



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITÀ DELLO SVILUPPO

Al Direttore Generale per la Crescita
Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo
Dott. Oliviero Montanaro
CRESS-UDG@minambiente.it

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID: 6228] Porto Commerciale di Salerno - Lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e di salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.

Con nota prot. n. 15921 del 9/07/2021, acquisita al prot. n. 76475/MATTM del 14/07/2021, l'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto ricadente in Allegato II, punto 11 "Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate [...]".

Con decreto interministeriale n. 150 del 27/05/2014, è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto di "Adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano regolatore portuale, allargamento dell'imboccatura portuale, prolungamento del molo trapezio ed approfondimento dei fondali portuali" nel porto di Salerno.

Il suddetto decreto, dalla validità temporale di 5 anni, è stato prorogato una prima volta, fino al 30/06/2021, con decreto interministeriale n. 123 del 11/06/2020, e successivamente fino al 31/12/2022, con decreto interministeriale n. 373 del 15/09/2021.

Sono attualmente in corso di realizzazione i lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e di salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto.

La Soluzione di Variante oggetto della presente istruttoria riguarda esclusivamente le modalità costruttive del prolungamento del Molo di Sopraflutto.

Il proponente dichiara che l'intervento riduce "significativamente i tempi di impegno del bacino di fabbricazione dei cassoni e di conseguenza l'occupazione dei fronti di banchina e degli specchi acquei del Molo Manfredi, annullando le interferenze con i traffici portuali [...] si otterrebbe un'economia di tempo conseguente alla non esecuzione del salpamento totale della testata del Molo di Sopraflutto esistente, [...] generando allo stesso tempo un miglioramento del rendimento e delle prestazioni ambientali".

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui

ID Utente: 6893

ID Documento: CreSS_05-Set_05-6893_2021-0202

Data stesura: 16/07/2021



Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS_05-Set_05

Data: 17/09/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104" e relativi allegati.



Localizzazione del progetto

Analisi e valutazioni

Come detto, la modifica progettuale proposta, riguarda le modalità costruttive del prolungamento del Molo di Sopraflutto.

Il progetto definitivo, sottoposto a procedura di VIA, prevedeva l'utilizzo di n. 9 cassoni del tipo *REWEC3*, con dimensioni in pianta pari a 24,45 x 20,0 m e altezza variabile tra 8,60 e 16,20 m. La lunghezza complessiva del tratto di molo realizzato con i cassoni era pari a 180 m, mentre il conoide di testata (con una berma di 20 m) completa l'opera foranea per una lunghezza finale di 200 m. La fabbricazione dei cassoni era prevista sul Molo 3 Gennaio interno al porto.

Una prima modifica progettuale, applicata su richiesta del Comitato Tecnico Amministrativo (CTA) del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Campania – Molise, ha ridotto il numero di cassoni a 5, quattro dei quali di dimensioni in pianta pari a 24,5 x 39,2 m, e uno (il n. 5, in radice) di dimensione in pianta 24,5 x 22,25 m. La dimensione della sezione trasversale, dell'altezza, della cubatura complessiva e delle quote di estradosso della banchina e del muro paraonde, risultano inalterate. Inoltre, l'area di fabbricazione dei cassoni è stata spostata sul Molo Manfredi.

Tutto il materiale di salpamento, costituito dai massi cubici prefabbricati in cls con lato 2 m, scogli calcarei di I e II categoria e tout venant di cava, sarà completamente riutilizzato nell'ambito dei lavori di formazione della nuova testata del molo di sopraflutto, della riconfigurazione della testata del molo di sottoflutto e per il rifiorimento della mantellata esterna della diga di sopraflutto.

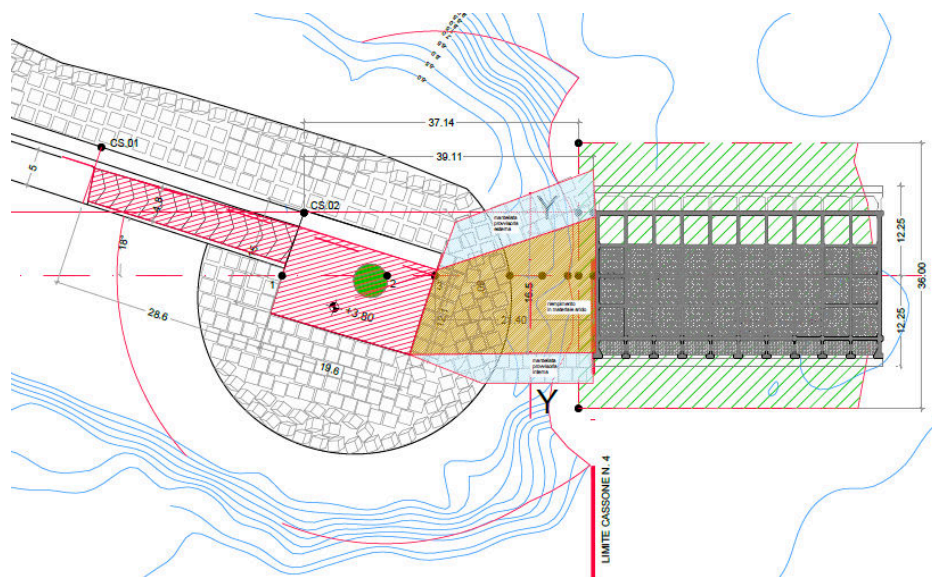
Il materiale proveniente dalla demolizione delle strutture di calcestruzzo sarà portato a discarica autorizzata.

Tale modifica progettuale è stata valutata nel corso dell'istruttoria tecnica relativa al procedimento di proroga del decreto VIA n. 150/2014. In tale sede, nel parere n. 3355 del 24/04/2020 favorevole alla concessione della suddetta proroga, la Commissione tecnica VIA/VAS ha valutato che *“secondo l'analisi effettuata nella documentazione presentata, gli adeguamenti apportati dalla revisione del progetto definitivo, in fase di progettazione esecutiva, rappresentano soluzioni tecniche che non determinano variazioni sostanziali all'intervento in progetto, e che non si ritiene che possano generare impatti non valutati nell'ambito dell'istruttoria VIA di cui al DM n. 150 del 27/05/2014 [...]”*.

La seconda modifica, oggetto della variante e della presente istruttoria, consiste in:

- sostituzione del cassone n. 5 con un tratto di raccordo realizzato con un'opera a gettata con nucleo in scogli di I/II categoria con berma a quota +3,60 m, posto su uno scanno di imbasamento in pietrame 5-50 kg, strato in scogli di II categoria con pendenza 1,5/1 lato porto e berma a quota -0,30 m, e mantellata di protezione lato mare in massi in cls 2,0x2,0x2,0 m, con berma di larghezza 8,00 m posta a quota +4,00 m e pendenza 2/1;
- ottimizzazione del conoide di testata garantendo un bilancio dei materiali leggermente in diminuzione rispetto a quello previsto nel Progetto Esecutivo, che prevede:
 - l'abbassamento della quota della berma da quota +6,00 m s.l.m.m. a quota +4,00 m s.l.m.m. e un allargamento della stessa in modo tale da mantenere invariata l'impronta del piede della mantellata;
 - una riduzione dell'opera a gettata nella parte interna in corrispondenza del prospetto lato porto del cassone cellulare n°1.
- salpamento di parte della mantellata della testata esistente lato porto del sopraflutto costituita da massi naturali e artificiali.

Nel progetto come da prima modifica, il collocamento in opera del cassone n. 5, previsto successivamente della realizzazione delle sovrastrutture dei cassoni nn. 1, 2, 3 e 4, richiedeva il transito via terra dei mezzi d'opera necessari alla costruzione in opera delle sovrastrutture, e pertanto la realizzazione di una pista provvisoria di collegamento tra il cassone n. 4 e le sezioni terminali del molo esistente. La Soluzione di Variante annulla tale necessità eliminando la doppia movimentazione del materiale, dovuta alla realizzazione e successiva rimozione della pista provvisoria per collocare in opera il cassone n. 5.



Soluzione di Variante

Il proponente dichiara che il miglioramento del rendimento e delle prestazioni ambientali derivano da:

- Riduzione del materiale da salpare in corrispondenza della testata esistente del Molo di Sopraflutto (da 41.862,41 m³ a 32.419,64 m³) con conseguente riduzione delle movimentazioni e della torbidità delle acque;
- Riduzione del materiale da approvvigionare: materiale lapideo per il conoide di testata, cls per realizzazione dei cassoni (da n. 5 cassoni a n. 4 cassoni), materasso filtrante sotto lo scanno di imbasamento del cassone n. 5, ghiaia per intervento di vibrosostituzione in corrispondenza del cassone n. 5 e pietrame necessario per lo scanno di imbasamento del cassone n. 5. Tale riduzione consente di ridurre i trasporti da e per il cantiere e conseguentemente gli impatti ambientali legati agli stessi;
- Riduzione della movimentazione di materiale arido e dei relativi impatti ambientali, in quanto il raccordo tra il cassone n. 4 e la testa del Molo di Sopraflutto esistente verrà realizzato con una opera a gettata con sovrastante sovrastruttura e pertanto non è più necessaria la realizzazione di una pista provvisoria di collegamento con il cassone n. 4 per il riempimento delle celle dei cassoni da terra nonché il successivo trasferimento del materiale costituente la pista provvisoria per il riempimento delle celle dei cassoni;
- Minore occupazione di fondale complessivo, pari a circa 370 m², interessato dalle opere di prolungamento del Molo di Sopraflutto rispetto al Progetto Esecutivo ottenuto da:
 - riduzione del conoide di testata nella parte interna in corrispondenza del prospetto lato porto del cassone cellulare n. 1;
 - salpamento di parte della mantellata della testata esistente lato porto del sopraflutto costituita da massi naturali e artificiali;
 - aumento dell'ingombro della sagoma in corrispondenza del raccordo tra il molo esistente e il prolungamento (in corrispondenza del cassone n.5 non più previsto nella Soluzione di Variante);
- Riduzione dei costi di realizzazione dell'intervento;
- Riduzione significativa dei tempi di impegno del bacino di fabbricazione dei cassoni e di conseguenza dell'occupazione dei fronti di banchina e degli specchi acquei del Molo Manfredi che consentirebbe di superare le criticità evidenziate dalla Capitaneria di Porto in relazione alle possibili interferenze con i collegamenti marittimi di linea autorizzati dalla Regione Campania e con il traffico marittimo relativo al naviglio turistico e da crociera;
- Riduzione dei tempi operativi conseguenti alla non esecuzione del salpamento totale della testata del Molo di Sopraflutto esistente, della bonifica bellica prevista in corrispondenza dell'impronta del cassone n. 5 e della eliminazione dei tempi di validazione da parte della MARICOMLOG (almeno 30 giorni).

Fase di cantiere

Nell'ambito delle attività di cantiere, l'impatto negativo sarà ascrivibile alle emissioni (inquinanti atmosferici e rumore) dei mezzi impiegati per la realizzazione delle opere, e pertanto avrà un'estensione temporale limitata.

Inoltre, in accordo a quanto previsto dalla prescrizione lett. A) n. 1 del D.M. 150/2014, il proponente ha previsto l'adozione di misure di mitigazione e controllo che:

- a) evitano/riducono il verificarsi di inquinamenti accidentali, potenzialmente generati da incidenti alle macchine di cantiere e dal trasporto dei sedimenti e materiali nell'area di destinazione definitiva o di deposito temporaneo, e prevedono la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e lo smaltimento dei rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;

- b) comportano l'utilizzo di mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione e l'attivazione di programmi di manutenzione dei mezzi finalizzati al mantenimento di livelli ottimali delle prestazioni emissive delle apparecchiature utilizzate;
- c) comprendono l'attivazione di misure mitigative per limitare la dispersione di materiale particolare;

È previsto inoltre un Piano di Monitoraggio Ambientale allo scopo di mitigare i potenziali impatti ambientali prodotti dalla realizzazione dei lavori di progetto, attraverso il controllo degli effetti indotti sui principali comparti ambientali e l'eventuale immediata adozione di procedure di gestione operative.

Fase di esercizio

In ottemperanza alla prescrizione lett. A) n. 12 del Decreto V.I.A. n. 150 del 27/05/2014, è previsto il monitoraggio post operam per una durata di 5 anni della linea di costa (Spiaggia della Baia).

Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica e ambientale

L'area di progetto non ricade neppure parzialmente all'interno di aree naturali protette. Tuttavia sono presenti, entro il raggio di 15 Km, i SIC IT8030008 "Dorsale Monti Lattari" e IT8050054 "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea", e le ZPS IT8050056 "Fiume Irno", IT8050009 "Costiera Amalfitana tra Maiori e il Torrente Bonea" e IT8040021 "Picentini".

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM n. 3274/2003, l'area è classificata come "Zona sismica 2".

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che l'intervento, come anche dichiarato dal proponente:

- riguarda esclusivamente le modalità costruttive di un'opera già prevista e valutata con procedura di VIA conclusa con D.M. n. 150 del 27/05/2014, la cui validità temporale è stata prorogata fino al 31/12/2022 con decreto interministeriale n. 373 del 15/09/2021;
- consente una minore occupazione di fondale, pari a circa 370 m²;
- elimina la doppia movimentazione del materiale necessaria alla realizzazione e alla successiva rimozione della pista provvisoria per collocare in opera il cassone n. 5;
- riduce il materiale da salpare in corrispondenza della testata esistente del Molo di Sopraflutto con conseguente riduzione delle movimentazioni e della torbidità delle acque;
- riduce il materiale da approvvigionare;
- riduce i tempi di lavorazione e occupazione del bacino portuale;
- l'impatto negativo sarà limitato alle attività di cantiere,

considerato e valutato che, sulla base degli elementi informativi trasmessi, sia ragionevole escludere il verificarsi di potenziali impatti ambientali significativi e negativi ulteriori rispetto a quanto valutato in sede di VIA conclusa con D.M. n. 150/2014, si ritiene che il progetto di "Lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e di salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto", non ricada, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase

di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)".

Resta l'obbligo di ottemperare a tutte le condizioni ambientali poste con il D.M. VIA n. 150/2014.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

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