



## La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota DVA-2015-21229 del 12/08/2015, acquisita al prot. CTVA-2015-2787 del 20/08/2015, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS la nota prot. n. 1089 del 12/03/2015 dell'Autorità Portuale di Napoli, acquisita con prot. DVA-2015-20753 del 06/08/2015, relativa all'istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni, per il progetto *“Porto di Napoli – Gestione dei materiali originati dal cantiere per effetto delle attività di demolizione, scavo e salpamento nell'ambito dei lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento – II stralcio – struttura cassa di colmata e banchina”*;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248”* ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *“Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile”* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella L. n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, n. 5 del 09/01/2008, concernente la VIA relativa al progetto *“Lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal Contenitori, mediante colmata e conseguenti opere di collegamento”*;

PRESO ATTO che la presente istruttoria di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs n. 152 del 2006, è stata presentata dall'Autorità Portuale di Napoli su richiesta della Direzione Generale Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali di cui al prot. n. 6835 del 12.03.2015;

PRESO ATTO che la Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali risponde alla lettera n. 2224/STA del 18.02.2015 formulata alla Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque in merito alla necessità di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA di una modifica dei *“Lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal Contenitori, mediante colmata e conseguenti opere di collegamento”* introdotta nel documento di *“Gestione dei materiali originati dal cantiere per effetto delle attività di demolizione e salpamento”*;

CONSIDERATO che l'Autorità Portuale di Napoli evidenzia che, in base a quanto indicato nella citata nota del 18/02/2015, la modifica progettuale proposta consiste nel *“...riempimento della doppia parete combinata metallica, costituente la struttura di contenimento della cassa di colmata”*, con materiale proveniente da *“...demolizione, scavo e salpamento del cantiere”* in luogo del *“materiale inerte di cava”* originariamente previsto nel progetto della vasca di colmata già approvato nell'ambito del Decreto VIA n.5 del 09/01/2008.

PRESO ATTO che la Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, evidenzia che:

ID\_VIP 3092 Porto di Napoli, gestione dei materiali originati dal cantiere per effetto delle attività di demolizione, scavo e salpamento nell'ambito dei lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento - Il stralcio - Struttura cassa di colmata e banchina

- il progetto proposto rientra tra quelli di competenza statale di cui all'allegato II della parte II del Dlgs 152/2006 e che lo stesso costituisce modifica di un'opera già sottoposta a procedura di VIA, conclusa con il citato Decreto N.5 del 09/01/2008;
- la Direzione non può escludere che le modifiche progettuali, che prevedono una diversa composizione chimico-fisica dei materiali di riempimento del doppio palancoleto della cassa di colmata, non determinino potenziali effetti negativi e significativi sull'ambiente, diversi e/o incrementali rispetto a quelli già compiutamente valutati nell'ambito del procedimento di VIA conclusasi nel 2008, considerando, in particolare, che il materiale inerte di cava originariamente previsto verrebbe sostituito con materiali derivanti da opere di demolizione, scavo e salpamento del cantiere, e pertanto potenzialmente assimilabili a rifiuti;
- quindi la Direzione ritiene che le modifiche progettuali proposte debbano essere sottoposte alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.20 comma 1 lettera b) del Dlgs 152/2006 e ss.mm.i.;

**PRESO ATTO** che l'avviso al pubblico è del 10-08-2015 sul portale della Direzione delle Valutazioni Ambientali VIA e VAS e che non risultano pervenute osservazioni di terzi interessati;

**VISTA** la documentazione presentata con la nota prot. n. 1089 del 12/03/2015 dell'Autorità Portuale di Napoli, acquisita con prot. DVA-2015-20753 del 06/08/2015, consistente nel progetto e nello studio preliminare ambientale;

**VISTA** la documentazione integrativa presentata con nota prot. 579 del 28 aprile 2016 dell'Autorità Portuale di Napoli, acquisita al prot. 1570/CTVA del 29/04/2016, consistente nella relazione Gestione dei materiali originati dal cantiere per effetto delle attività di demolizione, scavo e salpamento – Progetto esecutivo e R06 Movimentazione sedimenti e riempimento colmata – Relazione tecnica;

**VISTA** la nota prot. 12048/DVA del 04/05/2016, acquisita al prot. 1639/CTVA del 04/05/2016, con la quale la Direzione dispone la sospensione del procedimento per 15 giorni, su richiesta dell'Autorità Portuale di Napoli inviata con nota prot. 585 del 29/04/2016, acquisita al prot. 11653/DVA del 29/04/2016 e al prot. 1581/CTVA del 02/05/2016, "al fine di consentire la produzione di ulteriore documentazione";

**VISTA** l'ulteriore documentazione integrativa presentata con nota prot. 588 del 02/05/2016 dell'Autorità Portuale di Napoli, acquisita al prot. 1603/CTVA del 02/05/2016, consistente in:

- specifica dell'Autorità Portuale di Napoli che è stata già avviata la procedura per la verifica di assoggettabilità alla V.I.A. regionale dell'impianto di frantumazione del cantiere dei lavori di adeguamento della Darsena di Levante;
- nota 2014\_11\_21 prot AP n..6767 EPSILON Comunicazione Inizio Attività \_impianto di frantumazione mobile;
- nota 2014\_11\_21 prot AP n..6767 EPSILON Comunicazione Inizio Attività \_impianto di frantumazione mobile \_ALL;
- nota 2015\_02\_03\_Nota\_Epsilon2000\_istanza per verifica di assoggettabilità a VIA;
- nota 2015\_02\_06\_Nota\_Epsilon2000\_riscontro nota 2014-0813237 della Reg\_ Campania \_dir. gen. amb. Ecosistema;
- nota 2014-0813237 della Reg. Campania \_ Impianto mobile EPSILON \_ richiesta integrazione;
- relazione MI003P-PDRT6002 – Permeabilità;

**CONSIDERATO** che:

- la presente istanza è finalizzata alla verifica di assoggettabilità alla VIA per il riutilizzo dei materiali provenienti dalle demolizioni e dagli scavi per il riempimento della doppia parete combinata che delimita verso mare la cassa di colmata della Darsena di Levante e che rappresenta il 15% circa dell'intera colmata;
- il progetto originario prevede l'esecuzione dei riempimenti del doppio palancoleto metallico con materiale proveniente da cava mentre i materiali, che nell'ambito dello stesso progetto provenivano dalla demolizione di strutture esistenti e dagli scavi e costituiti da calcestruzzo non armato e da terreno di riporto, vengono portati a discarica;

- la modifica proposta prevede la sostituzione del materiale di cava utilizzato per il riempimento del doppio palancoato anche con materiale proveniente dall'attività di demolizione e salpamento svolte nel cantiere, purché conforme dal punto di vista della qualità chimico fisica;

**VALUTATO** che:

- la motivazione prodotta dall'Autorità Portuale richiamano l'evoluzione della normativa in materia che ha incentivato la tendenza al reimpiego dei materiali idonei in luogo del loro smaltimento come rifiuti, nell'ottica di minimizzare l'impatto ambientale dovuto al trasporto in discarica dei materiali provenienti dalle demolizioni e, conseguentemente, all'approvvigionamento dei materiali da cava e richiamano altresì le indicazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito dell'approvazione del progetto di "Rimozione in regime di MISE degli hot-spot di terreno sottostanti le vasche di stoccaggio provvisorio", di cui al Verbale della Conferenza di Servizi decisoria del 12/11/2008, che ha suggerito di trasportare a discarica solo i materiali con livello di contaminazione inaccettabile per gli usi del progetto e di riutilizzare i rimanenti materiali per il riempimento della Darsena;
- l'Autorità Portuale ha integrato la documentazione presentata ai fini della verifica di assoggettabilità alla VIA con la documentazione inerente la procedura in corso dell'autorizzazione regionale delle attività di trattamento, recupero e riciclaggio di materiali di risulta granulari, di pezzatura superiore a 25 mm, attraverso un impianto di frantumazione dei materiali da demolizione da installare nel cantiere e relativa procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA, presso la Regione Campania;

*in merito alla LOCALIZZAZIONE DELLE OPERE*

**CONSIDERATO** che, in merito alla localizzazione del progetto:

- la modifica di gestione dei materiali originati dal cantiere varia il quadro progettuale dei "Lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento" nel Porto di Napoli relativamente alla possibilità di utilizzare aggregati riciclati ottenuti dal recupero dei materiali prodotti da specifiche lavorazioni di cantiere per il riempimento di parte del volume compreso tra il doppio palancoato, in sostituzione del materiale di cava;
- la Darsena di Levante conclude il Porto di Napoli ad oriente, ad est della Darsena Petroli. E' protetta dalla diga foranea Duca d'Aosta ed è accessibile, via mare, dall'imboccatura orientale del Porto, via terra da via Marina dei Gigli collegata a via Reggia dei Portici. Il raccordo autostradale A3 è raggiungibile percorrendo il Corso di San Giovanni a Teduccio, via Due Giugno e via delle Repubbliche Marinare;
- la Darsena di Levante è posta in corrispondenza della parte orientale della città di Napoli, caratterizzata da un tessuto urbano estremamente denso e destinato a varie attività, tra le quali prevalgono quella residenziale e quella produttiva; la realizzazione della Darsena di Levante costituisce un importante intervento di rifacimento di una parte dell'infrastruttura portuale, con contestuale impiego di fanghi di dragaggio; l'attività di recupero dei materiali di demolizione dei moli si inserisce in quella di ripristino della piena funzionalità e potenziamento della zona produttiva all'interno dell'area portuale;
- la Darsena di Levante ricade nel Sito di Interesse Nazionale "Napoli orientale", ossia è interna al perimetro di cui alla legge 426/1998; pertanto, tutte le opere previste dal progetto sono state concepite nel rispetto dei vincoli posti dal DM 471/99;
- l'area della darsena rientra nel territorio soggetto al Piano di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria approvato con D.G.R. n. 167 del 14 febbraio 2006 (Regione Campania); in particolare, l'area di intervento ricade nella Zona critica IT0601 di Napoli e Caserta. Il suddetto Piano prevede, tra l'altro, il rispetto degli obiettivi di qualità dell'area per alcuni inquinanti e di evitare il peggioramento della qualità dell'aria con riferimento ai medesimi inquinanti. Tra le misure adottate dal Piano e di particolare interesse ai fini del presente lavoro, l'Autorità Portuale rammenta che, per la riduzione degli inquinanti SOx, NOx e PM10 nelle aree di risanamento, sono previste alcune misure (MT8, MT9, MT14 e MT15) volte a ridurre la circolazione dei mezzi pesanti e la pressione dovuta al traffico merci su gomma sia in ambito urbano che sulla rete autostradale;

VALUTATO che la modifica di cui alla presente istanza riguarda esclusivamente la gestione dei materiali di risulta dal cantiere e pertanto incide sul quadro di riferimento progettuale e su quello ambientale, mentre lascia invariato il quadro di riferimento programmatico del progetto originario;

*in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE*

CONSIDERATO che in merito al progetto complessivo cui si inserisce la presente istanza di modifica:

- i "Lavori di adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento", per l'importo complessivo di Euro 154.000.000,00, consistono in:
  - a. formazione di una cassa di colmata adeguata a contenere i sedimenti provenienti dal fondale del porto con un livello di contaminazione inferiore al 90% di quello indicato nella tabella 1 colonna "B" (0,9B) dell'allegato 1 al DM 471/99;
  - b. completamento delle strutture di contenimento e la formazione di banchine per le navi contenitori;
  - c. bonifica delle aree su cui insisteranno le strutture in fase di realizzazione;
  - d. risoluzione delle interferenze tra i sottoservizi esistenti e le strutture del nuovo terminal.
- in termini quantitativi, il progetto della cassa di colmata prevede la realizzazione di una banchina lunga 672 metri con fondale utile di 14 m sul l.m.m., realizzata con un doppio diaframma costituito da tubi e palancole tipo Larssen tale da garantire un coefficiente di permeabilità  $k \leq 10^{-9}$  adeguato a confinare i sedimenti nel rispetto della normativa vigente;
- nella parte a terra la cassa di colmata sarà delimitata da diaframmi plastici realizzati con miscela di cemento e bentonite e studiata in modo da garantire lo stesso coefficiente di permeabilità. La permeabilità richiesta viene garantita, verso il basso, dall'estensione delle barriere verticali nello strato di tufo che si trova circa 20 m al di sotto del livello medio del mare;
- le attività descritte sono state sottoposte alla procedura di approvazione in base al DM 471/99, con la previsione di una bonifica preventiva delle aree interessate agli interventi;

CONSIDERATO che in merito alle attività di Gestione dei materiali originati dal cantiere per effetto delle attività di demolizione e di salpamento:

- le lavorazioni da cui derivano i materiali che si intendono riutilizzare consistono nella demolizione dei moli esistenti, Molo del Progresso e Molo di Levante. Alla luce dello stato di avanzamento dei lavori, la movimentazione residua dei materiali in cantiere è rappresentata nella tabella che segue. La tabella riporta anche il materiale derivante dalla trivellazione dei pali della parete combinata la cui gestione è nel seguito illustrata:

<i>Ambiti di cantiere</i>	<b>Materiali derivanti dalle demolizioni dei moli esistenti (m<sup>3</sup>)</b>
<i>Molo di Levante</i>	28273
<i>Molo Progresso</i>	20300
<i>Materiale derivante dalla trivellazione dei pali della parete combinata</i>	12848
<i>Tot.</i>	<b>61421</b>

- i materiali disponibili in cantiere, permetterebbero di riempire una parte del volume complessivo tra i due palancole, minimizzando così gli impatti ambientali in termini di riduzione dell'apporto del materiale da cava e contestuale riutilizzo di quanto presente in cantiere;
- in termini quantitativi, la proposta, oggetto della verifica di assoggettabilità, prevede l'utilizzo di 61.421 mc per riempire quota parte dei 303.000 mc necessari per il riempimento del doppio palancole;

- le modalità di utilizzo dei materiali provenienti dalle demolizioni dei moli esistenti, nonché i massi artificiali, costituiscono rifiuti ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il cui riutilizzo è subordinato al recupero in sito o fuori sito secondo le procedure previste dalla legge in funzione delle caratteristiche ambientali del rifiuto stesso;

**CONSIDERATO** che le modalità di gestione dei materiali derivanti dalla demolizione dei moli esistenti prevedono:

1. l'attivazione del deposito temporaneo in un'area di cantiere prossima a quella dove verrà installato l'impianto mobile e la messa in carico dei rifiuti sul relativo registro;
  2. l'esecuzione di analisi di caratterizzazione finalizzate alla verifica della pericolosità e della qualità ambientale degli stessi ai sensi, rispettivamente, del Regolamento UE 1357/2015, che ha sostituito le modalità di classificazione dei rifiuti previste dall'Allegato D alla parte IV Titolo V del D.Lgs. 152/06 e della Tabella 1, Allegato 5, Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. Ne deriva che:
    - a) qualora il materiale risulti pericoloso e/o contaminato, lo stesso dovrà essere avviato a operazioni di recupero o smaltimento presso impianti terzi opportunamente autorizzati;
    - b) qualora risulti non contaminato si procederà come di indicato ai punti che seguono (codice CER 17 09 04);
  3. lo svolgimento dell'attività di recupero R5 per tramite dell'impianto autorizzato ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii al fine di ottenere aggregati riciclati da utilizzare in sostituzione del materiale di cava vergine;
  4. l'utilizzo degli aggregati riciclati sarà subordinato alla verifica della eco-compatibilità del materiale (rispetto delle concentrazioni di contaminanti entro il 90% dei valori di cui alla colonna B, Tabella 1, Allegato 5 della Parte IV del D.Lgs. 152/06) e dei parametri di cui al test di cessione dell'Allegato 3 del D.M. Ambiente 186/06 a meno dei parametri cloruri, fluoruri e solfati, trattandosi di materiale entro la falda marina destinata ad opera in falda marina. L'Autorità portuale evidenzia che tale possibilità è contemplata nell'attuale disposto normativo in materia ambientale all'art. 184-quater del D.Lgs. 152/06, in merito all'utilizzo dei materiali di dragaggio. Inoltre saranno eseguite le verifiche tecniche di cui all'Allegato C4 della Circolare del Ministero dell'Ambiente 15 luglio n. UL/2005/5205. Qualora gli aggregati riciclati non dovessero risultare conformi a tutti i requisiti previsti al precedente punto, saranno gestiti come rifiuti e avviati a fasi di recupero o smaltimento presso impianti terzi esterni;
  5. l'operazione amministrativa di scarico dei rifiuti dal relativo registro;
- il progetto prevede il deposito temporaneo in cantiere dei materiali di risulta per il tempo necessario alla conduzione delle verifiche analitiche che ne individuino il destino (recupero in sito/smaltimento-recupero presso impianti esterni), per un tempo non superiore di tre mesi, in quanto si tratta di rifiuti da avviare a fasi di recupero;
  - i campioni su cui saranno condotte le analisi si prevedono rappresentativi di lotti di non più di 1000mc.

**CONSIDERATO** che le modalità di gestione dei materiali derivanti dal salpamento dei massi naturali ed artificiali nonché, eventualmente, di trovanti, prevedono la sottoposizione dei materiali a riscontro visivo per verificare se trattasi di scoglio naturale, conglomerato cementizio o materiale misto, nel caso in cui non siano accertabili le prime due tipologie. La procedura operativa prevede che qualora il materiale sia identificato come:

1. scoglio naturale, esso possa essere utilizzato come sottoprodotto per gli usi di cantiere senza ulteriore verifica;
2. conglomerato cementizio, esso venga ricondotto alla procedura prevista per i materiali derivanti dalla demolizione dei moli esistenti in quanto ad esso assimilabile;
3. materiale misto, esso venga sottoposto a:
  - a. cernita manuale, se il materiale risulta separabile, e successivamente ricondotto ai punti 1 e 2 del presente elenco;
  - b. alla verifica della pericolosità e della qualità ambientale ossia del Regolamento UE

1357/2015 che ha sostituito le modalità di classificazione dei rifiuti previste dall'Allegato D alla parte IV Titolo V del D.Lgs. 152/06 e della Tabella 1, Allegato 5, Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., qualora l'attività di cernita manuale risultasse non applicabile. Ne deriva che:

- i. qualora il materiale risulti pericoloso e/o contaminato, esso sarà gestito secondo quanto già previsto per i materiali provenienti dalle demolizioni dei moli esistenti nelle stesse condizioni di contaminazione;
- ii. qualora risulti non contaminato potrà essere gestito secondo quanto già previsto per i materiali provenienti dalle demolizioni dei moli esistenti nelle stesse condizioni di non contaminazione;

**CONSIDERATO** che le modalità di gestione dei materiali derivanti dalla trivellazione dei pali costituenti la doppia parte combinata prevedono:

- rimozione del primo strato dello spessore di circa 3 m dal fondale, che costituiscono sedimenti portuali, e conferimento nelle vasche di stoccaggio per la cernita secondo le procedure individuate nella "Relazione tecnica R06 - Movimentazioni sedimenti e riempimento colmata" del progetto esecutivo a base dell'Appalto. Qualora il materiale risulti non contaminato (concentrazioni di contaminanti non superiori a 0,9 colonna B, Tab., Allegato 5, Parte quarta del D.Lgs. 152/06), lo stesso verrà conferito nella vasca di colmata della Darsena di Levante; qualora, invece, risulti contaminato verrà inviato a discarica (codice CER 19 13, ammissibilità a discarica ai sensi del D.M. 27/09/2010);
- rimozione dei materiali sottostanti, fino alla profondità di circa - 27 m s.l.m.m., conferimento nelle vasche di stoccaggio per la cernita e refluimento degli stessi nella cassa di colmata della Darsena di Levante. L'Autorità Portuale evidenzia che tali materiali costituiscono sedimenti marini non contaminati da attività antropiche, allo stato naturale escavati nel corso di attività di costruzione, per i quali risultano applicabili le disposizioni normative ed operative previste dall'art. 185 comma 1 lettera c) del D.Lgs. 152/06;
- l'Autorità Portuale precisa che, ad oggi, l'attività di bonifica del fondale (rimozione degli hot-spot a mare) prevista lungo il tracciato della doppia parete combinata è stata conclusa e dalle analisi ambientali effettuate i sedimenti rimossi (hot-spot) sono risultati non contaminati;
- la trivellazione dei pali della parete combinata, che verrà effettuata a conclusione della conterminazione della cassa di colmata, comporta la produzione di circa 12848 m<sup>3</sup> di materiali (scavo a mare) rimossi dalla quota del fondale posta a circa - 10 m s.l.m.m. fino a circa - 27 m s.l.m.m.;

**CONSIDERATO** che in merito al deposito temporaneo:

- il progetto prevede la separazione e chiara identificazione delle aree di cantiere destinate al deposito temporaneo dei rifiuti provenienti dalle demolizioni e dagli scavi ed allo stoccaggio degli aggregati riciclati. Si distingueranno tre macro aree, che comprendono anche aree ridotte in cui saranno depositate specifiche tipologie di rifiuti o di aggregati riciclati:
  1. zona di deposito rifiuti in fase di caratterizzazione;
  2. zona di deposito aggregati riciclati da utilizzare;
  3. zona di deposito dei rifiuti da avviare a recupero/smaltimento presso terzi, fuori sito.
- le superfici delle aree di deposito dei rifiuti, distinte per tipologia (materiali provenienti da demolizioni o da scavi) si prevedono pavimentate e dotate di sistemi di raccolta dei reflui per prevenire fuoriuscite accidentali e di dimensioni tali da consentire un'agevole movimentazione dei mezzi e delle attrezzature in ingresso ed in uscita;
- il deposito temporaneo si prevede per cumuli che saranno appoggiati su basamenti pavimentati o, qualora sia richiesto dalle caratteristiche del rifiuto, su basamenti impermeabili resistenti all'attacco chimico dei rifiuti che permettono la separazione dei rifiuti dal suolo sottostante;
- l'area si prevede con una pendenza tale da convogliare gli eventuali liquidi in apposite canalette e in pozzetti di raccolta "a tenuta" di capacità adeguate, il cui contenuto sarà periodicamente avviato

all'impianto di trattamento;

- i cumuli di rifiuti che potranno dar luogo a formazione di polveri si prevedono coperti con teli al fine di garantire una protezione dagli agenti atmosferici;

**CONSIDERATO** che in merito alla documentazione dell'impianto di recupero:

- secondo la documentazione presentata nell'ambito delle integrazioni, la società Epsilon 2000, Società Cooperativa di Produzione e Lavoro, svolgerà le attività di frantumazione e recupero in sito dei materiali inerti provenienti dalle attività di demolizione di calcestruzzo non armato e salpamento dei massi naturali da realizzarsi con impianto autorizzato di proprietà; a tal fine la società ha presentato domanda di verifica di assoggettabilità a VIA regionale, ai sensi della normativa vigente;
- l'attività di recupero si prevede con l'utilizzo di impianto mobile di Frantumazione MFL 100-100T Matricola 0144904, dotato di Autorizzazione regionale ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006 (prot. 2008.0514874 del 16/06/2008) della ditta Epsilon 2000 Società Cooperativa di Produzione e Lavoro, iscritta all'Albo Nazionale Gestori Ambientali al nr. NA01779;
- l'impianto si prevede posizionato all'interno di un'area impermeabilizzata e conterminata, già presente in cantiere e indicata nella documentazione presentata;
- l'attività di recupero mediante frantumazione, operazione R5, prevede di sottoporre a riduzione granulometrica un quantitativo giornaliero di circa 500 mc/giorno (pari a circa 900 ton/giorno), con punte possibili di lavorazione di 1.000 mc/giorno;
- tutte le attività di trasporto dei materiali sono all'interno dell'area di cantiere;
- l'impianto è costituito da un frantumatore mobile per la triturazione ad idonea pezzatura di rifiuti inerti non pericolosi identificati da una serie di CER riportati in tabella dall'Autorità Portuale, tra i quali anche il CER 170904 – rifiuti misti da attività di costruzione e demolizione, il CER 17.01.01 – cemento (cls da demolizione) e il CER 170504 - terre e rocce diverse da quelle di cui alla voce 17.05.03\*;
- il trattamento prevede di produrre materiali conformi ai requisiti previsti per la qualifica come aggregato riciclato inerte con: 60-65% di materiale di diametro 0,1-6 mm; 10-15% di materiale trattenuto nel setaccio 8 mm, di cui almeno 70-80% materiale litoide (solo 2-5% non passante da setaccio 63mm) con frazioni estranee che rispettano i limiti dell'allegato C4; 5-10% di materiale fine inferiore a 0,1 mm (max 10% di passante a setaccio 0,063 mm);

**VALUTATO** che l'attività di recupero dei materiali si inquadra nell'ambito delle complessive attività di cantiere per la realizzazione dei "Lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento" nel Porto di Napoli relativamente alla possibilità di utilizzare aggregati riciclati ottenuti dal recupero dei materiali prodotti da specifiche lavorazioni di cantiere per il riempimento di parte del volume compreso tra il doppio palancolato, in sostituzione del materiale di cava;

#### *in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE*

**CONSIDERATO** che in merito all'analisi delle componenti ambientali e stima dei potenziali impatti:

- il quadro progettuale originario valutato dal Ministero dell'Ambiente prevedeva:
  - l'invio a discarica dei materiali derivanti dalle demolizioni dei moli esistenti e dalla realizzazione dei diaframmi plastici;
  - l'approvvigionamento di materiale da cava per il riempimento della doppia parete combinata costituente la struttura di contenimento della cassa di colmata lato terra;
- gli impatti corrispondenti – valutati in fase di espletamento della VIA – consistono in:
  - consumo di materia prima (materiale da cava) e produzione di rifiuti;
  - emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera e emissioni acustiche dovute al transito dei mezzi impegnati nel conferimento dei rifiuti a discarica e nell'approvvigionamento da cava;
- la modifica del progetto originario introdotta dal documento di gestione dei materiali prodotti dal cantiere comporta un miglioramento del quadro complessivo degli impatti provocati dal cantiere e

già valutati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

**CONSIDERATO** che in merito al consumo di risorse naturali:

- il progetto originario prevede che il riempimento del doppio palancoato di conterminazione della colmata sia effettuato con materiale inerte di diversa pezzatura, per un volume complessivo di 399.000 mc; l'Autorità Portuale evidenzia che tale volumetria è stata ricalcolata in sede di esecuzione dei lavori e consiste in 303.000 mc;
- gli impatti stimati sul progetto originario con riferimento all'entità del materiale da cava utilizzato non risultava rilevante, in considerazione del numero elevato di cave in attività, in grado di fornire il materiale necessario, per qualità e quantità, senza che sia necessario aprire nuove cave di prestito;

**VALUTATO** che la modifica del progetto originario introdotta dal documento di gestione dei materiali prodotti dal cantiere comporta un miglioramento del quadro complessivo degli impatti ed in particolare:

- la riduzione del consumo di materia prima (materiale da cava), per effetto del recupero e riutilizzo di 61421 mc di materiali provenienti dalle demolizioni dei moli esistenti e dagli scavi per la realizzazione del diaframma plastico;
- la riduzione dei rifiuti prodotti dal cantiere, in quanto non saranno conferiti a discarica i 61421 mc di materiali prodotti dalla demolizione dei moli esistenti e dagli scavi per la realizzazione del diaframma plastico;

**CONSIDERATO** che in merito alla componente atmosfera:

- l'Autorità Portuale rileva che secondo i dati dello studio effettuato per la presentazione del progetto originario, il monitoraggio della qualità dell'aria in Campania è svolto dall'ARPAC mediante un sistema composto da una rete fissa, che consta di 20 centraline localizzate nei capoluoghi di Provincia, e da una rete mobile. Nella Provincia di Napoli vi sono 9 centraline fisse. In ambito portuale non sono presenti stazioni fisse di monitoraggio; la stazione più prossima all'area portuale è denominata "Napoli 7". Tale centralina è utilizzata per la valutazione della qualità dell'aria nella Zona critica IT0601 di Napoli e Caserta;
- in base ai dati del monitoraggio della qualità dell'aria svolto da ARPAC, la situazione risulta critica sia per il biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) che per le polveri sottili (PM<sub>10</sub>), mentre risulta non critica per quanto concerne il monossido di carbonio (CO). Tali dati confermano le indicazioni del Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria;
- per la valutazione dell'inquinamento atmosferico prodotto dall'opera in fase di costruzione, lo studio effettuato ha considerato le lavorazioni relative allo scenario di cantiere più critico, inserendo tutte le sorgenti relative al traffico veicolare, alle azioni dei mezzi ed alle attrezzature nelle varie aree di cantiere nonché al traffico marittimo relativo al dragaggio dei fondali; dalle stime di progetto effettuate risulta che le massime concentrazioni risultano localizzate all'interno dell'area di cantiere e non determinano significativi incrementi all'esterno di tale area;
- il parere della Commissione VIA e VAS sul progetto originario prescrive, oltre ad un piano di gestione dei cantieri comprendente la razionalizzazione dei flussi di traffico, l'effettuazione di periodiche campagne di monitoraggio della qualità dell'aria, almeno per gli inquinanti NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>, da concordare con ARPA Campania, così come l'adozione di idonee misure di mitigazione in caso di criticità a garanzia della massima tutela dell'ambiente e della salute pubblica;

**VALUTATO** che la modifica del progetto originario introdotta dal documento di gestione dei materiali prodotti dal cantiere comporta un miglioramento del quadro complessivo degli impatti ed in particolare comporta:

- la riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera da traffico veicolare indotto dal cantiere, conseguente alla diminuzione del numero dei mezzi impegnati nel conferimento dei rifiuti a discarica e nell'approvvigionamento da cava, e precisamente pari a 3071 unità per il mancato conferimento a discarica dei materiali recuperati e pari a 3071 unità (61421 mc/20 mc) delle 15.150 unità necessarie per il mancato approvvigionamento di materiale da cava;
- l'Autorità portuale, a sostegno dell'importanza della riduzione del traffico, ricorda che il contesto nel

quale opera il cantiere, comunque, versa in condizioni di forte criticità ed è soggetto ad un Piano di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria. I mezzi di cantiere, per raggiungere il Raccordo all'Autostrada A3, o viceversa, per raggiungere il Porto dall'autostrada, percorrono alcune strade urbane di attraversamento di una parte di Napoli orientale interessata non soltanto da attività produttive, bensì anche da quelle residenziali;

**VALUTATO** che allo scopo di evitare la diffusione di polveri causata dalla generazione di polveri di frantumazione, il progetto prevede la dotazione dell'impianto di frantumazione di dispositivi di abbattimento polveri, con un sistema di spruzzini a nebulizzazione d'acqua, che non producono reflui in quanto regolati per la semplice bagnatura di materiali aridi;

**CONSIDERATO** che in merito alla componente Rumore:

- l'Autorità Portuale riporta che, secondo lo studio effettuato nel progetto originario, i ricettori abitativi non sono interessati da impatti significativi, eccetto ai piani alti dell'edificio posto all'angolo dello Stradone Vigliena, in cui la differenza risulta, comunque, contenuta entro i 3 dB (A). I livelli acustici simulati sono risultati in molti casi superiori al limite di immissione diurno di 65 dB (A) per la Classe IV di destinazione d'uso prevista dalla zonizzazione comunale. Tuttavia, lo studio ha evidenziato come la causa di tale superamento non sia imputabile al cantiere quanto alla rumorosità esistente nell'area, come risulta dai livelli acustici, sia simulati che misurati, già superiori al limite di legge. Per quanto riguarda i piani alti del ricettore abitativo precedentemente indicato, si è considerato che il valore di previsione 65,1 dB (A) risulta, arrotondato ai sensi di legge, pari a 65 dB (A), portando al rispetto del valore assoluto di immissione. Dalle simulazioni effettuate è risultato, pertanto, che le attività di cantiere determinano un impatto acustico non significativo ai ricettori abitativi situati in prossimità delle aree di cantiere stesse;
- nel DEC/VIA 05/2008 è previsto che, in base al contesto territoriale in cui si svolgeranno le attività di cantiere e alla relativa distanza e scarsità dei ricettori sensibili, è possibile sostenere che le attività di cantiere non determinino, in corrispondenza dei ricettori abitativi, incrementi significativi rispetto alla rumorosità attuale, già prossima o superiore ai vigenti limiti imposti dalla zonizzazione acustica comunale;
- in termini di immissione i livelli acustici massimi, prossimi a 70 dB (A), si riscontrano all'interno delle aree di cantiere e nelle immediate vicinanze ove non sono presenti ricettori sensibili; in base a tali previsioni risulta, pertanto, rispettato il limite di immissione diurno in facciata a edifici residenziali esposti a un livello equivalente, riferito all'orario di apertura del cantiere, previsto dall'art. 12, Capo III della Delibera del Consiglio comunale n. 204 del 21/12/2001. Nella normativa comunale vigente le attività di cantiere sono soggette a specifiche prescrizioni ed adempimenti necessari ad ottenere l'autorizzazione in deroga ai limiti vigenti, finalizzate alla prevenzione dell'inquinamento acustico e alla tutela della salute pubblica, cui le attività saranno assoggettate;
- il rumore dell'impianto di frantumazione si inserisce nell'aspetto generale dell'impatto acustico delle macchine da cantiere e verrà monitorato nelle campagne di monitoraggio ambientale (CMA) prescritte dal DEC/VIA 05/2008;
- nel DEC/VIA 05/2008 è sottolineata, infatti, la necessità che siano effettuati monitoraggi acustici, periodici o continuativi, durante le fasi di cantiere, con modalità da concordare con l'ARPA Campania e l'adozione di idonee misure in caso di criticità, a garanzia della massima tutela dell'ambiente e della salute pubblica;

**VALUTATO** che l'effetto complessivo di progetto tra il rumore provocato dall'impianto di frantumazione nell'ambito del perimetro dell'area di cantiere e la riduzione della rumorosità ambientale generata dalla diminuzione del numero dei viaggi sulle strade urbane – pari a 3071 unità per il mancato conferimento a discarica dei materiali recuperati e pari a 3071 unità (61421 mc/20 mc) delle 15.150 unità necessarie per il mancato approvvigionamento di materiale da cava – crea un miglioramento generale degli impatti sulla componente ambientale rumore;

**VALUTATO** che la modifica del progetto originario introdotta dal documento di gestione dei materiali prodotti dal cantiere comporta pertanto un miglioramento del quadro complessivo degli impatti ed in particolare la riduzione della rumorosità ambientale dovuta alle emissioni acustiche da traffico veicolare

indotto, per effetto della diminuzione del numero dei mezzi impegnati nell'approvvigionamento da cava e nel conferimento dei rifiuti a discarica;

**CONSIDERATO** che in merito alla componente ambiente idrico:

- la modifica progettuale del riutilizzo dei materiali provenienti dalle demolizioni per il riempimento della doppia parete combinata che delimita verso mare la cassa di colmata della Darsena di Levante non incide sulla componente ambiente idrico sulla base delle caratteristiche di impermeabilità della colmata previste dal progetto;
- l'Autorità Portuale evidenzia che nelle aree di lavorazione sono comunque attivate misure di mitigazione degli impatti come previste dal progetto originario che prevedono:
  - l'utilizzo di benne ecologiche;
  - l'impiego di panne galleggianti;
  - la raccolta e depurazione delle acque meteoriche tramite apposito sistema;
- la criticità riscontrata nella qualità delle acque marino-costiere ha imposto misure di precauzione nel progetto originario, per la protezione e prevenzione di possibili fenomeni di inquinamento; anche la modifica progettuale di cui alla presente istanza, nonostante l'impiego dei materiali recuperati avvenga in strutture confinate e impermeabilizzate, prevede che l'utilizzo degli aggregati riciclati sarà subordinato al rispetto delle concentrazioni di contaminanti entro il 90% dei valori di cui alla colonna B, Tabella 1, Allegato 5 della Parte IV del D.Lgs. 152/06, come da progetto originario. Inoltre, nonostante il materiale sia confinato all'interno del doppio palancole e protetto dai dilavamenti di acque piovane attraverso la pavimentazione della futura banchina, si prevede il rispetto dei parametri di cui al test di cessione dell'Allegato 3 del D.M. Ambiente 186/06 a meno dei parametri cloruri, fluoruri e solfati, trattandosi di materiale entro la falda marina destinata ad opera in falda marina;

**CONSIDERATO** che in merito alle caratteristiche di permeabilità della colmata:

- l'Autorità Portuale precisa che l'impermeabilità del doppio palancole è assicurata unicamente dalle modalità costruttive (sistemi palancole-palancole e palancole-tufo). Il materiale di riempimento del volume compreso tra il doppio palancole è per sua natura poroso e permeabile, sia che si tratti di materiale da cava che di aggregati riciclati, dunque non utile al fine di garantire all'opera il livello di impermeabilizzazione richiesto; alla luce di ciò l'Autorità Portuale afferma che la parere combinata costituisce una "scatola" impermeabile a sé stante;
- per la misura della permeabilità del palancole e del tufo l'Autorità Portuale rimanda al capitolo 6 della Relazione MI003P PDRT6002 - "Relazione tecnica specialistica. Caratteristiche di permeabilità della cassa di colmata" che è parte del progetto dell'"Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della Darsena di Levante" (Aprile 2013). In questo contesto viene descritto il campo prova a scala reale effettuato e forniti gli esiti dello stesso, ossia i valori di permeabilità riscontrati, tali da garantire alla cassa di colmata il grado di impermeabilizzazione richiesto;
- dal punto di vista operativo il campo prova ha dimostrato l'efficacia del trattamento dei giunti delle palancole con materiale idroespansivo Roxan nonché la necessità di "infiggere le palancole con vibroinfissione per evitare di inserire un elemento di danno che potrebbe conseguire alla battitura con martello";

**VALUTATO** che, in merito ai monitoraggi previsti dal progetto:

- l'Autorità portuale evidenzia che, con lettera Prot. n. 0043291/2012 del 27 settembre 2012 ARPAC ha reputato il Piano di Monitoraggio Ambientale dei "Lavori di adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento - 2° stralcio" congruente con le indicazioni del Tavolo tecnico del 23/04/2012;
- tra gli obiettivi del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) figura anche quello di garantire, durante la costruzione dell'opera, il pieno controllo della situazione ambientale al fine di rilevare prontamente eventuali situazioni non previste e/o criticità ambientali e di predisporre ed attuare tempestivamente le necessarie azioni correttive;
- con riferimento ai contenuti dello studio ambientale del progetto definitivo originario dei "Lavori di

adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento" e del DEC/VIA n. 5/2008 di approvazione del progetto stesso, il Piano di Monitoraggio Ambientale ha riguardato le seguenti componenti ambientali: atmosfera; rumore e vibrazioni; acque superficiali;

- l'attività di monitoraggio ambientale è in corso come previsto dal Piano stesso, e ad oggi sono state effettuate le campagne di monitoraggio ambientale (CMA) di seguito elencate: Ottobre 2012; Marzo – Aprile 2013; Settembre 2013; Aprile - Maggio 2014; Giugno – Luglio 2014; Agosto – Settembre 2014; Marzo 2015;
- per quanto riguarda l'atmosfera, le campagne svolte mostrano alcuni superamenti dei valori di legge da parte del PM<sub>10</sub>, in linea con le previsioni dello studio ambientale originario; tali superamenti sono correlabili all'esecuzione delle attività di demolizione e di salpamento, al forte incremento del numero di mezzi a terra in transito per il conferimento a discarica dei rifiuti e per l'approvvigionamento del materiale da cava;
- allo scopo di contenere tale impatto, il cantiere ha adottato le seguenti misure di mitigazione indicate nel PMA:
  - pavimentazione delle piste di cantiere;
  - bagnatura delle piste di cantiere tramite la predisposizione di un sistema di innaffiamento;
  - pulizia delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere tramite impiego di una postazione mobile di lavaggio delle stesse;
  - contenimento della velocità di transito dei mezzi (max 20 km/h);
- relativamente alla componente rumore, in linea con quanto stimato nello studio ambientale del progetto originario, è stato riscontrato un generale incremento del livello della rumorosità dell'area, che rimane contenuto nei limiti di legge, e qualche episodio sporadico di superamento dei limiti di legge non imputabile al cantiere bensì correlato all'attività della vicina Centrale Tirreno Power; l'incremento della rumorosità complessiva dell'area è stato correlato allo svolgimento delle attività di demolizione, di scavo ed all'incremento del numero di mezzi a terra in transito per il conferimento dei rifiuti a discarica e l'approvvigionamento di materiale da cava;
- la misura di mitigazione adottata consiste nel contenimento della velocità di transito dei mezzi (max 20 km/h);

**VALUTATO** che al fine di escludere che le modifiche progettuali, che prevedono una diversa composizione chimico-fisica dei materiali di riempimento del doppio palancolato della cassa di colmata, non determinino potenziali effetti negativi e significativi sull'ambiente, diversi e/o incrementali rispetto a quelli già compiutamente valutati nell'ambito del procedimento di VIA conclusasi nel 2008, l'Autorità Portuale evidenzia che il riutilizzo in situ di aggregati riciclati ottenuti dal recupero dei materiali derivanti dalle demolizioni dei moli esistenti è subordinato al rispetto delle seguenti condizioni:

- la verifica della non pericolosità e della qualità ambientale del materiale ai sensi del Regolamento UE 1357/2015 che ha sostituito le modalità di classificazione dei rifiuti previste dall'Allegato D alla parte IV Titolo V del D.Lgs. 152/06;
- lo svolgimento attività di recupero tramite impianto autorizzato ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. 152/2006; a tal fine l'Autorità Portuale ha presentato l'autorizzazione dell'impianto e la documentazione del procedimento regionale in corso per l'autorizzazione delle attività di recupero;
- la verifica della eco-compatibilità dei materiali da riciclare, ossia il contenimento delle concentrazioni di contaminanti entro il 90% dei valori di cui alla colonna B, Tabella 1, Allegato 5 della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e il rispetto dei parametri di cui al test di cessione dell'Allegato 3 del D.M. Ambiente 186/06 a meno dei parametri cloruri, fluoruri e solfati (per questi ultimi, trattandosi di materiali provenienti dall'entro falda marina e destinato al riutilizzo in opera in falda marina, l'Autorità Portuale ipotizza la deroga ai sensi dell'art.184 quater del D.Lgs. 152/2006) ;
- la verifica tecnica per il rispetto dei parametri di cui all'Allegato C4 della Circolare del Ministero dell'Ambiente 15 luglio, n. UL/2005/5205;
- l'Autorità portuale fa riferimento all'art. 184 quater del D.Lgs. 152/2006, in merito all'*Utilizzo dei*

materiali di dragaggio e, nell'ambito della presente verifica di assoggettabilità alla VIA, chiede la deroga alle concentrazioni limite di cloruri e di solfati previste di cui all'Allegato 3 del D.M. Ambiente 186/06 in quanto il materiale da riutilizzare proviene da ambiente marino e viene conferito in ambiente marino;

**CONSIDERATO** che in merito agli impianti di recupero rifiuti ipotizzati dal progetto:

- la documentazione originaria presentata ipotizza di utilizzare impianti di recupero rifiuti sia direttamente on site che fuori sito, evidenziando che la scelta tecnica della tipologia di impianto da impiegare per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, ovvero per l'ottenimento di nuova materia prima utilizzando i residui delle lavorazioni prodotte dal cantiere, dipenderà essenzialmente dalla tipologia merceologica dei rifiuti oggetto del trattamento e dal contenuto di microinquinanti da allontanare. A tal proposito l'Autorità Portuale ritiene idonei le seguenti tipologie di impianti:
  - impianti di triturazione e vagliatura, impiegabili essenzialmente per quelle tipologie di rifiuti per i quali necessita solamente una riduzione granulometrica al fine di ottenere una materia prima conforme agli standard granulometrici previsti dall'allagato C4 della circolare del Ministero dell' Ambiente 15 luglio n. UL/2005/5205;
  - impianti di soil washing impiegati per quella tipologia di rifiuti per i quali è necessaria la rimozione anche di microinquinanti al fine di raggiungere i requisiti di ecocompatibilità previsti dall'allegato 3 del DM 05/02/1998 ad eccezione dei parametri cloruri e solfati per i quali si ritiene non applicabile il limite;
  - impianti di inertizzazione che prevedano l'utilizzo di agenti inertizzanti a base inorganica.
- in ogni caso l'Autorità Portuale evidenzia che gli impianti utilizzati saranno dotati di tutti i presidi ambientali necessari a impedire ogni forma di dispersione di inquinanti e saranno in possesso di tutte le autorizzazioni previste dalla normativa ambientale in vigore, ovvero ai sensi dell'art. 208 o dell'art. 29-ter del D.lgs. 152/06, previo completamento dell'iter amministrativo previsto dall'art. 20 del D.Lgs. 152/06;
- nell'ambito delle integrazioni l'Autorità Portuale ha presentato la documentazione prodotta ai fini del rilascio dell'autorizzazione regionale per le attività di recupero mediante impianto mobile di triturazione della ditta Epsilon 2000, come riportato nel quadro di riferimento progettuale;

**VALUTATO** che:

- il riutilizzo dei materiali derivanti dalla demolizione dei moli esistenti è stato subordinato all'attività di recupero, poiché ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. tali materiali sono assimilati a rifiuti;
- la documentazione prodotta ha illustrato la variazione degli impatti sull'ambiente, con riferimento a quanto già trattato in sede di procedura di VIA, al fine di motivare la non assoggettabilità alla VIA per la proposta di modifica al progetto originario nell'ambito del documento di "Gestione dei materiali originati dal cantiere per effetto delle attività di demolizione e salpamento";
- i monitoraggi in corso evidenziano che la zona influenzata dall'operatività del cantiere è caratterizzata da un peggioramento delle condizioni rispetto alla situazione ante operam, seppure contenuto entro i limiti di legge e mitigato con opportuni dispositivi;
- la modifica proposta al progetto comporta una riduzione degli impatti ambientali complessivi già valutati in sede di VIA;
- dalla documentazione prodotta non si riscontrano variazioni alle caratteristiche di permeabilità della cassa di colmata del futuro terminal contenitori di Levante del Porto di Napoli, in quanto, secondo quanto evidenziato dall'Autorità Portuale il sistema palancole - tuffo e il trattamento dei giunti delle palancole con materiale idroespansivo Roxan garantiscono già un sistema impermeabile, indipendentemente dal materiale di riempimento;
- sulla base delle prove in campo a scala reale, l'Autorità Portuale afferma, infatti, che il doppio palancole costituisca una "scatola" impermeabile a se stante.
- non si prevedono impatti sull'ambiente marino in quanto, secondo quanto previsto dall'Autorità

Portuale, lo sversamento degli aggregati riciclati nella doppia parete combinata avverrà da terra direttamente in un ambiente conterminato;

- le attività hanno una portata locale nell'ambito portuale e all'interno del cantiere e prevedono l'esecuzione di analisi per la verifica della eco-compatibilità dei materiali da riciclare, nonostante tali materiali si prevedono confinati all'interno del doppio palancoato impermeabile;
- gli impatti potenziali prodotti dalle attività di frantumazione si prevedono limitati dalla modesta quantità dei materiali cui si prevede il recupero e confinati nell'area di cantiere e comunque sono compensati dalla riduzione degli impatti da traffico veicolare indotto, per effetto della diminuzione del numero dei mezzi impegnati nell'approvvigionamento da cava e nel conferimento dei rifiuti a discarica;

**VALUTATO** che sia la direttiva 2008/98/CE che la norma di recepimento di cui all'articolo 181 del decreto legislativo 152/2006, e successive modificazioni, prevedono attività di recupero e riciclaggio dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi; l'Italia deve raggiungere il riciclaggio di almeno il 70% dei rifiuti provenienti da demolizioni entro il 2020;

**VALUTATO** che:

- tutte le analisi previste dal progetto dovranno essere certificate dall'ARPA Campania; al fine di escludere rischi di contaminazione delle acque sotterranee, i materiali destinati all'utilizzo nel sito devono essere sottoposti a test di cessione secondo le metodiche e i limiti di cui all'Allegato 3 del decreto del Ministro dell'ambiente 5 febbraio 1998, pubblicato nel supplemento ordinario n. 72 alla Gazzetta Ufficiale n. 88 del 16 aprile 1998; qualora i materiali risultino compatibili con i livelli di salinità del suolo e della falda si ritiene che si possa derogare alle concentrazioni limite di cloruri e di solfati;
- tutte le attività di recupero di rifiuti dovranno essere autorizzate da parte degli enti competenti;
- la documentazione presentata da parte dell'Autorità Portuale contiene l'autorizzazione dell'impianto mobile di frantumazione da utilizzare per lo svolgimento dell'attività di recupero R5 al fine di ottenere aggregati riciclati da utilizzare in sostituzione del materiale di cava vergine, nonché l'istanza e la documentazione presentata alla regione Campania per l'autorizzazione delle attività di recupero, previa procedura regionale di esclusione dalla VIA, ai sensi della normativa vigente;
- le acque di risulta del deposito temporaneo dovranno essere raccolte e depurate da apposito impianto nel cantiere ai fini del rispetto dei limiti dettati dalla Tabella 3, Allegato 5 alla Parte Terza del D.L. 152/2006 e s.m.i, per l'eventuale sversamento al mare che dovrà essere appositamente autorizzato da parte dell'Ente competente, altrimenti tali acque dovranno essere smaltite o recuperate da impianti autorizzati esterni;
- il materiale derivante dalla trivellazione dei pali, anche quello al di sotto dei 3m superficiali e fino alla quota di 27m, deve essere comunque caratterizzato ai fini della relativa destinazione finale. La Commissione VIA e VAS ritiene che: qualora il materiale evidenzia concentrazioni dei parametri analitici non superiori a 0,9 colonna B, Tab., Allegato 5, Parte quarta del D.Lgs. 152/06), lo stesso dovrà essere conferito nella vasca di colmata della Darsena di Levante; qualora, invece si verificano superamenti dovrà essere certificato da ARPA Campania che essi corrispondono al fondo naturale, altrimenti il materiale dovrà essere inviato a discarica;
- durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata; in particolare dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro), e dal trasporto dei sedimenti e materiali nell'area del deposito temporaneo, e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;
- la Commissione VIA e VAS non entra nel merito delle determinazioni degli Enti territoriali titolari

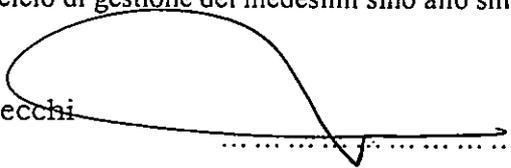
dei procedimenti autorizzativi per la costruzione e l'esercizio di impianti e attività di recupero ai sensi della parte IV del D.Lgs n. 152/2006,

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, per quanto di competenza,

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A. del progetto relativo al "Porto di Napoli - Gestione dei materiali originati dal cantiere per effetto delle attività di demolizione, scavo e salpamento nell'ambito dei lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento - Il stralcio - struttura cassa di colmata e banchina" come proposto dall'Autorità Portuale di Napoli, fatte salve le eventuali prescrizioni già impartite dalla Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque e fatte salve le autorizzazioni degli impianti e delle attività di recupero dei rifiuti da parte delle autorità competenti, la certificazione delle analisi e delle caratterizzazioni dei materiali effettuata dall'ARPA Campania come previsto dalle premesse del presente parere, nonché la verifica da parte degli enti competenti del rispetto della normativa vigente in materia di rifiuti con particolare riferimento alla classificazione dei rifiuti e al ciclo di gestione dei medesimi sino allo smaltimento finale.

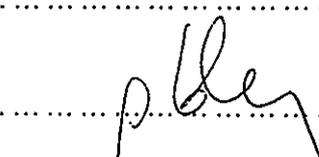
Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



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

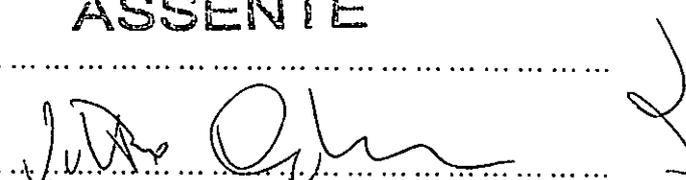


Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

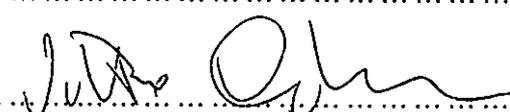


ASSENTE

Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

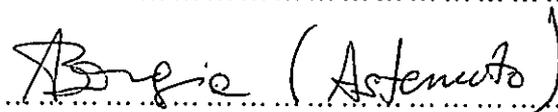


Avv. Filippo Bernocchi



ASSENTE

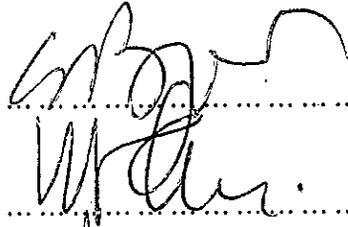
Ing. Stefano Bonino



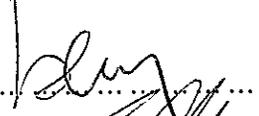
Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



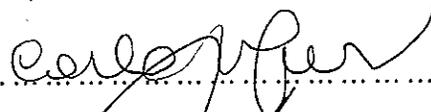
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



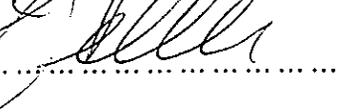
Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi

**ASSENTE**

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

**ASSENTE**

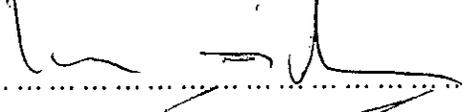
Cons. Marco De Giorgi

**ASSENTE**

Ing. Chiara Di Mambro

**ASSENTE**

Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo



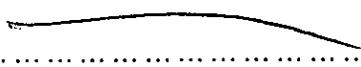
Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto

**ASSENTE**

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



~~Prof. Antonio Grimaldi~~

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

ID\_VIP 3092 Porto di Napoli, gestione dei materiali originati dal cantiere per effetto delle attività di demolizione, scavo e salpamento nell'ambito dei lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento - Il stralcio - Struttura cassa di colmata e banchina

ASSENTE.

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani