



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS  
U.prot CTVA - 2013 - 0004127 del 20/11/2013

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2013 - 0026766 del 20/11/2013

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede

**OGGETTO: I.D. VIP 2351 trasmissione parere n. 1376 CTVA del 15 novembre 2013. Consultazione preliminare ai sensi del D.Lgs 152/2006 art. 6 comma 3 ter, Piano regolatore di Napoli, revisione giugno 2012 procedura VIA integrata VAS, proponente Autorità Portuale di Napoli.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 15 novembre 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2013-0365.DOC



**MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
di N° 8 fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 19-11-2013



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

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

\* \* \*

**Parere n. 1376 del 15 novembre 2013**

<b>Progetto:</b>	<b>Piano regolatore Portuale di Napoli. Revisione giugno 2012 procedura di VIA integrata VAS</b>  <b>- I FASE -</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Autorità Portuale di Napoli</b>

*[Handwritten signatures and initials]*

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

## Premessa

I Piani Regolatori Portuali (P.R.P.) sono una di quelle tipologie di piani/programmi da sottoporre a VAS per i quali vi è una stretta convergenza tra l'oggetto della pianificazione/programmazione e l'oggetto della progettazione, che a sua volta rientra nel campo di applicazione della VIA.

Il D.Lgs. n. 152/06, così come modificato dal D.Lgs n. 128/2010, all'art. 6 comma 3-ter, prevede per la prima volta, in maniera esplicita, una procedura integrata VIA - VAS: "...Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento..."

Le tipologie di Piani Regolatori Portuali (PRP) ai quali applicare la presente proposta di procedura integrata VIA-VAS, sono quelle nelle quali il PRP presenta una prevalenza di opere di natura progettuale da esaminare nella loro interezza, ovvero, per le quali il carattere progettuale prevale su quello pianificatorio e/o programmatico, e la VAS, dunque, può considerarsi come un'integrazione dei contenuti strategici all'interno della VIA.

Il porto di Napoli è un porto multifunzionale di rilevanza economica internazionale ai sensi della L. 84/94, art. 4, appartiene alla (II categoria, I classe) e si pone tra i primi 5 porti di rilevanza nazionale a funzioni multiple, rappresentando, in termini di fatturato e di occupazione diretta, la prima realtà industriale della Regione Campania.

Il porto è dotato di un Piano Regolatore Portuale (PRP), attualmente vigente, approvato con D.M. n. 2478 del 22.04.1958 e successive varianti approvate con D.M. n. 4816 del 2.02.1976, D.M. n. 2388 del 4.06.1976, D.M. n. 1643 del 21.06.1979 e D.M. n. 3409 del 8.11.1982.

Tale piano risulta non più rispondente alla normativa vigente (art. 5 Legge 84/94) e ormai superato e inadeguato a rappresentare le esigenze del Porto di Napoli.

Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Napoli – Revisione giugno 2012 – redatto ai sensi della Legge 84/94, nasce, quindi, dalla necessità di dotare il Porto di Napoli di uno strumento di pianificazione che tenga conto sia delle nuove norme in materia portuale sia delle nuove esigenze di sviluppo e trasformazioni dell'infrastruttura nel frattempo intervenute.

Il documento oggetto del presente parere preliminare, costituisce dunque lo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) predisposto dall'Autorità Portuale di Napoli e include, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii, i contenuti del Rapporto Preliminare Ambientale della VAS e dello Studio Preliminare Ambientale predisposto in ambito di VIA.

In accordo con le Linee di Indirizzo, lo SAPI descrive le opere e gli interventi previsti dal PRP di Napoli, individuando gli obiettivi di sostenibilità ambientale che hanno costituito l'orizzonte e il quadro di riferimento delle azioni promosse dal Piano. Sono, inoltre, riportati gli strumenti di pianificazione che saranno presi in esame nello Studio Ambientale Preliminare per l'analisi di Coerenza Esterna.

Nello SAPI viene inoltre individuato l'ambito di influenza territoriale del Piano (area vasta). In tale ambito, regolato in modo flessibile secondo i diversi parametri ambientali di volta in volta analizzati, sono stati esaminati gli impatti potenziali degli effetti del Piano e le caratteristiche degli stessi.

In particolare, sono analizzati i possibili fattori di inquinamento e di disturbo ambientale, individuando, con lo scopo di fornire una maggiore leggibilità, alcune serie di indicatori ambientali capaci di descrivere sinteticamente lo stato attuale dell'ambiente e gli impatti indotti dall'attuazione del Piano.

### Iter amministrativo

Con delibera n. 77 del 19.12.2000, il Comitato Portuale (CP) ha adottato una prima stesura del Piano Regolatore Portuale (versione 2000);

Con delibera di Consiglio Comunale (CC) n. 261 del 26.07.2002, tale nuovo PRP ha acquisito l'intesa preliminare con il Comune di Napoli e successivamente, il Comitato Portuale, con delibera n. 31 del 23.10.2002, ha adottato definitivamente il nuovo PRP;

Con voto n. 203 del 29.10.04 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) ha espresso il parere favorevole definitivo, con osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni, al Piano Regolatore del porto di Napoli (redazione del 2000);

Al fine di adempiere alle suddette prescrizioni, l'Autorità Portuale ha proceduto a modificare tale Piano (denominandolo Aggiornamento 2008) anche in relazione alle ulteriori esigenze nel frattempo maturate e deliberate dal Comitato Portuale, prima di avviare l'iter procedurale di perfezionamento dell'Intesa con il Comune di Napoli;

Con delibera n. 58 del 23.12.2008 il Comitato Portuale ha preso atto dell' "Aggiornamento del PRP 2008" che, in data 18.06.2009, è stato trasmesso al Comune di Napoli al fine del perfezionamento dell'Intesa, come del resto espressamente richiesto nel citato voto n. 203 del CSLLPP.

