



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. 106 del 30 novembre 2020

Progetto:	<p><i>Verifica di Assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Porto di Napoli. Prolungamento Diga Duca D'Aosta a protezione del nuovo Terminal Contentore di Levante -I Stralcio</p> <p>ID_VIP: 5105</p>
Proponente:	<p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale</p>

La 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 del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, adottato in concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze 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.

RICHIAMATE le norme e i principi che regolano la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”), e in particolare:

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal Decreto Legislativo del 16 giugno 2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - ✓ l’ art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, secondo cui “*si intende per*”:
 - lett. c) “*Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, interazione tra i fattori sopra elencati. Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo*”;
 - lett. m), *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*” ;
 - ✓ l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
 - ✓ gli Allegati di cui alla parte seconda del D.lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D.lgs. n.104 del 2017 e in particolare:

- a. All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*”
- b. All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*”
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”.

DATO ATTO che:

- la Società Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale con nota prot.n.942 del 14/01/2020 ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto “*Prolungamento Diga Duca D'Aosta a protezione del nuovo Terminal Contenitori di Levante – I Stralcio*”;
- la domanda è stata acquisita dalla *Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo* (d'ora innanzi *Divisione*) con al prot. n. MATTM/2026 del 17/01/2020;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con la nota del Proponente prot. n. 6124 del 2/03/2020, acquisita al prot. n. MATTM/20769 del 24/03/2020;
- la *Divisione* con nota prot. n. MATMM/34835 del 14/05/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi *Commissione*) con prot. n. CTVA/1475 in data 14/05/2020 ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni in indirizzo, la procedibilità della domanda e ha trasmesso, ai fini dello svolgimento dell'istruttoria tecnica di competenza della stessa Commissione, la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;
- ai sensi dell'art. 19, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., la *Divisione*, con nota prot. n. MATMM/34835 del 14/05/2020, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione.

PRESO ATTO che:

- il Piano Regolatore Portuale di Napoli, approvato nel 1958 con D.M n. 2478, tutt'oggi in vigore, prevede che vi sia un'estensione portuale a oriente sino ai confini del territorio comunale;
- il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale - Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, con delibera n. 7 del 19/02/2018, ha approvato il Master Plan Porto di Napoli, il quale prevede l'espansione del porto commerciale e il prolungamento della diga in

parola sino al depuratore di San Giovanni a Teduccio (cfr. TAV.MP02 “Assetto degli spazi portuali - Linee di indirizzo al 2030”), nonché la demolizione di una serie di edifici interni al porto tra i quali l'ex Stabilimento metallurgico Corradini, tutelato ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/2004 ss.mm.ii con D.M del 27 febbraio 1990, testimonianza di archeologia industriale dell'inizio del XIX secolo, collocata lungo la storica linea ferroviaria Napoli-Portici (cfr. Tav. MP. 03 - Demolizioni).

RILEVATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi, e se deve essere quindi sottoposto al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, consiste in:
- Elaborati del Progetto definitivo:
 1. Relazione Generale – Scala 19002DR00201GEN, emissione 05.06.2019 e revisione 15.10.2019;
 2. Relazione Archeologica, Scala 19002DR01201GEO, emissione 05.06.2019 e revisione 15.10.2019;
 3. Relazione Geologica, Scala 19002DR00801GEO, emissione 05.06.2019 e revisione 15.10.2019;
 4. Studio meteomarinario, Scala 19002DR00401MAR, emissione 05.06.2019 e revisione 15.10.2019;
 5. Studio penetrazione moto ondoso e agitazione interna, Scala 19002DR00501MAR, emissione 05.06.2019 e revisione 15.10.2019;
 6. Studio morfologico e morfodinamico, Scala 19002DR00701MAR, emissione 05.06.2019 e revisione 15.10.2019;
 7. Viste prospettiche, Scala 19002DT00400VIS, emissione 05.06.2019;
 8. Sezioni tipologiche, Scala 19002DT00500SEZ, emissione 05.06.2019;
 9. All. 01 – Inquadramento stato attuale, Scala 19002DR01101AMB emissione 05.06.2019;
 10. All. 02 – Inquadramento di progetto, Scala 19002DR01101AMB emissione 05.06.2019;
 11. All. 03 – Carta delle aree di cantiere, Scala 19002DR01101AMB emissione 05.06.2019;
 12. All. 04 – Carta delle aree protette e Rete Natura 2000, Scala 19002DR01101AMB emissione 05.06.2019;
 13. All. 05 – Carta dei vincoli paesaggistici, Scala 19002DR01101AMB emissione 05.06.2019;
 14. All.06 – Carta dei fattori strutturanti del paesaggio, Scala 19002DR01101AMB emissione 05.06.2019;
 15. All. 07 – Carta archeologica, Scala 19002DR01100AMB emissione 05.06.2019.
- Studio Preliminare ambientale contenente in allegato:
 1. 19002DR01101AMB_ALL01 Inquadramento stato attuale
 2. 19002DR01101AMB_ALL02 Inquadramento di progetto
 3. 19002DR01101AMB_ALL03 Carta delle aree di cantiere
 4. 19002DR01101AMB_ALL04
 5. Carta delle aree protette e Rete Natura 2000
 6. PTC della Città Metropolitana di Napoli - Tav.A.03.0 19002DR01101AMB_ALL05
 7. Carta dei vincoli paesaggistici
 8. PTC della Città Metropolitana di Napoli - Tavv. P.09.3, P.09.4 e P.09.6 19002DR01101AMB_ALL06

9. Carta dei fattori strutturanti del paesaggio
10. PTC della Città Metropolitana di Napoli - Tav. P.07.27
11. 19002DR01101AMB_ALL07 Carta archeologica

EVIDENZIATO che:

- nello specchio acqueo interno al porto di Napoli, il sistema di opere di difesa dall'azione del moto ondoso è costituito dalle seguenti strutture:
 - ✓ il Molo S. Vincenzo e, in prosecuzione dello stesso, la Diga Duca degli Abruzzi;
 - ✓ l'Antemurale Thaon de Revel, diga distaccata dalla linea di costa e ubicata all'imboccatura principale del porto a cui è radicata, all'estremità di NE, la Diga Foranea Emanuele Filiberto Duca d'Aosta che si estende per circa 2,1 km dall'imboccatura principale del porto fino all'imboccatura di levante, parallelamente alla linea di costa;
- la Diga foranea Duca d'Aosta, allo stato attuale, si sviluppa per circa 2000 m e riveste una importante funzione di protezione dello specchio acqueo portuale. Il Piano Regolatore Portuale del 1958 (ancora vigente) già ne prevedeva il suo prolungamento che in parte è stato già realizzato negli anni '50 per circa 300m e negli anni '80 per circa 400 m;
- la parte più recente della diga è realizzata con cassoni a gravità che poggiano su di uno scanno di imbasamento e con sovrastruttura formata da un massiccio murario e da muro paraonde;
- relativamente alla tipologia costruttiva, il Molo S. Vincenzo e il primo tratto della Diga Duca degli Abruzzi sono del tipo a gettata (o a scogliera); il secondo tratto della Diga Duca degli Abruzzi, l'Antemurale Thaon de Revel e la Duca d'Aosta sono del tipo a parete verticale. Tale sistema di protezione risulta inadeguato sia alle esigenze degli ormeggi esistenti sia al futuro assetto relativo alla banchina da destinare al traffico contenitori del nuovo Terminal di Levante;
- il progetto prevede un prolungamento in direzione Est-Ovest della diga foranea esclusivamente allo scopo di migliorare la sicurezza della navigazione e delle manovre delle navi che entrano nel porto dall'imboccatura di levante;
- relativamente al Porto di Napoli ed in particolare relativamente ad area interessata dall'intervento in questione:
 - ✓ con il D.M. n.5 del 09/01/2008 è stato espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'intervento di *"Adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento"*;
 - ✓ con la Determina Direttoriale n.207 del 25/05/2016 è stata determinata l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto *"Porto di Napoli – gestione dei materiali originati dal cantiere per effetto delle attività di demolizione, scavo e salpamento nell'ambito dei lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento – II stralcio – struttura cassa di colmata e banchina"*.

DATO ATTO che:

- il presente parere è basato sui documenti messi a disposizione della presente Commissione Tecnica VIA - VAS dalla Direzione competente del MATTM e qui sopra interamente citati.

PREMESSO che:

- il prolungamento previsto si configura, dal punto di vista formale, come prosecuzione di un elemento già presente, seguendo la linea strutturale della diga esistente, senza andare a produrre un nuovo segno all'interno della configurazione portuale complessiva e senza apportare significative

modifiche, sotto il profilo paesaggistico, all'immagine complessiva consolidata del Porto storico e non compromettendo le visuali e i rapporti visivi, date le dimensioni contenute in relazione al contesto;

- il prolungamento della diga foranea recepisce le esigenze di espansione verso levante indicate dal Piano Regolatore Portuale del 1958, ancora vigente, ed è strettamente connessa ai lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal Contenitore;
- la nuova proposta di Piano regolatore portuale (Prp) è stata adottata con delibera del Comitato portuale n.77 del 19/12/2000 e sulla quale il Consiglio Comunale ha espresso l'intesa preliminare con delibera n. 261 del 26/07/2002 e successivamente l'assenso del perfezionamento dell'intesa con delibera n. 33 del 03/08/2013. Nello specifico, nel nuovo Piano Regolare del Porto di Napoli, in fase di approvazione, è previsto l'intervento in progetto;
- l'intervento di prolungamento risulta congruente con il vigente strumento di programmazione urbanistica (P.R.G. di Napoli del 1972 e successive varianti elaborate dal Comune).

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto e alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

In ordine alle caratteristiche progettuali

- l'intervento sarà realizzato interamente a mare, nello specchio acqueo demaniale antistante il canale di accesso di levante del Porto di Napoli, a partire dall'estremità dell'esistente diga foranea;
- l'opera in progetto è una diga marittima a gravità di tipo composto verticale a cassoni cellulari su imbalsamamento di pietrame, analoga alla struttura già esistente, di cui rappresenta un prolungamento per una lunghezza di 106 metri;
- il progetto prevede "un prolungamento in direzione est-ovest della diga foranea esclusivamente allo scopo di migliorare la sicurezza della navigazione e delle manovre delle navi che entrano nel porto dall'imboccatura di levante" in quanto l'attuale "sistema di protezione risulta inadeguato sia alle esigenze degli ormeggi esistenti sia al futuro assetto relativo alla banchina da destinare al traffico contenitori del nuovo Terminal Levante";
- il prolungamento della diga foranea recepisce le esigenze di espansione verso levante indicate dal Piano Regolatore Portuale ed è strettamente connessa ai lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori;
- nell'ambito del progetto sono previsti esclusivamente il salpamento dei massi già presenti sul fondale oggetto di intervento e l'approvvigionamento di materiali lapidei e di calcestruzzi; complessivamente il materiale occorrente per la realizzazione del progetto in esame ammonta a circa 45.000 m³; per l'attività di salpamento si prevede un riutilizzo di 1970,79 m³ dei massi già presenti sul fondale;
- non sono previste escavazioni e/o demolizioni, o dragaggio, bensì le sole attività di salpamento e posizionamento dei cassoni prefabbricati;
- la distanza media tra i siti di approvvigionamento localizzati nella Città Metropolitana di Napoli e il sito del progetto è di circa 34 km; tale distanza varia in relazione alla tipologia di percorso scelto (autostrada, strade statali, strade provinciali o strade cittadine) da definire ulteriormente in fase realizzativa;

- la fase nella quale si ha il picco di traffico veicolare di cantiere per il trasporto da e verso i siti di approvvigionamento, è quella relativa all'attività di riempimento dei cassoni (Zavorramento definitivo in pietrame e Zavorramento definitivo il cls), che avrà una durata di circa 2,5 mesi. Per tale periodo, previsto fra la metà del terzo ed il quinto mese di cantierizzazione, sulla base dei fabbisogni delle materie si stima un traffico giornaliero di circa 40 autobetoniere e 30 camion per trasporto di materiale inerte;
- dall'esame dei risultati dello studio del proponente relativamente alla penetrazione del moto ondoso all'interno del bacino di Levante del porto di Napoli emerge che la soluzione di prolungare la Diga Duca D'Aosta di 100 m risulta il miglior compromesso tecnico-economico per la protezione della banchina del nuovo Terminal contenitori di Levante. Infatti, il prolungamento di 100 m della diga foranea produce una riduzione dei livelli di agitazione ondosa residua prospiciente la banchina contenitori e lungo l'asse del canale di Levante rispetto alla configurazione attuale del porto;
- le attività di cantiere responsabili di innescare la risospensione dei sedimenti consistono nella preparazione del fondale mediante salpamento del materiale presente, nella preparazione dello scanno di imbasamento propedeutico alla posa dei cassoni cellulari e successivo riempimento;
- la soluzione tecnica adottata nel presente progetto prevede la realizzazione dello scanno d'imbasamento dei cassoni direttamente sul fondale attuale senza asportazione di sedimenti.

In ordine alla localizzazione del progetto:

- il progetto di prolungamento della diga interessa una struttura già esistente, compresa nelle aree di cui alla lettera a) dell'art. 142 del D.Lgs n. 42/2004 "territori costieri";
- nell'area vasta sono presenti numerose aree di interesse naturalistico della Rete Natura 2000 che si trovano ad una distanza oltre 5 km rispetto alla zona portuale;
- l'area interessata dalle lavorazioni non è compresa né adiacente a nessuna area protetta, Parco Nazionale (L. 394/91), Parco o Riserva Regionale (L.R 33/93);
- il Proponente dichiara che l'area di intervento non presenta zone sottoposte a tutela in ambito marino come ad esempio praterie di *Posidonia oceanica*;
- l'intera area portuale di Napoli ricade nel SIN "Napoli Orientale".

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

- il Proponente dichiara che gli impatti ambientali derivano principalmente dal traffico indotto dalle attività di cantiere per la realizzazione delle opere che peraltro sono di una durata limitata di circa 3 mesi;
- il Proponente dichiara che per quanto riguarda l'atmosfera le emissioni principali sono legate alla fase di riempimento dei cassoni cellulari e dal transito degli automezzi sulla viabilità; il Proponente evidenzia come il valore emissivo stimato per il PM10, pari a 5 g/ora, ovvero significativamente inferiore al limite di 145 g/ora;
- il Proponente dichiara che, per quanto riguarda il rumore, il fronte di ricettori maggiormente esposto a tali emissioni acustiche sarebbe localizzato a più di 300 metri di distanza dalle aree di lavorazione; in (?) tutte le aree interessate dalle lavorazioni, incluse quelle di passaggio dei mezzi di cantiere, si osserva il pieno rispetto dei limiti di riferimento normativo così come dedotti dalla zonizzazione acustica comunale. Le emissioni acustiche derivanti dal traffico veicolare dei mezzi di cantiere (9 mezzi transanti ogni ora) non alterano il clima acustico delle aree interessate dal passaggio dei veicoli;
- il Proponente dichiara che il potenziale impatto sull'ecosistema marino, ascrivibile alla sola fase di cantiere, si configura nell'alterazione delle caratteristiche di qualità e incremento della torbidità delle acque marine costiere in conseguenza delle attività di prolungamento della diga foranea;
- il Proponente evidenzia che la soluzione tecnica adottata non prevede l'asportazione di sedimenti, ma prevede il salpamento dei massi attualmente presenti in testa alla diga Duca d'Aosta, **che**

tuttavia rappresentano componenti non inerti, bensì substrati colonizzati da ricche comunità biologiche;

- il Proponente dichiara che rispetto alle comunità bentoniche presenti, la realizzazione dell'opera comporta una limitata sottrazione di spazio in corrispondenza del fondale;
- il Proponente dichiara che nel bacino portuale non sono state evidenziate biocenosi di pregio durante campagne di monitoraggio pregresse, specie rilevatrici di situazioni di disturbo in settori attigui al bacino portuale. Si ritiene pertanto che l'occupazione del fondale non configuri un impatto rispetto alla possibile presenza di biocenosi bentoniche. **Tuttavia, non fornisce informazioni o dati sulla presenza o assenza di comunità biologiche marine di pregio;**
- il Proponente dichiara che durante l'esecuzione dei lavori è prevista un'attività di monitoraggio con stazione di controllo per l'acquisizione in continuo di profili verticali di corrente e la misura della torbidità;
- il Proponente dichiara che il nuovo assetto portuale non determina delle modificazioni di segno negativo, sia a livello di caratteri strutturali del paesaggio, non incidendo sulla attuale articolazione delle diverse parti di paesaggio, che a quello di paesaggio percepito, non compromettendo le visuali e i rapporti visivi, e non introducendo segni che alterino la percezione dei luoghi; gli interventi previsti dal progetto sono, inoltre, molto limitati in termini dimensionali e realizzati secondo le medesime modalità costruttive dell'esistente struttura, mantenendo un *continuum* visivo con l'elemento della diga preesistente, e non introducendo elementi nuovi nel contesto paesaggistico.

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- nota prot. n. 28506-P del 02/10/2020, del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, acquisita con prot. n. MATTM/80218 in data 09/10/2020 con la quale viene espresso il seguente parere: "(...) questa Direzione Generale, in riferimento ai profili di propria competenza, non rileva che il progetto di prolungamento della diga foranea Duca D'Aosta in esame debba essere assoggettato a VIA ai sensi del D.Lgs.15/2006, a condizione che vengano assolte le seguenti condizioni (...);
- che con la stessa nota il MIBACT riporta:
 - ✓ il contributo istruttorio del Servizio II della Direzione Generale pervenuto con nota prot. n. 27567 del 23.09.2020, che si riporta integralmente di seguito: "*In riferimento all'istanza in oggetto, lo scrivente Servizio ha esaminato la nota trasmessa dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Comune di Napoli prot. n. 7961 del 30.07.2020, acquisita agli atti di codesto Servizio V con prot. n. 27356 del 21.09.2020, con la quale la suddetta Soprintendenza Archeologia ha espresso le proprie valutazioni di competenza. In particolare, per quanto concerne la tutela archeologica la Soprintendenza, esaminata la documentazione di progetto, che prevede "un prolungamento in direzione est-ovest della diga foranea esclusivamente allo scopo di migliorare la sicurezza della navigazione e delle manovre delle navi che entrano nel porto dall'imboccatura di levante", e che propone che il progetto in parola sia escluso dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, con condizioni specificate nel dettaglio all'interno della nota stessa;*
 - ✓ il tratto costiero dell'area orientale di Napoli è di interesse paesaggistico e sottoposto alle disposizioni della Parte III del D.Lgs. 42/2004 ss.mm.ii, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. a) "*territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare*";
 - ✓ sotto il profilo della tutela archeologica, l'intervento ricade all'estremità orientale dell'attuale bacino portuale di Napoli, di fronte al quartiere di S. Giovanni a Teduccio in un'area, in antico, caratterizzata da ambiente sommerso e che l'opera prevede l'appoggio della scogliera d'imbasamento sul fondale attuale;

- ✓ il borgo lineare costiero di San Giovanni a Teduccio ricade in Zona A "Centro storico" del vigente PRG del Comune di Napoli e che l'intera costa orientale di Napoli è connotata dalla presenza di beni di interesse storico-culturale, tra i quali la fabbrica di Pietrarsa con il museo di locomotive storiche, da tempo restaurata e valorizzata, l'ex Stabilimento Corradini, nonché il Fortino di Vigliena ed il sistema di ville costituenti il primo tratto del Miglio d'oro, che attendono di essere restaurati, riqualificati e valorizzati, insieme all'arenile;
- ✓ la Variante generale del PRG del Comune di Napoli, approvata nel 2004, ha ridotto l'estensione dell'ambito portuale alla darsena di Levante, prevedendo la riqualificazione del restante tratto costiero orientale sino al confine amministrativo con il comune di Portici, così come disposto dall'art. 144 delle NTA;
- ✓ la Soprintendenza, nelle osservazioni al Preliminare di Piano Urbanistico Comunale (PUC) di Napoli (nota del 8 luglio 2020 prot. 7040), in fase di *scoping* della VAS, nell'apprezzare la dichiarata continuità culturale tra il nuovo strumento urbanistico e la Variante al PRG del 2004, ha specificamente raccomandato di prevedere azioni per la tutela e la riqualificazione del paesaggio costiero dell'area orientale di Napoli;
- ✓ l'ipotizzata espansione del porto commerciale sino al confine comunale potrebbe comportare la manomissione o addirittura cancellazione del bene paesaggistico e dei beni culturali ivi presenti e, in generale, l'azzeramento della giusta ambizione degli abitanti di San Giovanni a Teduccio di recuperare un rapporto con il mare, azzerando le prospettive di riqualificazione urbanistica della zona, già in parte avviata grazie ai virtuosi investimenti universitari;
- ✓ il progetto definitivo andrà a interessare un'area dal potenziale archeologico medio-basso (come rilevato anche dalle indagini con Side Scan Sonar eseguite nel 2019), e che pertanto la stessa nota prot. n. 27567 del 23.09.2020, concorda nell'escludere il progetto dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e prescrive quanto segue: *"nonostante ci si trovi al di fuori dell'area vera e propria del porto antico, trattandosi di uno specchio di mare da sempre caratterizzato da intensi traffici marittimi e non potendosi dunque escludere a priori la presenza sul fondale di materiali o resti relativi a imbarcazioni antiche, sarà necessaria un'assistenza continua in corso d'opera da parte di un archeologo specializzato"*;
- ✓ la Soprintendenza ha proposto che il progetto di "Prolungamento della Diga Duca D'Aosta a protezione del nuovo Terminal Contenitore di Levante - I Stralcio" sia escluso dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale a condizione che sia compiutamente verificato che il medesimo non costituisca opera prodromica implicante la futura ulteriore espansione della diga in parola e, in generale, del porto commerciale così come prefigurato dal Masteplan approvato dall'Autorità nel 2016, con evidente elevato rischio di impatti ed effetti significativi negativi, diretti ed indiretti, sul sistema di beni culturali e paesaggistici connotanti la fascia costiera del borgo di S. Giovanni di Teduccio";
- ✓ la Direzione Generale, in riferimento ai profili di propria competenza, non rileva che il progetto di prolungamento della diga foranea Duca D'Aosta in esame debba essere assoggettato a VIA ai sensi del D.Lgs. 152/2006, a condizione che vengano assolte le seguenti condizioni, come da citata nota della Soprintendenza competente e come confermato e ulteriormente specificato dal Servizio II di questa Direzione: *"il prolungamento della diga foranea Duca D'Aosta sia strettamente limitato al progetto esaminato in questa sede, poiché qualunque proposta che preveda una ulteriore espansione della diga in esame o del porto commerciale nel suo complesso, comporterebbe un elevato rischio di impatti ed effetti negativi, diretti ed indiretti, sul sistema dei beni culturali e paesaggistici connotanti la fascia costiera del borgo di S. Giovanni a Teduccio, e renderebbe necessaria, pertanto, un suo assoggettamento alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale"*;

CONDIVISO:

- quanto riportato nel parere del MIBACT anche relativamente alla esclusione da VIA dell'attività oggetto di parere, purché la stessa non costituisca opera prodromica implicante la futura ulteriore

espansione della diga o del porto commerciale così come prefigurato dal Masteplan approvato dall'Autorità nel 2016, poiché il rischio di impatti ed effetti significativi negativi, diretti e indiretti, sul sistema di beni culturali e paesaggistici connotanti la fascia costiera del borgo di S. Giovanni a Teduccio richiederebbe viceversa l'avvio di una procedura di VIA.

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- il prolungamento della diga foranea recepisce le esigenze di espansione verso levante indicate nel P.R.P. di Napoli ed è strettamente correlata ai lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori;
- l'intervento realizzerà il miglioramento della protezione dal moto ondoso e delle condizioni di sicurezza e di fruibilità del porto e, in particolare, dell'ingresso e della manovra di evoluzione nel bacino portuale alle navi di grandi dimensioni;
- l'intervento proposto trova riscontro all'interno sia del POR 2007-2013 che nel POR 2014 – 2020, che prevedono investimenti per lo sviluppo del Mezzogiorno finanziati con il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) attraverso la formula del "Grande Progetto";
- non può essere esclusa a priori la presenza sul fondale di materiali o resti relativi a imbarcazioni antiche, e pertanto sarà necessaria un'assistenza continua in corso d'opera da parte di un archeologo specializzato, come evidenziato nel parere MIBACT;
- il piano di cantierizzazione appare lacunoso in alcune parti, soprattutto per le modalità con cui il proponente intende minimizzare e mitigare le diverse tipologie di impatto, sia per la parte a terra relativa al recupero e trasporto del materiale utilizzato per la diga, sia per la parte a mare, per quanto riguarda la componente degli ecosistemi adiacenti e limitrofi;
- sulla base degli aspetti progettuali e della cantierizzazione, si può affermare che l'impatto sull'ambiente aereo sarà limitato alla sola durata delle attività di cantiere;
- non può essere esclusa a priori la presenza sul fondale di biocenosi di interesse che richiedono studi *ad hoc* effettuati *ex ante*;
- il progetto di estensione della diga non appare supportato da elementi sufficienti a escludere ogni tipo di impatto sull'ambiente marino e sulle biocenosi ivi presenti e/o su eventuali impatti su biocenosi di pregio in aree limitrofe;
- non può essere esclusa la possibilità di mobilizzazione/dislocazione, seppur limitata, di sedimenti di ignoto livello di contaminazione, prospicienti l'area SIN Napoli Orientale;
- appare carente la previsione di mitigazione relativa agli impatti, ancorché accidentali.

**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 esaustivamente riportati, esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

il progetto presentato nella parte relativa al I Stralcio non determina potenziali impatti ambientali tali da essere sottoposto al procedimento di VIA, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., a condizione che vengano soddisfatte le prescrizioni contenute nella relazione del MIBACT e nelle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n.1	
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera, Post operam
Fase	
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre, in accordo con ARPA Campania e secondo le linee guida nazionali:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Pianificazione: una accurata relazione di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche temporanee, con la descrizione degli accorgimenti da mettere in atto al fine di garantire la minimizzazione di ogni impatto e la prevenzione da ogni tipologia di inquinamento/impatto accidentale. La relazione dovrà anche includere la parte relativa all'inquinamento atmosferico legato alla fase di riempimento dei cassoni e dal transito degli automezzi sulla viabilità e dell'impatto che tale traffico produce in termini di NOx, CO, O3, Particolato primario ed eventualmente secondario effettuando una valutazione modellistica che abbia come ambito di ricaduta i recettori più vicini. b) Monitoraggio ambientale: deve essere previsto un monitoraggio intensivo su tutte le componenti di interesse: colonna d'acqua, benthos e sedimenti (inclusi livelli di contaminanti previsti per piano caratterizzazione L. 152/2006 parte IV e Titolo V ed ai sensi del DM172). Il monitoraggio dovrà essere avviato prima dell'inizio dei lavori, proseguire per la durata di attività dell'opera e terminare 12 mesi dopo il termine dei lavori. c) Il monitoraggio ambientale dovrà anche, durante la fase di cantiere, prevedere misure in continuo per misure di torbidità e ossigeno, operando con tecnica di <i>feedback monitoring</i> che prevede la sospensione delle attività quando i livelli di ossigeno disciolto scendono sotto i $2 \text{ mgO}_2 \text{ L}^{-1}$ o livelli critici di trasparenza (le cui soglie saranno definite nel piano di monitoraggio predisposto con l'ARPA Campania). I dati acquisiti durante tutte le attività di cantiere dovranno essere archiviati e messi a disposizione alle autorità di controllo, unitamente a un verbale delle attività svolte e delle eventuali sospensioni dei lavori. d) Habitat e biocenosi marine: il monitoraggio dovrà essere effettuato da biologi marini esperti secondo l'approccio BACI (<i>Before After Control Impact</i>), seguendo scrupolosamente le linee guida ISPRA e le metodologie standard previste dalla MSFD; dovrà essere condotta una caratterizzazione Video HD in tutta l'area di interesse fino a un raggio di 100 m dal limite dell'area interessata dai lavori. e) Rumore: il Proponente dovrà realizzare un piano di minimizzazione dell'impatto acustico durante i lavori di Cantiere. Tale piano dovrà anche prevedere tutte le e mitigazioni del caso e dell'eventuale piano di contenimento acustico. f) Qualità dell'aria: il Proponente dovrà realizzare un piano di monitoraggio della qualità dell'aria, sotto il controllo e secondo le modalità determinate da ARPA Campania, che preveda tutte le e mitigazioni del caso e rilevamenti in continuo durante i lavori del cantiere. g) I risultati del monitoraggio ex ante e la relazione di cantierizzazione dovranno essere inviati al MATTM per la verifica di ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori, al termine dei lavori e al completamento dei 12 mesi di monitoraggio. h) Eventuali modifiche/integrazioni delle suddette relazioni, che dovessero rendersi necessarie durante l'effettuazione dei lavori, nonché gli esiti delle prove e dei monitoraggi in corso d'opera dovranno essere controllati e approvati da ARPA Campania.

Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio del cantiere, alla conclusione delle attività di cantiere, dopo 12 mesi dalla conclusione dei lavori
Ente vigilante	ARPA Campania - MATTM
Enti coinvolti	ARPA Campania – MATTM

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	
Fase	
Ambito di applicazione	Mitigazioni e compensazioni
Oggetto della prescrizione	<p>a) <u>Minimizzazione emissioni CO2 e degli impatti esterni all'area di cantiere:</u> il materiale di cava, di opportuna qualità, usato per il prolungamento della diga dovrà essere reperito in aree prossime all'area di cantiere per minimizzare l'impatto legato al trasporto, incluso l'utilizzo di mezzi (autoarticolati, autocarri, autobetoniere) conformi alla normativa "Euro 5" o superiore, e sottoposti a regolare manutenzione durante tutto il periodo di utilizzo.</p> <p>b) Per limitare la dispersione delle polveri nell'atmosfera, durante le operazioni di trasporto del materiale da costruzione devono essere adottati degli accorgimenti di mitigazione, quali ad esempio la bagnatura delle piste di cantiere, (<i>wet suppression</i>) il lavaggio delle gomme degli automezzi e la copertura a mezzo di teli dei camion che trasportano materiale fine, nonché la copertura di eventuali cumuli.</p> <p>c) <u>Minimizzazione degli impatti sull'ecosistema marino:</u> non prevedere il salpamento e riutilizzo dei massi e delle rocce già presenti in mare per la diga, ma prevedere la loro eventuale dislocazione in aree limitrofe non interessate dall'opera per preservarne le biocenosi associate.</p> <p>d) <u>Mitigazione:</u> dovranno essere messe in essere tutte le misure di mitigazione utili a minimizzare l'impatto sugli ambienti e biocenosi marine circostanti o limitrofe, incluse barriere per impedire la diffusione di materiale in sospensione che possa alterare i livelli di ossigeno disciolto, torbidità o dispersione di matrici contaminate.</p> <p>e) <u>Traslocazione:</u> nel caso in cui, dopo adeguate verifiche condotte con le tecnologie più appropriate, sia rilevata la presenza di biocenosi di pregio e/o habitat che rientrano nelle linee guida di Natura 2000, si dovrà prevedere un piano di traslocazione, ovvero spostamento delle biocenosi di interesse in aree con condizioni ambientali confrontabili a quelle di origine, ma non interessate dai lavori di Prolungamento Diga Duca D'Aosta.</p> <p>f) <u>Compensazione:</u> nel caso di danni determinati dalla traslocazione di biocenosi o di impatti residui su habitat di interesse, dovranno essere messe in essere misure di compensazione atte a ripopolare l'area rispetto alle perdite causate dall'impatto, per ricostituire le condizioni ex ante per come determinato dal monitoraggio.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Alla conclusione dei lavori
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Campania

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla

