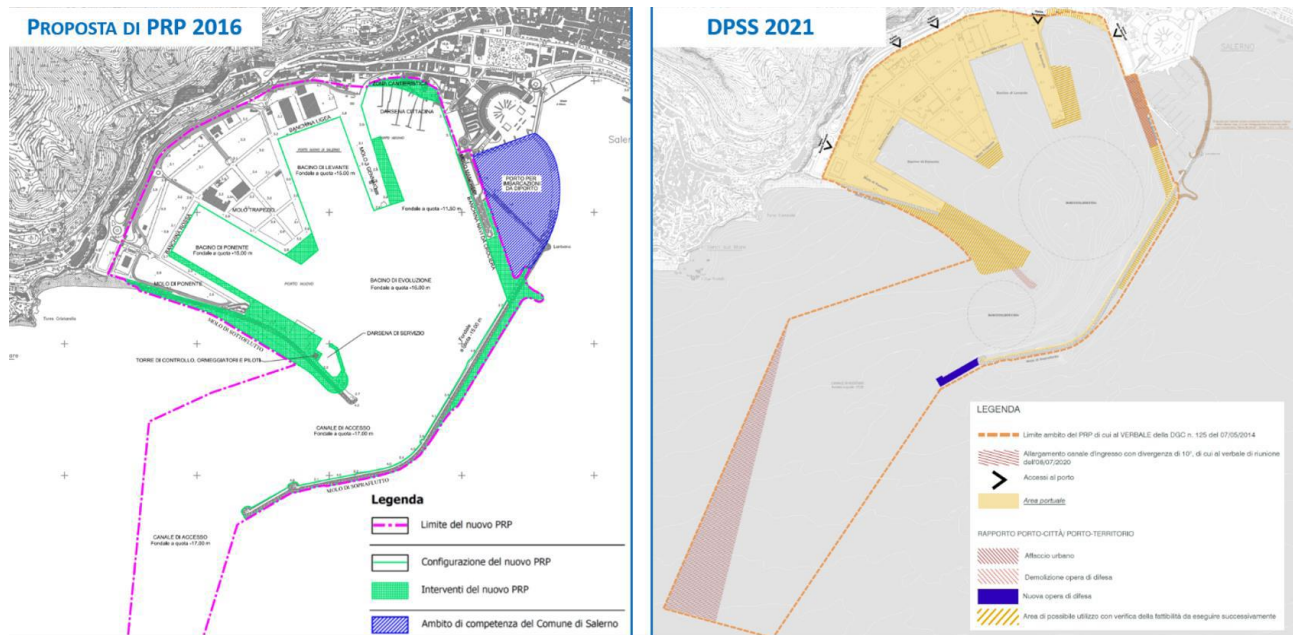


Figura 5 - Assetti infrastrutturali previsti dalla Proposta di PRP-2016 e dal DPSS nel 2021 compatibili con la proposta di ATF

- In riferimento al **Piano Territoriale Regionale (PTR)**, il Porto di Salerno è inserito all'interno del Campo Territoriale Complesso n. 7 "Costa Sorrentina"; gli interventi previsti dal PTR per questo campo territoriale sono: "Strada costiera + interventi di completamento, riqualificazione e potenziamento dell'offerta diportistica". *“Per quanto riguarda il rapporto con gli interventi definiti dal PTR per il Campo Territoriale Complesso n. 7 "Costa Sorrentina", assunto che il completamento ed il potenziamento non rientrano nell'ambito di competenza proprio di un ATF, il profilo di coerenza con quanto disposto dal Piano in questione è riscontrabile con la riqualificazione dell'offerta turistica, essendo gli interventi individuati dal progetto in esame rivolti ad adeguare il Molo Manfredi alle moderne esigenze e standard dei traffici marittimi, nonché in particolare, a soddisfare l'esigenza di adeguate aree a terra dedicate ai mezzi di trasporto terrestri afferenti agli attuali traffici croceristici”*.
- In riferimento al **Piano Paesaggistico Regionale (PPR)** della Campania, l'area interessata dagli interventi ricade all'interno del sistema insediativo territoriale "4.2 Area salernitana", per il quale il PPR prevede: “il mantenimento ed il miglioramento della multifunzionalità delle aree costiere come risorsa per gli equilibri ambientali, ecologici, territoriali, socio-economici e per il turismo”. *“Gli obiettivi, i vincoli ed i relativi aspetti tecnici ed economici degli interventi in oggetto sono stati delineati nel rispetto dei principi di tutela ambientale e sviluppo sostenibile e, per quanto concerne gli aspetti socio-economici e turistici, il prolungamento del Molo Manfredi – Fase I andrà a migliorare l'operatività dei mezzi di trasporto terrestri riferiti agli attuali traffici croceristici, garantendo l'adeguata funzionalità del settore turistico, in coerenza con uno degli aspetti fondativi delle aree costiere intese come risorsa multifunzionale per il turismo, così come indicato nel PPR”*.
- In riferimento alle **Misure di salvaguardia della costa** (ex Autorità di bacino Regionale Destra Sele), adottate con DCI n.5 del 13/01/2014 per prevenire l'attuazione d'azioni antropiche nella fascia costiera che possano risultare in contrasto con le dinamiche naturali del sistema geomorfologico e meteo-marino [...] (art. 3, co. 1, lett. c) *“dall'analisi degli interventi previsti emerge la coerenza con quanto indicato dagli indirizzi e criteri delle Misure di Salvaguardia analizzate, che si esplica secondo due temi: uno a carattere progettuale ed uno a carattere ambientale”*. Dal punto di vista progettuale, l'intervento in progetto non altera le caratteristiche funzionali ed operative del Porto, mentre dal punto di vista ambientale risulta essere coerente con l'indirizzo a2) *“valutare il possibile impatto sulle biocenosi costiere, con particolare riguardo alle praterie di fanerogame, considerando*

le modificazioni dovute non solo alla realizzazione delle infrastrutture portuali, ma anche alle attività d'esercizio”

- In riferimento al **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)** di Salerno, “*emerge come il Piano legghi i suoi obiettivi alla riqualificazione urbanistica e paesaggistica, in quanto strettamente riferito agli aspetti afferenti gli insediamenti urbani e tale che le azioni da porre in essere si riferiscano alla riconversione delle aree insediative, senza richiami ad aspetti legati alle infrastrutture portuali; pertanto l'ambito di definizione dell'obiettivo può essere considerato non pertinente a quanto oggetto del presente studio*”.
- In riferimento al **Piano Urbanistico Comunale (PUC)** di Salerno, “*emerge che l'unico per il quale si evidenzia una pertinenza con quanto previsto dagli interventi di ATF, è quello relativo alla sostenibilità ambientale e paesaggistica: Posto che l'ATF non si pone come strumento di sviluppo e trasformazione del territorio rispetto al quale il Piano correla l'obiettivo, si evidenzia che gli obiettivi, i vincoli ed i relativi aspetti tecnici ed economici dell'intervento di ampliamento del Molo Manfredi – Fase I, è stato delineato nel rispetto dei principi di tutela ambientale e sviluppo sostenibile*”.
- In riferimento al **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS)**, “*un fabbisogno indicato dal DPSS che verrà soddisfatto dall'ATF è quello relativo alla carenza di spazi ed accosti destinati al traffico passeggeri, in particolare a quello croceristico: il prolungamento del Molo Manfredi - Fase I, infatti, permetterà di migliorare le condizioni di funzionalità e sicurezza delle aree destinate a servizio del traffico croceristico*”.
- In riferimento al **Piano Operativo Triennale (POT) 2020 – 2022**, “*si rileva che gli obiettivi perseguiti dagli interventi di ATF per il porto di Salerno, inerenti al prolungamento del Molo Manfredi - Fase I, con l'obiettivo di garantire adeguati standard funzionali per il traffico croceristico, risultano essere in coerenza con gli obiettivi previsti dal POT 2020-2022 per il porto di Salerno*”.
- In riferimento al **Piano Regolatore Portuale (PRP)** del Porto di Salerno, “*data la natura dell'ATF, si riscontra la coerenza con alcuni degli obiettivi del PRP, in particolare con l'adeguamento del porto alle moderne esigenze delle attività crocieristiche*.”
- In merito ai **beni paesaggistici**, di cui alla parte terza del D.lgs. 42/2004 e smi e segnatamente ex artt. 136 “Immobili ed aree di notevole interesse pubblico” e 142 “Aree tutelate per legge”, l'ambito territoriale in cui rientra l'area oggetto di interventi è connotato dalla presenza di Aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del D.Lgs 42/2004, nello specifico: lett. a) “i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare”. L'area oggetto degli interventi non risulta ricadere in tale vincolo.
- In merito ai **beni culturali** come definiti dall'art. 10 del D.lgs. 42/04, di cui alla Parte II del Codice, dall'analisi del portale Vincoli in Rete, “*si rileva la presenza di diversi beni culturali nelle vicinanze dell'area portuale*”, che risultano “*non interessati dall'intervento*”, tra cui:
 - Chiesa di S. Trofimena (cod. id 1196676), classificata come bene architettonico di interesse culturale non verificato;
 - Villa Barone (cod. id 1197880), classificata come bene architettonico di interesse non verificato;
 - Palazzo Sorgenti degli Uberti (cod. id. 1197857), classificata anch'essa come bene architettonico di interesse non verificato;
 - Villa comunale (cod. id. 132449), classificata come bene architettonico di interesse culturale dichiarato.
- In merito al **vincolo idrogeologico** ai sensi del RD 3267/1923, “*nell'area oggetto di interventi non si rileva la presenza del vincolo idrogeologico*”.

- In merito a **Siti Natura 2000 e altre aree protette**, così come definite dalla L 394/91, dalla consultazione del Geoportale Nazionale e Geoportale Regione Campania (SIRT) “*si rileva la presenza nel raggio di 5 km dall’area in esame dei seguenti siti di interesse naturalistico*”, che risultano “*non interessati dall’intervento*”:
 - ZPS IT8050009 "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea" (a circa 2,5 km);
 - ZSC IT8050054 "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea" (a circa 2,5 km);
 - ZSC/ZPS IT8050056 "Fiume Irno" (a circa 4 km);
 - ZSC IT8030008 "Dorsale dei Monti Lattari" (a circa 4 km);
 - EUAP 527 “Parco Regionale dei Monti Lattari” (a circa 2,5 km)
 -

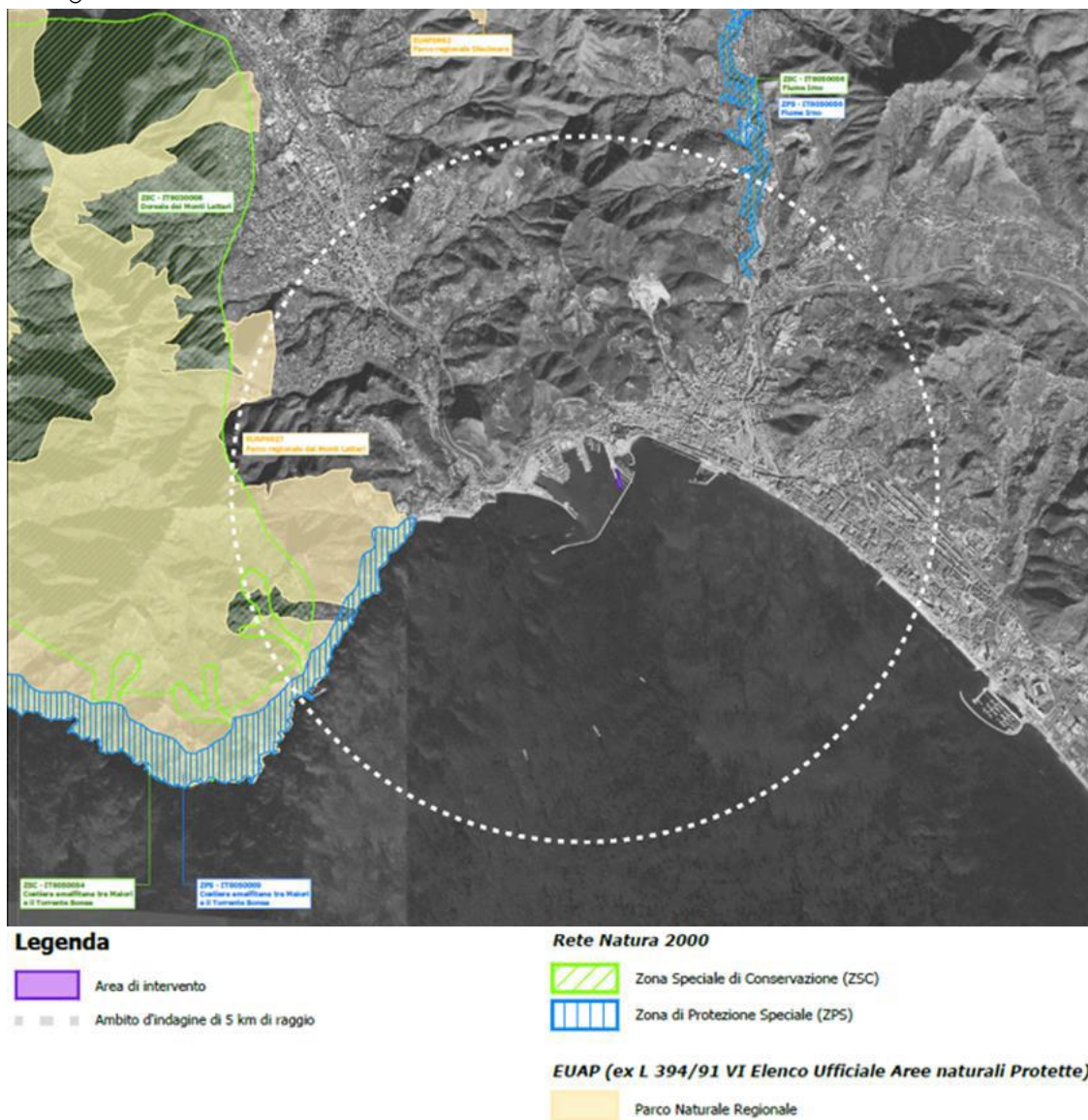


Figura 6 - Stralcio “Carta delle aree di interesse naturalistico”

RILEVATO che ai fini del quadro conoscitivo ambientale del progetto il Proponente afferma che:

- gli obiettivi di base prefissati relativi alla **conservazione del paesaggio e del patrimonio culturale** vengono rispettati, in quanto gli interventi previsti non connotano una variazione significativa del contesto in relazione ai vincoli o agli elementi paesaggistici.

- Rispetto al **sistema paesaggistico** gli aspetti dimensionali delle opere previste risultano tali da potersi considerare modesti e le migliori condizioni operative previste a seguito della realizzazione dell'ATF apporteranno un miglioramento dal punto di vista percettivo.
- In merito all'obiettivo di tutela della **biodiversità** si evidenzia che gli interventi previsti saranno localizzati all'interno dell'area portuale garantendo un uso più razionale delle infrastrutture già esistenti, in coerenza con l'obiettivo di contenimento del consumo di suolo.
- Per quanto riguarda la **salute e la qualità della vita**, il nuovo intervento si configura come un miglioramento dell'assetto attuale, in quanto il prolungamento del molo andrà a migliorare le condizioni di funzionalità dei mezzi terrestri a servizio del traffico crocieristico. Inoltre, tali interventi non comporteranno un aumento dei traffici navali e veicolari rispetto allo stato attuale.
- Sia dal punto di vista delle **emissioni degli inquinanti in atmosfera**, che in riferimento al **clima acustico**, gli interventi oggetto di studio possono essere considerati migliorativi rispetto allo stato attuale e coerenti con l'obiettivo di tutelare la salute dell'uomo ed in generale la qualità della vita.

RILEVATO che in ordine ai possibili effetti sull'ambiente:

- Per potere individuare e valutare tutte le attività che concorrono alla realizzazione dell'opera e alla determinazione di impatti, il Proponente ha proceduto dapprima a valutare lo stato ambientale dell'area di interesse, per poi valutare i potenziali impatti generati dall'ampliamento del Molo Manfredi.
- L'analisi è stata condotta relativamente alle seguenti fasi di progetto:
 - o dimensione costruttiva, attraverso la quale sono stati analizzati gli impatti generati dalle lavorazioni di cantiere;
 - o dimensione fisica, volta cioè a valutare l'impatto generato dalla presenza dell'infrastruttura portuale, a valle del completamento dell'intervento in esame.
- Di seguito sono descritti i vari temi ambientali interessati, inclusi i possibili effetti dell'opera in progetto.

Popolazione e salute umana

In riferimento alla **popolazione**, il Proponente dichiara che la caratterizzazione dello stato attuale del fattore ambientale in esame è strutturata in tre fasi:

- analisi delle principali fonti di disturbo per la salute umana;
- analisi del contesto demografico, della distribuzione della popolazione e del profilo socioeconomico;
- analisi del profilo epidemiologico sanitario condotto attraverso il supporto di studi epidemiologici e di dati statistici.

La prima fase di analisi vede l'individuazione dei principali fattori che possono avere effetti sulla salute umana. Data la tipologia di opera in esame, sono state individuati i due ambiti nei quali ricercare le potenziali fonti di impatto sulla componente: il clima acustico e la qualità dell'aria.

Per quanto concerne la seconda e terza fase, dall'analisi delle caratteristiche dell'operatività dell'infrastruttura, delle potenziali fonti di disturbo da esse generate e dalla disponibilità di dati relativi allo stato di salute della popolazione di interesse, sono stati raccolti i dati necessari alla caratterizzazione dello stato attuale della popolazione, sia dal punto di vista demografico e socioeconomico che epidemiologico.

I dati Istat esaminati hanno consentito di avere un quadro del contesto demografico, evidenziando che tra i diversi gruppi di riferimento analizzati (livello regionale, provinciale, comunale) gli andamenti della distribuzione della popolazione nelle diverse fasce di età considerate sono in linea tra loro. In termini generali si evince infatti che la classe di età più popolosa risulta essere quella tra i 45-54 anni di età. Lo studio del contesto epidemiologico, analizzato dal punto di vista della mortalità e della morbosità, è stato effettuato sulla base dei dati più recenti (anno 2019 per la mortalità e anno 2020 per la morbosità) messi a disposizione dal portale HFA dell'Istat, tramite il quale è stato possibile confrontare lo stato di salute relativo alla Provincia di Salerno con i valori dell'ambito regionale campano e nazionale. Inoltre, per lo studio della mortalità, è stato possibile avere un inquadramento relativo al contesto comunale tramite le mappe del rischio relative messe a disposizione dall'Atlante di Mortalità della Regione Campania per il periodo 2006-2014, l'ultimo arco temporale esaminato dalle fonti bibliografiche reperibili in letteratura.

Dall'analisi dei dati di mortalità, in termini generali, si può constatare la superiorità degli indicatori standardizzati di livello regionale e provinciale rispetto a quelli nazionali, per le diverse patologie in studio, ad esclusione delle malattie a carico del sistema nervoso. Per queste ultime, infatti, i tassi standardizzati salernitani e campani sono tendenzialmente in linea tra loro ed inferiori a quelli nazionali. Gli eccessi dei dati standardizzati di mortalità regionale rispetto al dato nazionale sono da contestualizzare sulla base del peso assunto da alcuni elementi chiave quali la presenza di aree fortemente urbanizzate o caratterizzate da fattori di pressione rilevanti (Terra dei Fuochi, Siti di Interesse nazionale).

Lo studio della mortalità in merito al contesto comunale ha invece evidenziato un quadro in cui non si riscontrano eccessi di rischio di mortalità nell'area del Comune di Salerno per le diverse patologie esaminate, ad esclusione delle malattie del sistema nervoso, per le quali invece il rischio relativo tende a collocarsi nella fascia più alta tra quelle esaminate.

Per quanto riguarda le cause di ospedalizzazione, l'analisi effettuata ha messo in luce come i dati inerenti al contesto provinciale e regionale tendono a confermarsi tendenzialmente superiori rispetto a quelli dell'ambito nazionale.

Biodiversità

L'area in esame, prendendo in considerazione la carta delle ecoregioni d'Italia, ricade nella sezione sud tirrenica, e nello specifico nella sottosezione del Cilento.

La diversità di ambienti, che spaziano dal mare alle montagne, ha determinato una notevole varietà di associazioni faunistiche. Il mare ospita comunità molto diversificate da quelle dei fondali sabbiosi a quelle dei fondali rocciosi, con vaste estensioni di popolazioni legate alle praterie di Posidonia.

Lungo la costa, la diffusa urbanizzazione, determina comunità faunistiche fortemente legate alle città e alla presenza umana, ma restano importanti spazi naturali, dove vivono popolazioni faunistiche legate alle coste rocciose e agli ambienti costieri dunali. La costa è anche molto importante per la migrazione degli uccelli. Le aree collinari sono caratterizzate da comunità che si insediano tra i mosaici di aree a vegetazione naturale e agricole, sfruttando anche i pascoli e i campi agricoli abbandonati. Più in montagna le estese foreste sono l'habitat per comunità di grande interesse naturalistico legate a queste formazioni vegetazionali, mentre le praterie di altitudine, mantenute dall'attività della pastorizia e del pascolo bovino, ospitano una biodiversità particolarmente elevata.

In riferimento alla componente **Flora e Fauna**, il Proponente afferma che l'area vasta del progetto in esame comprende una superficie territoriale costituita sia dal comparto marino che da quello terrestre.

La superficie marina, comprendente l'area vasta del progetto, è costituita principalmente dalla parte del Golfo di Salerno situata tra la Penisola Sorrentina e la costiera cilentana.

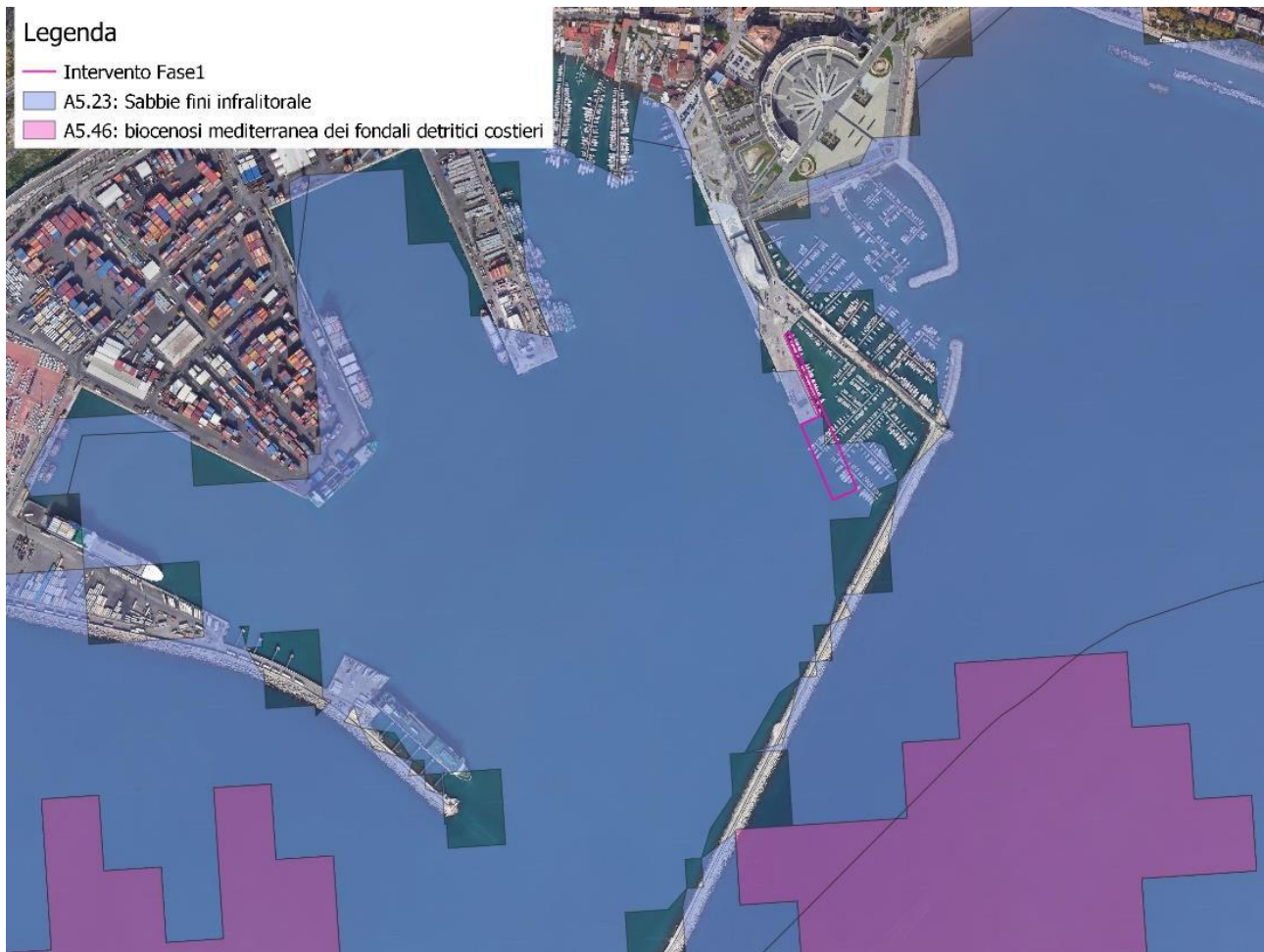


Figura 7 - Distribuzione delle tipologie di habitat marini (Fonte: European Marine Observation and Data Network EMODnet)

In riferimento alle **Biocenosi marine**, il Proponente afferma che le diverse tipologie di habitat marini presenti nell'intorno portuale (European Marine Observation and Data Network, EMODnet) sono:

- A5.23: Sabbie fini infralitorali: l'habitat è tipicamente privo di una significativa componente di alghe ed è caratterizzato da una fauna robusta, in particolare anfipodi (*Bathyporeia*) e policheti, tra cui *Nephtys cirrosa* e *Lanice conchilega*
- A5.46: Biocenosi mediterranea dei fondali detritici costieri: tra il fitobentos, le specie caratteristiche di tale habitat sono *Cryptonemia tunaeformis*, *Phymatholithon calcareum*, *Mesophyllum coralloides*, *Lithothamnion fruticosum*, *Peyssonnelia spp.*; mentre tra lo zoobentos sono *Bubaris vermiculata*, *Suberites domuncula*, *Tellina donacina*, *Eulima polita*, *Turritella triplicata*, *Hermione hystrix*, *Polycarpia pomaria* e *Chlamys flexuosa*.

La superficie terrestre interessata dal progetto si sviluppa nel contesto territoriale costituito dal sistema collinare presente nell'intorno dell'area urbanizzata del comune di Salerno. In tale contesto territoriale è possibile individuare le seguenti tipologie di habitat riportate in figura.



Figura 8 - Stralcio della carta degli habitat regionale, con riferimento all'area del progetto (Fonte: ISPRA)

In riferimento alle **interferenze con i siti Natura 2000**, il Proponente dichiara che, dato il contesto territoriale in cui si ubica l'area di progetto in esame, totalmente di natura antropica, essa non ricade in nessuna tipologia delle suddette aree sottoposte a vincolo naturalistico/conservazionistico.

Nell'ambito dell'area vasta, posta a una distanza di 5 km dall'area di progetto, ricadono però le seguenti aree di interesse naturalistico/conservazionistico:

- La ZSC IT8050054 Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea,
- La ZPS IT8050009 Costiera amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea
- La ZSC/ZPS IT8050056 Fiume Irno
- La ZSC IT8030008 Dorsale dei Monti Lattari
- L'EUAP0527 Parco regionale dei Monti Lattari

In riferimento alle reti ecologiche, l'area destinata alla realizzazione del progetto in esame, data la sua ubicazione all'interno della superficie del porto di Salerno, non ricade all'interno o in prossimità di nessun elemento di tali reti.

In riferimento agli **effetti sull'ecosistema marino**, il Proponente evidenzia come – da un punto di vista fisico – la presenza dell'opera e l'occupazione dei fondali potrebbe verificarsi in corrispondenza dell'impronta a livello del fondale delle nuove parti da realizzare. In particolare, riguardo tale potenziale interferenza, per la fase fisica del progetto, si richiama alla presenza del nuovo tratto di adeguamento del Molo Manfredi. Dato che l'area destinata alla presenza permanente della nuova parte del molo risulta attualmente rappresentata dal bacino portuale stesso, non sono presenti ambienti e biocenosi marine di rilevante qualità ecologica. Stante quanto detto, il proponente ritiene trascurabile tale potenziale interferenza per la dimensione fisica del progetto.

Da un punto di vista costruttivo, le attività di cantiere inoltre possono causare intorpidimento delle acque, produzione di polveri ed emissioni acustiche, causa potenziale di modifica delle caratteristiche qualitative degli habitat e delle biocenosi marine e allontanamento e dispersione della fauna marina. Evidenziando però

l'assenza di praterie di Posidonia oceanica nelle zone interessate dagli interventi in progetto, il Proponente, data la temporaneità delle attività della fase di cantiere, la scarsa qualità degli ambienti interessati dagli stessi e la totale localizzazione degli interventi in esame all'interno dell'attuale bacino portuale, ritiene come trascurabile la potenziale significatività delle attività causanti la sottrazione di habitat e biocenosi per la fase di cantiere.

Durante la fase di cantiere potrebbero venire emesse sostanze in grado di alterare la normale qualità di acque dovute alle attività di lavorazione, con potenziali conseguenze sulla vegetazione, habitat e sulle relative biocenosi marine presenti. Il proponente, rilevando che l'area in cui si localizzano tali interventi è rappresentata dal bacino portuale stesso e considerando i risultati delle analisi effettuate, non ritiene probabile la potenziale presenza di specie/biocenosi marine di particolare pregio ecologico e/o conservazionistico tali da essere interferite dalle suddette attività previste per la fase di cantiere del progetto in esame.

Inoltre, durante la fase di cantiere saranno prese tutte le accortezze necessarie al fine di evitare o ridurre la significatività delle potenziali interferenze dovute alle attività stesse. Per prevenire gli sversamenti accidentali sarà opportunamente effettuata la manutenzione ordinaria dei macchinari, prevedendo tutte le azioni previste per la pulizia, verifica ed eventuale sostituzione dei vari pezzi/componenti di ciascuna apparecchiatura, con particolare riferimento alle modalità di manipolazione e gestione dei prodotti impiegati/sostituiti che potrebbero dare origine a fenomeni di contaminazione. Per quanto riguarda il clima acustico sarà prevista l'installazione di barriere antirumore al fine di contenere i livelli emissivi sonori generati dalle lavorazioni di cantiere. La riduzione delle emissioni, sia in termini di inquinanti atmosferici che in termini di rumore, può essere inoltre ottenuta tramite una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature, con opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e, infine, intervenendo quando possibile sulle modalità operazionali e di predisposizione del cantiere.

Al fine di evitare che alcuni eventi accidentali in mare abbiano luogo in fase di cantiere, saranno predisposte tutte le idonee misure da introdurre in maniera tempestiva, ovvero:

- il contenimento e recupero del prodotto con l'impiego di panne di contenimento, di skimmers e pompe;
- l'applicazione di prodotti ad azione assorbente;
- l'applicazione di prodotti ad azione disperdente.

La produzione di rumore dovuta alle attività lavorative previste in fase di cantiere, può causare disturbo, ed eventuale allontanamento, per le specie faunistiche più sensibili. Dall'analisi effettuata, le aree interessate dalle lavorazioni risultano non siano caratterizzate dalla presenza di ambienti ad elevata qualità ecologica, e conseguentemente il Proponente ritiene che anche la componente faunistica potenzialmente presente non risulterà essere di particolare interesse ecologico e/o conservazionistico.

In conclusione, data la temporaneità delle attività di cantiere e la qualità degli ambienti direttamente interessati, il Proponente ritiene trascurabili le potenziali interferenze causate dalle attività di cantiere previste.

Suolo

Il contesto territoriale di area vasta in cui si ubica l'area di progetto si caratterizza per un intenso sviluppo altitudinale, a partire dalla costa, con una prima fascia di colline costiere conglomeratiche e terrazzi alluvionali antichi, a quote generalmente inferiori ai 500 m. s.l.m., ed una fascia montana che comprende alcune delle maggiori cime dei Monti Picentini.

L'area direttamente interessata dalla realizzazione dell'opera appartiene alla categoria delle superfici artificiali, in particolare delle aree portuali.

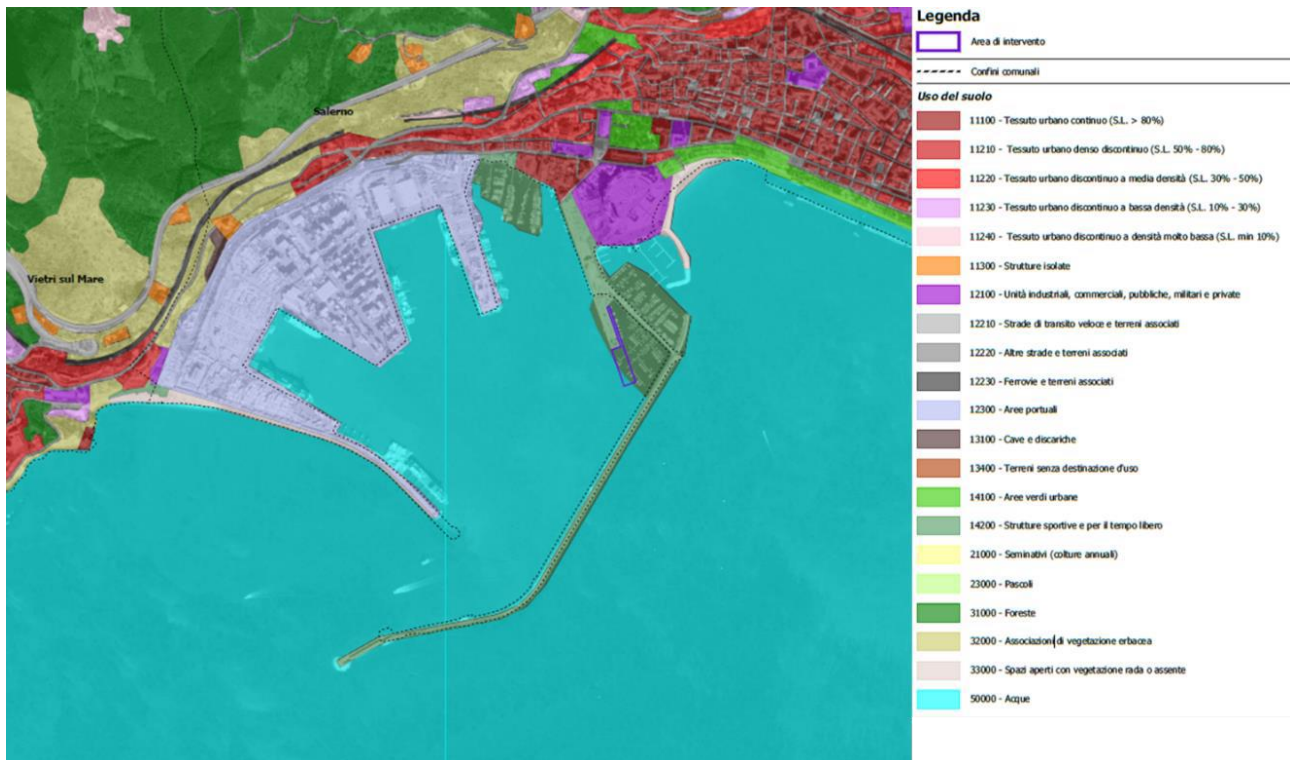


Figura 9 - Stralcio della carta di uso del suolo

Il Proponente, in riferimento al tema suolo, rileva come il progetto non comporti modifiche alla struttura portuale attualmente osservabile, tali da interferire con le superfici e i caratteri qualitativi dei suoli e delle relative colture agricole, dato che questi ultimi risultano ubicati ad una distanza considerevole dal bacino portuale.

Acque

Il Proponente descrive i principali lineamenti morfologici e la distribuzione delle diverse unità litostratigrafiche affioranti sul fondo marino desunti dal documento “Note illustrative alla carta geologica d’Italia – foglio 467 – Salerno”.

Im riferimento **all’inquadramento idrico e idrogeologico**, il reticolo idrografico dell’area di interesse appartiene all’AdB Meridionale dove sono presenti tre principali strutture idrogeologiche carbonatiche (comprendenti anche la penisola Sorrentina) e due di piana alluvionale (Zona “Graben del Golfo di Salerno - Piana del Sele”). Le prime comprendono la porzione orientale dei M.ti Lattari, i M.ti di Salerno e i M.ti Mai-Licinici- Accellica; le seconde comprendono la porzione NW della Piana del Fiume Sele e quella orientale della Piana del Torrente Solofrana ai margini dell’area di bacino.

L’individuazione dei corpi idrici sotterranei nell’ambito del Piano di Gestione del bacino idrografico dell’Appennino Meridionale è avvenuta in coerenza con il D.Lgs. n. 30/09, il quale prevede l’individuazione dei corpi secondo uno schema che, a partire dalla caratterizzazione geologica ed idrogeologica, porta all’individuazione degli acquiferi ed alla conseguente individuazione dei corpi idrici sotterranei.

Relativamente agli aspetti ambientali, il Proponente rileva che la presenza fisica dell’opera potrebbe portare alla **modifica della circolazione idrica delle acque portuali**, creando un bacino chiuso e impedendo il ricambio delle acque.

Nella fase di cantierizzazione, il primo impatto potenziale che potrebbe verificarsi è quello relativo alla **modifica dello stato qualitativo delle acque**, dovuto all’intorbidimento delle stesse a causa delle

lavorazioni sul fondale marino (realizzazione di pali trivellati, riempimento Cofferdam, posa in opera di elementi prefabbricati, realizzazione di elementi gettati in opera, a realizzazione pavimentazione in cls), e all'accidentale sversamento di olii o idrocarburi impiegati nella realizzazione delle opere. Tali impatti sono considerati trascurabili dal Proponente.

Qualità dei fondali

Per quanto concerne la **caratterizzazione sedimentologica dei fondali**, siti all'interno del Porto e alla sua imboccatura, il Proponente afferma, nel 2013 è stato redatto il Piano di Caratterizzazione del Porto Commerciale di Salerno e del Canale d'ingresso, sulla base dei criteri riportati nel "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" redatto per il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel 2006, da ICRAM ed APAT (oggi confluite in ISPRA).

Per la redazione del Piano di Caratterizzazione sono state le analisi condotte tra il 2002 e il 2012 dall'ENEA nel Bacino di Evoluzione e del Canale d'Ingresso del Porto di Salerno e nella primavera del 2013 dall'Autorità Portuale. I risultati delle analisi granulometriche hanno evidenziato e confermato nel corso delle indagini come i sedimenti erano ascrivibili alle sabbie ben classate con predominanza della frazione compresa tra 0,180 e 0,125 mm corrispondente alle sabbie fini nella classificazione di Wentworth.

Da un punto di vista ecotossicologico non sono state riscontrate criticità e livelli di inquinamento chimico e microbiologico significativo dei sedimenti.

Nel periodo luglio – agosto 2023 è stata condotta una campagna di indagine che ha previsto il prelievo di 3 campioni di terreno per la caratterizzazione ambientale presso il Molo Tre Gennaio e il Molo di Ponente, interni al porto commerciale, e presso il Molo Mediano, nel bacino di Santa Teresa. Dall'analisi dei campioni prelevati presso i sondaggi SA1, SA2 e SA3 **non si è registrata la presenza di contaminanti e rifiuti pericolosi**. Le analisi condotte sui campioni di terreno hanno pertanto permesso di classificare il materiale come "Rifiuto Speciale Non pericoloso" e di attribuire il codice CER 17 05 04 - Terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17 05 03. Tale materiale sarà conferito tal quale all'impianto di ricevimento.

Inquinamento atmosferico e Cambiamenti climatici

In riferimento ad **Inquinamento atmosferico – particolato ed ossidi di azoto**, il Proponente riporta le emissioni prodotte dalle macro - attività considerate nell'Inventario Nazionale (*Italian Emission Inventory 1990-2020 Informative Inventory Report 2022*) ed effettua un'analisi emissiva a livello regionale e provinciale riportando le emissioni annue inquinanti principali Regione Campania per macrosettore (Fonte: Inventario Regionale delle emissioni per l'anno 2016 – Regione Campania).

Ai fini della valutazione e gestione della qualità dell'aria, è stata presa in considerazione dal Proponente la Zonizzazione della Regione Campania secondo cui l'area di intervento ricade nell'Agglomerato Napoli - Caserta (IT1507), caratterizzato dalla presenza di un esteso territorio pianeggiante delimitato ai margini dai rilievi della catena appenninica che ostacolano il ricambio delle masse d'aria quando si verificano condizioni meteorologiche avverse, ed in particolare nella zona IT1508, caratterizzata dall'omogeneità territoriale ed alla presenza all'interno della stessa dei tre maggiori centri urbani (Salerno, Benevento e Avellino) nonché delle più importanti fonti di emissioni di inquinanti (reti viarie, porti, aeroporti, industrie, commerciale e residenziale...).

Il Proponente caratterizza la qualità dell'aria attuale delle zone limitrofe al progetto in esame attraverso l'analisi dei dati registrati dalle centraline presenti nella Regione Campania. Relativamente all'area di studio, a valle di una prima analisi delle centraline presenti in prossimità dell'area di intervento, è stata individuata come centralina di riferimento, quella più vicina e significativa in termini di tipologia. La centralina è quella di Parco Mercatello, distante circa 4 chilometri dall'area di intervento ed è classificata come di "fondo

urbana”. In generale i dati rilevati negli ultimi anni dalle stazioni di rilevamento gestite da ARPA Campania evidenziano, al netto della variabilità meteorologica annuale, una complessiva tendenza al miglioramento della qualità dell’aria, ma evidenziano una criticità del territorio per il particolato e il biossido di azoto.

I valori di qualità dell’aria degli inquinanti di interesse considerati nell’analisi modellistica, rilevati nel 2022 dalla centralina presa come riferimento, ossia la centralina di Parco Mercatello (fondo urbana) sono ritenuti dal Proponente rappresentativi della qualità dell’aria della zona in esame e sono riassunti nella seguente tabella (Fonte: *database “AQ eReporting – Annual Statistics”, European Environmental Agency*)).

<i>Inquinante</i>	<i>Valori di qualità dell’aria media annua - 2022</i>
Biossido di Azoto – NO ₂	15 µg/m ³
Particolato – PM10	19 µg/m ³
Particolato - PM2,5	11 µg/m ³

In riferimento al progetto, i principali effetti potenziali che le attività di cantiere previste per la realizzazione dell’opera in esame potrebbero generare sul fattore ambientale Atmosfera individuati dal proponente sono i seguenti:

- Approntamento cantiere
- Bonifica fondale marino
- Demolizione manufatti
- Formazione rilevato
- Realizzazione pali trivellati
- Traffico di cantiere

Per quanto riguarda gli impatti legati alla modifica delle condizioni della qualità dell’aria durante la fase di cantiere, sono state valutate le concentrazioni di PM10, PM2.5 e NO₂ prodotte dalle attività di cantiere nell’arco di un anno attraverso un modello di simulazione stazionario (AERMOD), sviluppato dall’*American Meteorological Society – EPA*, quale evoluzione del modello gaussiano ISC3. Il modello si avvale di due ulteriori modelli per la definizione degli input meteorologici e territoriali: il primo modello, AERMET, consente di elaborare i dati meteorologici rappresentativi dell’area d’intervento, al fine di calcolare i parametri di diffusione dello strato limite atmosferico; il secondo modello, AERMAP consente di elaborare le caratteristiche orografiche del territorio in esame.

Gli inquinanti in esame sono stati relazionati a diversi intervalli di mediazione temporale in virtù dei diversi limiti imposti dalla normativa vigente. Nello specifico, per la protezione della salute umana si fa riferimento alla media annua e ai massimi orari degli NO₂, alla media annua e giornaliera del PM10 e alla media annua del PM2,5. Gli output delle simulazioni eseguite con AERMOD per lo scenario attuale, cui è stato sommato il contributo del fondo rilevato dalle centraline di riferimento, consentono di valutare l’effetto potenziale in fase di progetto sulla componente in esame come caratterizzato da una significatività trascurabile.

In riferimento ai **Cambiamenti climatici**, il Proponente descrive a livello generale il fenomeno dell’effetto serra, inclusa la normativa di riferimento internazionale - dal Protocollo di Kyoto all’Accordo di Parigi - e nazionale, riportando un’analisi specifica delle principali fonti di gas dirette in Regione Campania e nella Provincia di Salerno prodotte dalle sorgenti presenti sul territorio.

Nella tabella seguente sono riportate le emissioni annue gas serra della Provincia di Salerno per macrosettore (Fonte: Inventario Regionale delle emissioni per l’anno 2016– Regione Campania).

Macrosettori	CH ₄ (Mg)	CO ₂ (Mg)	N ₂ O (Mg)
01 Comb. ind. energia e trasf. fonti energ.	-	-	-
02 Impianti combust. non industriali	77,4	63076,1	1,4
03 Imp. comb. industr., processi con comb.	1,4	49444,7	0,8
04 Processi senza combustione	0,0	95589,3	0,0
05 Estrazione distribuzione combust. fossili/energ.geot	96,5	1,9	0,0
06 Uso di solventi	0,0	0,0	0,0
07 Trasporti Stradali	7,2	183839,0	3,3
08 Altre sorgenti mobili e macchine	1,4	16646,2	1,3
09 Trattamento e smaltimento rifiuti	14,2	0,0	4,2
10 Agricoltura	54,2	0,0	5,5
11 Altre sorgenti/natura	1,7	573,9	0,1
Totale	254,1	409171,2	16,8

Il Proponente non analizza il contributo del progetto in termini di emissioni di gas serra, né dirette né indirette legate al ciclo di vita dell'opera.

Analogamente il Proponente non effettua un'analisi in termini di adattamento ai cambiamenti climatici, valutando la resilienza dell'opera in riferimento agli scenari climatici futuri ed agli eventi estremi.

Paesaggio

Il paesaggio generale di intervento corrisponde a quello dell'area metropolitana di Salerno, lungo la fascia costiera portuale, nello specifico il paesaggio in cui si inserisce l'intervento in oggetto è quello relativo all'area portuale di Salerno dettagliatamente al molo Manfredi, ricadente tra due ambiti identitari: quello relativo a "La Costiera Amalfitana e la centralità di Cava de' Tirreni" e "L'area metropolitana di Salerno, Valle dell'Irno, Picentini". Il territorio conserva, malgrado l'aumento generalizzato delle attività antropiche degli ultimi decenni, un elevato livello di naturalità ed un buon grado di conservazione dell'ambiente, inteso come ecosistema diffuso o come insieme di ecosistemi interconnessi.

In riferimento all'**Impatto sul paesaggio**, il Proponente riporta uno studio basato sulla percezione visiva sull'intervento di prolungamento del Molo Manfredi. Tale percezione visiva è sostanzialmente occlusa da barriere visive fino all'arrivo presso la Stazione Marittima di Salerno, vista la presenza ai margini di un folto tessuto urbano. I punti di visuale privilegiata sono considerati in zona lungomare presso il corso della SS18 in direzione ovest verso il molo. La percezione visiva verso l'intervento dai percorsi sopraelevati, considerati nell'indagine, data l'orografia che circonda la città di Salerno in prossimità del Porto, permette visuali privilegiate su tutta l'area generale del porto da un punto di ripresa medio di circa 100 mt slm. Sono stati considerati percettori di tipo dinamico i moli ad ovest del molo Manfredi, tra i quali il Salerno Container Terminal, dai quali è possibile ottenere una vista dinamica del molo stesso.

In relazione ad una possibile compromissione di aree sensibili dal punto di vista paesaggistico, in riferimento alle azioni di progetto e le relative attività considerate come significative, il Proponente considera come impatti potenziali i seguenti:

- Interessamento del patrimonio culturale e di beni materiali
- Variazione delle condizioni percettive

In fase di analisi dell'opera come manufatto, le azioni di progetto individuate si esplicitano nella presenza delle opere in progetto che possono dar luogo a variazioni delle condizioni percettive a seguito dell'introduzione di nuovi elementi nel paesaggio.

Rispetto all'interessamento del patrimonio culturale e di beni materiali, nessun manufatto sottoposto a tutela ai sensi dell'articolo 10 del Codice dei beni culturali e del paesaggio è interessato da attività di demolizione e più in generale dalle attività di cantierizzazione, analogamente per i beni paesaggistici siano questi oggetto di vincolo dichiarativo o individuati per legge. Condizione tale che consente al Proponente di affermare che potenziali alterazioni al patrimonio culturale o a beni materiali siano da ritenersi nulle.

Nella stima degli effetti attesi su potenziali variazioni delle condizioni percettive, il Proponente effettua un'analisi che tiene conto della localizzazione delle aree di cantiere in relazione ai luoghi di normale accessibilità da cui è possibile ottenere visuali dirette sull'area portuale, già individuate nel corso dell'analisi degli aspetti percettivi nella definizione dello scenario di base. Si riporta a titolo esemplificativo la Vista laterale del prolungamento ante e post operam da cui si evince come il prolungamento dell'infrastruttura destinata all'ormeggio da navi da crociera non comporti modifiche percettive al quadro scenico analizzato.

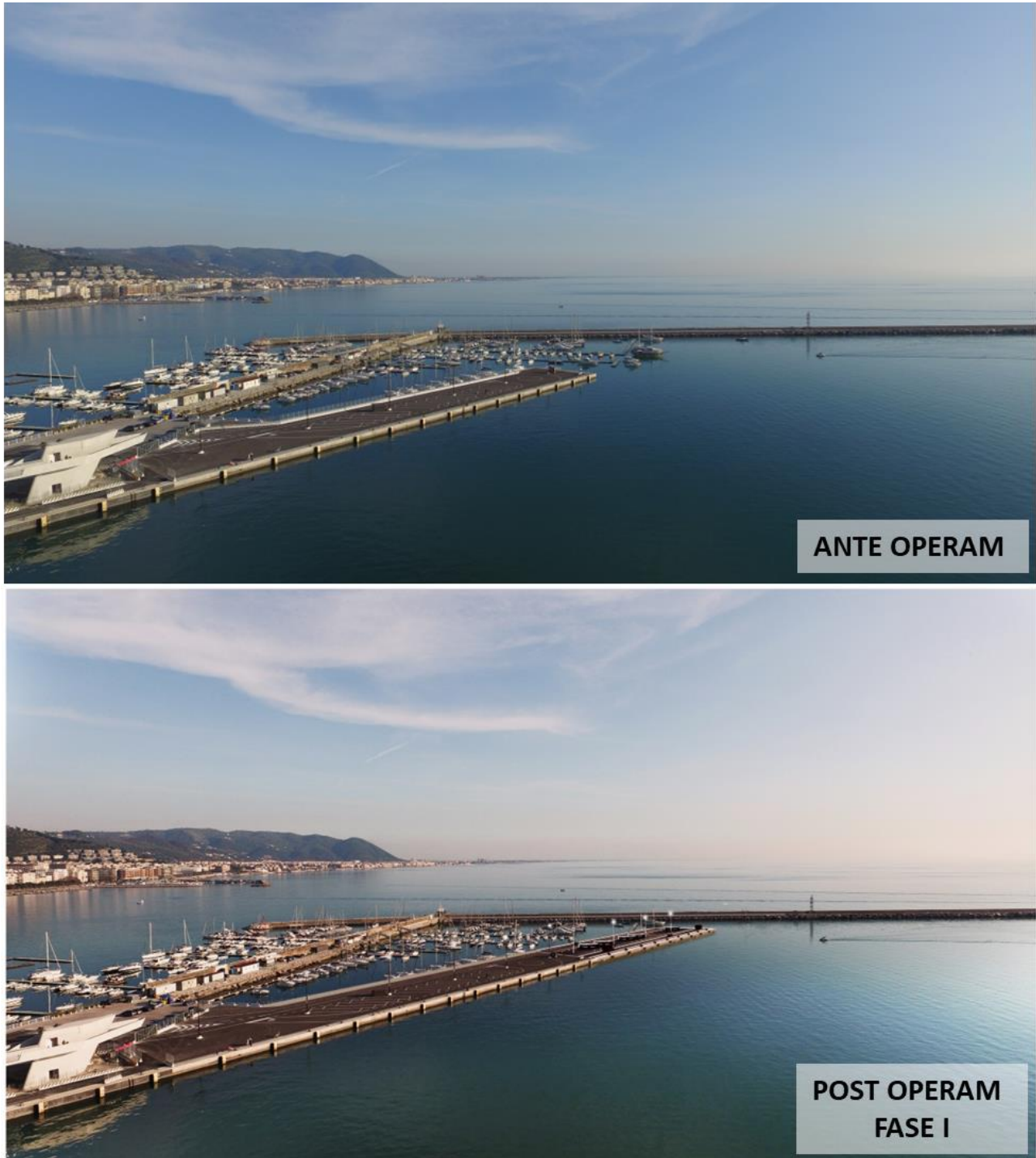


Figura 10 - Vista 2 - Ante e post operam prolungamento molo Manfredi in vista laterale

Rumore

In riferimento alla componente **Inquinamento acustico**, il Proponente afferma che il comune di Salerno ha provveduto all'effettuazione della zonizzazione acustica del proprio territorio così come richiesto dall'art.6 comma 1 lettera a) della L447/95 e pertanto. Tale piano approvato con delibera comunale n.82 del 22/12/2000 ai sensi della Legge n447/1195, del DPCM del 13/03/1991 e delle Linee Guida della Regione Campania sul BURC n.11 del 22/02/1996, ha subito un processo di aggiornamento in seguito all'approvazione da parte della Regione Campania di nuove Linee Guida BURC n.41 del 15/09/2003 sino all'approvazione dell'attuazione del Piano di Zonizzazione Acustica con delibera del consiglio comunale n.34 del 20/10/2009.

Il piano, rispetto all'area in esame, prevede la suddivisione in tre aree di zonizzazione ed in particolare:

Classe	Tempo di riferimento	
	Diurno	Notturmo
III – Area urbana interessata da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività commerciali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici	60	50
IV – Area urbana interessata da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.	65	55
V – Area interessata da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni	70	60

Al fine di verificare la presenza di ricettori potenzialmente interferiti dalle attività di progetto è stato definito un ambito di studio sufficientemente ampio e quantificato in un raggio pari a 500 metri con centro nel baricentro dell'area di intervento. All'interno dell'ambito di studio si è proceduto al censimento dei ricettori, individuando l'altezza degli edifici, la destinazione d'uso e il numero di piani. In particolare, come si evince dalla tabella riportata di seguito, il numero di ricettori presenti nell'area di studio è 21 distinti tra le tipologie residenziale, produttivo, direzionale e di tipo misto che presentano la duplice destinazione commerciale e residenziale.



Destinazione d'uso edifici

- Ricettori ad uso residenziale
- Ricettori ad uso produttivo
- Ricettori ad uso misto
- Ricettori ad uso direzionale

Figura 11 - Localizzazione dei ricettori censiti

Nel periodo compreso tra il 24 e il 25 novembre 2022 è stata condotta una campagna fonometrica nell'ambito del progetto del prolungamento del molo Manfredi. La campagna di monitoraggio consta di una serie di rilievi fonometrici di durata pari a 20 minuti nei tre periodi della giornata mattina, pomeriggio e notte effettuati su 2 differenti postazioni. I risultati non hanno rilevato superamenti dei limiti diurni e notturni.

Per quanto riguarda lo studio acustico finalizzato alla verifica della potenziale interferenza sul clima acustico indotto dalle attività di cantiere per la realizzazione delle opere previste nell'ambito del progetto oggetto di studio, è stata sviluppata una modellazione acustica previsionale in SoundPlan 8.2. Il Proponente ha simulato lo scenario più critico dal punto di vista acustico, definendo le attività maggiormente impattanti all'interno di un singolo cantiere e assumendo che esse si svolgano per tutta la durata del cantiere stesso.

L'output del modello previsionale consiste nella mappatura acustica delle curve di rumore indotte dalle diverse attività di cantiere. Stante la notevole distanza dell'area di lavorazione dal centro abitato, i livelli acustici ai ricettori risultano essere di lieve entità e quantificabili nel range tra i 40 e i 45 dB(A), valori i quali risultano rispettati i limiti imposti dal Piano di Classificazione Acustica del Comune di Salerno.

Rispetto del criterio DNSH "Do Not Significant Harm".

Nonostante l'obiettivo di verificare che la realizzazione dell'intervento sia coerente con i principi e gli obblighi specifici del P.N.R.R., relativamente al principio del "Do No Significant Harm" (D.N.S.H.), il Proponente non effettua una valutazione di rispetto del criterio DNSH.

RILEVATO che:

- **in ordine alla pianificazione territoriale esistente** questa Commissione ritiene che il progetto sia coerente con la pianificazione in essere;

- **in ordine agli effetti cumulativi** con altri progetti, il Proponente afferma - individuando l'ambito spaziale di ricognizione di 5 km dall'area di intervento e considerando solo quelle opere che sono state sottoposte a procedure di valutazione ambientale nell'arco degli ultimi cinque anni – che non vi sono opere sottoposte a VIA Nazionale mentre vi sono N.2 procedure di competenza Regionale, Provinciale o Comunale risalenti ad un arco temporale inferiori di 5 anni, i cui effetti prodotti, stante la tipologia di progetti, si possono considerare trascurabili in termini di impatti cumulativi con gli effetti prodotti dal Prolungamento del Molo Manfredi – Fase I;
- **in ordine alle misure di mitigazione**, il Proponente prevede misure di prevenzione e mitigazione per ridurre gli impatti dovuti a emissione di polveri, causate sia dalle lavorazioni per effetto delle demolizioni e dello spostamento di terre e roccia, sia dai gas di scarico dei mezzi stessi di cantiere; aumento dei livelli di sonori, generati anche essi dall'impiego dei macchinari di cantiere e dalle lavorazioni; intorbidimento delle acque dovuto alle lavorazioni sul fondale marino; sversamenti accidentali di olii o idrocarburi nel corso delle attività di cantiere.

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Osservazioni della Provincia di Salerno acquisite con prot.n. MASE-2024-0032149 del 22/02/2024, che così concludono:
 - *“che il progetto non costituisce variante al PUC di Salerno, poiché: “dall'analisi della tavola P2 del PUC si riscontra la conformità rispetto alla zonizzazione prevista, in quanto l'area interessata dagli interventi ricade all'interno della zona omogenea F- attrezzature di interesse generale ed in particolare attrezzature portuali — nautiche”*;
 - *che il progetto risulta coerente agli obiettivi del Piano Regolatore Portuale del Porto di Salerno;*
 - *che in riferimento al PTCP della Provincia di Salerno: “l'entità e le scale previste dall'ATF non sono tali da comportare una modifica agli aspetti percettivi” e che pertanto “la futura configurazione del porto si ritiene che non subisca alcuna variazione visiva tale da compromettere l'identità paesaggistica del luogo”.*”

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- Gli interventi sono finalizzati ad adeguare il porto alle moderne esigenze e standard dei traffici marittimi ed a minimizzare gli attuali scenari di rischio che attualmente penalizzano la funzionalità e l'operatività del porto commerciale di Salerno.
- per quanto riguarda i **quantitativi di necessari per la realizzazione dell'opera e i materiali in esubero da conferire in discarica tal quale**:
 - Approvvigionamenti (calcestruzzi, materiale arido da cava, scogli di 2° categoria) pari a 46.168,60 m³;
 - Materiale proveniente dalle trivellazioni a mare e salpamenti pari a 2.629,88 m³;
- l'intervento comporterà la produzione di **rifiuti**, ma trattandosi principalmente di nuove opere eseguite a mare, è prevista la produzione di modeste quantità di materiale di risulta prodotto dalle attività di salpamenti e della trivellazione dei pali. Durante le attività di cantiere, sono previsti anche demolizioni di manufatti, come la rimozione degli arredi di banchina alla testata del molo Manfredi e la demolizione controllata della trave di coronamento in c.a. della testata del Molo Manfredi per recuperare i profili HZ di connessione;

- il progetto non prevede procedure di riutilizzo dei materiali (risultati privi di contaminanti e rifiuti pericolosi a seguito di 3 sondaggi geognostici eseguiti nel Porto di Salerno ai fini della caratterizzazione ambientale dei terreni), ma esclusivamente trasporto a discariche autorizzate ovvero a centri di recupero, preventivamente identificate con una ricognizione territoriale estesa nel raggio di 30 km dall'area di intervento;
- il progetto prevede l'**occupazione permanente e definitiva** di una porzione di quello che, attualmente è fondale marino e per tali attività non sono previsti interventi di compensazione a-technica;
- in riferimento alla componente **acqua** non è definito il consumo e, pertanto, non è possibile comprendere come influirebbe sulla disponibilità locale della stessa;
- in riferimento alla componente acqua marina, durante la fase di cantiere il Proponente dichiara che saranno **installate panne anti-torbidità**, al fine di isolare i sedimenti movimentati e impedire la contaminazione dell'ambiente marino e tale intervento di mitigazione appare pienamente condivisibile da parte della CTVA;
- per quanto riguarda **inquinamento atmosferico (componenti gassose e polveri)** le misure di mitigazione proposte in fase di cantiere appaiono appropriate;
- relativamente agli impatti potenziali sui **cambiamenti climatici** (in termini di CO₂ eq.) non risulta quantificata la Carbon Footprint dell'opera definendo strategie di riduzione delle emissioni in tutte le fasi del ciclo di vita, utilizzando standard riconosciuti, né risultano identificate in dettaglio le diverse misure di riduzione e compensazione delle emissioni di gas serra relative al progetto definitivo, quantificando le specifiche azioni e definendone in modo univoco lo sviluppo temporale e le modalità di realizzazione limitando la compensazione (c.d. *offsetting*) alle emissioni residue non eliminabili;
- per quanto riguarda le **misure di mitigazione** quelle proposte appaiono appropriate, ma devono essere estese a tutte le componenti ambientali con particolare riferimento alla presenza alle ZSC nelle aree limitrofe;
- per quanto riguarda le **vibrazioni** non sono forniti ragguagli tecnici né indicate eventuali misure di mitigazione;
- per quanto riguarda la componente **inquinamento luminoso**, non sono forniti ragguagli tecnici né indicate eventuali misure di mitigazione;
- per quanto riguarda le **interferenze con i siti Natura 2000**, l'opera non interesserà siti Rete Natura 2000 e andrà a insediarsi all'interno di una infrastruttura esistente, intervenendo di fatto su un'opera già realizzata; tuttavia, appaiono necessari ulteriori interventi mitigativi quali la traslocazione di organismi o habitat di pregio ed eventuali compensazioni in senso a-technico per le biocenosi marine traslocate con successo inferiore alle aspettative.
- per quanto riguarda la componente delle **biocenosi marine**, l'area di impronta dell'opera occuperà, in modo permanente e definitivo, con il prolungamento per una lunghezza di circa 125 m e l'ampliamento della sezione del molo esistente di 5 m, nuovi fondali anche se non presentano particolare pregio ecologico; tuttavia, l'opera prevede di interventi di mitigazione atti a traslocare tutte le biocenosi dall'area sottoposta ad intervento in aree idonee preventivamente identificate. Oltre a questi interventi, nel caso di una mortalità degli organismi / biocenosi marine traslocate, il proponente dovrà mettere in atto compensazioni in senso a-technico
- per quanto riguarda le **interferenze sulla circolazione costiera**, la presenza fisica delle nuove opere, come l'occupazione dei fondali, potrebbe portare alla modifica della circolazione idrica delle acque portuali, creando un bacino chiuso e impedendo il ricambio delle acque che, data la dimensione ridotta del progetto, può essere ritenuta trascurabile;
- per quanto riguarda le **sollecitazioni ondose** si prende atto che l'adeguamento del molo Manfredi consentirà di impedire fenomeni di tracimazione del moto ondoso lungo la diga sopraflutto e l'adeguamento della sezione trasversale della diga sopraflutto garantirà il contenimento di tali fenomeni;

- per quanto riguarda la **flora e fauna terrestre e marina**, non sono presenti specie animali o vegetali di particolare valore ecologico e/o conservazionistico. Tuttavia, particolare attenzione deve essere posta alla presenza della ZSC adiacente che dovrà esser oggetto di monitoraggio ex ante in fieri ed ex post.
- per quanto riguarda la componente **popolazione e salute umana**, la tipologia di opere in progetto e le modalità di realizzazione delle stesse, possono avere effetti su emissioni atmosferiche ed acustiche, per cui sono stati previsti interventi di mitigazione. È stato effettuato uno studio sulla demografia e della distribuzione della popolazione nell'area in esame in riferimento all'ambito regionale, provinciale e comunale ed è stato riportato un profilo epidemiologico sanitario;
- in ordine alla **pianificazione territoriale** esistente il progetto appare coerente con la pianificazione in essere;
- in ordine agli **effetti cumulativi**, non risultano opere sottoposte a VIA Nazionale mentre gli effetti prodotti dalle procedure di competenza Regionale, Provinciale o Comunale si possono considerare trascurabili in termini di impatti cumulativi con gli effetti prodotti dall'opera in oggetto;
- in ordine alla sostenibilità dell'opera secondo il principio "Do No Significant Harm" (DNSH), è possibile affermare, in via preliminare, come il progetto in esame possa avere impatto nullo o trascurabile sugli obiettivi ove le opere siano adeguatamente mitigate. Attenzione dovrà essere posta nelle successive fasi di progettazione, definitiva ed esecutiva, individuando anche le soluzioni orientate alla sostenibilità e alla conservazione dell'ambiente e del territorio in cui l'opera si inserisce.

RITENUTO che:

- lo studio effettuato, alla luce delle integrazioni fornite, è ragionevolmente completo e la proposta di misure di mitigazioni è efficace ma non per tutte le componenti identificate dal Proponente;
- il progetto in esame si colloca geograficamente in un'area industriale, di cui si ignora la presenza di altre opere tali da determinare effetti cumulativi, sostanzialmente priva di habitat naturali o biocenosi di particolare rilevanza ecologica, ma con limitato rischio di un loro significativo danneggiamento **ove siano adottate adeguate misure di mitigazione ed eventualmente di compensazione a- tecnica;**
- per quanto attiene agli impatti dell'opera sul contesto, trattandosi di un'opera che è una prosecuzione di quella già esistente, dal punto di vista sia funzionale sia strutturale, si ritiene ragionevole che l'opera non alteri in maniera significativa la percezione del paesaggio né incida sugli aspetti identitari che caratterizzano lo stato dei luoghi.

VALUTATE:

- la compatibilità dell'intervento oggetto di progettazione con gli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale vigenti verificata già in procedura V.A.S del P.R.P. in cui è stato dimostrato che la realizzazione dell'intervento non comporta significative alterazioni delle diverse componenti ambientali e paesaggistiche (tutte le componenti di seguito riportate sono state esaminate nella procedura di V.A.S. del P.R.P.);
- le motivazioni dell'opera;
- la tipologia degli interventi che si intende attuare;
- la modesta significatività degli impatti, **ove questi siano soggetti ad adeguate misure di mitigazione;**
- la lontananza di habitat compresi nell'Habitat Directive.

DATO ATTO che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano "un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio", in quanto circoscritte a: 1, 3, 4 e 5) mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; 2) monitoraggi (prescrizioni che impongono un più dettagliato e ravvicinato nel tempo controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera");

RITENUTO che

- in merito alle implicazioni del progetto sui ZPS IT8050009 "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea", ZSC IT8050054 "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea", ZSC/ZPS IT8050056 "Fiume Irno", ZSC IT8030008 "Dorsale dei Monti Lattari", EUAP 527 "Parco Regionale dei Monti Lattari" appare ragionevole escludere incidenze significative negative sui siti suddetti ove l'esecuzione dei lavori e la realizzazione degli interventi di mitigazione sia realizzata a regola d'arte;
- configurandosi l'intervento proposto come fase iniziale di un intervento più ampio e particolareggiato di definizione portuale previsto nella proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale (ATF 2023), nelle successive fasi autorizzative dovranno essere tenuti in conto i potenziali impatti cumulativi e conseguenti a tutte le lavorazioni così come l'analisi dei possibili effetti cumulativi, avuto riguardo a tutte le componenti ambientali;

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento, che il "Porto di Salerno - Prolungamento del Molo Manfredi - Fase 1 - Adeguamento Tecnico Funzionale" non determina impatti ambientali negativi e significativi che ne richiedano la sottoposizione al procedimento di VIA, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte II del D. Lgs. n. 152/2006, subordinatamente a che siano scrupolosamente ottemperate tutte le misure mitigative previste e le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Biodiversità
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) elaborare la cartografia di dettaglio con immagini in situ a HD o superiore per ogni biocenosi presenti nei fondali interessati dai lavori e caratterizzazione di flora e fauna dell'area. La cartografia deve essere alla massima scala possibile e indicare tutte le biocenosi presenti (cfr. "Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale" (Linee Guida SNPA, 28/2020); b) dettagliare lo stato di salute di <i>Posidonia oceanica</i> - <i>Cymodocea nodosa</i> eventualmente presenti nelle adiacenze esterne dell'area portuale per escludere eventuali effetti cumulativi individuare benchmark di stato per le successive risultanze delle attività di monitoraggio; c) approfondire in dettaglio la presenza e le modalità di salvaguardia dell'avifauna di pregio presente occasionalmente nell'area; d) predisporre un piano di traslocazione delle biocenosi marine di interesse ecologico (Habitat Rete Natura 2000) che sarebbero eventualmente riscontrate nell'area dei lavori con identificazione delle aree più idonee alla loro traslocazione aventi un'estensione pari o superiore alla dimensione del fondale obliterato.
Termine avvio V. O.	Al termine della progettazione esecutiva
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPAC

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera, Post operam
Fase	Prima dell'avvio dei lavori, corso d'opera e post operam
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)", in modo tale da prevedere una valutazione ex ante in fieri e post operam in un raggio di 200 metri dall'area dei lavori con durata almeno triennale. Il PMA dovrà fornire indicazione dei punti di monitoraggio, corredata di tabella con l'articolazione temporale dei campionamenti. Il Piano di monitoraggio dovrà riguardare tutte le componenti ambientali, compreso il monitoraggio morfodinamico costiero e la componente marina, e ricoprire l'area vasta. Per la componente marina, il monitoraggio dovrà includere tutti i descrittori della <i>Marine Strategy Framework Directive</i> e fornire immagini video con risoluzione minima HD e georeferenziate in tutta l'area dei lavori; b) nel PMA altresì prevedere nella fase di cantiere (durante i lavori) un monitoraggio continuativo per misure di torbidità e ossigeno, operando con tecnica di <i>feedback monitoring</i> che prevede la sospensione delle attività quando i livelli di trasparenza scendono al di sotto di una soglia critica (definita nel piano di monitoraggio condiviso con l'ARPAC e inviate per approvazione alla scrivente CTVA); c) corredare il PMA con una relazione di dettaglio sullo stato ambientale ante operam; d) predisporre una relazione sullo stato ambientale post operam.
Termine avvio V. O.	<p>Prima dell'avvio del cantiere</p> <p>Al termine dei lavori</p> <p>Alla conclusione di ogni anno di monitoraggio nella fase post operam</p>
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPAC (per condivisione del Piano di Monitoraggio e per supporto alle verifiche di ottemperanza previ sopralluoghi nell'area dell'opera)

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	In corso d'opera e post operam
Fase	Prima dell'avvio dei lavori e al termine degli stessi
Ambito di applicazione	Mitigazioni e compensazioni in senso a-tecnico
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) prevedere interventi di mitigazione per tutte le componenti ambientali, anche con attività di compensazione a-tecnica ove fossero riscontrate biocenosi 1110, 1120, 1170 o altre della direttiva habitat nell'area dei lavori. In base agli esiti dei monitoraggi in corso d'opera e post operam gli interventi di mitigazione proposti potranno essere integrati e implementati. b) realizzare, ove non fossero presenti biocenosi marine di interesse, spazi verdi a terra (con essenze locali autoctone) nell'area del molo o in altra area portuale i per un'estensione pari al fondale occupato dall'opera; a) operare la rimozione del <i>macro-litter</i> (incluse eventuali reti abbandonate) in un raggio di 200 m dall'area dei lavori anche all'esterno del molo sopraflutto.
Termine avvio V. O.	Immediatamente al termine dei lavori
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Campania per eventuali sopralluoghi durante l'esecuzione delle presenti prescrizioni per assicurare l'effettiva congruenza spaziale degli interventi.

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Salute umana
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà reperire, per il Comune di Salerno i rapporti standardizzati di mortalità (SMR) e i corrispondenti tassi standardizzati dei ricoveri ospedalieri quando disponibili; gli SMR per il comune di Salerno dovranno avere come riferimento i tassi regionali e includere le malattie cardiovascolari, le malattie respiratorie acute e croniche e i tumori di trachea, bronchi e polmoni.
Termine avvio V. O.	Al termine della progettazione esecutiva
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ASL

Condizione ambientale n. 5	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali della cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà: <ul style="list-style-type: none"> a) adottare, in relazione alla fase di cantierizzazione, un piano di emergenza contenente tutti gli accorgimenti atti ad evitare o ridurre al massimo il verificarsi di sversamenti accidentali di oli o idrocarburi in mare o in aria, in relazione ai mezzi utilizzati per i lavori, mediante utilizzo di panne galleggianti e di materiali assorbenti che assorbano e neutralizzino gli oli o idrocarburi, consentendone poi la rimozione meccanica; b) pianificare le attività di cantiere in modo da evitare il sovrapporsi con altre attività e opere all'interno del porto o nelle prossimità del lato di levante.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e prima dell'inizio dei lavori
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Campania per la condivisione del cronoprogramma dei lavori

Condizione ambientale n. 6	
Macrofase	Ante operam, in corso d'opera e post operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rumore, atmosfera, clima
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <p>a) definire il tragitto dei mezzi pesanti da e per i siti di realizzazione per litar gli impatti acustici e sull'atmosfera con particolare attenzione ai ricettori sensibili sottoposti all'inquinamento di tali mezzi, anche avuto riguardo agli edifici presenti, lungo il percorso e nei tratti limitrofi e ove necessario regolando i flussi in modo da assicurare sempre il rispetto dei valori limite di immissione fissati dal DPCM 01/03/1991(art.6).</p> <p>b) attuare un sistema di gestione delle emissioni di gas serra (CO₂ eq.) associate all'opera (calcolate quantificando la <i>Carbon Footprint</i> dell'opera in accordo alla norma ISO 14067:2018 - <i>Carbon footprint of products</i>), definendo strategie di riduzione delle emissioni in tutte le fasi del ciclo di vita, utilizzando <i>standard</i> riconosciuti quali PAS 2080:2016 <i>Carbon management in infrastructure</i>.</p> <p>c) identificare in dettaglio le diverse misure di riduzione e compensazione delle emissioni di CO₂ eq relative al progetto definitivo, quantificando le specifiche azioni e definendone in modo univoco lo sviluppo temporale e le modalità di realizzazione. La compensazione (c.d. <i>offsetting</i>) dovrà riguardare solo le emissioni residue non eliminabili e potrà essere effettuata attraverso l'accesso al mercato volontario dei crediti di carbonio, definendo il dettaglio dei progetti di riduzione o assorbimento di CO₂ - verificati da parte terza in accordo con <i>standard</i> internazionali - che si intendono selezionare per la compensazione; tali progetti dovranno generare riduzioni/assorbimenti addizionali, permanenti, che non compromettano la giustizia sociale e che non danneggino la biodiversità, e dovranno risultare registrati su piattaforme nazionali o internazionali.</p>
Termine avvio V. O.	Entro 3 anni dal termine dei lavori dell'opera
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Campania per la validazione del tragitto individuato per i trasporti e dei mezzi utilizzati

La coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla