



26 APR. 2006

0527

AI **MINISTERO DELL'AMBIENTE E  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**  
DIREZIONE GENERALE PER LA  
QUALITÀ DELLA VITA  
Via C. Colombo, 44  
00144 ROMA

AI **COMMISSARIO DI GOVERNO PER  
EMERGENZE BONIFICHE E ACQUE**  
Viale Gramsci, 22  
80122 NAPOLI

**OGGETTO** : Delibera della Conferenza dei Servizi del 28 febbraio 2006 riguardo alla  
suddivisione in lotti dell'intera area portuale

Con riferimento alla nota protocollo A.P. Napoli n. 443 del 4.04.2006, consegnata a  
mano a codesto Ministero in data 5.04.2006, si trasmette la planimetria generale del  
Porto di Napoli con l'indicazione delle zone funzionali in cui si è inteso suddividere il  
bacino portuale allo scopo di ottimizzare le future attività di bonifica ambientale.

Si forniscono in merito alcune indicazioni sulle motivazioni tecniche che hanno indotto  
questa Autorità Portuale a suddividere l'intervento di bonifica in lotti funzionali di  
dimensioni e caratteristiche omogenee, nel rispetto degli usi e delle attività in corso  
nelle singole aree, e dell'esigenza di ridurre la dispersione di torbide durante  
l'esecuzione dei lavori.

La necessità di suddividere l'intero bacino portuale in aree coincidenti con le darsene  
scaturisce dalle seguenti considerazioni :

- 1) Lo svolgimento dei lavori di bonifica non può comportare l'interruzione delle  
normali attività portuali. La suddivisione dell'area di bonifica in lotti d'intervento  
di dimensioni contenute limiterebbe l'interferenza fra i lavori di bonifica e dette  
attività. Una scelta diversa (lotti di grosse dimensioni) renderebbe estremamente più  
problematico riorganizzare l'assegnazione degli accosti e di conseguenza lo  
svolgimento delle attività di banchina.
- 2) La suddivisione per darsena consentirebbe di limitare al massimo l'impatto  
ambientale dei lavori di bonifica sulle aree circostanti in quanto sarebbe più

semplice limitare sia l'estensione che la visibilità delle nubi di torbidità potenzialmente causate dalle attività di dragaggio, sia le potenziali interazioni chimiche acqua-sedimento grazie alla riduzione dei volumi in gioco.

A tal proposito si rappresenta che per ciò che riguarda l'impatto ambientale, l'utilizzo di benne ecologiche allo scopo di ridurre la dispersione di torbide nelle acque portuali, seppur piuttosto efficiente, viene in genere applicato per rimuovere modesti volumi di sedimenti. L'efficienza dipende infatti dalla cura con cui l'operatore svolge il lavoro e dalla cura con cui viene eseguito lo svuotamento della benna.

Qualora, poi, si ritenga necessario adottare ulteriori misure di mitigazione del rischio di diffusione dei sedimenti movimentati dalle attività di dragaggio e degli eventuali contaminanti associati alla loro frazione fine, sarebbe di più semplice attuazione l'utilizzo di barriere fisiche. È noto che l'efficacia di tali barriere è garantita da una corretta delimitazione dell'area da conterminare, la cui estensione va determinata in funzione del tipo di barriera utilizzato e della presenza di correnti e moto ondoso. Le barriere di contenimento che si potrebbero utilizzare sono sia del tipo non-strutturale (panne antitorbidità del tipo oil booms, silt curtains e silt screens) che del tipo strutturale (palancole o sistemi modulari portatili). Nel caso di identificazione delle aree di bonifica con le superfici delimitate dalle darsene è certamente ipotizzabile l'utilizzo di barriere non-strutturali. Sarebbe infatti possibile installare all'ingresso della darsena un sistema rettilineo di panne galleggianti per creare un valido isolamento facilmente gestibile anche durante le fasi di transito delle imbarcazioni. Costituirebbe un ulteriore vantaggio anche la possibilità di poterle facilmente riposizionare e riutilizzare in altre aree di lavoro una volta completate le operazioni di dragaggio in una darsena. Inoltre l'ormeggio di tale barriera non-strutturale, che può essere uno degli elementi di maggiore criticità se non eseguito correttamente, può essere particolarmente semplice e sicuro se l'estensione della barriera è limitata all'imboccatura della darsena ed è ancorata alla testata delle banchine adiacenti.

Inoltre, all'interno del porto le azioni del vento e delle correnti sono estremamente modeste e non sono quindi presenti condizioni che in taluni casi ne possono scongiurare l'uso.

La scelta di individuare aree d'intervento di dimensioni maggiori comporterebbe la necessità di utilizzare barriere del tipo strutturale che, pur consentendo la chiusura del fronte della darsena anche in condizioni di elevate correnti o presenza di continuo moto

ondoso, non offrono la flessibilità necessaria per potere mantenere l'operatività degli accosti e possono essere utilizzate per contenere la torbida quando si operi all'interno di una zona non utilizzata o di una zona di colmata (per esempio la colmata della darsena di Levante).

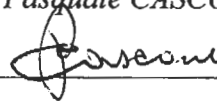
La scelta del sistema da adottare per ridurre la dispersione di torbide nel sito di interesse nazionale di Napoli Orientale sarà effettuata in sede di progetto di bonifica in relazione all'uso delle banchine portuali durante i lavori, all'estensione del tratto da isolare, all'ubicazione rispetto all'imboccatura del porto e quindi rispetto all'azione del moto ondoso e alla durata dei lavori.

Nel caso del porto di Napoli la suddivisione in aree di lavoro potrebbe essere quella indicata nella tavola allegata, che tiene anche in considerazione la suddivisione in aree omogenee dal punto di vista della contaminazione. Anche nell'ambito di ciascuna area dovrà comunque essere adottata una sequenza dei lavori in linea con i medesimi criteri.

In linea di principio, la suddivisione nelle 18 aree indicate in allegato consente di effettuare operazioni di bonifica minimizzando l'impatto ambientale e di ridurre, senza comunque poterli eliminare, gli impatti di tipo socioeconomico e in particolare sulla navigazione.

Eventuali diverse suddivisioni dell'area portuale potranno essere valutate in relazione ad una valutazione più puntuale degli aspetti prima citati e solo con le opportune motivazioni.

**IL DIRIGENTE AREA TECNICA**  
(ing. Pasquale CASONE)



**V° IL PRESIDENTE**  
(sen. Francesco NERLI)