Conseguentemente, al fine di uniformare il PRP, oltre che a quanto contenuto nel voto del CSLLPP, anche ad ulteriori modifiche richieste dal Dipartimento di Urbanistica del Comune di Napoli, è stato necessario elaborare un nuovo aggiornamento del piano;

Con delibera del comitato Portuale n. 30 del 28.07.2011 sono state approvate le "Linee d'indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti allo sviluppo sostenibile del Porto di Napoli" che definiscono una serie di interventi strategici non previsti nel citato aggiornamento del PRP;

Con delibera n. 11 del 06.03.2012 il Comitato Portuale ha approvato le modifiche da apportare al PRP (denominato Revisione giugno 2012) al fine del recepimento delle suddette "Linee di indirizzo" nonché delle opere - finalizzate ad infrastrutturare il Porto di Napoli quale polo strategico del sistema della mobilità nazionale e del Mezzogiorno - previste dal "Grande progetto Logistica e porti, sistema integrato portuale di Napoli";

Con successiva delibera n. 18 del 12.07.2012 il Comitato Portuale ha approvato la stesura del PRP "Revisione giugno 2012" così come modificata ed aggiornata in coerenza, non solo con quanto previsto dalle richiamate "Linee d'indirizzo", ma anche con le opere previste dal "Grande progetto";

Il comune di Napoli con CC n. 33 del 03.08.2012 ha dato l'assenso al perfezionamento dell'intesa per il "Piano Regolatore del Porto di Napoli - Revisione giugno 2012", con n. 3 emendamenti e n. 4 ordini del giorno (Allegato 1);

Nelle more della presentazione al Comitato Portuale della documentazione, aggiornata alla luce di quanto richiesto dal Comune di Napoli con la citata delibera di C.C., il PRP è stato trasmesso al Consiglio Superiore dei LL.PP. con nota n. 1372 del 6 agosto 2012 per l'acquisizione del previsto parere ex art. 5 della Legge 84/94;

In adempimento alle richieste contenute nella delibera di CC n. 33, sono stati aggiornati gli elaborati che costituiscono il PRP, anche attraverso un serrato confronto con gli Uffici competenti dell'Amministrazione comunale e, nella seduta del 28.09.2012, il Comitato Portuale, con delibera n. 20, ha espresso la definitiva adozione del PRP.

Con nota n. 1785 del 27.11.2012, gli elaborati del PRP, così come modificati a seguito del recepimento degli emendamenti/ordini del giorno richiesti dal Comune di Napoli, sono stati trasmessi al CSLLPP;

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]*

Contemporaneamente, in fase di istruttoria, il CSLPP, con le note n. 11272 del 30.11.2012 e n. 232 del 14.01.2013, ha richiesto un perfezionamento degli atti con particolare riguardo al recepimento delle prescrizioni/indicazioni di cui alla delibera di Consiglio Comunale n. 33/2012.

Il Comitato Portuale con delibera n. 1 del 24.01.2013 prende atto, che la documentazione del PRP recepisce le prescrizioni/indicazioni contenute nella delibera del CC n. 33 del 03.08.2012 e nei relativi allegati.

Dal punto di vista ambientale, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., il PRP deve espletare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

La legge n. 84/94, all'Articolo 5, Comma 4, prevede per il PRP lo sviluppo della procedura di VIA a livello nazionale, dopo l'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Pertanto, prima dell'approvazione del PRP da parte del CSLPP e dell'espletamento della procedura di VIA nazionale, si dovrebbe procedere con l'attivazione preliminare della VAS.

Per questo, ai fini dell'espletamento della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., così come recepito dal DGR 203/2010, è stato redatto il Rapporto Ambientale Preliminare e, in data 17.07.2012 l'Autorità Portuale ha presentato alla Regione Campania – Settore Tutela dell'Ambiente Servizio VIA – VI l'istanza per l'avvio della procedura di VAS (così come riportato nella Relazione Generale di Piano).

In data 23.07.2012 l'Area 05 Settore 02 della Regione Campania ha inviato all'Autorità Portuale di Napoli ed al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (MATTM), la comunicazione Prot. n. 2012.0566070 nella quale solleva la possibilità di intraprendere il procedimento semplificato di cui al comma 3ter dell'art. 6 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Pertanto, l'Autorità Portuale di Napoli, in data 10.10.2012 con nota n.1562 pone al MATTM un quesito in merito all'art. 6 comma 3 ter del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

È importante sottolineare che la Regione Campania, per il richiamato "Grande Progetto", – comprendendo anche interventi che possono realizzarsi solo dopo l'approvazione del PRP – in linea con la tempistica e le modalità poste dalla Comunità Europea nell'ambito dei finanziamenti POR FESR 2007-2013, detta un serrato cronoprogramma relativamente ai tempi per la progettazione e realizzazione delle opere in esso previsti; ne consegue la necessità di procedere celermente all'approvazione del Piano Regolatore Portuale.

Ciò premesso, a fronte dell'esigenza di dare attuazione nel più breve tempo possibile allo sviluppo del Porto così come configurato nel Piano, per evitare l'allungamento dei tempi dovuto alla svolgimento in serie delle due procedure (VAS regionale prima, VIA nazionale dopo), il corrispondente dispendio di pubbliche risorse ed al fine di favorire una visione complessiva delle problematiche ambientali e delle relative soluzioni e in seguito alla nota del MATTM prot. DVA-2012-0024860 del 16.10.2012, l'Autorità Portuale ha manifestato al MATTM, con lettera Prot. N. 1657 del 30.10.2012, l'interesse ad attivare la procedura di VIA integrata alla VAS ai sensi dell'Articolo 6, Comma 3-ter, del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii.

Alla base della scelta sostenuta dall'Autorità Portuale di Napoli si configura la consapevolezza che il PRP presenti una prevalenza di opere di natura progettuale.

Con nota prot. DVA-2013-0000414 del 08.01.2013 il MATTM, a seguito della nota della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS prot. CTVA-2012-0004563 del 11.12.2012, conferma la possibilità, per l'Autorità Portuale di Napoli, di intraprendere la procedura di VIA integrata alla VAS, dichiarando che la documentazione relativa alla fase preliminare della procedura integrata può essere inviata contestualmente a tutti i soggetti con competenze ambientali coinvolti e condividendo la riduzione a 30 giorni dei tempi per la consultazione preliminare.

**La fase di Consultazione preliminare e la documentazione prodotta ed esaminata**

La fase di Consultazione preliminare è finalizzata a definire la portata delle informazioni necessarie alla redazione del successivo Studio Ambientale Integrato VIA-VAS.

Tale fase comprende quindi lo svolgimento di tutte le attività contemplate dalla fase preliminare della VAS di cui all'art. 13, commi 1 e 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e dalla fase preliminare della VIA di cui all'art. 21 comma 1 del medesimo D. Lgs.

La documentazione prodotta e presa in esame include:

- Piano Regolatore del Porto di Napoli – Revisione giugno 2012 approvato dal comitato portuale
- Studio Ambientale Preliminare Integrato

### 1. Osservazioni formulate dai Soggetti Competenti in materia Ambientale

Nel corso della fase di Consultazione Preliminare non sono state presentate osservazioni da parte di soggetti competenti in materia ambientale

### STUDIO AMBIENTALE PRELIMINARE INTEGRATO - SAPI

Nell'integrazione procedurale VIA -VAS deve essere garantita la presenza degli elementi essenziali di ciascuna procedura, pertanto è necessario prevedere lo svolgimento di tutte le attività contemplate dalla fase preliminare della VAS di cui all'Art. 13, commi 1 e 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. In tale fase preliminare appare utile integrare tutte le attività contemplate dalla fase preliminare della VIA di cui all'Art. 21. L'importanza di questa fase è legata alla necessità di stabilire sin dall'inizio quali siano gli effetti del Piano (in termini di strategie, alternative, etc.) sugli assetti urbanistici e di scala vasta e quali gli effetti ambientali riconducibili alle specifiche opere portuali soggette a VIA, ancorché a livello di progettazione preliminare.

La fase preliminare prevede dunque la redazione di uno Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI), che deve includere i contenuti del Rapporto Preliminare della VAS (Art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.) e dello Studio Preliminare Ambientale predisposto in ambito VIA (Art. 21, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.). Nel documento devono essere illustrati i possibili impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale legati alla realizzazione delle opere e agli aspetti urbanistici di Piano. Per dare significatività al documento le valutazioni ambientali devono essere riferite ad una scala territoriale idonea a contemplare anche gli effetti indiretti, cumulativi e sinergici con altri progetti, piani o programmi pertinenti (anche in termini di valutazione delle alternative localizzative).

**RITENUTO** che lo Studio Ambientale Preliminare Integrato - SAPI dovrà essere elaborato secondo quanto previsto nel documento "VIA-VAS Proposta per il coordinamento e l'integrazione delle procedure" elaborato nell'ambito delle attività del "Tavolo VAS Stato - Regioni - Province Autonome".

**CONSIDERATO** che

- in riferimento ad *Area Vasta*

Dalla lettura del SAPI emerge che l'ambito territoriale di riferimento utilizzato per il presente studio non è stato stabilito rigidamente ma saranno, invece, definite diverse aree soggette all'influenza potenziale derivante dalla realizzazione del progetto, con un procedimento di individuazione dell'estensione territoriale all'interno della quale si sviluppa e si esaurisce la sensibilità dei diversi parametri ambientali agli impulsi prodotti dalla realizzazione ed esercizio dell'intervento.

Tale analisi sarà condotta principalmente sulla base della conoscenza del territorio e dei suoi caratteri ambientali, consentendo di individuare le principali relazioni tra tipologia dell'opera e caratteristiche ambientali.

Il proponente dichiara che nello Studio Ambientale Integrato (SAI) saranno poi descritte le singole aree di studio definite per ciascuna componente ambientale.

Inoltre a pag. 38 del SAPI si afferma che "...Per quanto riguarda le aree di rilevanza ambientale presenti, in linea con la dichiarazione predisposta dall'Autorità Regionale responsabile per la Sorveglianza dei Siti Natura 2000, secondo cui il PRP "non necessita della Valutazione di Incidenza in quanto gli interventi in esso contenuti non ricadono in aree SIC e ZPS e per tipologia e localizzazione non sono in grado di produrre alcuna incidenza negativa su aree della rete natura 2000", non verranno affrontati i temi relativi alle aree della rete natura 2000..."

- in riferimento all'*Opzione zero* e alle *Alternative*

Nel SAPI prodotto dal proponente non è stato evidenziato alcun confronto tra il Progetto di Piano e l'alternativa zero, consistente nel perpetuarsi dell'attuale situazione, né è stato fatto alcun riferimento ad eventuali possibili alternative individuate.

### **CONSIDERATO che con riferimento al QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO**

Il SAPI presentato dal proponente non fa esplicito riferimento al Quadro di Riferimento strategico che deve valutare la coerenza interna degli obiettivi e delle azioni di Piano e la coerenza esterna verticale e orizzontale degli stessi rispetto allo scenario di programmazione e pianificazione.

Tale quadro, in ottemperanza alle previsioni normative risultanti dall'allegato VI alla parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006, dovrebbe contenere:

- ✓ la descrizione della procedura integrata con evidenziati le condizioni di applicabilità della Procedura Integrata VIA-VAS;
- ✓ gli esiti della consultazione preliminare integrata;
- ✓ i contenuti e gli obiettivi principali del Piano Regolatore del Porto di Napoli;
- ✓ l'analisi di coerenza esterna ed interna tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi;
- ✓ gli obiettivi ambientali del Piano Regolatore del Porto di Napoli e la verifica di coerenza con gli obiettivi assunti a livello regionale, nazionale e internazionale;
- ✓ l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;
- ✓ l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;
- ✓ la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;
- ✓ la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.

### **CONSIDERATO che con riferimento al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

Secondo quanto si evince dal SAPI presentato dal proponente, nello Studio Ambientale Integrato verrà sviluppato il Quadro di Riferimento Programmatico al fine di verificare la correttezza programmatica dei nuovi interventi previsti dal PRP verificando che essi siano congruenti con gli atti di programmazione e di pianificazione approvati, adottati o in itinere.

Più precisamente il Quadro di Riferimento programmatico:

- deve far riferimento ai piani e ai programmi in vigore;
- deve individuare obiettivi e motivazioni delle singole opere di piano, allo scopo di rendere possibile la valutazione della coerenza delle stesse con altri piani o programmi nazionali e territoriali.

### **CONSIDERATO che con riferimento al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

## OBIETTIVI

Gli obiettivi generali del Piano Regolatore Portuale sono dal proponente elencati nel SAPI e di seguito sintetizzati:

- Miglioramento dell'efficienza del porto salvaguardando la qualità dell'ambiente e del paesaggio
- Valorizzazione del patrimonio culturale
- Promozione dell'uso sostenibile dell'energia e tutela della qualità dell'aria
- Tutela dal rumore e dalle vibrazioni
- Tutela della risorsa idrica
- Gestione sostenibile dei rifiuti
- Contenimento degli impatti ambientali connessi alla realizzazione del PRP

Le opere e degli interventi previsti dal Piano Regolatore del Porto di Napoli – Revisione giugno 2012 si distinguono in:

- Opere marittime
- Opere a terra
- Dragaggi
- Opere infrastrutturali

In particolare le opere marittime previste sono:

- 1) Realizzazione di un impianto di carico all'esterno della diga Duca d'Aosta a servizio del terminal Petroli con realizzazione di piping sottomarino di collegamento alla rete retro portuale;
- 2) Colmata della darsena Petroli (Cfr. Figura 2), resa possibile dalla delocalizzazione del terminal Petroli all'esterno dall'invaso portuale, la quale, comporterà l'allungamento della banchina di Levante, ottenuta tramite colmata della darsena di Levante, ed un consistente aumento della superficie portuale a tergo (81.895 m<sup>2</sup>)
- 3) Modifica del profilo della calata Pollena (Cfr. Figura 3), il cui specchio acqueo sarà ripartito in due tramite la realizzazione di un pontile lungo 228 m a ponente e 210,50 m a levante e largo 20 m, il nuovo pontile Pollena. In questa maniera sarà possibile incrementare il numero degli accosti dedicati alle navi Ro – Pax e Ro – Ro (4 se di grandi dimensioni 6 se di piccole e grandi dimensioni).
- 4) Modifica delle testate del molo Carmine (Cfr. Figura 4) con la realizzazione di un piazzale nello specchio acqueo limitrofo che consentirà di ampliare la disponibilità di aree dedicate alla cantieristica.
- 5) Realizzazione di un pennello in testata al molo Angioino, posto al centro, lungo 100 m e largo 20 m, allo scopo di consentire un più agevole e sicuro accosto alle navi da crociera presso il molo Angioino.

Le opere a terra il PRP fornisce le linee guida ed i parametri edilizi ed urbanistici per attuare un'importante azione di riqualificazione, da definire in una successiva fase di approfondimento progettuale, che inizierà con la razionalizzazione ed il potenziamento della viabilità stradale e dei parcheggi, a raso, fuori terra ed interrati, con il recupero delle aree e degli spazi aperti parzialmente utilizzati e in stato di degrado, con la realizzazione di aree e collegamenti pedonali all'interno del porto e di connessione con la città, e proseguirà con la riqualificazione ed il recupero del patrimonio storico, architettonico ed archeologico sommerso.

Per quanto riguarda la disciplina dei dragaggi, il PRP prevede un sostanziale approfondimento delle quote del fondale del porto.

Infine per quanto riguarda le opere di adeguamento infrastrutturali, il Porto di Napoli, in accordo con le intese degli enti territoriali competenti, si avvantaggerà di nuovi assi di collegamento territoriale dedicati, sia su gomma, che su ferro.

Per quanto riguarda le previsioni di adeguamento delle infrastrutture stradali di servizio al porto, tra le differenti ipotesi progettuali presentate è stata selezionata, anche a fronte di maggiori oneri economici, l'alternativa denominata "Tunnel".

Infatti, la completa autonomia del tunnel da altri interventi in progetto, cioè la completa autosufficienza funzionale dell'opera, garantisce la possibilità di implementare un sistema viabilistico di accesso al porto in tempi certi, a prescindere dalla realizzazione di altre opere complementari.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, si evidenzia che tale soluzione minimizza gli impatti su tutte le componenti ambientali, annullando l'esposizione alle emissioni acustiche e gassose, ed in particolare comporta un miglioramento delle condizioni della viabilità urbana.

Per alcune delle opere di infrastrutturazione previste sono indicati i costi di realizzazione.

#### **CONSIDERATO che con riferimento al QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

La documentazione presentata dal proponente evidenzia che il Quadro Conoscitivo sarà organizzato con l'intento di individuare il complesso delle criticità presenti sul territorio, per disporre di una base conoscitiva adeguata ad informare correttamente le scelte di piano.

Nel Rapporto Ambientale saranno approfondite le seguenti componenti:

- Atmosfera
- Suolo e sottosuolo
- Ambiente idrico: acque interne
- Ambiente idrico: acque marino costiere
- Paesaggio
- Rumore
- Traffico e infrastrutture di trasporto
- Aspetti socioeconomici
- Rifiuti

Per ciascuna componente sono stati scelti e descritti indicatori rappresentativi, al fine di fornire un quadro completo dei fenomeni analizzati ed allo stesso tempo predisporre gli strumenti per la successiva analisi degli scenari.

**VALUTATO** che dalla disamina del SAPI sono emerse alcune criticità inerenti i seguenti aspetti:

- L'opzione zero e l'analisi delle alternative - Nel SAPI prodotto dal proponente non è stato evidenziato alcun confronto tra il Progetto di Piano e l'opzione zero, consistente nel perpetuarsi dell'attuale situazione, né è stato fatto alcun riferimento ad eventuali possibili alternative individuate;
- Area Vasta - A pag. 38 del SAPI si affermava che "...Per quanto riguarda le aree di rilevanza ambientale presenti, in linea con la dichiarazione predisposta dall'Autorità Regionale responsabile per la Sorveglianza dei Siti Natura 2000, secondo cui il PRP "non necessita della Valutazione di Incidenza



1. I documenti dello Studio Ambientale Integrato, oltre a quanto riportato nella documentazione presentata, dovranno descrivere e motivare chiaramente le metodologie e gli strumenti adottati per prevedere l'entità degli impatti sull'ambiente in modo da consentire in maniera univoca la verifica dei risultati ottenuti, sia per la parte delle infrastrutture a mare che per la parte a terra.
2. Come previsto dall'art. 26, comma 4, d. lgs. n. 152/2006 così come modificato dal d. lgs. n. 128/2010, dovranno essere attivate e acquisite tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assenti, comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o dell'impianto e utili all'emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale, che in prima istanza sono quelli richiamati già in questa fase preliminare ma non necessariamente da intendersi in modo esaustivo.
3. Lo Studio ambientale integrato dovrà prendere in considerazione le osservazioni ed i pareri che, sebbene non pervenuti durante la fase preliminare, sicuramente potranno essere espressi nel corso delle successive fasi di consultazioni.

#### **In merito al Quadro di riferimento strategico**

1. Il SAI dovrà individuare e motivare l'estensione dell'area di indagine in cui possono prodursi gli effetti ambientali delle azioni e delle misure del Piano per tutte le componenti ambientali tenendo conto di tutti i potenziali impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Il Rapporto Ambientale dovrà contenere quanto richiesto nell'All. VI alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006. In particolare il SAI dovrà contenere:

- 1.1. la descrizione della procedura integrata;
- 1.2. gli esiti della consultazione preliminare integrata;
- 1.3. i contenuti e gli obiettivi principali del PRP;
- 1.4. la coerenza tra le strategie di intervento in rapporto con altri piani o programmi;
- 1.5. gli obiettivi ambientali del PRP;
- 1.6. la coerenza degli obiettivi ambientali;
- 1.7. l'individuazione dell'area d'indagine con particolare attenzione all'analisi storica dei luoghi;
- 1.8. l'individuazione e la valutazione degli scenari alternativi di piano;
- 1.9. la valutazione degli effetti ambientali dell'alternativa prescelta e l'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione;
- 1.10. la valutazione degli effetti sui beni culturali, sul paesaggio e sui siti UNESCO.

#### **In merito al Quadro di riferimento programmatico**

1. Il quadro di riferimento programmatico del SAI dovrà contemplare i seguenti approfondimenti:
  - 1.1. strumenti di tutela ambientale e paesaggistica anche con particolare riferimento al Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs.42/2004;
  - 1.2. Individuazione degli obiettivi e motivazioni delle singole opere di piano, allo scopo di rendere possibile la valutazione della coerenza delle stesse con altri piani o programmi nazionali e territoriali

#### **In merito al Quadro di riferimento progettuale**

1. Lo Studio ambientale integrato deve contenere:
  - 1.1. l'analisi dello stato attuale dei luoghi e delle attività presenti, breve valutazione degli aspetti socio-economici e ricettività del dispositivo portuale, incluso anche affacci urbani e connessioni viarie;

- 1.2. la descrizione delle alternative progettuali e dell'alternativa zero con analisi sugli effetti, nell'ipotesi della mancata realizzazione dell'opera;
- 1.3. la descrizione del progetto e dell'articolazione del PRP;
- 1.4. la descrizione dell'iter progettuale delle opere, con adeguati dettagli progettuali, come previsto dalla normativa vigente, idonei a consentire la valutazione degli impatti delle opere sulle diverse componenti ambientali;
- 1.5. l'analisi dei traffici portuali e indotti attesi e lo studio trasportistico; dovrà essere elaborato uno studio trasportistico con l'individuazione dei poli di attrazione e la quantificazione dei vettori di traffico, che comprenda anche le fasi di realizzazione del Piano;
- 1.6. la cantierizzazione, con l'organizzazione delle fasi di realizzazione, la movimentazione dei materiali, lo smaltimento dei materiali da dragaggio e da demolizione, l'indicazione delle cave di prestito e delle discariche. Si dovrà evidenziare la previsione di un piano per la gestione ottimale del materiale di scavo, per il reimpiego dei materiali scavati e il bilancio generale dei movimenti di materiali, con l'indicazione della provenienza dei materiali di cava e della destinazione dei materiali smaltiti nonché un piano di circolazione dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.). A tal proposito si dovrà tener conto del piano di riutilizzo dei materiali da scavo ai sensi del D.M. 10 agosto 2012, n. 161, "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", per tutte le operazioni di scavo a terra;
- 1.7. gli impatti di cantiere e gli interventi di mitigazione con quantificazione per le singole componenti ambientali per la fase dei lavori più impattante;
- 1.8. la descrizione degli aspetti di riqualificazione del water front, tenendo conto anche del punto di vista dell'osservatore che viene dal mare, anche in termini di riconoscimento della identità dei luoghi, mediante l'uso di essenze vegetazionali autoctone;
- 1.9. l'analisi costi benefici
- 1.10. gli studi specialistici di settore (analisi del clima meteomarinico, esposizione del paraggio, altezza d'onda significativa, modellazione numerica del clima ondoso, manovre di accosto e di attracco)
- 1.11. l'analisi swot.

#### In merito al Quadro di riferimento ambientale:

1. In linea generale lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:
  - nell'ambito della descrizione delle componenti ambientali, la caratterizzazione dello stato di fatto riferendosi a dati recenti che, se non disponibili, dovranno essere acquisiti attraverso specifiche campagne di analisi e monitoraggio;
  - gli studi su atmosfera, rumore, ambiente idrico che dovranno essere estesi all'area vasta;
  - la mappa dei recettori sensibili e veri.

Sulle singole componenti lo Studio ambientale integrato deve contenere le seguenti analisi:

- 1.1. Atmosfera: la misura della qualità dell'aria è effettuata tramite analizzatori di inquinanti che funzionano in continuo, posizionati all'interno di cabine, presenti negli agglomerati e nelle zone definiti ai sensi del D. Lgs. 351/99. In particolare si dovrà considerare il superamento dei limiti di

- ✓ biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>);
- ✓ biossido di azoto (NO<sub>2</sub>);
- ✓ monossido di carbonio (CO);
- ✓ particolato (PM<sub>10</sub> PM<sub>2,5</sub>);
- ✓ benzene (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>);

✓ ozono (O<sub>3</sub>)

- 1.2. Caratterizzazione clima acustico e modelli di previsione: lo studio di caratterizzazione ante operam ed i modelli devono essere effettuati su area vasta, ricomprendendo anche la componente "vibrazioni". Qualora per le aree in esame non fossero disponibili reti di monitoraggio fisse e/o centraline, i rilievi dovranno essere effettuati con apparecchiature mobili. (il posizionamento delle centraline e dei fonometri dovrà essere concordato con ARPA).

L'analisi delle componenti atmosfera e rumore dovrà comprendere anche la stima quantitativa delle emissioni, da traffico navale e traffico indotto, il calcolo delle concentrazioni delle ricadute degli inquinanti e delle previsioni dei livelli di emissione acustica presso i recettori, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, da effettuare attraverso simulazioni con appositi modelli matematici, sulla base dei rilevamenti effettuati in loco, anche utilizzando i dati dei monitoraggi in essere

- 1.3. Traffico navale: Si dovranno riportare, i dati aggiornati dei traffici navali del porto di Napoli e precisamente distinguere il traffico navale con rotte in entrata e in uscita dall'ambito portuale e fornire i dati della situazione ante operam e delle previsioni di traffico per tipologia di naviglio e le eventuali incidenze su aree sensibili;

- 1.4. Suolo e sottosuolo: Nell'ambito dell'analisi della componente *suolo e sottosuolo*, dovranno essere riportati i risultati delle indagini geognostiche e geotecniche effettuate sull'area a terra e sui fondali marini interessati dal progetto al fine di verificare l'assenza di contaminazioni. Dovranno essere effettuate analisi ai fini della caratterizzazione fisico-chimica e microbiologica dei terreni e dei fondali interessati dai lavori, con intervalli di prelievo di almeno 500 metri oltre ad ogni variazione geolitologica. Dovranno essere definite le alterazioni delle caratteristiche morfologiche, geomorfologiche e idrogeologiche del suolo e le condizioni di pericolosità geomorfologica e idraulica in relazione alle escavazioni previste dal progetto, sia a terra che a mare;

Sono altresì necessarie le analisi riguardanti:

- ✓ il contesto storico e paesaggistico;
- ✓ l'uso del suolo;
- ✓ le infrastrutture viarie;

- 1.5. Dragaggi, realizzazione delle colmate, movimentazione dei sedimenti: Lo Studio Ambientale Integrato deve verificare, con modelli specifici, la fattibilità e la previsione di assestamento delle colmate. Dovranno essere caratterizzati i terreni, forniti i dettagli progettuali e le fasi di lavorazione, i macchinari utilizzati con le specifiche mitigazioni. Si dovranno riportare i risultati dei campionamenti effettuati per i dragaggi, secondo il protocollo ICRAM-APAT, con indicazione dei valori massimi e minimi rilevati rispetto ai valori limite;

- 1.6. Ambiente idrico : Dovranno essere forniti i dati sulla qualità delle acque del Porto di Napoli e la caratterizzazione della colonna d'acqua e dovranno essere prodotte simulazioni con modello matematico sulla qualità delle acque interne dei bacini portuali.

- 1.7. Idrodinamica: Si dovranno riportare i risultati dei modelli idrodinamici e delle modifiche della linea di costa (riportando anche le modifiche storiche). Gli studi dovranno comprendere le simulazioni per la qualità delle acque (ossigeno disciolto) e verificare il ricambio idrico per le aree interne per le fasi ante e post operam, evidenziando gli eventuali peggioramenti o miglioramenti delle situazioni, indicare le eventuali misure di mitigazione necessarie;

- 1.8. Reti idrografiche: Si dovrà riportare il reticolo idrografico superficiale, riportando anche i contenuti del P.A.I;
- 1.9. Aree natura 2000 e Valutazione di Incidenza: Il SAI dovrà contenere lo Studio di Incidenza per le aree "Natura 2000" eventualmente presenti in area vasta. In tale studio dovranno essere, in particolare per le aree ZPS, evidenziate le possibili interferenze con le specie maggiormente protette. Dovrà essere fornita la Valutazione di incidenza rispetto ai siti Natura 2000 eventualmente presenti entro un raggio di 10 km nonché sulle aree stesse della rete ecologica "Natura 2000". Gli Studi di incidenza dovranno essere prodotti e pubblicati contestualmente allo Studio Ambientale Integrato. Si richiede inoltre di esplicitare eventuali vincoli esistenti ed applicabili alle aree ed agli specchi acquei di intervento;
- 1.10. Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi marini: Nell'ambito dell'analisi della componente ambientale *vegetazione, flora e fauna*, dovrà essere verificata ed analizzata la presenza di eventuali habitat naturali e prioritari. Dovranno essere in particolare analizzati e valutati gli effetti sulla fauna ittica e sugli ecosistemi marini. la caratterizzazione delle comunità bentoniche dei fondali della parte del canale di ingresso del Porto, non interessata da precedenti dragaggi, anche attraverso campionamenti subacquei nell'area.
- 1.11. Rifiuti: Lo Studio Ambientale Integrato deve contenere un'analisi dei rifiuti prodotti distinti per tipologia durante le varie fasi e per destinazione di conferimento, in accordo con l'eventuale Piano di Gestione Rifiuti Portuale;
- 1.12. Paesaggio: Le volumetrie degli edifici delle aree del PRP devono essere indicate come ingombro massimo e distacchi, presi dalle norme di attuazione del Piano, e devono essere effettuate simulazioni della fase post operam. Si raccomanda che i punti di vista corrispondano ai punti reali panoramici.
- 1.13. Valutazione delle interferenze: Valutazione delle interferenze, delle analisi di rischio, e/o delle analisi sugli impatti cumulativi con eventuali progetti che hanno già ricevuto giudizio positivo di compatibilità ambientale, approvati o in corso di istruttoria di VIA nazionale e/o regionale insistenti nell'area portuale;
- 1.14. Mitigazioni e compensazioni: Le misure di mitigazione degli impatti dovranno essere riferite a tutte le infrastrutture di progetto, sia a mare sia a terra, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio. Si richiede l'approfondimento rispetto agli eventuali interventi di mitigazione e compensazione ambientale, che dovranno comprendere l'individuazione e la descrizione delle misure dirette ad evitare, ridurre e, se possibile, compensare gli impatti negativi del piano e dei progetti ed un programma dei lavori e specifiche tecniche relative alla mitigazione degli impatti in fase di conduzione delle attività di cantiere, che dovranno essere introdotte nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'infrastruttura (capitolati d'appalto);
- 1.15. PMA: i Piani di Monitoraggio Ambientali previsti dal SAI dovranno tenere conto di possibili monitoraggi già in corso nell'area, con particolare riferimento a quelli in essere per la qualità delle acque e per gli ecosistemi marini;

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

*[Handwritten signature]*

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

*[Handwritten signature]*

Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

*[Handwritten signature]*

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

*[Handwritten signature]*

Prof. Saverio Altieri

*[Handwritten signature]*

Prof. Vittorio Amadio

*[Handwritten signature]*

Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

*[Handwritten signature]*

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

*[Handwritten signature]*

Ing. Silvio Bosetti

*[Handwritten signature]*

Ing. Stefano Calzolari

*[Handwritten signature]*

Ing. Antonio Castelgrande

*[Handwritten signature]*

Arch. Giuseppe Chiriatti

*[Handwritten signature]*

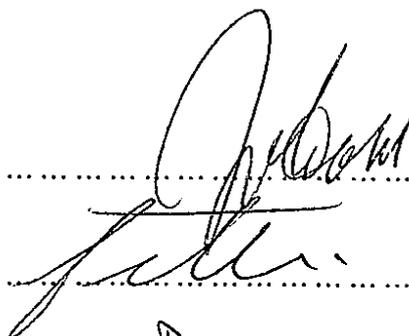
Arch. Laura Cobello

*[Handwritten signature]*

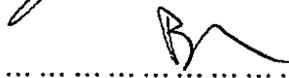
Prof. Carlo Collivignarelli

*[Handwritten signature]*

Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



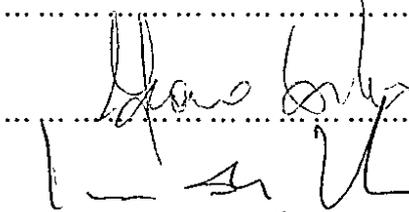
Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro



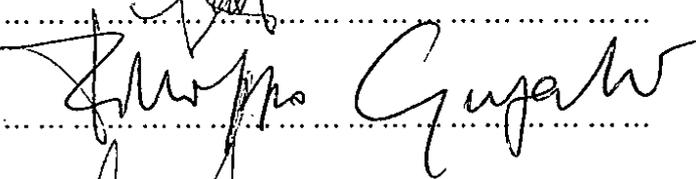
Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo



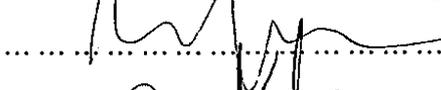
Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

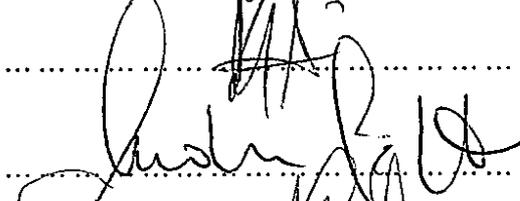


Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

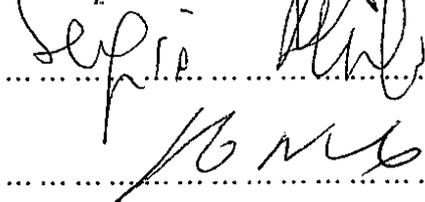
Prof. Antonio Grimaldi



Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

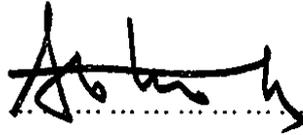
ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

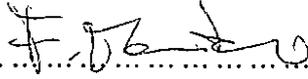
ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



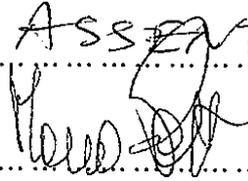
Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

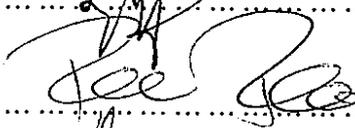
Ing. Mauro Patti



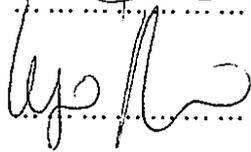
Avv. Luigi Pelaggi



Cons. Roberto Proietti



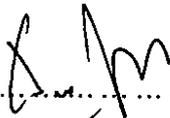
Dott. Vincenzo Ruggiero



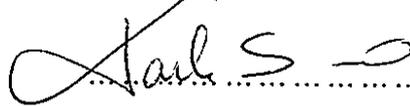
Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



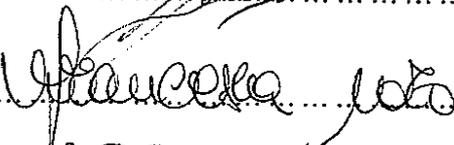
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

