



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

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 39 del 23 settembre 2020

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;">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. Prescrizione n. 9 Decreto VIA n. 150 del 27.05.2014</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 5139</p>
Proponente:	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

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

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

-il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall'articolo 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale", convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 7/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e di nomina dei Commissari nelle Sottocommissioni medesime;

PREMESSO che:

-la Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (d’ora innanzi Proponente) con nota n. 3941 del 12/02/2020, acquisita al prot. MATTM 12053 del 20/02/2020, avente per oggetto la verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. 9 e 14 impartite con il decreto ministeriale n. 0000150 del 27.05.2014 (d’ora innanzi D.M. n. 150/2014) relativo al progetto “*Adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale del Porto di Salerno: allargamento dell'imboccatura portuale, prolungamento del molo Trapezio ed approfondimento dei fondali portuali*”, da realizzarsi nel Comune di Salerno (SA), ai fini della verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 9 ha trasmesso in allegato alla nota la “*Relazione sul bilancio dei materiali*”, elaborato A05 del progetto esecutivo titolato “*Porto commerciale di Salerno, lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e di salpamento del tratto di testata del molo di sottoflutto*”, mentre per la verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 14 ha rappresentato che essa non è applicabile al caso in quanto non sono previsti depositi temporanei dei sedimenti di dragaggio dei fondali portuali nelle aree di cantiere;

-la Divisione II della Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo ex DVA (d’ora innanzi Divisione II) con nota prot. MATTM U.0022407 del 30.03.2020 acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. CTVA I.0000878 del 31.03.2020, ha comunicato la procedibilità dell’istanza disponendo l’avvio dell’istruttoria tecnica ai sensi dell’art. 28 del Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. (d’ora innanzi D.Lgs. n. 152/2006);

- la Commissione nominata con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 si è insediata il giorno 25.05.2020;

-la Divisione V della Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione V) con nota prot. MATTM U.0066461 in data 27.08.2020, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA I.0002595 in data 27.08.2020, nel comunicare che il termine per l'ultimazione dei lavori per gli interventi autorizzati con D.M. n. 150/2014 è stato prorogato al 30.06.2021 con il D.M. n. 123 del 11.06.2020, ha fatto presente che il Proponente con nota n. 16799 del 05.08.2020, acquisita agli atti con prot. n. 63975/DVA del 12.08.2020, ha comunicato l'intenzione di avviare, nella prima settimana di settembre, le attività di cantiere propedeutiche alla realizzazione dei lavori di allargamento dell'imboccatura portuale, per il cui avvio è necessario completare le verifiche di ottemperanza relative alla fase ante operam, sollecitando pertanto la conclusione della verifica d'ottemperanza della prescrizione n. 9;

RILEVATO che per il progetto in questione:

-con il D.M. n. 150/2014 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto *“Adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale del Porto di Salerno: allargamento dell'imboccatura portuale, prolungamento del molo Trapezio ed approfondimento dei fondali portuali”*, presentato dall'Autorità Portuale di Salerno, subordinata al rispetto delle prescrizioni di cui all'art.1;

-gli interventi proposti dal Proponente e giudicati ambientalmente compatibili dal D.M. n. 150/2014, a fronte dell'ottemperanza alle prescrizioni ivi elencate, sono i seguenti:

“Intervento A - Allargamento dell'imboccatura del porto finalizzato a consentire l'accesso in sicurezza nel bacino portuale alle attuali grandi navi portacontainer e tecnicamente ottenibile mediante l'accorciamento del molo di sottoflutto, che richiede, al contempo, una maggiore protezione del bacino dal prevedibile aumento del moto ondoso al suo interno;

Intervento B - Prolungamento del Molo Trapezio al fine di garantire almeno un ormeggio operativo per ogni lato, adeguato alle dimensioni di una naveportacontenitori di tipo post - Panamax e, al contempo, l'attracco lungo le calate delle due darsene;

Intervento C - Approfondimento dei fondali portuali fino ad un massimo di - 17 m dal livello del mare al fine di consentire l'ingresso, il transito e le manovre di ormeggio, in condizione di sicurezza, alle imbarcazioni caratterizzate da un pescaggio maggiore e quindi ad adeguare lo scalo agli standards dimensionali delle navi che attualmente compongono la più ampia parte della flotta internazionale, le cui dimensioni - in termini di lunghezza f.t., stazza e pescaggio - appaiono incompatibili con le attuali infrastrutture del Porto di Salerno;”

-con il D.M. n. 0000123 del 11.06.2020 (d'ora innanzi D.M. n. 123/2020), avente per allegato il Parere della CTVA n. 3355 del 24.04.2020, ai sensi dell'articolo 25, comma 5 del D.Lgs. n. 152/2006, la validità temporale del D.M. n. 150/2014 è prorogata al 30.06.2021, fermo restando che il volume complessivo dei sedimenti da immergere in mare secondo il progetto esecutivo del 2018, risulta pari a 2.993.774 m³ oltre overdredging, con un minor volume di escavi rispetto al progetto definitivo di circa il 46%, secondo quanto autorizzato dal:

- decreto direttoriale n. 219/2017 con cui è stata determinata l'esclusione dalla procedura di VIA del *“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”* in ottemperanza alla prescrizione n. 7 del D.M. n. 150/2014,

- e dal decreto direttoriale n. 374/2018, rettificato con decreto direttoriale n. 393/2018, con cui è stata autorizzata l'immersione in mare del materiale da dragare nel sito proposto, come dal *“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”*;

-per tutto quanto non espressamente previsto nel D.M. n. 123/2020, vige quanto disposto nel D.M. n. 150/2014;

-che, per quanto riguarda in particolare la prescrizione n. 9 oggetto della presente verifica d'ottemperanza, il D.M. n. 150/2014 dispone che:

“9. dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata come rifiuti, previa caratterizzazione ed identificazione del codice di smaltimento, i materiali non riciclati o recuperati ai sensi della direttiva 2008/98/CE e dell'articolo 181 del d.lgs. 152/2006; a tal fine, prima dell'inizio dei relativi lavori, dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai fini dell'ottemperanza, un progetto di cantierizzazione con le modalità della caratterizzazione, deposito provvisorio e procedimento di recupero dei materiali da demolizione della parte dell'opera marittima del molo di sottoflutto, ai fini della possibilità di riutilizzo di tali materiali, come previsto dal progetto per la realizzazione del molo di sopraflutto, e dell'esclusione di danni per la salute e per l'ambiente;”

RILEVATO che:

-il presente parere ha per oggetto esclusivamente l'esame della documentazione depositata per la verifica di ottemperanza relativa alla prescrizione n. 9, di competenza del MATTM, del D.M. n. 150/2014 così come disposto prima dalla Divisione II con nota prot. MATTM U.0022407 del 30.03.2020 acquisita dalla Commissione con prot. CTVA I.0000878 del 31.03.2020, con la quale ha comunicato la procedibilità dell'istanza del Proponente disponendo l'avvio dell'istruttoria, poi dalla Divisione V che con nota prot. MATTM U.0066461 in data 27.08.2020, acquisita in pari data dalla Commissione con prot. CTVA I.0002595, ha sollecitato la conclusione della verifica d'ottemperanza della prescrizione n. 9;

-la documentazione depositata consiste nella *“Relazione sul bilancio dei materiali”*, codice elaborato A05 del progetto esecutivo titolato *“Porto commerciale di Salerno, lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e di salpamento del tratto di testata del molo di sottoflutto”*, acquisita dalla Commissione tramite il sito va.minambiente.it alla pagina internet <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1357/10625> dove è elencata come *“RELAZIONE SUL BILANCIO DEI MATERIALI_2”* ed il cui *“file”* è nominato *“1134_A05_-_RELAZIONE_SUL_BILANCIO_DEI_MATERIALI_2”*;

RILEVATO che:

-in premessa a detto elaborato si specifica che esso costituisce il piano di gestione dei materiali redatto nell'ambito del progetto di Lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e salpamento del molo di sottoflutto nel Porto Commerciale di Salerno;

- l'intervento descritto in detto elaborato prevede:

- il salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto con demolizione delle relative sovrastrutture in calcestruzzo per una lunghezza pari a 100 m e riconfigurazione del conoide di testata ubicato in prossimità dell'area di escavo, a una quota di - 14,5 m dal livello medio del mare;

- 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 cinque cassoni cellulari in c.a. di identica altezza, con formazione del conoide di testata ubicato in prossimità dell'area di escavo a quota -14,5 m dal livello medio del mare e formazione di un tratto di collegamento tra opera esistente e opera di progetto;

-il documento descrive le modalità di gestione dei materiali risultanti dalle operazioni di demolizione e di salpamento previste nell'ambito dell'intervento; per ciascun materiale sono indicate la classificazione, come prodotto o rifiuto, e le procedure di caratterizzazione in relazione alle operazioni di riutilizzo per la realizzazione del molo di sopraflutto, di recupero o smaltimento a cui è destinato;

CONSIDERATO che

-gli interventi proposti in sede di progetto autorizzato con D.M. n. 150/2014, come riportati nel Parere della CTVA n. 1461 del 07.03.2014, consistono per quanto concerne il c.d. "Intervento A" in:

- Prolungamento del Molo di sopraflutto di complessivamente di 200 metri con una larghezza fuori acqua di 19,5 metri e giacitura del nuovo banchinamento inclinata di 18 gradi verso il mare rispetto al molo esistente; la nuova struttura è costituita da 9 cassoni cellulari di tipo REWEC3, di lunghezza e larghezza rispettivamente pari a 20 metri ed a 24,5 metri, con sagoma differente sul lato mare e su quello porto; nel primo caso con altezza maggiore pari a 17,5 metri, mentre verso l'interno l'altezza è di 12,0 metri;

- Resezione del Molo di sottoflutto, con entità della resecazione di 100 metri; la testata sarà sagomata seguendo la forma di tronco di cono con una pendenza ridotta rispetto al corpo del molo e presenterà una maggiore larghezza in sommità, mentre dal punto di vista planimetrico avrà una forma arrotondata, sviluppandosi in modo maggiore verso l'interno del bacino;

-il progetto esecutivo, per come brevemente descritto nella "Relazione sul bilancio dei materiali", presenta delle variazioni in particolare rispetto al fatto che il Molo di sopraflutto sarà realizzato con cinque cassoni cellulari in c.a. di identica altezza anziché con i 9 cassoni con sagoma differente sul lato mare e su quello porto inizialmente previsti;

-le predette variazioni progettuali riguardano il Molo di sopraflutto e non sono, pertanto, significative rispetto all'oggetto della prescrizione n. 9, che riguarda nello specifico le modalità di caratterizzazione, deposito provvisorio e procedimento di recupero dei materiali da demolizione;

-l'elaborato depositato, ancorché nominato "Relazione sul bilancio dei materiali", descrive con adeguato dettaglio sia la gestione del materiale di risulta dalle operazioni di demolizione delle strutture in calcestruzzo, il trasporto e le procedure di caratterizzazione ai fini dello smaltimento, sia la gestione dei massi derivanti dalle operazioni di salpamento e le procedure di caratterizzazione ai fini del riutilizzo, nonché la gestione degli scogli derivanti dalle operazioni di salpamento;

-in particolare, il molo di sottoflutto si compone di una scogliera con un nucleo di scogli calcarei di I categoria (dal peso unitario compreso tra 50 e 1000 kg), una mantellata in sagoma di scogli di II categoria (dal peso unitario compreso tra 1000 e 3000 kg), una mantellata interna fuori sagoma di scogli di I e II categoria ed una mantellata esterna costituita da massi parallelepipedi sovrapposti, che coprono la berma e la scarpa esterna, e che il riutilizzo del materiale arido salpato sarà per il riempimento delle celle dei cassoni (tout venant e scogli I cat.), la formazione del nuovo conoide di testata del molo di sopraflutto (scogli I e II cat), la formazione della mantellata esterna del molo di sopraflutto (scogli I e II cat), il ripascimento della mantellata esterna del molo di sopraflutto e la realizzazione dei dispositivi per consentire la fruibilità dell'ormeggio; i materiali prodotti interessano anche il molo di sopraflutto, per quanto descritto nella Tabella 2.1 della relazione che riporta i seguenti quantitativi stimati:

	SOTTOFLUTTO	SOPRAFLUTTO	TOTALE
	mc	mc	mc
tout venant	11.214,21	8.114,64	19.328,85
scogli I cat	32.764,64	10.039,12	42.803,76
scogli II cat	40.559,75	8.480,36	49.040,11
Massi cubici in cls (lato 2 m)	23.161,04	15.228,29	38.389,33
subtotale	107.699,64	41.862,41	149.562,05
demolizione cls	4.673,08	666,00	5.339,08

-per quanto concerne le attività di demolizione delle strutture in calcestruzzo armato, che daranno origine a un rifiuto classificabile con codice CER 17 01 01 Cemento, detto materiale sarà sottoposto alla demolizione

meccanica per ridurre i volumi e trasferito nelle vasche di deposito temporaneo ubicate rispettivamente al molo di sottoflutto e nell'area di cantiere al molo Manfredi nelle more di trasferimento presso gli impianti di destinazione finale; al fine di minimizzare il contatto tra i materiali di risulta e gli agenti atmosferici, le vasche saranno fornite di idonee coperture e all'interno di queste vasche sarà realizzata l'operazione di deposito temporaneo, per periodi di tempo comunque non superiori a 90 giorni; il materiale derivante dalla demolizione delle strutture in calcestruzzo è destinato a smaltimento presso impianti di discarica autorizzati, previa caratterizzazione ai fini dello smaltimento per la verifica di conformità sull'ammissibilità in una determinata categoria di discarica, verifica che comprende almeno un test di cessione ai sensi del D.M. 27.09.2010; il trasporto presso gli impianti di destinazione sarà a cura di ditta iscritta all'Albo Gestori Ambientali e il materiale sarà accompagnato dal formulario di identificazione del rifiuto (FIR);

-per quanto concerne le attività di gestione dei massi in c.a. derivanti dalle operazioni di salpamento, essi saranno riutilizzati previa caratterizzazione chimico-analitica a campione integrata con un test di cessione ai sensi del D.M. 05.02.98, mentre per quanto riguarda gli scogli del molo di sottoflutto, di I e II categoria destinati nel progetto al prolungamento del molo di sopraflutto, saranno ricollocati in mare per la formazione del conoide di testata e della mantellata esterna del molo e per il riempimento delle celle dei cassoni;

CONSIDERATO e VALUTATO che

-la "Relazione sul bilancio dei materiali" soddisfa le richieste della prescrizione n. 9 del D.M. n. 150/2014, indicando le tipologie dei materiali prodotti e i relativi quantitativi, le modalità di gestione sia dei materiali trattati come rifiuti, con specificazione delle modalità di caratterizzazione e identificazione del codice di smaltimento per l'individuazione della tipologia di discarica idonea, di deposito temporaneo e di trasporto, sia le modalità di caratterizzazione dei massi in c.a. derivanti dalle operazioni di salpamento e di gestione degli scogli di I e II categoria e il riutilizzo di tali materiali per la realizzazione delle diverse strutture del molo di sopraflutto;

-dall'esame della documentazione presentata non emergono criticità in termini di impatti ambientali negativi, imprevisti, ulteriori o diversi, ovvero di entità significativamente superiore a quelli valutati e ritenuti ambientalmente compatibili con il D.M. n.150/2014;

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

In ordine alla verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 9 del D.M. n. 150/2014 relativo al progetto "Adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale del Porto di Salerno: allargamento dell'imboccatura portuale, prolungamento del molo Trapezio ed approfondimento dei fondali portuali", da realizzarsi nel Comune di Salerno (SA), così come disposto dalla Divisione II con nota di procedibilità prot. MATTM U.0022407 del 30.03.2020 e dalla Divisione V che con nota prot. MATTM U.0066461 in data 27.08.2020 ha specificato che la richiesta riguarda la verifica d'ottemperanza della prescrizione n. 9: la prescrizione n. 9 è ottemperata.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA
Avv. Paola Brambilla