



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. 41 del 23 settembre 2020

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;">Porto commerciale di Salerno. 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 Decreto VIA n. 150 del 27.05.2014 Prescrizioni n. 2 e 4</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 5379</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale</p>

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”;

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

-il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante 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:

-l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (d’ora innanzi Proponente) con nota n. 12935 del 17/06/2020, acquisita al prot. MATTM 51909 del 06/07/2020, avente per oggetto la verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. 2 e 4 impartite con il decreto di compatibilità ambientale n. 0000150 del 27.05.2014 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 alle prescrizioni nn. 2 e 4 ha trasmesso in allegato alla nota la relazione e gli allegati contenenti la descrizione dello stato di “*Attuazione dei Piani di Monitoraggio ambientale atmosfera e rumore dei lavori di dragaggio dei fondali del Porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso e di allargamento dell'imboccatura portuale - Relazione annuale dei risultati del monitoraggio*”;

-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 56463 del 20/07/2020 acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. CTVA n. 2286 del 21/07/2020, ha comunicato la procedibilità dell’istanza disponendo l’avvio dell’istruttoria tecnica ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

- la Commissione nominata con D.M. 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, ha comunicato che il termine per l'ultimazione dei lavori per gli interventi autorizzati con decreto di compatibilità ambientale n. 0000150 del 27.05.2014 è stato prorogato al 30.06.2021 con il DM n. 123 del 11.06.2020,

-la Divisione V nel comunicare con nota prot. MATTM U 56463 del 20/07/2020, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 2286 del 21/07/2020, la procedibilità dell'istanza relativa alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni nn. 2 e 4 (fase "in corso d'opera") del decreto di compatibilità ambientale n. 0000150 del 27.05.2014, ha comunicato che con Decreto Direttoriale n. 110 del 21/05/2020, è stata determinata l'ottemperanza alle prescrizioni citate, limitatamente alla fase "ante operam" di realizzazione del progetto;

RILEVATO che per il progetto in questione:

-con il decreto di compatibilità ambientale n. 0000150 del 27.05.2014 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 decreto di VIA 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 nave portacontainer 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 DM n.0000123 del 11.06.2020, 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 e s.m.i., la validità temporale del decreto di VIA n. 150/2014 è prorogata al 30.06.2021;

-che, per quanto riguarda in particolare la prescrizione n. 2 oggetto della presente verifica d'ottemperanza, il decreto VIA n. 150/2014 dispone che:

"2. con riferimento alla componente ambientale atmosfera, prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con l'ARPA Campania e attuare il programma di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area periportuale interessata dal traffico del cantiere e dal traffico del porto, mediante almeno 2 campagne periodiche annuali di durata mensile, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, dovrà proseguire durante le attività di cantiere e per un periodo di almeno due anni di

operatività del porto nell'assetto finale e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico navale e veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili, ossidi di zolfo, benzene e ozono; tale programma dovrà essere valutato da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e, inoltre, dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto sui recettori presi a riferimento. I risultati del monitoraggio, validati dall'ARPAC, dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; qualora a seguito di operazioni di monitoraggio in corso d'opera o post opera, risultino valori di concentrazioni di polveri e/o inquinanti superiori ai limiti normativi e imputabili alle attività di cantiere o portuali, l'Autorità Portuale dovrà provvedere ad individuare le azioni necessarie volte alla riduzione delle emissioni e alla mitigazione degli impatti; il controllo dovrà essere effettuato da ARPA Campania;”

-che, per quanto riguarda in particolare la prescrizione n. 4 oggetto della presente verifica d'ottemperanza, il decreto VIA n. 150/2014 dispone che:

“4. con riferimento alla componente ambientale rumore, prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con l'ARPA Campania e attuare con oneri a suo carico, il programma di monitoraggio acustico nell'area periportuale interessata dal traffico del cantiere e dal traffico del porto, nelle fasi ante operam, in corso d'opera (cantieri base, viabilità di cantiere) e post operam, in corrispondenza dei recettori potenzialmente più esposti, con particolare riferimento ai recettori per i quali le simulazioni acustiche effettuate evidenziano superamenti di limiti di legge; il programma di monitoraggio dovrà essere eseguito secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti e dovrà proseguire per un periodo di almeno due anni di operatività del porto nell'assetto finale e a seguito delle misure di mitigazione attuate presso i recettori; tale programma dovrà essere valutato da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e, inoltre, dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto sui recettori presi a riferimento. I risultati del monitoraggio dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;”

RILEVATO altresì che:

- il presente parere ha per oggetto esclusivamente l'esame della documentazione depositata per la verifica di ottemperanza relativa alle prescrizioni nn. 2 e 4, di competenza del MATTM, del decreto VIA n. 150/2014 così come disposto dalla Divisione V con nota prot. MATTM U 56463 del 20/07/2020 acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 2286 del 21/07/2020, in cui ha comunicato la procedibilità dell'istanza disponendo l'avvio dell'istruttoria tecnica ai sensi dell'art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i;
- la documentazione depositata dal titolo “Attuazione dei Piani di Monitoraggio ambientale atmosfera e rumore dei lavori di dragaggio dei fondali del Porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso e di allargamento dell'imboccatura portuale” è stata acquisita dalla Commissione tramite il sito va.minambiente.it alla pagina internet <https://va.minambiente.it/IT/Oggetti/Documentazione/1357/10847>. Tale relazione consiste nella “Relazione annuale dei risultati del monitoraggio acustico e atmosferico”, Allegato I – Dati analitici rilevati dalle stazioni meteorologiche, Allegato II – Dati analitici rilevati dagli analizzatori, Allegato III – Rapporti di Prova delle determinazioni di IPA e metalli, Allegati IV – Report delle attività di misura del clima acustico”;
- la relazione descrittiva riporta che le attività di monitoraggio, identificate con dettaglio negli elaborati dal titolo “Piano di Monitoraggio Atmosferico” e “Piano di Monitoraggio del clima acustico”, integrato con le osservazioni dell'ARPAC pervenute con parere protocollo n.0020711/2018 del 09/04/2018, trasmesso via pec all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e di quanto definito nella riunione congiunta tenutasi il 22 marzo 2019 presso la sede della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, in Salerno (atti non resi disponibili alla Commissione), sono iniziate in data 08.03.2019 e sono state svolte dal gruppo di lavoro del C.U.G.R.I. (Consorzio inter-Universitario per la previsione e la prevenzione dei Grandi Rischi)”;

- nella relazione si specifica che la stessa riporta i risultati relativi al primo anno di monitoraggio dei comparti atmosfera e clima acustico dei “lavori di dragaggio dei fondali del Porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso e di allargamento dell'imboccatura portuale”;

Il Piano di monitoraggio atmosferico prevede:

Tabella 1.1 – Attività di monitoraggio previste nelle diverse fasi del monitoraggio.

Fase temporale	Durata della fase	componente ambientale	Punto di misura	Dati della singola campagna per punto di misura		Numero totale di campagne per punto di misura nella fase temporale
				Frequenza	durata	
Ante operam	4 mesi	qualità dell'aria	ATM01, ATM02, ATM03, ATM04, ATM05, ATM06	due campagne di un mese per punto	30 giorni (analizzatori e polveri)	2
		meteoclimatica			5 giorni (metalli ed IPA)	
In corso d'opera	18 mesi	qualità dell'aria	ATM01, ATM02, ATM03, ATM04, ATM05, ATM06	semestrale	30 giorni (analizzatori e polveri)	3
					5 giorni (metalli ed IPA)	
					30 giorni (analizzatori e polveri)	
		meteoclimatica	ATM03	continua	5 giorni (metalli ed IPA)	1
Post-operam	24 mesi	qualità dell'aria	ATM01, ATM02, ATM03, ATM04, ATM05, ATM06	semestrale	30 giorni (analizzatori e polveri)	4
					5 giorni (metalli ed IPA)	
					30 giorni (analizzatori e polveri)	
		meteoclimatica	ATM03	continua	5 giorni (metalli ed IPA)	1
					continua	

Il Piano di monitoraggio acustico prevede:

Tabella 5.1 - Punti di misura e relativi valori limite assoluti alle immissioni.

ID Punto di misura	Classe di Zonizzazione Acustica	Limite	
		LAeq dB(A) diurno	LAeq dB(A) notturno
RUM01	V	70	60
RUM02	V	70	60
RUM03	V	70	60
RUM04	IV	65	55
RUM05	IV	65	55
RUM06	IV	65	55

- La relazione riporta gli esiti delle attività di monitoraggio svolte nel periodo compreso tra il 08.03.2019 ed il 08.03.2020, rispettivamente riferite al monitoraggio della fase ante operam e di quella in corso d'opera, tutt'ora in fase di attuazione. Nella relazione si evidenzia, in particolare, come la fase di monitoraggio ante operam si è svolta nel periodo compreso dal 08.03.2019 al 18.07.2019, mentre la fase di monitoraggio in corso d'opera, iniziata in data 21.01.2020, è tutt'ora in corso.

La prima campagna di monitoraggio atmosferico e acustico in corso d'opera ha previsto finora:

Tabella 3.2 – Programma delle attività svolte nella fase in corso d'opera sino al 08.03.2020.

Comparto	Tema specifico	Attività	Punto	Campagna
				I
Atmosfera	Qualità dell'aria	Polveri (PM10) e inquinanti atmosferici convenzionali (NO, NOx, NO ₂ , SO ₂ , CO, O ₃ , benzene)	ATM01	22.01.20 – 20.02.20
			ATM04	22.02.20 – <i>in corso</i>
		Metalli (arsenico, nichel, cadmio)	ATM01	01.02.20 – 05.02.20
		IPA (benzo(a)pirene)	ATM01	25.01.20 – 29.01.20
	Meteoclimatica	Parametri meteoclimatici	ATM02	21.01.20 – <i>in corso</i>
Rumore	Clima acustico ambientale	Monitoraggio acustico Leq[A]	RUM01	13.02.20 – 19.02.20
			RUM02	21.01.20 – 27.01.20
			RUM03	02.02.20 – 08.02.20
			RUM04	04.03.20 – <i>in corso</i>
			RUM05	04.03.20 – <i>in corso</i>
			RUM06	31.01.20 – 06.02.20

CONSIDERATO che

- gli interventi proposti in sede di progetto autorizzato con DM n. 150/2014 consistono in tre interventi definiti rispettivamente come A, B e C;
- in merito al cronoprogramma dei lavori, come riportato nel Parere della CTVA n. 1461 del 07.03.2014, il programma di cantierizzazione e realizzazione di tutte le opere è articolato in 16 mesi naturali e consecutivi, come risulta dal cronoprogramma, di cui:
 - mesi 2 per i rilievi, la progettazione esecutiva e la validazione;
 - mesi 14 per la realizzazione delle opere, con inizio dal 2° mese;

Nell'ambito dei 14 mesi di cantiere il cronoprogramma, anche in sovrapposizione, prevede i seguenti tempi per le sub-attività:

- allestimento cantiere e costruzione n. 9 cassoni cellulari (9 mesi), con inizio dal 3° mese;
 - prolungamento molo sopraflutto (12 mesi), con inizio dal 5° mese;
 - salpamento molo sottoflutto (5,5 mesi), con inizio dal 5° mese;
- come riportato nel parere della CTVA di cui al prot. U. n 10610 del 27/03/2014, in merito alla descrizione delle caratteristiche fisiche degli interventi si prevede:
 - intervento A – Allargamento dell'imboccatura del porto: l'intervento è finalizzato a consentire l'accesso in sicurezza nel bacino portuale alle attuali grandi navi portacontainer. L'allargamento della imboccatura portuale a 300 m, tecnicamente ottenibile mediante l'accorciamento del molo di sottoflutto, richiede, al contempo, una maggiore protezione del bacino dal prevedibile aumento del moto ondoso al suo interno. Quindi l'intervento è composto dai due seguenti sub-interventi: Prolungamento del Molo di sopraflutto; Resezione del Molo di sottoflutto. Conseguentemente alla modifica dei suddetti banchinamenti, si prevede di adeguare il sistema dei segnalamenti marittimi per la facilitazione delle manovre di ingresso ed uscita delle navi, mediante la rimozione e la installazione dei due fanali alle nuove estremità dei moli;

Prolungamento del Molo di sopraflutto: l'entità del prolungamento progettato è di complessivamente di 200 metri ed una larghezza fuori acqua di 19,5 metri. La giacitura del nuovo banchinamento è inclinata di 18 gradi verso il mare rispetto all'attuale asse del tratto contiguo del molo esistente; la nuova struttura è costituita da 9 cassoni cellulari di tipo REWEC3, tipologia costruttiva innovativa avente il duplice vantaggio di produrre energia elettrica frenando il moto ondoso incidente e di rendere la struttura più assorbente, diminuendo con ciò gli effetti dovuti alla riflessione di detto moto ondoso sulla parete verticale. I cassoni, di lunghezza e larghezza rispettivamente pari a 20 metri e a 24,5 metri, hanno sagoma differente sul lato mare e su quello porto; nel primo caso il cassone ha una altezza

maggiore, pari a 17,5 metri in modo tale da fungere da muro paraonde, mentre verso l'interno l'altezza è di 12,0 metri. La quota di imbasamento dei cassoni è di - 11,5 metri sul livello del mare; gli elementi costitutivi il nuovo banchinamento sono inoltre dati dalla mantellata di testata, rinforzata nella parte più superficiale con massi in calcestruzzo, dalle mantellate poste al piede dei cassoni lato mare e lato porto, nonché dallo scanno di imbasamento;

Resezione del Molo di sottoflutto: l'entità della resecazione del molo è 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. Dal punto di vista planimetrico avrà una forma arrotondata, sviluppando si in modo maggiore verso l'interno del bacino; per questo motivo la posa in opera dei massi richiederà particolare cura poiché la curvatura della parte rotonda può ridurre l'interconnessione fra i massi della mantellata;

- Intervento B – Prolungamento del Molo Trapezio: l'obiettivo è quello di garantire almeno un ormeggio operativo per ogni lato, adeguato alle dimensioni di una nave portacontenitori di tipo post-Panamax e, al contempo, l'attracco lungo le calate delle due darsene. L'intervento comporta il prolungamento delle attuali banchine del Molo Trapezio per circa 130 metri, portando così la lunghezza complessiva a 510m, con un nuovo fronte in direzione del bacino portuale di estensione pari a 50 metri, ed ottenendo un nuovo piazzale di forma trapezia avente superficie di circa 11.650 m². La paratia in progetto risulta composta da pali metallici a sezione tubolare di grande diametro, alternati a palancole metalliche con profilo classico a forma di "zeta", vincolate in testa con tiranti di ancoraggio metallici. La trave di coronamento viene progettata per assolvere la funzione di protezione contro l'attacco corrosivo dell'acqua di mare verso il palancolato metallico: infatti il coronamento nella parte lato mare riveste e protegge il palancolato fino a quota -1 m s.l.m.m., pertanto realizza un efficace schermo protettivo nella zona di maggior attacco corrosivo. La trave di coronamento viene realizzata per conci di lunghezza pari a circa m 31, tra i quali si prevede di interporre giunti strutturali a taglio. La testata del molo risulta invece assicurata, tramite la stessa tipologia di tiranti, ad una paratia di ancoraggio anch'essa in palancole. Sul fronte lato mare la trave di coronamento presenta finitura con pannelli prefabbricati in conglomerato cementizio armato, oltre agli arredi di banchina costituiti da bitte di ormeggio, parabordi e scalette alla marinara;
- Intervento C – Approfondimento dei fondali portuali: l'operazione di dragaggio è necessaria a 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. Le batimetrie di progetto, riferite al livello medio delle basse maree sizigiali, sono:
 - 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;

Prima dell'inizio dei lavori è prevista la realizzazione della bonifica dei fondali interessati dal dragaggio per rintracciare eventuali ordigni bellici ed esplosivi di qualsiasi specie. Successivamente si procederà al salpamento di pietrisco, di massi artificiali o naturali, rottami ed altri manufatti o elementi lapidei di qualsiasi forma che possano costituire ostacolo per la navigazione o arrecare danni alla draga, fino alla profondità di progetto. Gli eventuali massi, ritenuti riutilizzabili dalla Direzione dei Lavori, saranno collocati in opera a rifiorimento delle infrastrutture portuali a gettata. L'attività sarà eseguita con l'impiego di motopontone munito di gru attrezzata con benna e di operatori subacquei regolarmente abilitati.

Il metodo impiegato dalla draga per le fasi di escavo del fondale, consisterà nel passare ripetutamente nella zona prescelta per il prelievo abbassando l'elinda fino a permettere che questa sia in contatto con il fondo e navigando ad una velocità contenuta di 1/3 nodi su traiettorie rettilinee; l'escavo sarà realizzato utilizzando una draga semovente aspirante autocaricante trailing suction hopper dredger.

Per le lavorazioni a ciglio banchina e per gli angoli delle darsene, dove l'elinda non riesce a operare, si prevede di utilizzare un motopontone munito di gru attrezzata con benna; il materiale proveniente da questo tipo di lavorazione sarà scaricato nelle immediate adiacenze e prelevato dalla draga.

Si prevede di scaricare il materiale aspirato dalla condotta trascinata sul fondo nel pozzo di carico situato nello scafo della draga, ove si prevede di utilizzare un sistema di "over-flow" ad altezza regolabile con scarico al livello della chiglia della nave. Raggiunta la capienza massima ammissibile la draga si muoverà verso la zona di scarico del materiale in cui procederà a rilasciare il materiale. Il progetto descrive le operazioni di scarico del materiale nel sito di conferimento, prevedendo un rilascio in maniera lenta e graduale, percorrendo una rotta di navigazione circolare all'interno del perimetro individuato, in modo tale da evitare quanto più possibile fenomeni di sospensione e quindi favorire la veloce sedimentazione della sabbia verso il fondo.

A fine lavori, 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.

CONSIDERATO e VALUTATO che

- la "Relazione annuale dei risultati del monitoraggio acustico e atmosferico" trasmessa riporta i risultati del monitoraggio eseguito nella fase sia ante operam sia di corso d'opera;
- la Divisione V, nel comunicare con nota prot. MATTM U 56463 del 20/07/2020 acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 2286 del 21/07/2020 la procedibilità dell'istanza relativa alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni nn. 2 e 4 (fase "in corso d'opera") del decreto di compatibilità ambientale n. 0000150 del 27.05.2014, ha comunicato che con Decreto Direttoriale n. 110 del 21/05/2020 è stata determinata l'ottemperanza alle prescrizioni citate, limitatamente alla fase "ante operam" di realizzazione del progetto;
- la "Relazione annuale dei risultati del monitoraggio acustico e atmosferico" riporta che il monitoraggio in corso d'opera è tutt'ora in corso;
- da detta Relazione emerge che, nel periodo presentato, il monitoraggio atmosferico in corso d'opera è stato eseguito parzialmente: per i parametri CO, NO₂, NO_x, SO₂, C₆H₆, O₃ è stato eseguito solo presso due punti di misura, ATM01 e ATM04, rispettivamente nei periodi 22/01/2020-20/02/2020 e 22/02/2020-08/03/2020; per il parametro PM₁₀ è stato eseguito solo presso un punto di misura, ATM01 nel periodo 22/01/2020-20/02/2020; per i parametri IPA e Metalli non è stato eseguito;
- sempre da detta Relazione emerge che, nel periodo presentato, il monitoraggio acustico in corso d'opera è stato eseguito nei punti RUM1, RUM2, RUM3 e RUM6 della durata di 7gg per ciascun punto; nei punti RUM4 e RUM5 era ancora in corso;
- la Divisione V nel comunicare la procedibilità dell'istanza relativa alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni nn. 2 e 4 (fase "in corso d'opera"), ha comunicato che "Si resta in attesa del contributo da parte dell'ARPA Campania, quale ente coinvolto nelle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni in argomento, al fine di concludere il procedimento nei tempi stabiliti dall'art. 28 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii". Il contributo di ARPAC per la tutta la fase corso d'opera non risulta pervenuto e l'ARPAC ha comunicato che i lavori di verifica sono ancora in corso;
- dall'esame della documentazione presentata, in merito al monitoraggio dell'atmosfera in corso d'opera, presso alcune postazioni di misura emergono valori superiori al limite di concentrazione media oraria di NO₂ e al limite di concentrazione media giornaliera per il PM₁₀ di cui al D.lgs 155/2010. Anche in considerazione del fatto che nella fase ante operam, nei periodi rilevati, i valori di concentrazione di tali

parametri negli stessi punti di misura non eccedono i limiti sopra riportati, non sono riportate valutazioni oggettive dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto sui ricettori presi a riferimento al fine di individuare eventualmente le azioni necessarie volte alla riduzione delle emissioni e alla mitigazione degli impatti;

- dall'esame della documentazione presentata, in merito al monitoraggio acustico in corso d'opera, gli allegati riportanti le informazioni di dettaglio delle misure sono incompleti;
- ai fini dell'archiviazione e della diffusione delle informazioni è stata predisposta una idonea banca dati raggiungibile al sito internet www.mapsa.it. Tale sito, ai fini dell'accesso ai dati, richiede comunque credenziali di ingresso non noti alla Commissione;

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 alle prescrizioni nn. 2 e 4 del decreto di compatibilità ambientale n. 0000150 del 27.05.2014 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 V con nota di procedibilità con nota prot. MATTM U 56463 del 20/07/2020, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 2286 del 21/07/2020 ha specificato che la richiesta riguarda la verifica d'ottemperanza delle prescrizioni nn. 2 e 4;

- le prescrizioni nn. 2 e 4 sono ottemperate per la parte in cui richiedono la presentazione annuale dei risultati per il periodo, trasmesso, compreso tra il 08.03.2019 ed il 08.03.2020;
- le prescrizioni nn. 2 e 4 non sono ottemperate per la fase del monitoraggio in corso d'opera.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla