



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

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

* * *

Parere n. 3355 del 24 aprile 2020

Progetto:	<p><i>Parere Art. 9 DM 150/07</i></p> <p>Porto di Salerno. "Adeguamento Tecnico-Funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale": allargamento dell'imboccatura portuale, prolungamento del Molo Trapezio ed approfondimento dei fondali portuali - Proroga decreto VIA n. 150/2014</p> <p>ID_VIP: 4687</p>
Proponente:	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

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

VISTA la nota della Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, Prot. n. DVA/17627 del 09/07/2019, acquisita al prot. n. CTVA/2594 del 09/07/2019, con cui la medesima Direzione(d'ora in avanti DVA) ha inviato alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS la nota prot. aspmc.AOO-ADSP.0011508 del 20/05/2019, della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, acquisita al protocolloDVA/12687 del 20/05/2019, relativa alla richiesta di una proroga dei termini di validità del Decreto di compatibilità ambientale D.M. 150 del 27.05.2014, fino al 30/06/2021;

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 e s.m.i. 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 ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.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 del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

VISTO il Decreto di compatibilità ambientale DM n. 150 del 27/05/2014, favorevole con prescrizioni,in riferimento al progetto di “*Adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano regolatore portuale, allargamento dell’imboccatura portuale, prolungamento del molo trapezio ed approfondimento dei fondali portuali*” e il relativo Parere favorevole con prescrizioni, della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (d'ora in avanti CTVA) n. 1461 del 07/03/2014;

VISTO l’articolo 25, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152;

PRESO ATTO che l’Estratto del provvedimento di valutazione di impatto ambientale D.M. n. 150 del 27/05/2014 relativo al progetto: “*Adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano regolatore portuale, allargamento dell’imboccatura portuale, prolungamento del molo trapezio ed approfondimento dei fondali portuali*” (T14ADE9310) è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.86 del 22/07/2014;

PRESO ATTO che nella richiesta di proroga, la Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale fa riferimento a 11 mesi di tempo contrattuale per la realizzazione dei lavori dell’allargamento dell’imboccatura portuale e 18 mesi di tempo contrattuale per la realizzazione dei lavori dell’escavo;

VISTA la documentazione presentatadall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (d'ora in avanti anche Proponente);

VISTO il Decreto direttoriale di esclusione dalla VIA n. 219 del 19709/2017 in ottemperanza della prescrizione n. 7 del Decreto VIA DM_2014-0150 del 27/05/2014 relativamente al progetto di gestione dei sedimenti dragati mediante immersione diretta in mare in aree al di fuori della piattaforma continentale, nell'ambito dei lavori previsti dall'Adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore del Porto di Salerno, e il relativo parere favorevole con prescrizioni della Commissione VIA e VAS n. 2461 del 14/07/2017;

CONSIDERATO che:

- il proponente evidenzia che gli interventi tecnico-funzionali in progetto rientrano all'interno di attività di potenziamento del Porto di Salerno previste dal Piano Regolatore Portuale, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.53 del 27/10/2010 e dalla Regione Campania con Decreto Dirigenziale n. 3/2011, consistono nell'approfondimento dei fondali delle darsene, del bacino di evoluzione e del canale di ingresso, l'allargamento dell'imboccatura del Porto Commerciale di Salerno ed il prolungamento dei moli Manfredi e Trapezio, e sono finalizzati ad adeguare lo scalo agli standard dimensionali delle navi di nuova generazione, le cui dimensioni in termini di lunghezza f.t., stazza e pescaggio, appaiono incompatibili con le attuali infrastrutture del Porto di Salerno;
- la documentazione prodotta evidenzia la cronistoria degli interventi in progetto e le motivazioni della richiesta di proroga, nonché un'analisi comparativa, rispetto alle condizioni attuali, dei quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale, riportati nello Studio di Impatto Ambientale presentato nell'ambito dell'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale, al fine di rilevare la non significatività delle variazioni occorse nel tempo;
- l'intervento di prolungamento del molo Manfredi è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. del 31/05/2011. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha comunicato, con nota prot. 0013068, l'esclusione dalla procedura di VIA del progetto di "Adeguamento tecnico-funzionale del Molo Manfredi del Porto di Salerno" con prescrizioni. I lavori, affidati a seguito di procedura ad evidenza pubblica, sono stati ultimati in data 14/12/2013. Con Decreto Direttoriale prot. 182/DVA del 11/05/2016, il MATTM ha evidenziato la verifica di ottemperanza delle prescrizioni del Provvedimento di esclusione dalla VIA n. DVA-2011-13068 del 31/05/2011;
- le restanti opere previste per l'adeguamento tecnico funzionale del porto di Salerno sono state sottoposte a procedura di VIA, che si è conclusa con esito favorevole con prescrizioni con Decreto n. 150 del 27/05/2014 del MATTM di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Il Decreto n.150/2014 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.86 del 22/07/2014;

CONSIDERATO che in merito alla cronistoria delle attività effettuate, il proponente evidenzia che, dall'emissione del provvedimento favorevole, al fine dell'attuazione degli interventi di approfondimento dei fondali del Porto Commerciale di Salerno e del canale di ingresso, ha provveduto a:

- effettuare la caratterizzazione fisica, chimica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti da dragare, in ottemperanza alla prescrizione n.6 del D.M. n.150/2014, in accordo a quanto riportato nel Manuale per la movimentazione di sedimenti marini redatto per il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dall'APAT e dall'ICRAM (oggi ISPRA). Le attività svolte hanno ricompreso: redazione preventiva di un apposito Piano di caratterizzazione (novembre 2013) e relativa acquisizione del parere favorevole dell'ARPAC sullo stesso; espletamento della procedura di evidenza pubblica per l'affidamento del servizio; esecuzione dei carotaggi ed analisi dei campioni di sedimento e validazione della caratterizzazione da parte dell'ARPAC (marzo 2016);
- pubblicare un avviso esplorativo (giugno 2014), andato deserto, per l'acquisizione di manifestazioni di interesse all'utilizzo e ricollocamento dei sedimenti marini oggetto di dragaggio, in ottemperanza alle prescrizioni della Regione di cui alla nota prot. 2013.0763260 del 07/11/2013 ed al Decreto Dirigenziale n.540 del 07/04/2014;

- caratterizzare il sito di immersione in mare dei sedimenti da dragare, mediante affidamento del servizio alla Stazione Zoologica di Napoli Anton Dohrn sotto il controllo dell'ARPA Campania;
- redigere il piano di monitoraggio ambientale dell'ecosistema marino ante, in corso e post operam dei lavori di dragaggio, in ottemperanza alla prescrizione n.8 del D.M. n.150/2014, previo espletamento della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dell'incarico di progettazione del piano e adeguamento dello stesso alle osservazioni dell'ARPAC (novembre 2016);
- presentare istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.20 del D. Lgs.152/2006 del Progetto di gestione dei sedimenti dragati mediante immersione diretta in mare in area al di fuori della piattaforma continentale, in ottemperanza alla prescrizione n. 7 del D.M. n.150/2014 (novembre 2016);
- eseguire il Piano di monitoraggio ambientale ante operam, in ottemperanza alla prescrizione n.2 del Decreto Direttoriale MATIM n. 219 del 19/07/2017 di esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto di gestione dei sedimenti dragati, con allegato Parere CTVIA n. 2461 del 14/07/2017. L'attività, effettuata dalla Stazione Zoologica di Napoli Anton Dohrn sotto il controllo dell'ARPA Campania, si è conclusa a luglio 2018;
- richiedere la riassegnazione del finanziamento regionale ed un ulteriore finanziamento per l'ottemperanza alle prescrizioni del D.M. n.150/2014 relative alle attività di caratterizzazione e monitoraggio dell'intervento di dragaggio, rientrante nel Grande Progetto "Logistica e Porti - Sistema integrato portuale di Salerno", finanziato con fondi POR FESR. La riassegnazione del finanziamento regionale, pari a 18,1 milioni di euro, sulla nuova programmazione 2014-2020 è avvenuta solo alla fine dell'anno 2016, con Decreto Dirigenziale Regione Campania n.21 del 07/12/2016 e Convenzione del 13/12/2016. Mentre il nuovo finanziamento è stato concesso con Delibera CIPE n. 98 del 22/12/2017 Fondo Sviluppo e Coesione 2014 - 2020, per un importo pari a 20 milioni di euro;
- acquisire il parere tecnico di competenza del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Campania - Molise sul progetto definitivo dei lavori di approfondimento dei fondali (luglio 2018) e della Direzione Fari e Segnalamenti;
- eseguire il rilievo batimetrico aggiornato dei fondali del porto e del canale d'ingresso, propedeutico alla redazione del progetto esecutivo (agosto 2018);
- acquisire l'autorizzazione all'immersione in mare del materiale da dragare nel sito proposto (Decreto Direttoriale MATIM n. 374 del 01/10/2018, rettificato con Decreto Direttoriale n. 393 del 22/10/2018). I lavori di dragaggio dovranno essere suddivisi su due annualità, limitando le operazioni di immersione in mare tra metà novembre e fine marzo, eventualmente prorogabile fino al 15 aprile in funzione delle specifiche condizioni ambientali;
- affidare la progettazione degli interventi di riqualificazione paesaggistica, in ottemperanza alle prescrizioni n.15 e 16 del D.M. n.150/2014 (febbraio 2019);
- elaborare il piano di monitoraggio atmosferico ed acustico ante operam e dello studio specialistico finalizzato alla definizione degli interventi di mitigazione dell'impatto acustico, in ottemperanza alle prescrizioni n. 2, 4 e 5 del D.M. n.150/2014;
- approvare il progetto esecutivo, previa verifica da parte di società esterna accreditata, ed indire la gara per l'affidamento dei lavori di approfondimento dei fondali con Delibera Presidenziale n. 400 del 20/12/2018;
- approvare con Delibera Presidenziale n.74 del 07/03/2019 le risultanze della seduta pubblica virtuale del 26.02.2019 e l'elenco dei concorrenti ammessi alla seconda fase della procedura di gara;
- indire la procedura per l'esecuzione, prima dell'inizio dei lavori di dragaggio, della verifica preventiva del rischio bellico del fondale marino interessato dall'escavo, finalizzata all'individuazione di eventuali presenze di ordigni bellici rimasti inesplosi. Con Delibera n.336 del 31/10/2018 l'Ente ha aggiudicato il servizio al RTI SOGELMA S.r.l. – Ediltecnica S.r.l. ed in data 22/11/2018 è stato stipulato il contratto d'appalto;

- affidare l'esecuzione dei Piani di Monitoraggio Ambientale ante-operam dell'atmosfera e rumore al C.U.G.R.I. (Consorzio inter-Universitario per la previsione e prevenzione dei Grandi Rischi); attività in corso di espletamento;

CONSIDERATO che relativamente all'allargamento dell'imboccatura del Porto Commerciale di Salerno il proponente evidenzia che ha provveduto alle seguenti attività:

- approvare con Delibera Presidenziale n. 152 del 07/07/2014 il progetto dell'intervento;
- indire con Delibera Presidenziale n. 153 del 07/07/2014 procedura aperta per l'affidamento della progettazione esecutiva, del coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione e dell'esecuzione dei lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e di salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto nel Porto commerciale di Salerno, previa acquisizione del progetto in sede di offerta elaborato sulla base del progetto prodotto dalla Stazione Appaltante, ai sensi dell'art. 53 comma 2 lettera c) del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i, da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;
- aggiudicare i lavori in via definitiva all'ATI ACMAR S.c.p.a. - KOSTRUTTIVA SOC. COOP. per Azioni (già COVECO COOP. S.p.A.), con Delibera Presidenziale n. 224 del 05/10/2015, rettificata con Delibera Presidenziale n. 275 del 17/12/2015, a seguito di contenzioso amministrativo;
- approvare, con Delibera Presidenziale n.13 del 22/01/2016, previa verifica da parte di società accreditata, il progetto definitivo dei lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e salpamento del tratto di testata del molo di sottoflutto, redatto dall'ATI appaltatrice;
- approvare, con Delibera Presidenziale n. 23 del 29/01/2016, lo schema di contratto con l'ATI ACMAR S.c.p.a. - KOSTRUTTIVA SOC. COOP. per Azioni. In pari data è stato stipulato il contratto, subordinando l'avvio della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori alla effettiva assegnazione del finanziamento, avvenuta solo alla fine dell'anno 2016, con Decreto Dirigenziale Regione Campania n.21 del 07/12/2016 e Convenzione del 13/12/2016;
- eseguire le prove in vasca su modello fisico, richieste dal Comitato Tecnico Amministrativo (CTA) del Provveditorato Interregionale alle 00.PP. Campania - Molise in sede di esame del progetto definitivo ed ultimate ad aprile 2018, previa acquisizione del parere del CTA sul programma di prove da eseguire e previo espletamento della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio (avvenuta durante il periodo di entrata in vigore del D.Lgs.n.169del04/08/2016,recantedisposizioni per l'organizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali); rielaborare il progetto definitivo, sulla base dei risultati delle prove sperimentali eseguite da Wallingforde delle prescrizioni del CTA, trasmesso con nota acquisita al protocollo dell'Ente al n.15274 del 26/10/2018;
- acquisire il parere tecnico di competenza del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale alle 00.PP. Campania - Molise sul progetto definitivo adeguato che lo ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni con Voto n.124 del 19/12/2018 (Prot. AdSP n.001965 del 31.01.2019);
- richiedere l'acquisizione del progetto esecutivo, che sarà redatto dall'Appaltatore;

VALUTATO che la richiesta di proroga del Decreto di compatibilità ambientale n.150 del 27/05/2014 deriva, come evidenziato nell'analisi della cronistoria sopra riportata, dalle differenti procedure che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha dovuto espletare, anche in ottemperanza alle prescrizioni dettate dal DM n. 150 del 27/05/2014 e si rende necessaria per completare l'insieme degli interventi;

CONSIDERATO e VALUTATO che, in merito all'analisi comparativa, rispetto alle condizioni attuali, dei quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale, riportati nello Studio di Impatto Ambientale presentato nell'ambito dell'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale, la documentazione riporta quanto segue:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che, in merito ai piani e programmi:

- il proponente evidenzia che la pianificazione ordinaria regionale, provinciale e comunale analizzata nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale allegato all'istanza di VIA non ha subito variazioni tali da influire sugli interventi progettuali e che il Piano Territoriale Regionale (PTR) della Campania, approvato con Legge regionale n. 13 del 13 ottobre 2008, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Salerno, approvato con deliberazione n. 15 del 30 marzo 2012 dal Consiglio provinciale ed il Piano Urbanistico Comunale (PUC) di Salerno approvato con DPGP n° 147/2006, considerati nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, risultano ancora vigenti;
- anche per quanto concerne la pianificazione nel settore trasporti, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, adottato con D.P.R. 14 marzo 2001, è ancora vigente;
- nel luglio 2015 è stato, invece, approvato dal Consiglio dei Ministri il nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica che costituisce lo strumento di pianificazione strategica del settore, finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, all'agevolazione della crescita dei traffici, alla promozione dell'intermodalità nel traffico merci e alla riforma della *governance* portuale. Il proponente evidenzia che in accordo alle linee strategiche del Piano, gli interventi in progetto rappresentano una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico;
- il Piano Provinciale dei Trasporti, approvato nel 2002, ed il Piano Provinciale dei Trasporti dei Bacini di Traffico, approvato nel 2003, sono ancora vigenti;
- per quanto concerne la pianificazione nel settore ambiente, le Linee guida del Paesaggio contenute all'interno del PTR, il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico adottato nel 2011, il Piano Regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria approvato nel 2006 e il Piano di zonizzazione acustica del Comune di Salerno approvato nel 2009, considerati nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, risultano ancora vigenti;

CONSIDERATO che, in merito all'analisi territoriale e infrastrutturale:

- il Porto di Salerno, posto nella parte nord del capoluogo della Provincia di Salerno, ha una funzione essenzialmente commerciale e si inserisce nella porzione di territorio compresa tra l'area urbana salernitana, ad est, la penisola amalfitana, ad ovest, ed il territorio dell'agro nocerino a nord, caratterizzato dal fiume Sarno. L'area urbana di Salerno sorge tra la costiera amalfitana e la Piana del Sele. Dal punto di vista orografico il territorio comunale è molto variegato, passando dal livello del mare fino ai 953 metri del monte Stella; l'abitato si sviluppa lungo la costa e si estende verso l'interno fino alle colline retrostanti;
- il proponente nota che rispetto all'anno 2014, le dinamiche insediative territoriali delle aree interessate dalla realizzazione degli interventi in esame non hanno evidenziato variazioni significative dell'assetto funzionale. L'area portuale si caratterizza ancora per l'elevato livello delle funzioni e dei servizi presenti in un contesto territoriale di storica e consolidata centralità, comprendente il capoluogo provinciale ed il suo intorno, Cava dei Tirreni e l'Agro nocerinosarnese, nonché le aree limitrofe della Valle dell'Imo e delle pendici dei Monti Picentini;
- la rete infrastrutturale non è stata caratterizzata da modifiche sostanziali; i nodi autostradali costituiti dall'A3-E45 Napoli-Salerno - Salerno-Reggio Calabria e dall'E841 Salerno- Avellino costituiscono ancora oggi le infrastrutture di collegamento primarie, mentre la rete stradale secondaria è costituita da strade extraurbane ed urbane di quartiere che assicurano i movimenti di penetrazione verso la rete locale avendo una funzione territoriale di livello provincialeo interlocale; il collegamento con la rete autostradale è ancora assicurato dal Viadotto Gatto, che è collegato direttamente ai varchi portuali. Mediante lo stesso viadotto si raggiunge anche la SS. 18, che in direzione Nord conduce a Napoli e in direzione Sud a Reggio Calabria. Un'altra importante strada di comunicazione è la tangenziale di Salerno che collega l'Autostrada al Comune di Pontecagnano;

CONSIDERATO che, in merito all'analisi demografica:

- lo studio evidenzia un andamento sostanzialmente stabile nel tempo della popolazione residente, che testimonia l'invariabilità dell'assetto territoriale di riferimento degli interventi in esame;

CONSIDERATO che, in merito ai traffici portuali:

- i servizi offerti dal porto di Salerno si riferiscono a tre grandi tipologie: container, Ro-Ro e general cargo;
- ilproponente evidenzia che il porto di Salerno grazie alla posizione geografica e alla rete di collegamento svolge un importante ruolo per i traffici marittimi del mediterraneo, anche per il traffico passeggeri, nell'ottica delle Autostrade del Mare, Vie del Mare e della crocieristica, ed ha un'importanza fondamentale per lo sviluppo dei traffici commerciali con i porti nazionali ed i paesi del Mediterraneo, oltre a presentare una forte vocazione al mercato internazionale;
- è stata effettuata una analisi dei dati compresi tra il 2014 ed il 2017 che evidenzia un aumento non significativo dei traffici portuali per il porto di Salerno, inferiore a quello registrato per le altre strutture portuali italiane, ciò a conferma delle criticità infrastrutturali esistenti;

Tipologia	2014	2015	2016	2017
Naviapprodate(n)	2.681	2.482	2.405	2.807
Stazzalorda(t)	67.014.151	62.069.192	62.658.725	77.128.179
Tot.Merci movimentate(t)	12.211.658	12.943.969	13.148.603	14.968.690
Trafficocontainer	320.044	359.328	388.572	454.686
TrafficoORO-	6.994.620	7.045.070	6.947.049	8.174.621
GeneraiCargo(t)	1.107.275	1.251.351	1.193.251	1.148.118
Crocleristl(nl)	143.346	189.545	111.395	65.615
Passeggeri(n)	204.834	132.807	109.164	122.369

Analisi dei traffici portuali dal 2014 al 2017

VALUTATO che l'analisi comparativa effettuata rispetto alle condizioni attuali del quadro di riferimento programmatico preso in considerazione nell'ambito dell'istruttoria VIA relativa al DM 150 del 2014 evidenzia una sostanziale invariabilità dell'assetto territoriale di riferimento e l'assenza di variazioni sostanziali nella programmazione e pianificazione territoriale a livello nazionale, regionale e locale che possano influire sulle scelte progettuali e sulle valutazioni della Commissione VIA e VAS;

QUADRODIRIFERIMENTOPROGETTUALE

CONSIDERATO che, in merito alle finalità degli interventi:

- lo studio evidenzia che gli interventi in progetto sono rivolti al superamento del deficit infrastrutturale derivante dal rapporto tra l'attuale configurazione del Porto di Salerno e gli standard dimensionali dettati dalle nuove tipologie di portacontainer; l'iniziativa progettuale ha sempre evidenziato l'incompatibilità determinatasi tra le caratteristiche dimensionali della nuova tipologia di naviglio dedicato al traffico container e l'attuale configurazione del porto di Salerno; ciò è evidenziato dagli effetti che tale incompatibilità determina sulle dinamiche di traffico registrate dal porto in tale settore;
- il proponente nota che le attuali condizioni del trasporto marittimo e, in particolare, di quello relativo al traffico container hanno comportato l'insorgere di un processo di marginalizzazione del ruolo rivestito dallo scalo salernitano all'interno della competizione internazionale nel mercato della portualità, anche in considerazione degli interventi di adeguamento delle infrastrutture di tutti i porti europei ai nuovi standard dimensionali;
- gli interventi in progetto sono finalizzati pertanto, a creare le condizioni affinché detto processo di marginalizzazione del ruolo portuale sia interrotto ed invertito, restituendo al Porto di Salerno un ruolo centrale nel settore del traffico container;

VALUTATO che, le criticità riscontrate nell'infrastruttura portuale non sono variate rispetto al 2014, come evidenziato anche dai dati dei traffici portuali per il porto di Salerno riportati nella documentazione presentata, inferiori a quelli registrati per le altre strutture portuali italiane;

CONSIDERATO che, in merito alla descrizione degli interventi:

- gli interventi di adeguamento tecnico funzionale del Porto di Salerno prevedono l'approfondimento dei fondali delle darsene, del bacino di evoluzione e del canale di ingresso, l'allargamento dell'imboccatura portuale ed il prolungamento del molo Trapezio. Il progetto definitivo allegato all'istanza di VIA prevedeva l'approfondimento dei fondali portuali per il raggiungimento delle seguenti batimetrie riferite al livello medio delle basse maree sizigiali:
 - m -17,00 nel canale di accesso;
 - m -16,00 nel bacino di evoluzione;
 - m -15,00 all'interno della darsena centrale e di quella di Ponente;
 - m - 11,50 nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio ed alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi;
- il volume complessivo da dragare in 60 mesi era stato previsto pari a 5.620.000 mc oltre overdredging, avendo ipotizzato di utilizzare una draga con capacità di 2.500 mc. Era stato, altresì, individuato un sito di immersione in mare dei sedimenti dragati corrispondente alla batimetrica di 500 metri, al di fuori della piattaforma continentale, caratterizzato da un raggio di un miglio, per favorire una migliore distribuzione dei sedimenti sul fondo, e da un centro distante circa 7,5 miglia nautiche dall'imboccatura del Porto;
- il progetto esecutivo a base di gara, come anche da Decreto Direttoriale MATIM n. 219 del 19/07/2017 e del relativo Parere CT VIA n. 2461 del 14/07/2017, di esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto di gestione dei sedimenti dragati in ottemperanza alla prescrizione n. 7 del DM 150/2014, prevede il raggiungimento delle seguenti batimetrie riferite al livello medio delle basse maree sizigiali:
 - m -14,50 nel canale di accesso;
 - m -14,50 nel bacino di evoluzione;
 - m -14,50 all'interno della darsena centrale;
 - m -14,50 all'interno della darsena di Ponente;
 - m -11,50 nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio e alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi;
 - m - 10,00 lungo la Banchina Rossa per una fascia di m 20,00 dal ciglio banchina;
 - batimetria attuale lungo le banchine non consolidate (Molo di Ponente, Molo 3 Gennaio) per una fascia di m 20,00 dal ciglio banchina;
- al fine di poter eseguire tale attività di escavo l'Autorità Portuale, tra il 2012 ed il 2015, ha preliminarmente completato gli interventi di consolidamento delle banchine esistenti interne al bacino portuale (Molo Trapezio, Banchina Ligea, testata molo Tre Gennaio, Molo Manfredi);
- il volume complessivo da dragare secondo il progetto esecutivo del 2018, risulta pari a 2.993.774 mc oltre overdredging, con un minor volume di escavi rispetto al progetto definitivo di circa il 46%. La scelta di una draga più performante con capacità di 11.000 mc è stata dettata dall'esigenza di dover eseguire le operazioni di dragaggio ottemperando alle prescrizioni del MATTM, di cui al Decreto Direttoriale n. 219 del 19/07/201, che ha stabilito l'esecuzione di tale attività su due annualità, limitando le operazioni di immersione in mare tra metà novembre e fine marzo, eventualmente prorogabile fino al 15 aprile in funzione delle specifiche condizioni ambientali. È stata, pertanto, ridotta rispetto al progetto definitivo l'attestazione di esecuzione degli interventi di dragaggio a 18 mesi. Relativamente al sito di immersione in mare dei sedimenti da dragare, come si rileva nella Relazione generale del progetto esecutivo, a seguito degli approfondimenti effettuati, la Stazione Zoologica ha proposto di spostare l'area di deposizione, rispetto a quella inizialmente individuata, e di ampliarla ulteriormente con una superficie di forma quadrata con lato di 4 miglia nautiche e centro distante circa 8 miglia nautiche dall'imboccatura del Porto. Il nuovo sito è stato autorizzato dal MATTM con Decreto Direttoriale n. 374 del 01/10/2018, rettificato con Decreto Direttoriale n. 393 del 22/10/2018;

- al termine dei lavori, così come previsto anche nel progetto del 2013 allegato all'istanza di VIA, si provvederà a posizionare i segnalamenti marittimi di delimitazione del canale di ingresso, costituiti da n.5 mede elastiche, ognuna collegata ad idoneo corpo morto in conglomerato cementizio. Duedelle cinque mede saranno attrezzate con centraline meteo multiparametriche di ultima generazione, telecamere e termocamera, in grado di acquisire una serie di parametri ambientali di ausilio alla sicurezza della navigazione e di supporto a studi di particolare interesse per lageomarina e la difesa delle coste;
- dall'analisi riportata il proponente evidenzia come gli adeguamenti apportati dall'elaborazione del progetto esecutivo non determinano variazioni sostanziali all'intervento in esame. Al contrario si evidenzia che la riduzione dei volumi da dragare e dei tempi di escavo comporta una potenziale diminuzione delle pressioni ambientali delle attività connesse a tale intervento e dei relativi potenziali impatti;
- per quanto concerne gli interventi relativi all'allargamento dell'imboccatura del porto, così come illustrato nel progetto allegato all'istanza di V.I.A. e nel progetto definitivo revisionato in funzione delle prescrizioni del Comitato Tecnico Amministrativo (CTA) del Provveditorato Interregionale alle 00.PP. Campania - Molise datato novembre 2018, si prevede:
 - il salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto e la demolizione delle relative sovrastrutture in cls (muro paraonde, piastra in cls e piattaforma di sottobanchina, struttura sostegno faro) per una lunghezza pari a 100 m e la riconfigurazione del conoide di testata; il prolungamento del molo di sopraflutto per una lunghezza complessiva di 200 m, secondo un allineamento inclinato di 18° verso il mare aperto rispetto l'attuale asse del tratto di molo sopraflutto esistente, mediante la costruzione e posa in opera di cassoni cellulari in e.a., disposti consecutivamente in prosecuzione del banchinamento esistente;
- congiuntamente alla modifica dei suddetti banchinamenti, è previsto l'adeguamento del sistema dei segnalamenti marittimi (fanale verde e fanale rosso) necessari alle navi per le manovre di ingresso ed uscita;
- il progetto allegato allo Studio di Impatto Ambientale prevedeva n. 9 cassoni del tipo REWEC3, con dimensioni in pianta pari a 24,45 x 20,0 m e altezza variabile da 8,60 m (lato esterno porto), 10,90 m (lato interno porto) e 16,20m (lato muro paraonde). La lunghezza complessiva dei cassoni era pari a 180 m mentre il conoide di testata (con una berma di 20 m) completa l'opera foranea per la dimensione di 200 m. I cassoni dovevano essere fabbricati alla testata del Molo 3 Gennaio, su apposito bacino di prefabbricazione a casseri rampanti di dimensioni non inferiori a 35 x 35 m. Essi erano fondati, come riportato nella suddetta relazione, a quota -11,5 m s.l.m.m. su uno scanno in tout venant realizzato con materiale arido di nuova fornitura di spessore 1,5 m e sull'area di imbasamento, per uno spessore di 6 m, con un intervento di vibroflottazione dei fondali. Per la realizzazione delle opere erano previsti 16 mesi;
- il proponente evidenzia che a seguito di numerosi confronti tecnici, la stazione appaltante, preso atto dei risultati delle indagini integrative, delle mutate condizioni al contorno e delle prescrizioni del CTA, ha chiesto all'appaltatore di rielaborare il progetto definitivo con le modifiche necessarie ad assorbire le prescrizioni del CTA;
- a seguito dei confronti tecnici, in ragione delle prescrizioni del CTA (espresse con voto del n.54 reso del 24/06/2015), dei risultati delle indagini geotecniche integrative e delle prove tridimensionali in vasca, il progetto definitivo nell'ottobre 2018 è stato aggiornato ed ha acquisito il parere favorevole del CTA con voto n. 124 del 19/12/2018;
- il proponente precisa che gli interventi in progetto, a seguito della revisione del progetto definitivo non hanno, difatti, subito variazioni significative. Risulta ridotto il solo numero dei cassoni e la quota di imbasamento senza alterare la dimensione della sezione trasversale, dell'altezza, della cubatura complessiva e delle quote di estradosso della banchina e del muro paraonde. Il progetto definitivo revisionato prevede, difatti, la costruzione, il trasporto, l'affondamento e la posa in opera di n. 5 cassoni cellulari prefabbricati, di cui i tre centrali a celle attive Rewec3, aventi altezza pari a 12,1 m (11,4 immersa e 0,70 in emersione), di cui quattro (cassoni 1-2-3-4) di dimensioni in pianta pari a

24,5 x 39,2 m e uno (quello di radice, cassone 5) di dimensione in pianta 24,5 x 22,25 m. Per superare le criticità emerse dalla prova su modello fisico, è stato scelto di imbasare tutti i 5 cassoni cellulari alla quota di -11,40 m s.l.m.m su uno scanno di imbasamento di spessore non inferiore a 1.6 m;

- come da progetto, è prevista la realizzazione dei cassoni nel Porto di Salerno (alla testata del Molo 3 Gennaio) su apposito bacino di prefabbricazione (bacino a casseri rampanti "Dario" di dimensioni 46 x 38 m) e di lì la movimentazione, rispettando le misure di sicurezza, direttamente al sito di utilizzo per il successivo affondamento con acqua ed il riempimento con materiale arido;
- la sovrastruttura dei cassoni prevede una soletta gettata in opera fino a quota +2 m s.l.m.m. circa (lato porto) ed un muro paraonde (lato mare) a quota estradosso + 6 m s.l.m.m.;
- tutto il materiale di salpamento, costituito dai massi cubici prefabbricati in cls con lato 2 m, scogli calcarei di I A e W categoria e tout venant di cava, sarà completamente riutilizzato nell'ambito dei lavori di formazione della nuova testata del molo di sopraflutto, della riconfigurazione della testata del molo di sottoflutto e per il rifiorimento della mantellata esterna della diga di sopraflutto;
- il materiale proveniente dalla demolizione delle strutture di calcestruzzo sarà portato a discarica autorizzata. Il tempo contrattuale per l'esecuzione dei lavori è stato ridotto a 11 mesi;

VALUTATO che secondo l'analisi effettuata nella documentazione presentata, gli adeguamenti apportati dalla revisione del progetto definitivo, in fase di progettazione esecutiva, rappresentano soluzioni tecniche che non determinano variazioni sostanziali all'intervento in progetto, e che non si ritiene che possano generare impatti non valutati nell'ambito dell'istruttoria VIA di cui al DM n. 150 del 27/05/2014, come integrato dal Decreto Direttoriale MATIM n. 219 del 19/07/2017, e relativo Parere CT VIA n. 2461 del 14/07/2017, di esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto di gestione dei sedimenti dragati in ottemperanza alla prescrizione n. 7 del medesimo DM 150/2014, e come dall'autorizzazione all'immersione in mare del materiale da dragare nel sito proposto di cui al Decreto Direttoriale MATIM n. 374 del 01/10/2018, rettificato con Decreto Direttoriale n. 393 del 22/10/2018);

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

CONSIDERATO che, in merito alla componente Ambiente idrico superficiale e sotterraneo:

- con riferimento allo stato di qualità dell'ambiente idrico il proponente rappresenta che la Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli ha effettuato nell'anno 2018 la campagna di monitoraggio ante operam di tutte le aree che saranno interessate dalla realizzazione degli interventi in progetto, considerando le componenti acqua, organismi e sedimenti; sono stati elaborati report ante operam, datati marzo 2019, per tutte le stazioni di monitoraggio, per i parametri temperatura, conducibilità, pH, salinità, ossigeno disciolto, fluorescenza e trasmittanza, analogamente al piano di monitoraggio allegato allo Studio di Impatto Ambientale;
- sulla base del piano di monitoraggio ante operam sono state caratterizzate in modo dettagliato le caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche del Golfo di Salerno, in modo da ottenere un quadro di riferimento utile per poter studiare i possibili effetti derivanti dalle operazioni di escavo e di immersione dei sedimenti dragati. Gli studi effettuati hanno interessato sia le acque sia i fondali marini, utilizzando i descrittori previsti dalla Marine Strategy Framework Directive;
- il proponente evidenzia che le campagne idrologiche hanno confermato il generale stato di oligotrofia-mesotrofia del Golfo di Salerno, caratterizzato da basse concentrazioni di nutrienti (inorganici ed organici), soprattutto lungo la costa cilentana e la costiera amalfitana analogamente a quanto evidenziato nello Studio di Impatto Ambientale;
- la caratterizzazione biologica delle acque del Golfo di Salerno ha evidenziato che, complessivamente, la comunità fitoplanctonica presenta una fisionomia tipica delle acque tirreniche costiere oligotrofiche, caratterizzata da valori di abbondanza relativamente bassi in accordo a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale. Le concentrazioni fitoplanctoniche sono paragonabili a quelle riscontrate in studi condotti precedentemente nella stessa area e negli stessi periodi stagionali.

Lo studio della distribuzione spaziale della comunità mesozooplanctonica nel corso dell'indagine condotta presenta valori di abbondanza zooplanctonica molto variabili tra costa e largo; lo zooplancton mostra un mancato gradiente orizzontale e le abbondanze più alte si riscontrano nelle stazioni o molto costiere (batimetria 5 metri) o di largo (oltre 50 metri);

VALUTATO che la documentazione presentata evidenzia, rispetto all'anno 2014, variazioni non significative dello stato ambientale del comparto idrico;

CONSIDERATO che, in merito alla componente Atmosfera:

- ilproponente evidenzia che il quadro normativo nazionale considerato nello Studio di Impatto Ambientale (SIA), in riferimento al comparto atmosfera, non ha subito modifiche. Il riferimento normativo in relazione alla qualità dell'aria è il D.Lgs. 13 agosto 2010 n.155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa";
- per quanto riguarda il quadro normativo regionale, il riferimento è costituito ancora, come riportato nello Studio di Impatto Ambientale, dal "Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria" del 27 giugno 2007, che ha subito una serie di integrazioni nelle more del suo aggiornamento; è stata riportata la planimetria della zonizzazione del territorio della Regione Campania relativa alla valutazione della qualità dell'aria con riferimento alla salute umana, tenendo conto delle caratteristiche orografiche del territorio, della variabilità delle caratteristiche climatiche con la quota e dell'effetto barriera orografica dei rilievi appenninici;il territorio regionale è stato, pertanto, suddiviso in:Agglomerato Napoli-Caserta (IT1507); Zona costiera-collinare (IT1508);Zona montuosa (IT1509); l'area di intervento è localizzata nella Zona costiera-collinare (IT1508);
- per quanto riguarda il regime termico, analogamente a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale presentato nell'ambito dell'istanza di VIA, le temperature massime nell'area si registrano nei mesi estivi, concentrate tra i mesi di luglio e agosto, dove i massimi storici registrati dalla stazione mareografica dell'ISPRA, situata presso il porto banchina Manfredi, negli ultimi diecianni arrivano ai 37°C. Le minime assolute, registrate nei mesi invernali, tra gennaio e febbraio, si attestano intorno ai -0.2°C;
- l'analisi pluviometrica, effettuata sulla base dei dati raccolti presso la stazione pluviometrica di Salerno (Genio Civile) con riferimento ai valori delle precipitazioni cumulate mensili degli anni 2016, 2017 e 2018 conferma, come riportato nello Studio di Impatto Ambientale, che i mesi con le precipitazioni più elevate sono compresi tra ottobre e marzo, con i massimi registrati generalmente nel mese di novembre. Viceversa, le minori precipitazioni si registrano tra i mesi di giugno e settembre, con i minimi assoluti in genere nel mese di luglio;
- in maniera analoga a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale presentato nell'ambito dell'istanza di VIA relativamente al regime anemometrico, prendendo a riferimento i dati rilevati dalla stazione mareografica dell'ISPRA localizzata presso il porto banchina Manfredi del Comune di Salerno con riferimento agli anni 2017 e 2018, lo studio conferma come direzione del vento prevalente quella proveniente da Nord Nord- Est e Sud Sud - Ovest con velocità comprese tra 0 e 12 m/s;
- per quanto concerne il monitoraggio della qualità dell'aria, al fine di poter eseguire i confronti normativi rispetto ai livelli di concentrazioni previsti, a valle dell'applicazione del modello matematico, è stato stabilito nello Studio di Impatto Ambientale l'inquinamento definito "di fondo" a cui sono stati poi sommati i contributi derivanti dall'opera;
- in particolare, in accordo a quanto riportato dal piano di risanamento della qualità dell'aria vigente, tale valutazione può essere effettuata tramite le centraline definite di tipo A che, trovandosi lontano dalle principali sorgenti emissive, possono descrivere lo stato di qualità dell'aria di fondo. È stata, pertanto, considerata nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale l'unica centralina di tale tipo presente a Napoli, ovvero la stazione NA1 posta in prossimità dell'Osservatorio Astronomico, ai fini della stima dei valori di fondo ambientale;

- la scelta di tale centralina, pur se distante dall'area d'intervento, è risultata comunque cautelativa in quanto situata in un'area in cui è ragionevole supporre dei livelli di inquinamento, correlati alla presenza dell'area metropolitana di Napoli, maggiori rispetto a quelli dell'area d'intervento;
- sono stati riportati i valori delle concentrazioni dei vari indicatori della qualità dell'aria considerando i dati più recenti disponibili per tale centralina rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale;
- per quanto riguarda gli ossidi di azoto, la valutazione sui valori di fondo è stata effettuata nello Studio di Impatto Ambientale con particolare riguardo al biossido di azoto NO₂, il quale può essere confrontato con i valori limite normativi e, pertanto, preso in considerazione quale riferimento per la compatibilità e il rispetto dei limiti cogenti;
- a tale scopo sono stati considerati i dati messi a disposizione dall'ISPRA tramite la banca dati informatica BRACE. È stata riportata l'elaborazione dei dati più recenti di concentrazione NO₂ per la centralina NA01 per l'anno 2011;

Elaborazione dati di concentrazione NO₂ centralina NA01 (anno 2011)

Anno	Centralina	Media	Percentile					Min	Max	Superamenti
			0.5	0.8	0.9	0.95	0.99			
2011	NA01	21,86	17,92	31,17	41,21	51,87	75,40	1,21	135,56	0

più recenti relativi al biossido di azoto sono presenti sul sito web dell'ARPAC (fonti: dati annuali validati relativi alla qualità dell'aria rilevati dalla rete regionale - anno 2017). In particolare, si evidenzia che nell'anno 2017 la media annua per tale indicatore della qualità dell'aria è di 22,2 µg/mc presso la stazione NA01, con nessun numero di superamenti della media oraria;

- l'analisi dei dati conferma il trend dei valori delle concentrazioni riscontrati nello Studio di Impatto Ambientale in riferimento al biossido di azoto;
- coerentemente a quanto visto per gli ossidi di azoto, anche per le polveri sottili, con particolare riferimento al PM₁₀, è stata effettuata un'analisi sui valori di concentrazioni resi disponibili dalla banca dati informatica BRACE, considerando le concentrazioni medie giornaliere all'anno 2011 della centralina NA01. Si riporta di seguito l'analisi dei dati ricavati dalla centralina NA01 relativamente all'indicatore PM₁₀;

Elaborazione dati di concentrazione PM₁₀ centralina NA01 (anno 2011)

Anno	Centralina	Media	Percentile					Min	Max	Superamenti
			0.5	0.8	0.9	0.95	0.99			
2011	NA01	50,58	41,67	63,40	88,87	139,43	244,47	2,66	283,33	63

- dati più recenti relativi al PM₁₀ sono presenti sul sito web dell'ARPAC (fonti: dati annuali validati relativi alla qualità dell'aria rilevati dalla rete regionale - anno 2017). In particolare, si rileva come nell'anno 2017 la media annua è di 26,4 µg/mc presso la stazione NA01, con un numero di superamenti della media oraria pari a 10 (a fronte di un numero massimo consentito dalla normativa di 35 per anno civile);
- l'analisi dei dati mostra un andamento dei valori delle concentrazioni di PM₁₀ in linea rispetto a quelli riportati nello Studio di Impatto Ambientale in riferimento al PM₁₀ con un lieve miglioramento dello stato di qualità ambientale rispetto a tale indicatore;
- in accordo alle prescrizioni del DM n.150/2014, da marzo 2019 sono in corso le campagne di monitoraggio della qualità atmosferica, effettuate dal C.U.G.R.I. (Consorzio inter-Universitario per la previsione e prevenzione dei Grandi Rischi) nell'ambito dell'Accordo stipulato con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per l'attuazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale

ante operam degli interventi in progetto;

- il piano di monitoraggio è stato redatto in conformità alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale DM n.150 del 27/05/2014. I sei punti di monitoraggio sono stati identificati in accordo alle integrazioni richieste con il parere dell'ARPAC prot. n. 0020711/2018 del 09/04/2018 ed a quelli riportati nello Studio di Impatto Ambientale, tenendo conto delle specificità del contesto territoriale e ambientale. Il Piano di Monitoraggio prevede lo stesso numero e posizione delle stazioni/punti di misura nelle tre fasi ante-operam, in corso e post operam. I parametri oggetto del monitoraggio sono: PM10, CO, N02, NOx, NO, S02, benzene (C6 H6), 03 , arsenico, cadmio, nickel, benzo(a)pirene e parametri meteoroclimatici;
- nella seguente figura si riporta la localizzazione e individuazione delle stazioni/punti di misura per il monitoraggio ambientale per il comparto atmosfera delle fasi temporali ante-operam, in corso d'opera e post- operam (ATM01 Via Ligea, Ingresso Porto - Varco Ponente; ATM02 Banchina Ligea - Varco Trapezio; ATM03 Banchina Ligea - Molo 3 Gennaio; ATM04 Piazzale S. Leo; ATM05 Via Benedetto Croce - tratto compreso tra i civici 9-23; ATM06 Piazza Umberto I (adiacenze Teatro Comunale G. Verdi e Plesso Scolastico Elementare Barra)



- la documentazione presentata riporta in maniera sintetica i risultati dei rilievi effettuati con riferimento ad una campagna di monitoraggio settimanale;

			Giornodimonitoraggio							
ATM01	Parametro	u.m.	T.Med.	16/03/2019	17/03/2019	18/03/2019	19/03/2019	20/03/2019	21/03/2019	22/03/2019
	CO	mg/m ³	8ore	2	2	2	2	2	2	2
	S02	µg/m ³	24ore	14	14	14	14	14	14	14
	S02	µg/m ³	1ora	14	14	14	14	14	14	14
	NO	>LQ/m ³	1ora	56	51	60	42	115	155	119
	N02	>lg/m ³	1ora	115	87	125	66	127	189	192
NOX	PPB	1ora	89	73	96	57	133	188	165	

			Giornodimonitoraggio						
Parametro	u.m.	T.Med.	23/03/2019	24/03/2019	25/03/2019	26/03/2019	27/03/2019	28/03/2019	29/03/2019

ATM02	CO	mg/m ³	8ore	1	1	1	1	1	1	1
	SO2	µg/m ³	24ore	20	25	17	17	13	15	16
	SO2	>Lg/m ³	1ora	31	60	29	37	16	18	18
	NO	>tg/m ³	1ora	41	31	98	71	59	50	57
	NO2	µg/m ³	1ora	2	1	5	6	9	4	4
	NOX	PPB	1ora	32	23	75	54	47	40	45

			Giornodimonitoraggio							
ATM03	Parametro	u.m.	T.Med.	3010312019	31103/2019	01/04/2019	02/04/2019	03/04/2019	CMJ04/2019	OMMI2019
		CO	mglm ³	8ore	2	2	2	3	3	2
	SO2	µg/m ³	24ore	4	4	6	6	3	4	4
	SO2	µg/m ³	1ora	31	13	12	14	9	13	13
	NO	>tg/m ³	1ora	38	23	73	38	38	233	36
	NO2	µg/m ³	1ora	76	82	136	104	104	123	116
	NOX	PPB	1ora	65	50	105	76	76	234	83

- i dati preliminari rilevati evidenziano, nei punti oggetto di monitoraggio ante-operam, la conformità ai valori limite di legge con riferimento alla normativa di settore. Il proponente evidenzia che le analisi dei dati mostrano valori in linea con quelli riportati nello Studio di Impatto Ambientale nell'ambito della campagna effettuata nel 2012;

VALUTATO che la documentazione presentata evidenzia variazioni non significative dello stato ambientale del comparto atmosfera, tra lo stato attuale e quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale valutato nell'ambito dell'istruttoria di VIA del 2014;

CONSIDERATO che, in merito alla componente Rumore:

- ilproponente evidenzia che il quadro di riferimento normativo nazionale, regionale e comunale riferito al comparto rumore non ha subito modifiche sostanziali rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale. È stato emanato a livello nazionale il D. Lgs 17 febbraio 2017 n. 42 "Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere a), b), e), d), e), f) e h) della legge 30 ottobre 2014, n. 161" che dispone modifiche ad alcuni articoli del D. Lgs 19/8/2005 n° 194, riguardante mappe acustiche, piani di azione e informazione al pubblico in merito al rumore ambientale, istituisce una commissione per la tutela dall'inquinamento acustico presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, reca modifiche alla Legge Quadro sull'inquinamento acustico (Legge 447/1995) e stabilisce nuovi criteri per l'esercizio della professione di tecnico competente in acustica ambientale;
- a livello comunale, il Piano di Zonizzazione Acustica (PZA) del Comune di Salerno, approvato con deliberazione di C.C. n° 82 del 22/ 12/2000 e successivamente aggiornato con deliberazione delC.C. n° 34 del 20/10/2009, ai sensi della Legge Quadro sull'inquinamento acustico (L. n° 447/1995), risulta ancora oggi vigente;
- in accordo alle prescrizioni del DM n.150/2014, da marzo 2019 sono in corso le campagne di monitoraggio della qualità acustica, effettuate dal C.U.G.R.I. (Consorzio inter-Universitario per la previsione e prevenzione dei Grandi Rischi) nell'ambito dell'Accordo stipulato con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per l'attuazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale ante operam degli interventi in esame;
- il proponente evidenzia che il piano di monitoraggio è stato redatto in conformità alle prescrizioni del Provvedimento di compatibilità ambientale DM n.150 del 27/05/2014. I sei punti di monitoraggio sono stati identificati in accordo alle integrazioni richieste con il parere dell'ARPAC prot. n.0020711/2018 del 09/04/2018 ed a quelli riportati nello Studio di Impatto

Ambientale, tenendo conto delle specificità del contesto territoriale e ambientale. Il Piano di Monitoraggio prevede lo stesso numero e posizione delle stazioni/punti di misura nelle tre fasi ante-operam, in corso e post operam.

- i parametri acustici oggetto di monitoraggio sono:
 - Leq(A) orario sulle 24 ore, con tempo di integrazione pari a 1 minuto; Leq(A) sul periodo diurno (06.00 - 22.00);
 - Leq(A) sul periodo notturno (22.00 - 06.00);
 - livelli percentili, calcolati sull'insieme dei dati rilevati: (L1, L10, L30, L50, L90, L99); livelli Lmax e Lmin relativi agli intervalli temporali di osservazione;
 - time-history del livello sonoro in dB(A) al fine della individuazione degli eventi e componenti tonali;
 - analisi spettrale in terzi di ottava;
 - Lday, Levening, Lnight, Lden, relativi all'applicazione della Direttiva Europea 200/49/CE recepita con D.Lgs n. 194/2005;
- nella seguente figura si riporta la localizzazione e individuazione delle stazioni/punti di misura per il monitoraggio ambientale del comparto rumore delle fasi temporali ante-operam, in corso d'opera e post-operam (RUM01 Via Ligea, Ingresso Porto - Varco Ponente; RUM02 Banchina Ligea - Varco Trapezio; RUM03 Banchina Ligea - Molo 3 Gennaio; RUM04 Piazzale S. Leo; RUM05 Via Benedetto Croce - tratto compreso tra i civici 9-23; RUM06 Piazza Umberto I (adiacenze Teatro Comunale G. Verdi e Plesso Scolastico Elementare Barra)



- la documentazione presentata riporta i risultati preliminari delle misurazioni effettuate durante la campagna di monitoraggio ante-operam relativi ai punti di monitoraggio RUM01, RUM02 e RUM03

Punto di monitoraggio	Periodo diurno Leq(A)	Periodo notturno Leq(A)dB
RUM01	66	60,2
RUM02	67,2	60,5

RUM03	57,05	59,5
-------	-------	------

- le misure preliminari rilevate evidenziano, nei punti oggetto di monitoraggio ante-operam, valori in linea con quelli riportati nello Studio di Impatto Ambientale nell'ambito della campagna effettuata nel 2012.

VALUTATO che la documentazione presentata evidenzia variazioni non significative dello stato ambientale del comparto rumore, tra lo stato attuale e quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale valutato nell'ambito dell'istruttoria di VIA del 2014;

CONSIDERATO che, in merito alla componente Suolo e Sottosuolo:

- il proponente evidenzia che l'assetto geologico e geotecnico del territorio non ha subito modifiche rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale; le aree interessate dalla realizzazione degli interventi non risultano, altresì, interessate da nuovi vincoli territoriali ed ambientali preclusivi rispetto all'epoca di emanazione del Decreto di compatibilità ambientale;

CONSIDERATO che, come evidenzia la documentazione, in sede di Verifica di Assoggettabilità a VIA, con istanza presentata nell'anno 2016 ai sensi dell'art.20 del D.Lgs.152/2006, in merito agli interventi di "Adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore del Porto di Salerno: approfondimento dei fondali portuali – "Progetto di gestione dei sedimenti dragati mediante immersione diretta in mare in area al di fuori della piattaforma continentale, in ottemperanza a quanto prescritto al punto7 del Decreto di compatibilità ambientale n.150 del 27/05/2014", sono state prodotte relazioni e valutazioni in merito a:

- Monitoraggio ambientale anno 2004 - Rapporto di compatibilità ambientale, caratterizzazione dell'area per l'immersione in mare dei materiali di escavo del porto di Salerno (art. 8 D.M. 24.01.1996);
- Qualità delle acque del porto di Salerno e canale di ingresso anno 2013;
- Studio di Impatto Ambientale anno 2013;
- Bionomia bentonica dell'area antistante il porto di Salerno e presenza ed estensione di prati e praterie di fanerogame marine anno 2013;
- Monitoraggio ambientale anno 2013, relativo all'intervento di dragaggio dei fondali del passo marittimo di accesso, del bacino di evoluzione e della darsena centrale del porto commerciale di Salerno (D.Lgs 152/2006 e della normativa Europea 2008/56/CE - Marine Strategy recepita in Italia con il D.Lgs. n. 190/2010);
- Carte batimetriche anno 2015;
- Caratterizzazione fisica, chimica, microbiologica ed ecotossicologica dei fondali del porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso anno 2015 (Manuale per la Movimentazione dei Sedimenti Marini ICRAM - APAT);
- Monitoraggio ambientale 2015 relativo all'intervento di dragaggio dei fondali antistanti il Molo Manfredi del porto commerciale di Salerno (D.Lgs 152/2006 e della normativa Europea 2008/56/CE - Marine Strategy - recepita in Italia con il D.Lgs. n. 190/2010);
- Caratterizzazione dell'area d'immersione in mare dei materiali di escavo e Modello di diffusione dei sedimenti, sviluppato dalla Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli anno 2016;
- Piano di monitoraggio ambientale anno 2016, relativo alla campagna ante operam, corso d'opera e post operam (Allegato Tecnico del Decreto Attuativo dell'art. 109 comma 2 letteraa) D.Lgs 152/2006, e della normativa Europea 2008/56/CE - Marine Strategy recepita in Italia con il D.Lgs. n. 190/2010 e delle Linee Guida per la predisposizione del progetto di monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a V.I.A. - Indirizzo metodologico specifico: "Ambiente Idrico" fornite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare).

VALUTATO e CONSIDERATO che il decreto direttoriale n. 219 del 19/07/2017 e il relativo parere n. 2461 del 14/07/2017 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS hanno espresso parere favorevole all'esclusione dalla procedura di V.I.A. del progetto sopra menzionato con prescrizioni. Il proponente precisa che in ottemperanza a tale quadro prescrittivo è stato effettuato:

- Campagna di pesca al fine di ottenere una descrizione significativa dell'area ed escludere la presenza di habitat sensibili e aree di nursery;
- Mappatura integrativa delle biocenosi bentoniche nella fascia costiera compresa tra il porto di Salerno e foce del Fiume Sele;
- Monitoraggio e caratterizzazione del sito di immersione (nonostante, come ricorda il proponente, che l'attuale quadro normativo escluda la caratterizzazione dei sedimenti al di fuori della piattaforma continentale, oltre la batimetrica dei 200 mt) per confermare la compatibilità dell'area di immersione in mare dei sedimenti di dragaggio, inclusa le caratteristiche morfo- batimetriche;

VALUTATO e CONSIDERATO che:

- con decreto direttoriale n. 374 del 01/10/2018 e allegato Parere CT VIA n. 2822 del 14/09/2018, rettificato con decreto direttoriale n. 393 del 22/10/2018, il MATIM ha autorizzato l'immersione in mare, ai sensi dell'art. 109 comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., dei materiali di escavo dei fondali del Porto Commerciale di Salerno e del canale di ingresso, fatte salve le prescrizioni di cui al Decreto VIA DM 150/2014 del 27/05/2014 e le prescrizioni di cui al decreto direttoriale n. 219 del 19/07/2017.
- il quadro normativo, per tutto l'iter ripercorso, ha subito alcune modifiche con l'introduzione di nuovi Decreti Attuativi. In particolare, la caratterizzazione dei sedimenti è stata effettuata nell'anno 2015 considerando il Manuale per la Movimentazione dei Sedimenti Marini ICRAM - APAT con il quale si è determinata la classe del sedimento. Successivamente, è entrato in vigore il D.M. 15 Luglio 2016 n. 173 (Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini) e relativo Allegato Tecnico come Decreto Attuativo dell'art. 109, comma 2 lettera a), D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni; la documentazione evidenzia che la classe del sedimento e relativa opzione di gestione attribuita ai sedimenti oggetto di valutazione è A2, la cui esclusione dalla classe A 1, data la quasi assenza di contaminanti relativi a tale classe, è determinata esclusivamente dalla percentuale di pelite che risulta superiore al 10%. Il D.M. 173/2016 non ha modificato questa percentuale e la relativa gestione, per cui è tutt'oggi esclusa la possibilità di usare detto sedimento come materiale da ripascimento;
- il proponente evidenzia che la campagna di monitoraggio ante operam effettuata dalla Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli nell'anno 2018 ha rilevato, analogamente a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale, caratteristiche dei sedimenti tipiche del materiale fine. Dal punto di vista chimico i campioni delle aree potenzialmente impattate dalle operazioni di dragaggio o dalle operazioni di immersione sono risultati piuttosto simili tra loro per il contenuto dei metalli. La classe di pericolo ecotossicologico elaborata per i campioni di sedimento è risultata sempre assente o bassa;

VALUTATO che la documentazione presentata evidenzia variazioni non significative dello stato ambientale del comparto suolo e sottosuolo, tra lo stato attuale e quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale valutato nell'ambito dell'istruttoria di VIA del 2014;

CONSIDERATO che, in merito alla componente Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi:

- il Proponente evidenzia che lo stato ambientale relativo ai comparti vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi, rispetto a quanto riscontrato con riferimento all'anno 2014, non evidenzia variazioni. Come illustrato nello Studio di Impatto Ambientale, gli interventi in progetto interessano un'areaportuale totalmente antropizzata e nelle cui vicinanze, intese come distanze entro le quali possono sentirsi effetti delle opere da realizzare, non si evidenziano ancora oggi essenze o situazioni vegetazionali che richiedono particolare attenzione e salvaguardia;
- analoghe considerazioni sono state effettuate anche per quanto riguarda gli aspetti faunistici e gli

ecosistemi. Lo studio evidenzia che l'area denota oltre a una modesta diversità ittica, anche poca diversità per quanto riguarda gli invertebrati. Il territorio di riferimento è caratterizzato da popolamenti bentonici con un numero non elevato di specie ed individui e da un ambiente a scarsa biodiversità con elevata resilienza. Nella lista faunistica non vi sono né specie protette dalle convenzioni internazionali che tutelano la biodiversità (Convenzione di Barcellona protocollo ASPIM, Direttiva habitat), né specie presenti nella lista rossa IUCN. Tutte le specie presenti sono afferenti a facies di fondali mobili, coerenti con le granulometrie dei materiali di dragaggio (peliti e sabbie molto fini) che verranno reimmessi;

VALUTATO che la documentazione presentata non evidenzia variazioni significative in merito alla componente Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi rispetto a quando analizzato nell'ambito dell'istruttoria di VIA del 2014;

CONSIDERATO che, in merito alla componente Salute Pubblica:

- da una analisi comparativa dello stato attuale con riferimento agli indici di mortalità rispetto all'anno 2014, lo studio evidenzia un andamento stabile dei valori dell'indice di mortalità relativi alla provincia di Salerno;
- l'indicatore "speranza di vita alla nascita" mostra valori in linea a quanto riscontrato nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale oggetto di istanza di VIA. La speranza di vita alla nascita è un indicatore sintetico che esprime lo stato sociale e ambientale di una popolazione, ma tiene conto anche di altri parametri di esito sulla salute, tra cui la mortalità. L'aumento della speranza di vita alla nascita negli ultimi anni ha mostrato in Regione Campania un incremento simile a quello nazionale. In accordo a quanto rilevato nell'anno 2014, nel 2017 si è difatti riscontrato un valore dell'indice in Italia pari a 80,58 rispetto al valore a livello regionale pari a 78,90;

VALUTATO che con riferimento agli indicatori e periodi di riferimento analizzati, lo studio evidenzia, pertanto, come lo stato ambientale preesistente di tale comparto non riporta variazioni significative rispetto a quanto descritto nello Studio di Impatto Ambientale analizzato nell'ambito dell'istruttoria di VIA del 2014;

CONSIDERATO che, in merito alla componente Paesaggio:

- il proponente evidenzia che il quadro di riferimento normativo relativo al comparto paesaggio non ha subito modifiche sostanziali rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale; rispetto all'anno 2014, i caratteri paesaggistici del contesto e dell'area di intervento sono ancora caratterizzati da un'articolazione in quattro sistemi di paesaggio:
- A - Sistema dei rilievi costieri, connotato da una aspra e complessa morfologia data dalla rapida sequenza di crinali e vallette incise, dai versanti fortemente acclivi, nonché dalle diverse giaciture compresenti, nel quale dove domina la vegetazione naturale, in prevalenza costituita da aree boscate a dominanza di quercia (*Quercus* sp.) ed alte latifoglie sempreverdi, ed in cui sono totalmente assenti manufatti antropici;
- B - Sistema insediativo costiero, a sua volta articolato in B1 - Area urbana di Salerno, comprendente il nucleo storico originario ed i tessuti compatti e consolidati delle espansioni avvenute negli ultimi due secoli, nonché il porto originario, ed in B2 - Area urbana di Vietri, arroccata sui rilievi costieri, quale ultima propaggine del sistema dei comuni rivieraschi che si sviluppano tra Positano e, per l'appunto, Vietri sul Mare;
- C - Sistema del porto commerciale, esito dello sviluppo avvenuto sul finire degli anni Settanta, connotato dai due moli di sopraflutto e sottoflutto, e dai moli Trapezio e 3 Gennaio;
- D - Sistema infrastrutturale costiero, costituito dagli assi autostradale, viario e ferroviario che si insinuano, a diverse quote altimetriche, tra il sistema dei Rilievi costieri (A) e quello del Porto commerciale (C), descrivendo un articolato susseguirsi di viadotti, ampi e slanciati, per quanto concerne quelli della Autostrada A3, e più bassi e ritmati, per quanto invece riguarda quelli

ferroviari, e di gallerie.

VALUTATO che, da quanto evidenzia il proponente, i caratteri paesaggistici dello stato ambientale attuale, per quanto concerne il comparto paesaggistico non mostrano variazioni significative rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale analizzato nell'ambito dell'istruttoria di VIA del 2014;

VALUTATO in conclusione che, sulla base della documentazione presentata, i quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale, relativi agli interventi in oggetto, non sono stati soggetti a variazioni significative tali da poter inficiare il giudizio di compatibilità ambientale rilasciato con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei beni e delle Attività Culturali e del Turismo n.150 del 27/05/2014;

PRESO ATTO dei rallentamenti causati dalle verifiche e dai monitoraggi richiesti nell'ambito delle prescrizioni che hanno coinvolto l'ARPAC e l'ISPRA e che hanno comportato una verifica di assoggettabilità a VIA di cui il Decreto Direttoriale n. 219 del 19/07/2017;

PRESO ATTO che la tempistica del Progetto, come da prescrizioni, prevede l'esecuzione il volume complessivo da dragare, pari a circa 3.000.000 mc, su due annualità, limitando le operazioni di immersione in mare tra metà novembre e fine marzo, eventualmente prorogabile fino al 15 aprile in funzione delle specifiche condizioni ambientali;

TENUTO CONTO che, in merito alla tempistica di esecuzione degli interventi di dragaggio, il Decreto Direttoriale, 393 del 22/10/2018, determina, *“a parziale ratifica del Decreto Direttoriale 374 del 01/10/2018, che autorizza le attività di immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali del porto Commerciale di Salerno e del canale di ingresso, di stabilire la durata di dette attività in due anni dalla data di inizio dei lavori, salvo eventuali motivata richiesta di proroga, limitando le operazioni di immersione tra metà novembre e fine marzo, eventualmente prorogabile fino al 15 aprile in funzione delle specifiche condizioni ambientali da verificare in fieri. Detta proroga potrà essere richiesta dal proponente entro il 1 marzo dell'anno in esame, previo parere positivo dell'ARPA Campania che, ai sensi della prescrizione n. 1 del Decreto Direttoriale di esclusione dalla VIA n. 219 del 19 luglio 2017, provvede al controllo di tutte le fasi delle attività.”*

VALUTATO che sulla base della documentazione tecnica riportata negli elaborati trasmessi, non sono emerse modifiche al quadro ambientale di riferimento per l'area in esame, rispetto a quanto esaminato e valutato in sede di istruttoria di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al DM n. 150 del 27/05/2014, come integrato dal Decreto Direttoriale MATIM n. 219 del 19/07/2017, e relativo Parere CT VIA n. 2461 del 14/07/2017, di esclusione dalla procedura di VIA del Progetto di gestione dei sedimenti dragati in ottemperanza alla prescrizione n. 7 del medesimo DM 150/2014, e come dall'autorizzazione all'immersione in mare del materiale da dragare nel sito proposto di cui al Decreto Direttoriale MATIM n. 374 del 01/10/2018, rettificato con Decreto Direttoriale n. 393 del 22/10/2018;

VALUTATO che i volumi da dragare, come ridefiniti dai sopra citati provvedimenti di cui ai Decreti Direttoriali nn. 219/2017 e 374/2018, rettificato dal n. 393/2018, rientrano nel quadro complessivo dei volumi di circa 5.620.000 mc previsti dall'adeguamento tecnico funzionale valutato con il DM 150/2014; tali volumi sono ora ridotti a circa 3 milioni di mc, con una riduzione del circa 46 per cento del volume iniziale;

VALUTATO, pertanto, che si possano ritenere confermate le valutazioni già effettuate in merito al progetto "Porto di Salerno. Adeguamento Tecnico-Funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale: allargamento dell'imboccatura portuale, prolungamento del Molo Trapezio ed approfondimento dei fondali portuali" e che quindi vi siano le condizioni per prorogare il provvedimento di VIA n. 150 del 2014;

RICHIAMATI tutti i precedenti pareri formulati dalla scrivente CT VIA, in relazione alle opere di cui trattasi, confermando tutte le valutazioni istruttorie finora espresse dalla Commissione ed in essi contenute,

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME PARERE POSITIVO

in merito alla possibilità di proroga fino al 30/06/2021 dei termini di validità del Decreto di Compatibilità Ambientale n.150 del 27/05/2014, al fine di consentire all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale il completamento dei lavori "Porto di Salerno. Adeguamento Tecnico-Funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale: allargamento dell'imboccatura portuale, prolungamento del Molo Trapezio ed approfondimento dei fondali portuali", fermo restando che il volume complessivo dei sedimenti da immergere in mare corrisponde a circa 3 milioni di metri cubi, pari a circa il 46 per cento del volume originariamente previsto, secondo quanto autorizzato dal Decreto Direttoriale del MTTM n. 219 del 19/07/2017, di esclusione dalla procedura di VIA del progetto di gestione dei sedimenti dragati in ottemperanza alla prescrizione n. 7 del DM 150/2014, e dal Decreto Direttoriale n. 374 del 01/10/2018 (rettificato con Decreto Direttoriale n. 393 del 22/10/2018), di autorizzazione all'immersione in mare del materiale da dragare nel sito proposto.

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	x			
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	x			
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	x			
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	x			
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)		x		
Prof. Saverio Altieri				
Prof. Vittorio Amadio	x			
Dott. Renzo Baldoni	x			
Avv. Filippo Bernocchi	x			
Ing. Stefano Bonino	x			
Dott. Andrea Borgia			x	

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Silvio Bosetti	X			
Ing. Stefano Calzolari			X	
Cons. Giuseppe Caruso				
Ing. Antonio Castelgrande			X	
Arch. Giuseppe Chiriatti	X			
Arch. Laura Cobello		X		
Prof. Carlo Collivignarelli				
Dott. Siro Corezzi		X		
Dott. Federico Crescenzi	X			
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	X			
Cons. Marco De Giorgi			X	
Ing. Chiara Di Mambro	X			
Ing. Francesco Di Mino	X			
Ing. Graziano Falappa	X			
Arch. Antonio Gatto				
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	X			

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Prof. Antonio Grimaldi				
Ing. Despoina Karniadaki	X			
Dott. Andrea Lazzari	X			
Arch. Sergio Lembo	X			
Arch. Salvatore Lo Nardo	X			
Arch. Bortolo Mainardi			X	
Avv. Michele Mauceri	X			
Ing. Arturo Luca Montanelli	X			
Ing. Francesco Montemagno	X			
Ing. Santi Muscarà	X			
Arch. Eleni Papaleludi Melis	X			
Ing. Mauro Patti	X			
Cons. Roberto Proietti	X			
Dott. Vincenzo Ruggiero	X			
Dott. Vincenzo Sacco				
Avv. Xavier Santiapichi		X		

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Dott. Paolo Saraceno	X			
Dott. Franco Secchieri	X			
Arch. Francesca Soro	X			
Dott. Francesco Carmelo Vazzana				
Ing. Roberto Viviani				

Il Segretario della Commissione

Avv. Sandro Campilongo

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Il Presidente

Ing. Guido Monteforte Specchi

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)



Ministero per i beni e le attività culturali

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA
BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

Prot. n. [vedi intestazione digitale]

Roma, [vedi intestazione digitale]

Class. 34.19.04 / fasc. 1219

Allegati:

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni e
Autorizzazioni Ambientali
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.miniambiente.it

e p.c.

All'Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Centrale
autportsa@pec.porto.salerno.it

OGGETTO: [ID_VIP: 4687] Porto di Salerno. Adeguamento Tecnico-Funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale: allargamento dell'imboccatura portuale, prolungamento del Molo Trapezio ed approfondimento dei fondali portuali - Proroga decreto VIA n. 150/2014.

Con riferimento alla nota n. DVA/0017627 del 09/07/2019 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, vista la nota n. prot. 19438 del 09.09.2019 della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Salerno e Avellino, questa Direzione Generale comunica che non sussistono motivi ostativi per la concessione di proroga del parere di compatibilità ambientale di cui al D. M. n. 150 del 27/05/2014.

Responsabile del Procedimento: Ing. Giacomo Carlo Tropeano
Funzionario Architetto: Arch. Maria Falcone

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO: Arch. Roberto BANCHINI

IL DIRETTORE GENERALE
Arch. Federica GALLONI

