

1 PREMESSA

Il progetto che viene presentato all’attenzione del Ministero dell’Ambiente ha come titolo **“Adeguamento della Darsena di Levante a Terminale Contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento”** e riguarda la realizzazione di un nuovo terminale contenitori all’interno del porto di Napoli dove già oggi esistono infrastrutture portuali, senza quindi alcuna acquisizione di specchi acquei oggi esterni al porto.

L’area interessata è quella oggi occupata dalla Darsena di Levante, opera realizzata negli anni ’60 per soddisfare le esigenze portuali di allora, composta da due moli che delimitano uno specchio acqueo di circa 4 ettari. Nella configurazione allora realizzata, le superfici di banchina erano limitate e veniva invece dato ampio spazio all’estensione degli accosti. Oggi le esigenze sono opposte: le aree a terra devono essere notevolmente aumentate e, nella zona della darsena di levante, tale obiettivo viene realizzato mediante riempimento dello specchio acqueo della darsena e di quello immediatamente adiacente. Il riempimento complessivo interessa circa 5 ettari. La superficie occupata dal terminale è di circa 7 ettari.

Interventi simili non sono una novità nel campo delle opere marittime e sono relativamente semplici sotto il profilo tecnico; presentano invece problematiche a livello di pianificazione in quanto comportano un cambiamento funzionale di rilievo nell’ambito portuale e presuppongono l’approvazione da parte dei numerosi soggetti istituzionali.

In effetti, l’iter per realizzare il nuovo Terminale Contenitori a Napoli in quella zona e con la trasformazione prima ricordata, è stato avviato quasi 10 anni fa. Il 23 dicembre 2000 lo stesso terminal, è stato oggetto di un Accordo di Programma tra Ministero LLPP, Ministero Trasporti Regione Comune Autorità Portuale di Napoli, Capitaneria di Porto Università Federico II di Napoli, poi ratificato dal Presidente Regionale della Campania con delibera n. 325 dell’1 marzo 2001

Da allora sono state avviate le iniziative necessarie per rendere operativi i contenuti dell'accordo e quindi per giungere alla realizzazione del nuovo terminale contenitori. Dette iniziative sono risultate complesse, per il numero di soggetti coinvolti, per i tempi necessari a formalizzare gli accordi con procedure corrette in presenza di normative in evoluzione e per la difficoltà riscontrata nell'applicazione di normative di nuova emissione. In alcuni casi ci si è ritrovati con procedure amministrative avviate che è stato poi necessario interrompere e con altre procedure che sono risultate quasi un doppione di precedenti già istruite al fine di raggiungere lo stesso obiettivo.

Prima di introdurre lo Studio di impatto Ambientale, si ritiene utile riassumere quanto è stato svolto e presentato ufficialmente a questo proposito in questi anni, non tanto per riprendere e per dare valore a documenti intermedi, ma per ricordare i contenuti e il significato attribuito a documenti ben noti e in alcuni casi anche discussi nelle diverse sedi istituzionali. Un doveroso momento di chiarezza per proseguire nella procedura di approvazione di un progetto che è in discussione ormai da molti anni.

Il lavoro svolto in questi anni per portare avanti il progetto del nuovo terminale contenitori ha avuto tre diversi riferimenti con le modalità che vengono qui di seguito ricordate: il **Piano Regolatore Portuale** ancora vigente; il **nuovo Piano Regolatore Portuale** in corso di approvazione; e lo **Studio di Impatto Ambientale**.

Il Terminale Contenitori nell'ambito del Piano Regolatore vigente

Il Piano Regolatore del Porto è stato approvato con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 2478 del 2 aprile 1958 e quindi in data precedente all'entrata in vigore della legge 84/94. Nel Piano del 1958, lo sviluppo del porto era previsto nella zona sud orientale mediante la realizzazione di quattro grandi darsene (fig. 1.1), la prima delle quali, l'unica in pratica realizzata, è la Darsena di Levante di cui viene oggi prevista la trasformazione in Terminale Contenitori.



Figura 1.1 Piano Regolatore Portuale vigente

Come si è già ricordato questa trasformazione in Terminale Contenitori è stata voluta e condivisa con l'accordo di programma del 2000, cui hanno fatto seguito, sullo stesso tema e con la stessa volontà: la ratifica di tale Accordo da parte del Presidente della Giunta Regionale con decreto 325 dell'1 marzo 2001; l'approvazione della Giunta Regionale con delibera n. 83 del 25 febbraio 2004; e l'approvazione della Giunta Comunale con delibera n. 106 del 25 maggio 2004.

Quando, in data 11 maggio 2004, il Presidente della Giunta Regionale della Campania ha approvato il Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli, ha anche chiarito (nella delibera n. 323) che “il Comune di Napoli recepisce la proposte di modifica e gli atti di programmazione negoziata già vigenti, intervenuti tra il Comune di Napoli, l'Autorità Portuale nonché la Regione Campania”. Si da quindi atto e si ribadisce che il Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli conferma e tiene conto delle intese già raggiunte tra le parti riguardo alla realizzazione di un nuovo Terminale Contenitori nella zona della Darsena di Levante.

A seguito di queste intese, l'Autorità Portuale ha avviato la progettazione del Terminale Contenitori. Si tratta di un intervento che nel suo schema strutturale di insieme è piuttosto semplice: una colmata dimensionata per lo stoccaggio e la movimentazione dei containers, attrezzata, lato mare, con una banchina lunga 630 metri con caratteristiche idonee all'ormeggio delle maggiori navi portacontenitori oggi esistenti. L'intervento, che è evidentemente finalizzato allo sviluppo delle attività portuali, è stato strutturato anche per cogliere una opportunità: utilizzare la colmata, opportunamente conterminata come previsto dalla normativa vigente, per confinare in maniera definitiva i materiali con un livello di qualità non accettabile se lasciati a contatto con l'ambiente. In una prima fase l'Autorità Portuale aveva previsto di utilizzare la colmata per il deposito dei sedimenti provenienti dal dragaggio dei fondali portuali. Successivamente, in base ad uno specifico Accordo di Programma, la stessa Autorità Portuale si è impegnata a rimuovere la colmata esistente a Bagnoli e a utilizzare questi i materiali per la costruzione del terminale Contenitori.

L'Autorità Portuale ha quindi avviato la procedura di approvazione in base al DM 471/99 in quanto l'area della Darsena di Levante si trova interamente all'interno del

Sito di Interesse Nazionale da bonificare di Napoli Sud Orientale. Il Progetto Definitivo dell'intervento è stato approvato nella Conferenza dei Servizi decisoria dell'1 ottobre 2004 cui ha fatto seguito il Decreto 15 febbraio 2006 e a seguito di una variante, nella Conferenza dei Servizi decisoria del 21 novembre 2006 cui ha fatto seguito il Decreto del 10 gennaio 2007.

Il progetto definitivo della trasformazione della Darsena di Levante in Terminale Contenitori è stato sottoposto anche al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che lo ha approvato nella seduta del 17 novembre 2005 con voto 155/05 dopo avere verificato:

- l'esistenza di una esplicita intesa tra le parti interessate;
- la compatibilità del Terminale con la sicurezza della navigazione;
- la compatibilità del terminale con la sicurezza riguardo ai rischi di incidente con riferimento specifico alla vicinanza con la darsena petroli.

L'intervento ha assunto quindi il carattere di una variante al Piano Regolatore Portuale vigente che, per completare la procedura di approvazione, deve ancora essere sottoposto alla procedura di Valutazione di Compatibilità Ambientale. In effetti, anche se è realizzato attraverso una colmata inferiore ai 10 ettari, il terminal, introduce una modifica funzionale come conseguenza di una diversa tipologia e un diverso volume di traffico, nonché per una diversa dimensione e un diverso numero delle navi.

Il Terminale Contenitori nell'ambito del nuovo Piano Regolatore Portuale

L'iter per la redazione del nuovo Piano Regolatore del Porto è stato avviato dopo la ratifica, da parte del Presidente della Giunta Regionale, in data 1 marzo 2001, delle intese raggiunte riguardo alla trasformazione della Darsena di Levante in Terminale Contenitori e quindi dopo avere acquisito le necessarie conferme riguardo ad una iniziativa ritenuta essenziale e discriminante per l'effettivo sviluppo del porto.

La redazione del Piano Regolatore Portuale si è poi svolta nei tempi, non brevi, ma comuni ad altre iniziative simili, necessari per tenere conto da una parte delle esigenze portuali e dei Concessionari e dall'altra dal rapporto con la città. È stata raggiunta l'intesa con il Comune di Napoli con Delibera del Consiglio Comunale n.261 del 26/7/2002, corredata di Delibera di Giunta Comunale n.2070 del 7.06.2002.

La destinazione funzionale delle aree portuali e le nuove opere di cui è prevista la realizzazione in base al nuovo Piano Regolatore sono indicate nella figura 1.2. Nelle relazioni che accompagnano la Proposta di Piano è chiarito che le colmate, e quindi in particolare quella per trasformare la Darsena di Levante in Terminale Contenitori, sono realizzate con sedimenti provenienti dal dragaggio dei fondali portuali.

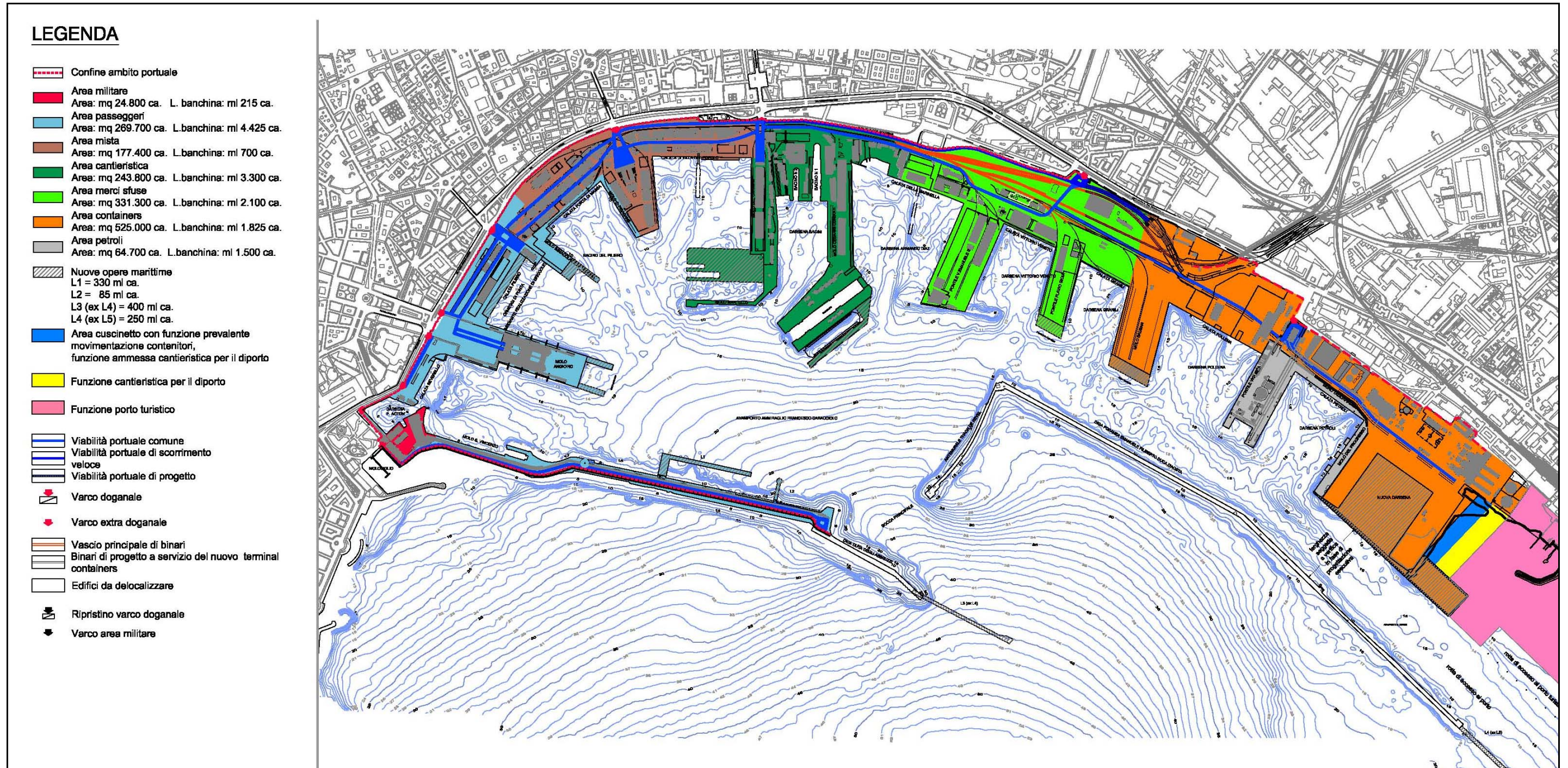


Figura 1.2 Nuovo Piano Regolatore Portuale

Come si può osservare è prevista la realizzazione di interventi in diverse zone del porto con l'evidente obiettivo di introdurre una azione di razionalizzazione: maggiore protezione dal moto ondoso mediante modesti prolungamenti delle dighe foranee; alcuni prolungamenti dei moli esistenti per tenere conto delle dimensioni delle nuove navi senza comunque ridurre le dimensioni dei canali navigabili. L'unico sviluppo effettivamente innovativo, riguarda la trasformazione della Darsena di Levante in Terminale Contenitori, in una zona del porto (l'estremità sud orientale) quasi autonoma rispetto al resto del porto.

In pratica nel Piano vengono evidenziati due obiettivi specifici ben distinti: la razionalizzazione dell'esistente mediante interventi diffusi; e lo sviluppo dell'iniziativa che dovrà favorire il reale sviluppo economico, in una parte decentrata del porto, mediante la costruzione di nuove opere marittime ma anche attraverso la realizzazione di propri e autonomi raccordi stradali e ferroviari collegati direttamente con le reti nazionali dei trasporti.

Il Comitato Portuale ha approvato il Documento di Piano adottato con Delibera del n.31 del 23.10.2002.

Il Consiglio Superiore dei lavori Pubblici si è espresso sul Piano con Voto n. 203/04 del 29 ottobre 2004.

Quando, il 17 novembre 2005 con voto 155/05 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto Definitivo del Terminale Contenitori, ha constatato la rispondenza della proposta progettuale con quanto proposto nel nuovo Piano Regolatore Portuale oltre che la sussistenza delle intese di cui si è già detto.

Anche la procedura per rendere operativo il nuovo Piano Regolatore Portuale è quindi molto avanzata e per completarla è solo necessario svolgere la procedura per ottenere il giudizio di Compatibilità Ambientale, come previsto nella Legge 84/94. In questo caso particolare, la procedura potrà avere un riferimento progettuale importante, in particolare per il terminale Contenitori, in quanto esiste già il progetto definitivo approvato dal CSLP ed è già stato completato l'iter approvativo indicato nel DM 471/99 per i SIN.

Introduzione allo Studio di Impatto Ambientale

Uno Studio di Impatto Ambientale ha riferimenti normativi molto chiari e non richiede in genere una introduzione per spiegare il lavoro svolto. Tuttavia anche per lo Studio di Impatto Ambientale alcune attività sono già state avviate più di un anno fa. Nel mese di febbraio del 2006 era infatti

SINTESI NON TECNICA

stata avviata una procedura, poi non conclusa positivamente, che si ritiene comunque utile richiamare, innanzitutto per chiarezza, e perché quanto è già stato espresso dalla Commissione che ha esaminato il progetto è stato utilizzato come riferimento per la redazione della documentazione che viene oggi presentata all’approvazione.

Anche in questo caso, nel tempo trascorso, sono state modificate alcune esigenze, la commissione Europea ha inviato una comunicazione, che potrebbe trasformarsi in una procedura di infrazione, su un caso per alcuni aspetti confrontabile a quello di Napoli, e sono stati indicati nuovi indirizzi per accelerare l’esecuzione di interventi ritenuti strategici.

Qui di seguito vengono ricordate in modo sintetico le attività svolte dal mese di febbraio 2006.

In base alle valutazioni discusse in via preventiva con il Ministero dell’Ambiente, l’Autorità Portuale nel febbraio del 2006 aveva avviato procedura di “Verifica di esclusione della procedura di VIA” per la esecuzione della colmata con i materiali provenienti dalla rimozione della Colmata di Bagnoli. Si era, cioè, previsto di affrontare la funzione di contenitore di materiali con un livello di contaminazione elevato, ma comunque adatto per le aree ad uso industriale, separatamente dalla funzione di terminale contenitori.

Nella fase finale della procedura, nei primi mesi dell’anno 2007 sono emerse due novità.

La Commissione Europea ha inviato una comunicazione (nota del 21 marzo 2007) nella quale è stata ravvisata una possibile infrazione nella gestione di una procedura di VIA per una colmata a mare.

La Direzione della qualità della vita del Ministero dell’Ambiente ha ritenuto di ottimizzare la soluzione della rimozione della colmata di Bagnoli e ha individuato una soluzione non limitata al solo intervento dell’Autorità Portuale di Napoli (entro cui ricade sia il porto che la zona costiera di Bagnoli) ma che coinvolge altre realtà con capacità di assorbimento dei materiali di Bagnoli, individuata nel porto di Piombino. Ha quindi stabilito che i materiali della colmata di Bagnoli dovranno essere trasferiti a Piombino.

La Commissione nominata per valutare la richiesta di esclusione VIA, dopo avere valutato le numerose questioni che attengono alla realizzazione del Terminale Contenitori, anche in occasione di puntuali riunioni con il proponente, si è espressa con un parere articolato in due punti.

Sostanzialmente positivo sul merito e quindi sulla costruzione della colmata in quanto non erano stati rilevati impatti negativi di rilievo ed anzi per alcuni aspetti l’impatto veniva giudicato positivo.

Negativo per quanto riguarda la richiesta di esclusione dalla procedura di VIA in quanto, contrariamente a valutazioni che lo stesso Ministero aveva espresso con nota del 30 dicembre 2005, non si riteneva più possibile disgiungere la funzione di contenimento di materiali contaminati dalla funzione di Terminale Contenitori.

SINTESI NON TECNICA

La procedura che viene oggi avviata con la consegna di questi elaborati riguarda quindi sia la costruzione della colmata ma con materiali che non provengono più da Bagnoli, ma dal dragaggio dei fondali portuali, sia la costruzione di tutti gli interventi necessari per l'esercizio del nuovo terminale contenitori; più in generale, riguarda la funzione di Terminale Contenitori attraverso gli interventi di trasformazione della darsena di Levante.

Lo studio viene presentato nella sua interezza, ma per tutti gli aspetti relativi alla fase di cantiere, già valutati positivamente, viene anche riportato il parere espresso dalla Commissione.

Gli aspetti relativi alla funzionalità del terminale e quindi relativi al traffico navale e al traffico via terra indotto dal nuovo sviluppo portuale e agli effetti connessi (rumore, aria, vibrazioni, ecc), vengono invece affrontati mediante valutazioni specifiche, che, per quanto già prima ricordato possono essere indipendenti dalle analoghe valutazioni per il resto del porto. Il nuovo Terminale Contenitori si trova infatti in una zona sostanzialmente separata dal resto del porto con collegamenti autonomi alla rete stradale e ferroviaria nazionale. Analoga considerazione vale anche per il traffico delle navi in ingresso e in uscita dal porto in quanto l'imboccatura principale del porto, utilizzata dalla maggiore parte dei vettori navali è quella più ad ovest.