



*Ministero della Transizione Ecologica*

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

**Sottocommissione VIA**

**Parere n. 101 del 7 giugno 2021**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><b>Parere tecnico</b></p> <p style="text-align: center;"><b>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, già prorogato con DM n. 123/2020 - Richiesta parere</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP 6089</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p style="text-align: center;"><b>Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale</b></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 (d'ora innanzi D- Lgs. n. 152/2006) recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. e 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'art. 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;
- i Decreti 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 e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;
- l'art. 5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;
- il Decreto n. 142 del 30/11/2020 con il quale il Direttore Generale della Direzione Generale per Ciclo integrato delle acque e dei rifiuti, Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali della Regione Campania ha designato, quale rappresentante regionale nella Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, la dr.ssa Nevia Carotenuto, Staff Valutazioni Ambientali della Regione Campania;

### **PREMESSO** che:

- con D.M. n. 150 del 27/05/2014, è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto in oggetto. Il Decreto fissa in 5 anni il termine per la realizzazione del progetto, a decorrere dalla data di pubblicazione dello stesso sulla Gazzetta Ufficiale avvenuta il 22/07/2014;
- con D.M. n. 123 del 11/06/2020, la validità temporale è stata prorogata, su motivata istanza del Proponente, fino al 30/06/2021;

- con nota n. 10481 del 7/05/2021, acquisita al prot. 48653/MATTM del 7/05/2021 che si allega, l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha presentato a questa Direzione, istanza di ulteriore proroga della validità temporale del suddetto decreto VIA, fino al 31/12/2022. L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha dichiarato che le motivazioni della suddetta istanza di proroga si trovano nell’esigenza *“di aver dovuto eseguire delle attività di bonifica bellica e per le avverse condizioni meteo marine del periodo invernale che hanno causato un allungamento dei tempi di esecuzione della bonifica bellica e un conseguente ritardo nell’avvio delle lavorazioni [...], l’emergenza da Covid-19 ha causato sospensioni e rallentamenti nell’esecuzione delle lavorazioni e all’attualità non è possibile prevedere quando avrà termine il periodo emergenziale per cui è presumibile che anche le lavorazioni non ancora eseguite subiranno rallentamenti”*;
- con nota prot. n. 49475/MATTM del 11/05/2021, acquisita al port. n. 2423/CTVA del 11/05/2021, la Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale - ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS, ha comunicato la procedibilità dell’istanza, e disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione tecnica VIA/VAS, alla quale chiede di stabilire se, alla luce della documentazione fornita, sia possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di VIA conclusa con D.M. n. 150/2014 e nella successiva istruttoria di proroga, e se vi siano, quindi, le condizioni per la concessione della ulteriore proroga richiesta;
- con la stessa nota la Divisione ha comunicato che la documentazione in formato elettronico è disponibile nella cartella archivio del fascicolo elettronico presente sull’applicativo GEMMA e, nell’osservare che l’istanza in argomento è stata inviata, per conoscenza, anche al Ministero della cultura, chiede all’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale di fornire la stessa documentazione tecnica già inviata alla scrivente anche a detto dicastero, al quale si chiede il nulla osta tecnico alla concessione della proroga richiesta, ai fini della predisposizione del decreto interministeriale di proroga, in coerenza con quanto stabilito all’art. 25, comma 5 del D. Lgs. n. 152/2006;

#### **VISTA la documentazione presentata dal Proponente, come di seguito elencata:**

- Relazione tecnico-ambientale, in data maggio 2021, “descrittiva dell’iter amministrativo seguito dal progetto con le motivazioni alla base della ulteriore richiesta di proroga del termine di validità del provvedimento di VIA n. 150/2014, prorogato con DM n. 123/2020, e un’analisi comparativa rispetto alle condizioni attuali dei quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale al fine di evidenziare la non significatività delle variazioni occorse nel tempo”;
- l’attestazione di avvenuto assolvimento degli oneri istruttori;

#### **CONSIDERATO che**

- le attività, oggetto di rilascio del parere favorevole di compatibilità ambientale con prescrizioni, comprendono l’approfondimento dei fondali delle darsene, del bacino di evoluzione e del

- canale di ingresso, l'allargamento dell'imboccatura del Porto Commerciale di Salerno e il prolungamento del molo Trapezio;
- gli interventi tecnico-funzionali in esame 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, 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;
  - l'adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Salerno, 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, ha previsto l'approfondimento dei fondali delle darsene, del bacino di evoluzione e del canale di ingresso, l'allargamento dell'imboccatura del Porto Commerciale di Salerno e il prolungamento dei moli Manfredi e Trapezio;
  - l'intervento di prolungamento del molo Manfredi è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs. n. 152/2006. del 31/05/2011e con nota prot. 0013068 è stata comunicata l'esclusione dalla procedura di VIA 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; in particolare, il Decreto n.150/2014, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.86 del 22/07/2014, è stato oggetto di motivata istanza di proroga con relazione tecnico-ambientale presentata in data 20 maggio 2019, favorevolmente assunta con rilascio di Decreto n.123/2020 che ha prorogato la validità temporale del decreto VIA 150/2014 fino al 30 giugno 2021;
  - dall'emissione del provvedimento favorevole di VIA n.150/2014, in particolare, al fine dell'attuazione degli interventi di approfondimento dei fondali del Porto Commerciale di Salerno e del canale di ingresso, l'Autorità Proponente 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 a 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. n. 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 MATTM 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 e 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 Fad 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 MATTM n. 374 del 01/10/2018, rettificato con Decreto Direttoriale n. 393 del 22/10/2018, per un volume di m<sup>3</sup> 3.251.968); i lavori di dragaggio sono stati 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 e 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, e 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. e in data 22/11/2018 è stato stipulato il contratto d'appalto. Il servizio è stato avviato in data 03/12/2018 e in data 11/06/2019 il R.T.I. ha provveduto alla consegna del Report finale della ricognizione dei fondali;
  - affidare l'esecuzione dei Piani di Monitoraggio Ambientale dell'atmosfera e rumore a C.U.G.RI. (Consorzio inter-Universitario per la previsione e prevenzione dei Grandi Rischi), attività in corso di espletamento;
  - aggiudicare con Delibera Presidenziale n. 232 del 18/09/2019 i lavori di escavo al R.T.I. Società Italiana Dragaggi S.p.A. (Capogruppo Mandataria) - Consorzio Stabile Grandi Lavori S.c.r.l. (Mandante) - Meridiana Costruzioni Generali S.r.l. (Mandante), stipulando in data 03/12/2019 il Contratto di appalto;
  - affidare l'esecuzione dei Piani di Monitoraggio ambientale dell'ecosistema marino alla Stazione Zoologica di Napoli Anton Dohrn di Napoli, attività in corso di espletamento;
  - consegnare, in data 12/12/2019, i lavori che hanno interessato le darsene interne, il bacino di evoluzione e il canale di ingresso del Porto commerciale di Salerno a eccezione di due aree del canale di ingresso per le quali, prima dell'esecuzione degli scavi subacquei, si è reso necessario procedere a una Bonifica Bellica Sistemica Subacquea per strati;
  - dare inizio, dopo l'esecuzione delle attività di salpamento, in data 16/01/2020 ai lavori di scavo subacqueo con draga TSHD. Dal 05/03/2020 al 18/03/2020 l'Appaltatore ha utilizzato anche una seconda draga TSHD e complessivamente nel primo anno sono stati recapitati nell'area di immersione circa 1,4 milioni di m<sup>3</sup> di sedimenti;
  - sospendere i lavori in data 25/03/2020 a causa dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, riprendendoli in data 24/07/2020;
  - iniziare in data 17/11/2020 la seconda fase dell'intervento di scavo subacqueo con draga TSHD. Dal 09/12/2020 al 14/12/2020 l'Appaltatore ha utilizzato due draghe TSH e complessivamente il secondo anno sono stati recapitati nell'area di immersione circa 1,8 milioni di m<sup>3</sup> di sedimenti;
- all'attualità risultano ultimati i lavori di escavo previsti per il raggiungimento delle quote di progetto. Resta da eseguire la posa in opera dei segnalamenti definitivi di delimitazione del canale di ingresso, ma a causa delle sospensioni verificatesi durante l'esecuzione dei lavori (n. 2 giorni come da verbale di ripresa lavori n.1 del 27/01/2020 e n.120 giorni dal 25/03/2020 al 24/07/2020 per l'emergenza da Covid-19), il termine contrattuale per l'ultimazione dei lavori (pari a diciotto mesi) è stato prorogato a metà ottobre 2021;

- relativamente all'allargamento dell'imboccatura del Porto Commerciale di Salerno l'Autorità Proponente ha invece provveduto a:
- approvare con Delibera Presidenziale n. 152 del 07/07/2014 il progetto preliminare 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 definitivo in sede di offerta elaborato sulla base del progetto preliminare prodotto della Stazione Appaltante, ai sensi dell'art. 53 comma 2 lettera c) del D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;
  - aggiudicare i lavori in via definitive 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 OO.PP. Campania — Molise in sede di esame del progetto definitivo e 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. 169 del 04/08/2016, recante disposizioni per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali);
  - rielaborare il progetto definitivo, che l'ATI Appaltatrice ha provveduto ad adeguare alle prescrizioni del CTA, ai risultati delle prove sperimentali eseguite da Wallingford e alle indagini integrative eseguite dall'ATI. Detto progetto è stato approvato con Delibera Presidenziale n. 155 del 05/06/2019, previa acquisizione del parere tecnico di competenza del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Campania — Molise, che lo ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni con Voto n.124 del 19/12/2018 (Prot. AdSP n.001965 del 31.01.2019) e verifica da parte di società accreditata;
  - richiedere l'acquisizione del progetto esecutivo, redatto dall'Appaltatore;
  - approvare, con Delibera Presidenziale n. 27 del 31/01/2020, il progetto esecutivo dell'intervento, redatto dall'ATI ACMAR S.c.p.a. — KOSTRUTTIVA S.c.p.a.;

- acquisire in data 14/02/2020, l'autorizzazione sismica, rilasciata dall'Ufficio Regionale del Genio Civile di Salerno a norma del D.M. 17/01/2018;
  - acquisire, a febbraio 2020, le specifiche per l'esecuzione della bonifica bellica subacquea, da dover effettuare secondo la Direttiva Tecnica GEN-BSS 001, conseguenti alle valutazioni effettuate dal Coordinatore della Sicurezza in fase di progettazione, con il dettaglio delle aree oggetto di ricognizione e bonifica bellica subacquea, dei tempi e delle modalità di esecuzione della bonifica bellica profonda. Detta attività è stata affidata all'ATI Appaltatrice come opera complementare con Atto di sottomissione del 17/03/2020, approvato con Delibera Presidenziale n. 187 del 03/09/2020. Il termine per l'ultimazione dei lavori di allargamento dell'imboccatura, pari a 330 giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla data di consegna dei lavori come previsto dall'art.14.2 del Contratto del 29/01/2016, è stato incrementato del periodo di tempo necessario all'approvazione del progetto di bonifica bellica da parte di MARICOMLOG Napoli, all'effettuazione della bonifica bellica profonda (pari al massimo a 32 giorni naturali e consecutivi) e alla successiva validazione da parte di MARICOMLOG;
  - acquisire, con nota del 16/03/2020, il Piano di Sicurezza Ambientale delle attività di cantiere in ottemperanza alla prescrizione n.1 del D.M. 150/2014, adeguato alle osservazioni/raccomandazioni dell'ARPAC in sede istruttoria;
  - richiedere, in considerazione della situazione determinata dal Covid-19, per la quale l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato pandemia a livello globale, da parte del Responsabile del Procedimento della Stazione Appaltante al Coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione, l'adeguamento del Piano di Sicurezza e Coordinamento, ed all'Appaltatore l'aggiornamento del proprio Piano Operativo di Sicurezza;
  - riconfigurare il lay-out di cantiere; a causa dell'emergenza da Covid-19, che ha ritardato l'avvio dei lavori, le aree di cantiere, interne all'ambito portuale, hanno necessitato di un ampliamento per consentire il necessario distanziamento del personale;
  - consegnare i lavori con verbale del 09/09/2020, con decorrenza dal 14/09/2020; in tale data sono iniziati i lavori di allestimento del cantiere;
  - affidare, con Delibera Presidenziale n. 279 del 11/12/2020, all'ATI ACMAR le opere complementari di rimodellamento dei fondali della darsena Manfredi; infatti, al fine di non creare interferenze con i lavori affidati al RTI Society Italiana Dragaggi S.p.A. - Consorzio Stabile Grandi Lavori S.c.r.l. - Meridiana Costruzioni Generali S.r.l., la Stazione Appaltante ha determinato di consegnare l'intera darsena Manfredi all'ATI ACMAR, che ha provveduto, tramite dragaggio meccanico, a effettuare i volumi di escavo previsti nella suddetta area e a recapitare i sedimenti in ambito portuale, in una preassegnata zona in cui la draga TSHD ha potuto agevolmente prelevarli e recapitarli nel sito di immersione autorizzato dal MATTM;
- all'attualità risultano completati i lavori di rimodellamento dei fondali previsti in progetto per il posizionamento del bacino di prefabbricazione dei cassoni in c.a., che è arrivato nel Porto di Salerno in data 14/12/2020;
- all'attualità sono state altresì ultimate le attività connesse all'individuazione di eventuali ordigni residuati bellici dell'area interessata dal prolungamento del molo di sopraflutto e in data 21/01/2021 il Comando Logistico della Marina Militare ha trasmesso il Verbale di validazione della Bonifica Bellica Sistemica Subacquea, a seguito del quale l'Appaltatore ha provveduto all'aggiornamento del cronoprogramma esecutivo dei lavori, rispetto al quale, l'inizio della vibrocompattazione dell'area di imbasamento dei cassoni e la fabbricazione dei cassoni cellulari

in c.a. è stata rinviata a inizio febbraio 2021 a causa delle avverse condizioni meteo; in data 11/03/2021 è stato varato il primo cassone ed in data 12/04/2021 il secondo cassone;

- il Proponente rappresenta, pertanto, che la richiesta di ulteriore proroga di n. 1,5 anni del Decreto di compatibilità ambientale n. 150 del 27/05/2014, prorogato al 30 giugno 2021 con Decreto n. 123/2020, è conseguente, come evidenziato nell'analisi della cronistoria sopra riportata, all'emergenza da Covid-19, che ha ritardato e continua a causare rallentamenti nell'esecuzione dei lavori, alla maggiore durata contrattuale dei lavori di allargamento dell'imboccatura, dovuta alla necessità di dover eseguire delle attività di bonifica bellica e alle avverse condizioni meteo marine del periodo invernale che hanno causato un allungamento dei tempi di esecuzione della bonifica bellica e un conseguente ritardo nell'avvio delle lavorazioni di vibrocompattazione e di fabbricazione dei cassoni in c.a., e si rende necessaria per completare l'insieme degli interventi la cui ultimazione si stima entro il 31 dicembre 2022;
- con riferimento agli adempimenti alle ottemperanze, il Proponente dichiara quanto segue:
  - con nota acquisita al protocollo dell'Ente in data 27/05/2020 il MATTM ha comunicato di aver emanato il Decreto Direttoriale n. 110 del 21/05/2020 di verifica di ottemperanza del progetto di Adeguamento tecnico-funzionale alle prescrizioni n. 2 (monitoraggio atmosferico) e n. 4 (monitoraggio acustico) del D.M. n.150/2014 per la fase ante operam;
  - con nota acquisita al protocollo dell'Ente in data 29/05/2020 il MATTM ha comunicato di aver emanato il Decreto Direttoriale n. 126 del 28/05/2020 di verifica di ottemperanza del progetto di Adeguamento tecnico-funzionale alle prescrizioni nn. 6 e 7 nonché 8, 10 e 11 (monitoraggio ambiente idrico e torbidità) del D.M. n.150/2014 per la fase ante operam;
  - con nota acquisita al protocollo dell'Ente in data 01/07/2020 il MATTM ha comunicato di aver emanato il D.M. n. 123 del 11/06/2020 di proroga del Decreto VIA n. 150/2014 fino alla data del 30/06/2021;
  - il Piano di monitoraggio della linea di costa, redatto dall'ATI ACMAR S.c.p.a. — KOSTRUTTIVA S.c.p.a. in ottemperanza alla prescrizione n. 12 del D.M. n. 150/2014 e finalizzato a verificare eventuali incidenze del prolungamento del molo di sopraflutto sul litorale adiacente, è stato aggiornato alle prescrizioni dell'ARPAC che, con nota dipartimentale del 15/04/2020 (Prot. AdSP n. 10072 del 30/04/2020), ha comunicato la propria presa d'atto; il monitoraggio ante operam, eseguito a ottobre 2020, trasmesso all'ARPAC con nota Prot. AdSP n. 2528 del 03/02/2021, è stato trasmesso al MATTM per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza della fase ante operam con nota Prot. AdSP n. 5530 del 09/03/2021 (è stato emesso il Decreto Direttoriale n. 142 del 14/05/2021, corredato del parere della Commissione n. 238 del 07/05/2021: la prescrizione non è al momento ottemperata);
  - con nota acquisita al protocollo dell'Ente in data 16/11/2020 il MATTM ha comunicato di aver emanato il Decreto Direttoriale n. 404 del 09/11/2020 di verifica di ottemperanza del progetto di Adeguamento tecnico-funzionale alla prescrizione n.9 (smaltimento materiali salpamento molo sottoflutto) del D.M. n.150/2014 e il Decreto Direttoriale n. 397 del 09/11/2020 di verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. 2 (monitoraggio atmosferico) e n. 4 (monitoraggio acustico) del D.M. n.150/2014 per la parte in cui richiedono in corso d'opera la presentazione annuale dei risultati;

- con nota acquisita al protocollo dell'Ente in data 18/03/2021 il MATTM ha comunicato di aver emanato il Decreto Direttoriale n. 80 del 16/03/2021 di verifica di ottemperanza alla prescrizione n.8 del Decreto Direttoriale n. 219 del 19/07/2017 e il Decreto Direttoriale n. 85 del 16/03/2021 di verifica di ottemperanza alla prescrizione n.10 del D.M. n.150/2014 relativamente al I anno di attività del monitoraggio in corso d'opera dell'ambiente idrico;



## CONSIDERATO altresì che

- Con riferimento al **Quadro Programmatico**:
- Per quanto concerne i **Piani e programmi**:
  - la pianificazione ordinaria regionale, provinciale e comunale analizzata nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale allegato alla istanza di VIA e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014 (rilasciata favorevolmente con Decreto n.123 del 11/06/2020 fino al 30 giugno 2021), non ha subito variazioni tali da influire sugli interventi progettuali. Difatti, 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 e della prima richiesta di motivata istanza di proroga, risultano ancora vigenti;
  - analogamente, 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 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. In accordo alle linee strategiche del Piano, il Proponente dichiara che gli interventi in progetto rappresentano una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico;

- il Piano Provinciale dei Trasporti, approvato nel 2002, e 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 P.T.R., 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 integrato con D.G.R. n. 811 del 27/12/2012 e D.G.R. n. 683 del 23/12/2014, e il Piano di zonizzazione acustica del Comune di Salerno approvato nel 2009, considerati nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale e della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014, risultano ancora vigenti;

– Per quanto concerne l'**assetto fisico e funzionale del territorio**:

– Analisi territoriale e infrastrutturale:

il Porto di Salerno ha una funzione essenzialmente commerciale e si inserisce nella porzione di territorio compresa tra l'area urbana salernitana, a est, la penisola amalfitana, a ovest, e 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 e dal punto di vista orografico il territorio comunale è molto variegato, passando dal livello del mare fino ai 953 metri del monte Stella. Con riferimento all'anno 2014 e all'anno 2019, il Proponente dichiara che le dinamiche insediative territoriali delle aree interessate dalla realizzazione degli interventi in esame non hanno evidenziato variazioni significative dell'assetto funzionale. 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, difatti, 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 provinciale o interlocale;

– Assetto fisico e funzionale del territorio:

il collegamento con la rete autostradale è ancora assicurato dal Viadotto Gatto, che ha collegato direttamente ai varchi portuali, attraverso cui si raggiunge anche la SS. 18 che conduce a Napoli e a Reggio Calabria; l'altra importante strada di comunicazione è rappresentata dalla tangenziale di Salerno che collega lo svincolo autostradale al Comune di Pontecagnano;

– Analisi demografica

in accordo a quanto rilevato rispetto all'anno 2014 e a quanto riportato nella relazione di prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n. 150/2014 (rilasciata favorevolmente con Decreto n.123 del 11/06/2020 fino al 30 giugno 2021), il Proponente evidenzia un andamento sostanzialmente stabile, con leggero decremento costante

nel tempo della popolazione residente, a testimonianza di una sostanziale invariabilità dell'assetto territoriale di riferimento degli interventi in esame;

– Analisi del traffico portuale

i traffici portuali consolidati, da un punto di vista merceologico, possono essere riferiti a tre grandi tipologie: container, Ro-Ro e general cargo; il porto di Salerno svolge un importante ruolo per quanto riguarda il traffico passeggeri nell'ottica delle Autostrade del Mare, Vie del Mare e della crocieristica e ha un'importanza fondamentale per lo sviluppo dei traffici commerciali nazionali e con i paesi del Mediterraneo, oltre a presentare una forte vocazione al mercato internazionale. Come riportato nella prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014, l'analisi dei dati compresi tra il 2014 e il 2017 evidenziava un aumento non significativo dei traffici portuali per il porto di Salerno, inferiore a quello registrato per altre strutture portuali italiane, a conferma delle criticità strutturali esistenti; a ulteriore conferma delle criticità esistenti, l'analisi dei dati compresi tra il 2018 e il 2020, mostra un sostanziale decremento dei traffici portuali, anche in relazione alla condizione emergenziale da COVID-19 tutt'ora in corso, con il solo traffico Ro-Ro che ne ha risentito in maniera inferiore;

– Con riferimento al **Quadro Progettuale**:

– Finalità e importanza degli interventi:

l'importanza dell'iniziativa progettuale risiede nell'incompatibilità determinatasi tra le caratteristiche dimensionali delle navi di nuova generazione, sia destinate al traffico passeggeri (crociere) sia al traffico di merci unitizzate (containers / ro-ro/ general cargo), e l'attuale configurazione del porto di Salerno; le condizioni del trasporto marittimo e, in particolare, di quello relativo al traffico container hanno comportato, difatti, l'insorgere di un processo di marginalizzazione del ruolo rivestito dallo scalo salernitano all'interno della competizione internazionale nel mercato della portualità, in confronto alla concomitante pianificazione e realizzazione in tutti i porti europei di interventi di adeguamento delle infrastrutture ai nuovi standard dimensionali; gli interventi in progetto sono finalizzati, secondo il Proponente, a creare le condizioni affinché detto processo di marginalizzazione del ruolo portuale sia interrotto e invertito;

– Descrizione degli interventi:

gli interventi di adeguamento tecnico funzionale del Porto di Salerno prevedono (e hanno in parte attuato) l'approfondimento dei fondali delle darsene, del bacino di evoluzione e del canale di ingresso, l'allargamento dell'imboccatura e il prolungamento del molo Trapezio; il progetto definitivo prevedeva l'approfondimento dei fondali portuali per il raggiungimento delle seguenti batimetrie riferite al livello medio delle basse maree sizigiali: -17,00 m nel canale di accesso; -16,00 m nel bacino di evoluzione; -15,00 m all'interno della darsena centrale e di quella di Ponente; - 11,50 m nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio e 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 m<sup>3</sup> oltre overdredging, stimato nell'ordine di 493.303 m<sup>3</sup>, avendo ipotizzato di utilizzare una draga con capacità di 2.500 m<sup>3</sup>. 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 ha previsto il raggiungimento delle seguenti batimetrie riferite al livello medio delle basse maree sizigiali: - 14,50 m nel canale di accesso; -14,50 m nel bacino di evoluzione; -14,50 m all'interno della darsena centrale; -14,50 m all'interno della darsena di Ponente; - 11,50 m 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 20,00 m dal ciglio banchina; batimetria attuale lungo le banchine non consolidate (Molo di Ponente, Molo 3 Gennaio) per una fascia di 20,00 m dal ciglio banchina;

per poter eseguire tale attività di escavo l'Autorità Portuale, tra il 2012 e 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 appaltato nel 2018, risultava pari a 3.232.568 m<sup>3</sup> compreso overdredging, con un minor volume di escavi rispetto al progetto definitivo di circa il 46%. La scelta di una draga più performante con capacità minima di 11.000 m<sup>3</sup> è stata dettata dall'esigenza di dover eseguire le operazioni di dragaggio ottemperando alle prescrizioni del MATTM, che stabiliva 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 la tempistica 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 e, siccome la batimetria di progetto del canale di ingresso è -14,50 m, laddove l'Adeguamento Tecnico Funzionale prevede -17,00 m, in una riunione tenutasi a luglio 2020 con il Comando zona dei fari e dei segnalamenti marittimi di Napoli, la Capitaneria di Porto di Salerno e la Corporazione dei Piloti, ha ritenuto opportuno in questa fase non installare le mede n. 1 e n. 2. Il canale di ingresso resta delimitato dalle mede n. 5, n. 4 e n. 3. Due delle 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 la geomarina e la difesa delle coste;

il Proponente rappresenta nuovamente come gli adeguamenti apportati dall'elaborazione del progetto esecutivo non hanno determinato variazioni sostanziali all'intervento in esame, evidenziando che la riduzione dei volumi da dragare e dei tempi di escavo rispetto al progetto definitivo comporta una potenziale diminuzione delle pressioni ambientali delle attività 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 OO.PP. Campania — Molise datato novembre 2018, è previsto:

- 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 c.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 e 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 20,00 m e altezza variabile da 8,60 m (lato esterno porto), 10,90 m (lato interno porto) e 16,20 m (lato muro paraonde) per una lunghezza complessiva 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 e fondati a quota -11,50 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;

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 (espresse con voto n. 54 reso nell'adunanza del 24/06/2015) e sulla base dei risultati delle indagini geotecniche integrative e delle prove tridimensionali in vasca; il progetto definitivo nel novembre 2018 è stato aggiornato e ha acquisito il parere favorevole del CTA con voto n. 124 del 19/12/2018;

risulta così 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 ha previsto, difatti, la costruzione, il trasporto, l'affondamento e la posa in opera di n. 5 cassoni cellulari prefabbricati, di cui i tre centrali a celie 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 15 cassoni cellulari alla quota di -11,40 m s.l.m.m su uno scanno di imbasamento di spessore non inferiore a 1,60 m;

i cassoni saranno realizzati nel Porto di Salerno su apposito bacino di prefabbricazione (bacino a casseri rampanti "Dario" di dimensioni 46 x 38 m che, su richiesta della Capitaneria di Porto,

in sede di redazione del progetto esecutivo è stato posizionato al Molo Manfredi anziché al Molo 3 Gennaio), poi movimentati in tutta sicurezza al sito di utilizzo per il successivo affondamento con acqua e 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 porta) e 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<sup>a</sup> e II<sup>a</sup> 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, mentre il materiale proveniente dalla demolizione delle strutture di calcestruzzo sarà portato a discarica autorizzata;

il Proponente conclude dichiarando che gli adeguamenti apportati dalla revisione del progetto definitivo non hanno determinato variazioni sostanziali all'intervento in esame e che nessuna ulteriore modifica e/o variazione è stata inoltre introdotta o apportata nel periodo temporale intercorrente tra la prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014 (Maggio 2019) e la data dell'istanza di rinnovo del Decreto VIA;

- Con riferimento al **Quadro Ambientale**:
- Per quanto concerne l'Ambiente idrico superficiale e sotterraneo:

con riferimento allo stato di qualità dell'ambiente idrico si rappresenta che la Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli ha effettuato nell'anno 2020 la campagna di monitoraggio in corso d'opera di tutte le aree interessate dalla realizzazione della prima fase degli interventi in esame, considerando le componenti acqua, organismi e sedimenti e dal report relativo al monitoraggio in corso d'opera, datato ottobre 2020, si evince che per tutte le stazioni di monitoraggio sono stati rilevati profili di temperatura, conducibilità, pH, salinità, ossigeno disciolto, fluorescenza e trasmittanza analoghi a quelli rilevati nella campagna di monitoraggio ante operam e al piano di monitoraggio allegato allo Studio di Impatto Ambientale;

l'esecuzione del piano di monitoraggio in corso d'opera ha permesso di formulare un quadro completo ed esaustivo relativamente allo stato di salute degli ecosistemi marini soggetti a impatti potenziali derivanti dalle operazioni di escavo, trasporto e immersione in mare dei sedimenti dragati del Porto di Salerno e del canale d'ingresso, sulla base del quadro di riferimento ottenuto nel corso della campagna di monitoraggio ante operam. Gli studi effettuati hanno interessato sia le acque sia i fondali marini, utilizzando i descrittori previsti dalla Marine Strategy Framework Directive. Le campagne idrologiche effettuate nel corso d'opera hanno confermato il generale stato di oligotrofia-mesotrofia del Golfo di Salerno per quanto riguarda la concentrazione di nutrienti, così come osservato nel corso del monitoraggio ante operam. Le nette differenze osservate durante il monitoraggio ante operam tra le stazioni oligotrofiche, ubicate in prossimità delle Costiere amalfitane e lungo la costa Cilentana, e le stazioni a carattere mesotrofico (foci fluviali e aree urbane) risultano meno evidenti nel corso d'opera. Nel caso del corso d'opera, la differenza è imputabile a una riduzione del carico di nutrienti nelle aree mesotrofiche, legato essenzialmente alla diversa dinamica stagionale e ad un possibile effetto del lockdown che sembra aver ridotto l'apporto di nutrienti da costa. Nel corso del monitoraggio in corso d'opera sono stati riscontrati fenomeni di arricchimento da nutrienti a

carattere locale in prossimità dell'area urbana di Salerno (stazione A14), e quindi non riconducibili alle attività di escavo;

– Per quanto concerne l'Atmosfera:

Con riferimento allo stato del comparto atmosferico si rappresenta che da un punto di vista normativo, i quadri nazionale e regionale considerati nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014, non hanno subito modifiche. Il riferimento normativo in relazione alla qualità dell'aria e, difatti, ancora oggi 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". Così come, con riferimento al quadro normativo regionale, il riferimento è costituito ancora dal "Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria" (approvato, con emendamenti, dal Consiglio Regionale della Campania nella seduta del 27 giugno 2007), integrato con successive:

- Delibera della Giunta Regionale n. 811 del 27/12/2012, che ha integrato il Piano con delle misure aggiuntive volte al contenimento dell'inquinamento atmosferico;
- Delibera della Giunta Regionale n. 683 del 23/12/2014, che ha integrato il Piano con la nuova zonizzazione regionale e il nuovo progetto di rete con l'approvazione dei seguenti allegati:
  - relazione tecnica - progetto di zonizzazione e di classificazione del territorio della Regione Campania ai sensi dell'art. 3, comma 4 del D. Lgs. 155/2010;
  - appendice alla relazione tecnica;
  - file relativi alla zonizzazione;
  - progetto di adeguamento della rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria della Regione Campania;
  - cartografia;

tale integrazione ha portato a una nuova 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, così suddiviso:

- Agglomerato Napoli-Caserta (IT1507);
- Zona costiera-collinare (IT1508); Zona montuosa (IT1509);

con riferimento all'area di intervento essa è localizzata, in base alla nuova zonizzazione, nella Zona costiera-collinare (IT1508);

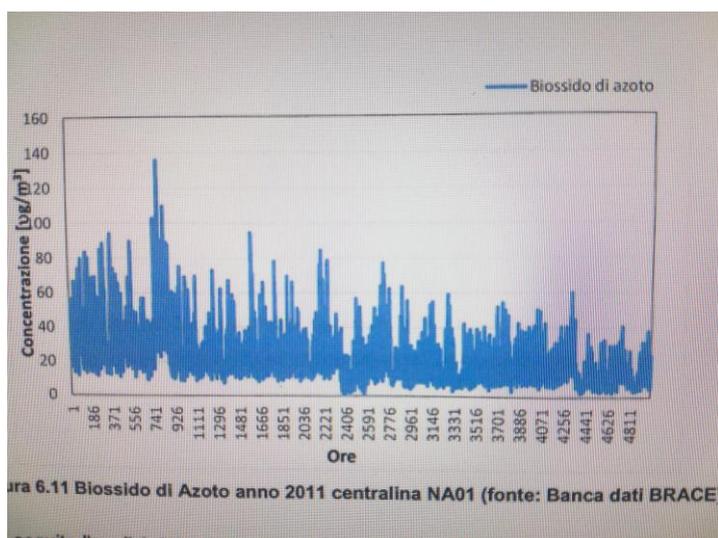
analogamente, per quanto riguarda il regime termico e rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale presentato nell'ambito dell'istanza di VIA e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014, si confermano le temperature massime nell'area, nei mesi estivi, concentrate tra i mesi di luglio e agosto, e le minime assolute, nei mesi invernali, tra gennaio e febbraio, che si attestano intorno ai -0.2°C;

anche 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, 2018, 2019 e 2020 conferma, come riportato nello Studio di Impatto Ambientale e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014, che i mesi con le precipitazioni più elevate sono compresi tra ottobre e marzo, con i massimi registrati generalmente nel mese di novembre, mentre le minori precipitazioni si registrano tra i mesi di giugno e settembre, con i minimi assoluti in genere nel mese di luglio;

medesimo riscontro, rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale presentato nell'ambito dell'istanza di VIA e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014, il Proponente evidenzia, con riferimento al regime anemometrico, ove, considerando i dati rilevati dalla stazione mareografica dell'ISPRA localizzata presso il porto banchina Manfredi del Comune di Salerno con riferimento agli anni 2017, 2018, 2019 e 2020, come la direzione del vento prevalente risulta essere quella proveniente da Nord Nord — Est e Sud Sud — Ovest con velocità comprese tra 0 e 12 m/s;

con riferimento invece al 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 emmissive, 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, secondo il Proponente, comunque cautelativa in quanto situata in un'area in cui a ragionevole supporre livelli di inquinamento, correlati alla presenza dell'area metropolitana di Napoli, maggiori rispetto a quelli dell'area d'intervento;

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 NO<sub>2</sub>, il quale può essere confrontato con i valori limite normativi e, pertanto, preso in considerazione negli studi di impatto ambientale 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. I dati più recenti disponibili da tale banca dati sono riferiti all'anno 2011;



si riporta di seguito l'analisi dei dati ricavati dalla centralina NA01 relativamente all'indicatore NO<sub>2</sub>;

Anno	Centralina	Media	Percentile					Minimo	Massimo	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

dati 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 2020). In particolare, si evidenzia che nell'anno 2019 la media annua per tale indicatore della qualità dell'aria è stato pari a 22,1 µg/m<sup>3</sup> 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 PM<sub>10</sub>, 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;

Anno	Centralina	Media	Percentile					Minimo	Massimo	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 PM<sub>10</sub> sono presenti sul sito web di ARPAC. Si rileva come nell'anno 2020 la media annua è risultata pari a 27,7 µg/m<sup>3</sup> presso la stazione NA01 con un numero di superamenti della media oraria pari a 10 (massimo consentito dalla normativa: 35 per anno civile); l'andamento dei valori è in linea con quello del SIA se non con un leggero miglioramento;

con riferimento al monitoraggio degli inquinanti atmosferici, partire dal gennaio 2020 il C.U.G.R.I. attua campagne di monitoraggio della qualità atmosferica con corso d'opera, con 6 punti di monitoraggio identificati in accordo con ARPAC, prevedendo lo stesso numero e posizione delle stazioni/punti di misura nelle tre fasi (UAO, CO, PO): i parametri oggetto del monitoraggio sono: PM<sub>10</sub>, CO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NO, SO<sub>2</sub>, benzene (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), O<sub>3</sub>, arsenico, cadmio,

nickel, benzo(a)pirene e parametri meteorologici. I dati rilevati evidenziano la conformità ai valori limite di legge valori sostanzialmente in linea con quanto riscontrato nelle campagne di monitoraggio ante operam e con quanto riportato nel SIA. Solo la concentrazione media oraria di NO<sub>2</sub> mostra trend leggermente crescente;

in conclusione, lo stato ambientale del comparto atmosfera mostra, con riferimento alle analisi sino alla data della presente nella fase in corso d'opera, variazioni non significative rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale presentato nell'ambito dell'istanza di VIA e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014;

Con riferimento al Rumore, 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 e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014; 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 del C.C. n° 34 del 20/10/2009, ai sensi della Legge Quadro sull'inquinamento acustico (L. n° 47/1995), risulta ancora oggi vigente;

con riferimento al monitoraggio del rumore ambientale il Proponente rappresenta come, nell'ambito dell'Accordo stipulato con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per l'attuazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale degli interventi in esame, il C.U.G.RI. (Consorzio inter-Universitario per la previsione e prevenzione dei Grandi Rischi), a partire da gennaio 2020 sta attuando le campagne di monitoraggio della qualità acustica della fase in corso d'opera, in accordo alle prescrizioni del DM n. 150/2014, e dei relativi Piani di Monitoraggio Ambientale;

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 e 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 rilievi sono stati eseguiti in corrispondenza delle sei postazioni di misura per 24 ore in continuo al fine di registrare i seguenti parametri acustici:

- 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.
- 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;

i valori di Leq(A) relativi alla fascia diurna e a quella notturna, per ogni giorno di acquisizione, sono stati confrontati con le corrispondenti soglie di legge. Dal confronto dei risultati in termini di valori massimi di Leq(A) rilevati nel periodo diurno e in quello notturno con i corrispondenti limiti normativi, i dati rilevati mostrano valori sostanzialmente in linea con quelli riscontrati nelle campagne di monitoraggio ante operam e con quelli riportati nello Studio di Impatto Ambientale nell'ambito della campagna effettuata dalla società CADA nel 2012;

il Proponente conclude dichiarando che lo stato ambientale del comparto rumore mostra, con riferimento alle analisi sino alla data della presente nella fase in corso d'opera, variazioni non significative rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale presentato nell'ambito dell'istanza di VIA e nell'ambito e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014;

Con riferimento al Suolo e Sottosuolo, l'assetto geologico e geotecnico del territorio non ha subito modifiche rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014. Le aree interessate dalla realizzazione gli interventi non risultano, altresì, interessate da nuovi vincoli territoriali e ambientali preclusivi rispetto all'epoca di emanazione del Decreto di compatibilità ambientale e a quella della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014; conseguentemente il Proponente rappresenta come lo stato ambientale preesistente del comparto suolo e sottosuolo non evidenzia variazioni significative rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale oggetto dell'istanza di VIA e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014;

Con riferimento a Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, lo stato ambientale preesistente relativo ai comparti vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi, rispetto a quanto riscontrato con riferimento all'anno 2014 e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014, non evidenzia variazioni. Come anche precedentemente illustrato, gli interventi in oggetto interessano, difatti, un'area portuale totalmente antropizzata e nelle cui vicinanze, intese come distanze entro le quali possono risentirsi effetti delle opere da realizzare, non si evidenziano ancora oggi essenze o situazioni vegetazionali che richiedono particolare attenzione e salvaguardia. Analoghe considerazioni valgono anche per quanto riguarda gli aspetti faunistici e gli ecosistemi. L'area denota, difatti, 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 e 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 saranno reimmessi;

Con riferimento alla Salute Pubblica, da un'analisi comparativa dello stato attuale con riferimento agli indici di mortalità rispetto all'anno 2014 e al periodo relativo alla prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n. 150/2014, si evidenzia un andamento stabile dei valori dell'indice di mortalità relativi alla provincia di

Salerno. L'indicatore "speranza di vita alla nascita" (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) mostra valori in linea a quanto riscontrato nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale oggetto di istanza di VIA e costanti rispetto a quelli analizzati nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014. Con riferimento agli indicatori e periodi di riferimento analizzati, il Proponente evidenzia come lo stato ambientale preesistente di tale comparto non riporti variazioni significative rispetto a quanto descritto nello Studio di Impatto Ambientale e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n. 150/2014;

Con riferimento al Paesaggio, il quadro di riferimento normativo non ha subito modifiche sostanziali rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014. Rispetto all'anno 2014 e al periodo relativo alla prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014, 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.*) e alte latifoglie sempreverdi, e 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 dalle espansioni avvenute negli ultimi due secoli, nonché il porto originario, e 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;

i caratteri paesaggistici dello stato ambientale attuale, per quanto concerne il comparto paesaggio, non mostrano, secondo il Proponente, variazioni significative rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di Proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014;

- Con riferimento alle Conclusioni, il Proponente dichiara che i quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale, già valutati nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale oggetto dell'istanza di VIA del 2013 per gli interventi in oggetto e nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di proroga della validità temporale del Decreto VIA n. 150/2014 del maggio 2019, sono coerenti con 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 e prorogato con Decreto n.123 del 11/06/2020 fino al 30 giugno 2021;

## **CONSIDERATO e VALUTATO che:**

- La documentazione predisposta dal Proponente a supporto della richiesta di proroga ha esaminato il quadro programmatico, progettuale e ambientale per verificare e, se del caso, evidenziare variazioni significative rispetto a quanto sia riportato nello Studio di Impatto Ambientale, sia nell'ambito della prima richiesta di motivata istanza di Proroga della validità temporale del Decreto VIA n.150/2014; in particolare:
  - o il Proponente ha effettuato un'ampia rassegna di quanto provveduto, anche in termini di attività ultimate, dall'emissione del provvedimento favorevole di VIA n. 150/2014, all'attuazione degli interventi di approfondimento dei fondali del Porto Commerciale di Salerno e del canale di ingresso;
  - o il Proponente motiva la richiesta di ulteriore proroga di n. 1,5 anni (stimando il completamento dell'insieme degli interventi entro il 31 dicembre 2022) del Decreto di compatibilità ambientale n. 150 del 27/05/2014, prorogato al 30 giugno 2021 con Decreto n. 123/2020, in conseguenza dell'emergenza da Covid-19, che ha ritardato e continua a causare rallentamenti nell'esecuzione dei lavori, della maggiore durata contrattuale dei lavori di allargamento dell'imboccatura, dovuta alla necessità di dover eseguire delle attività di bonifica bellica e delle avverse condizioni meteo marine del periodo invernale che hanno causato un allungamento dei tempi di esecuzione della bonifica bellica e un conseguente ritardo nell'avvio delle lavorazioni di vibrocompattazione e di fabbricazione dei cassoni in c.a.;
  - o per quanto concerne il Quadro Programmatico, la pianificazione ordinaria regionale, provinciale e comunale, la pianificazione nel settore trasporti e nel settore ambiente non sono state modificate e risultano ancora vigenti; parimenti, con riferimento all'assetto fisico e funzionale del territorio, sono confermate le criticità strutturali esistenti dell'infrastruttura portuale con un aumento non significativo dei traffici portuali per il porto di Salerno, inferiore a quello registrato per altre strutture portuali italiane;
  - o per quanto concerne il Quadro Progettuale, gli adeguamenti apportati dalla revisione del progetto definitivo non hanno determinato variazioni sostanziali all'intervento in esame e che nessuna ulteriore modifica e/o variazione è stata inoltre introdotta o apportata, pur rilevando che gli adeguamenti apportati dall'elaborazione del progetto esecutivo non hanno determinato variazioni sostanziali all'intervento in esame e la riduzione dei volumi da dragare e dei tempi di escavo rispetto al progetto definitivo comporta una potenziale diminuzione delle pressioni ambientali delle attività e dei relativi potenziali impatti;
  - o per quanto concerne il Quadro Ambientale, la Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli ha effettuato nell'anno 2020 la campagna di monitoraggio in corso d'opera di tutte le aree interessate dalla realizzazione della prima fase degli interventi in esame, considerando le componenti acqua, organismi e sedimenti e dal report relativo al monitoraggio in corso d'opera, datato ottobre 2020, si evince che per tutte le stazioni di monitoraggio sono stati rilevati profili di temperatura, conducibilità, pH, salinità, ossigeno disciolto, fluorescenza e trasmittanza analoghi a quelli rilevati nella

campagna di monitoraggio ante operam e al piano di monitoraggio allegato allo Studio di Impatto Ambientale; si è così potuto formulare un quadro completo ed esaustivo relativamente allo stato di salute degli ecosistemi marini soggetti a impatti potenziali derivanti dalle operazioni di escavo, trasporto e immersione in mare dei sedimenti dragati del Porto di Salerno e del canale d'ingresso, sulla base del quadro di riferimento ottenuto nel corso della campagna di monitoraggio ante operam; le campagne idrologiche, effettuate nel corso d'opera, hanno confermato il generale stato di oligotrofia-mesotrofia del Golfo di Salerno per quanto riguarda la concentrazione di nutrienti, così come osservato nel corso del monitoraggio ante operam;

- o sempre con riferimento al Quadro Ambientale, e in particolare per la componente Atmosfera, l'analisi dei dati conferma il trend dei valori delle concentrazioni riscontrati nello Studio di Impatto Ambientale in riferimento al biossido di azoto, così come l'andamento dei valori del PM<sub>10</sub> è in linea con quello del SIA se non con un leggero miglioramento; per la componente Rumore, lo stato ambientale del comparto mostra, con riferimento alle analisi recenti nella fase in corso d'opera, variazioni non significative; per le altre componenti (Vegetazione, Flora, Fauna; Suolo e Sottosuolo; Paesaggio) non si rilevano, parimenti, variazioni significative;

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

**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**

**parere favorevole** alla concessione della proroga del termine previsto dal Decreto D.M.n.150 del 27/02/2014 e dal D.M. n.123 del 11/06/2020 per la realizzazione delle opere del “*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*” fino al 31 dicembre 2022.

**Il Presidente della Commissione**

**Cons. Massimiliano Atelli**