



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI**



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA-DEC-2008-0000005 del 09/01/2008

VISTO l'articolo 52, comma 2, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che recita: "I procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore della parte seconda del presente decreto, nonché i procedimenti per i quali a tale data sia già stata formalmente presentata istanza introduttiva da parte dell'interessato, si concludono in conformità alle disposizioni ed alle attribuzioni di competenza in vigore all'epoca della presentazione di detta istanza";

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo all'intervento di adeguamento della darsena di Levante a terminale contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento da realizzarsi in Comune di Napoli, presentata dall'Autorità Portuale di Napoli con sede in piazzale Pisacane 80133 Napoli, acquisita in data 21 giugno 2006, con protocollo n. DSA-2007-17529, pubblicata sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Mattino" in data 18 luglio 2006;



VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Napoli acquisita in data 16 luglio 2007 con protocollo n. DSA-2007-20112;

VISTA la nota n. 2007.0954024 della Regione Campania del 9 novembre 2007, pervenuta il 12 dicembre 2007, prot. n. 32229, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. DG BAP/S02/34.19.04/20542/2007 del Ministero per i beni e le attività culturali del 16 novembre 2007, pervenuta in data 21 novembre 2007, prot. 30162, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 966 positivo con prescrizioni formulato in data 24 luglio 2007, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Napoli;

PRESO ATTO che in data 18 luglio 2007 è pervenuta alla Commissione VIA la nota del Dirigente dell'Area Generale di Coordinamento Ecologia Tutela dell'Ambiente Disinquinamento protezione Civile Settore Tutela dell'Ambiente con la quale è stato trasmesso l'atto di impegno, a firma congiunta del Presidente della Regione Campania e del Sindaco del Comune di Napoli, nel quale "sono illustrate le misure compensative finalizzate ad evitare ripercussioni sulla qualità dell'aria";

considerato che:

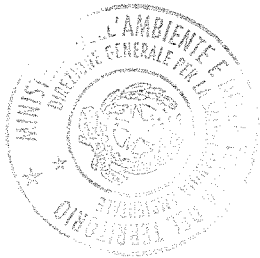
- l'istanza di V.I.A. è stata richiesta dall'Autorità Portuale di Napoli ai sensi del DPCM 377/88 ed ai sensi dell' O.P.C.M. 5.3.2007 n. 3566 recante "Interventi urgenti di protezione civile volti a fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio della città di Napoli" in cui è stato inserito l'intervento oggetto dell'istruttoria; all'art. 4 dell'Ordinanza è previsto che per i progetti di opere soggette a V.I.A. statale o regionale la procedura deve concludersi entro il termine massimo di trenta giorni dall'attivazione;
- l'iter approvativo è definito anche, in termini temporali più specifici, nell'ambito dell'Accordo di Programma per l'attuazione del "Piano di completamento della bonifica dell'area industriale di Bagnoli" siglato in data 5.7.2007 tra Ministero Ambiente e tutela del territorio e del Mare, regione Campania, commissariato di Governo per emergenza bonifiche e tutela delle acque ex OPCM 2425/96 e ss.mm.ii., Comune Napoli, Bagnolifutura Spa, Autorità Portuale di Napoli in cui al punto 43 è fissato l'impegno da parte del MATTM ad emettere il proprio parere nella settimana successiva alla data di scadenza per il termine di presentazione delle osservazioni conseguenti alla pubblicazione sui quotidiani dell'avviso al pubblico, ovvero nella settimana successiva al 20.7.2007;
- il vigente Piano Regolatore del Porto di Napoli è stato approvato con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 2478 del 2 aprile 1958; lo sviluppo del porto era previsto nella zona sud orientale mediante la realizzazione di quattro grandi darsene, la prima delle quali, l'unica in pratica realizzata, è la Darsena di Levante di cui viene oggi prevista la trasformazione in



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Terminale Contenitori. La trasformazione in Terminale Contenitori è stata voluta e condivisa con l'accordo di programma del 2000, cui hanno fatto seguito la ratifica di tale Accordo da parte del Presidente della Giunta Regionale con decreto 325 dell'1 marzo 2001, l'approvazione della Giunta Regionale con delibera n. 83 del 25 febbraio 2004 e l'approvazione della Giunta Comunale con delibera n. 106 del 25 maggio 2004;

- l'intera area portuale, sia per le aree a terra che a mare, è compresa nel sito di bonifica di interesse nazionale di "Napoli Orientale" individuato con Legge n. 426/1998; per l'intero ambito portuale sono state avviate le procedure di bonifica presso la competente Direzione Qualità della Vita del MATTM secondo le fasi previste dall'art. 15 del D.M. 471/99 concernente gli "Interventi di interesse nazionale" che risultano ad oggi completate per la parte a mare della Darsena di Levante mentre risultano in corso per le aree a terra; il Progetto Preliminare di Bonifica del Porto di Napoli predisposto da ICRAM è stato approvato nella Conferenza dei Servizi decisoria del 28.2.2006;
- il progetto definitivo della trasformazione della Darsena di Levante in Terminale Contenitori è stato sottoposto al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che lo ha approvato nella seduta del 17 novembre 2005, con voto 155/05, dopo avere verificato:
 - l'esistenza di una esplicita intesa tra le parti interessate;
 - la compatibilità del Terminale con la sicurezza della navigazione;
 - la compatibilità del terminale con la sicurezza riguardo ai rischi di incidente con riferimento specifico alla vicinanza con la darsena petroli.
- lo schema strutturale del Terminale Contenitori prevede una colmata dimensionata per lo stoccaggio e la movimentazione dei containers, attrezzata, lato mare, con una banchina lunga 630 metri con caratteristiche idonee all'ormeggio delle maggiori navi portacontaineri oggi esistenti. L'intervento, che è evidentemente finalizzato allo sviluppo delle attività portuali, è stato progettato strutturato anche per cogliere un'importante opportunità di carattere ambientale: utilizzare la colmata, opportunamente conterminata come previsto dalla normativa vigente, per confinare in maniera definitiva materiali con un livello di qualità non accettabile se lasciati a contatto con l'ambiente. Dopo una serie di intese si è previsto di utilizzare la struttura impermeabile che sarà realizzata, al posto dell'attuale Darsena di Levante, come colmata per il deposito definitivo dei sedimenti provenienti dal dragaggio di parte dei fondali portuali risultati non pericolosi in base al Progetto Preliminare di Bonifica del Porto di Napoli predisposto da ICRAM e, in minor misura, con quelli derivanti dalla bonifica dei fondali della Darsena di Levante secondo il progetto approvato ai sensi del D.M. 471/99 nelle sedi competenti;
- nell'attuale Darsena di Levante sono presenti le opere di presa e di scarico del sistema di raffreddamento della centrale termoelettrica Tirreno Power, si prevede la realizzazione di un nuovo circuito di raffreddamento della centrale, in parte prima della realizzazione della colmata, in parte contestualmente ad essa;
- la realizzazione della colmata avrà inizio dopo la realizzazione delle "opere urgenti", non comprese nel progetto in esame ma ad esso propedeutiche, consistenti nei seguenti interventi:
 - messa in sicurezza di emergenza della falda finalizzata alla messa in sicurezza dell'area portuale dall'inquinamento della falda di monte;



- realizzazione di una prima parte del sistema di captazione dell'acqua di raffreddamento della centrale Tirreno Power.
- tali opere sono già state approvate nell'ambito delle Conferenze dei Servizi presso la competente Direzione Qualità della Vita del MATTM ai sensi del D.M. 471/99 in quanto includono lo scavo e il dragaggio di materiali in parte contaminati e prevedono la relativa bonifica e/o messa in sicurezza in emergenza. Le opere urgenti sono state inoltre approvate con voto n. 15 da parte del Comitato Tecnico Ambiente della Regione Campania il 27/04/2005 e sono attualmente in fase di appalto;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- lo Studio di Impatto Ambientale ha preso in considerazione gli strumenti di programmazione e di pianificazione vigenti che sono stati valutati con l'obiettivo di verificare la congruenza tra gli stessi e l'intervento;
- in merito agli strumenti di programmazione e di pianificazione del settore dei trasporti, le norme e procedure per l'attuazione del Piano Regionale dei Trasporti sono state adottate con la L.R. 8 settembre, 1993 n. 34, in seguito abrogata dalla L.R. n.3 del 28/3/2002 "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania". Il Sistema Integrato Regionale dei Trasporti – Primo Programma degli interventi infrastrutturali, è stato approvato con Del. N.1282 del 5/4/2002, all'interno del POR Campania 2000-2006 - Complemento di Programmazione (Asse VI – Reti e Nodi di Servizio – Misura 6.1). Il Sistema Integrato dei Trasporti regionale fa riferimento ai documenti di programmazione che delineano le linee di sviluppo del porto, il nuovo assetto urbanistico e le scelte strategiche dello scalo, ossia il Piano Regolatore del Porto di Napoli e il Piano Operativo Triennale (POT): entrambi i documenti confermano la polifunzionalità dello scalo nei settori del traffico passeggeri, della cantieristica e del traffico commerciale, indicando alla luce dei risultati raggiunti, nel settore traffico container e nel settore traffico crocieristico i punti di forza dell'economia portuale.
- nel redigendo Piano Operativo Nazionale "Reti E Mobilità"-Obiettivo Convergenza 2007-2013, sono inseriti gli Hub portuali di Napoli e Salerno anche in termini di adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali, detti interventi sono finalizzati all'efficace collegamento delle principali infrastrutture logistiche d'ambito (porto di Napoli e gli interporti) con le reti stradali e ferroviarie di rilievo nazionale. Questi interventi di collegamento, che insieme al potenziamento delle infrastrutture puntuali, operato utilizzando risorse ordinarie e di Legge Obiettivo, rappresentano un fondamentale contributo all'incremento dei livelli di competitività del sistema logistico, favorendo un migliore istradamento via terra delle merci in arrivo e in partenza dai terminal portuali. Gli interventi sono funzionali inoltre, all'implementazione del Corridoio 24 - Autostrade del Mare.
- l'impianto interportuale di Nola risulta ben collegato con i porti campani e dotato di collegamenti diretti sia con il sistema autostradale e stradale nazionale e regionale che con la rete ferroviaria nazionale e internazionale analogamente avviene per l'interporto di Marcianise, a circa 7 km da Nola;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- è possibile, pertanto, trasferire merci su strada e su ferro tra gli interporti di Nola e Marcianise ed il Porto di Napoli, distanti circa 20-25 km;
- inoltre, è in fase di redazione il documento di indirizzi per il *Sistema della Portualità di interesse regionale* che rappresenta la base ricognitiva per la redazione del Piano Regionale della Portualità che costituirà parte integrante del Piano Regionale dei Trasporti;
- gli interventi programmati nel settore portuale di interesse nazionale e internazionale si riferiscono all'infrastrutturazione dei porti di Napoli e Salerno; in particolare per il porto di Napoli sono previsti investimenti per il collegamento della Darsena di Levante alla rete autostradale, con soluzione che permetta al traffico pesante, in uscita e in ingresso, di non interferire con il traffico urbano;

il piano comunale dei trasporti:

- è stato approvato con Deliberazioni del Consiglio Comunale di Napoli nn.90 e 91 dell'1-8 marzo 1997, è stato elaborato in riferimento a due linee di indirizzo principali; la messa in rete dell'offerta di trasporto esistente per garantire, attraverso la realizzazione di un sistema interconnesso, un consistente valore aggiunto agli investimenti e la scelta di privilegiare interventi da realizzare in un arco temporale estremamente contenuto. Il Piano Comunale dei Trasporti è, inoltre, parte integrante della Variante al PRG di Napoli, che prevede la definizione degli accessi al porto e dei sistemi di collegamento con la città e l'hinterland;
- relativamente ai principali collegamenti del porto con le ferrovie e con l'autostrada, non sono previste modifiche funzionali rispetto all'assetto attuale; le scelte che interessano l'ambito portuale prevedono la prosecuzione della linea della Circumvesuviana da Corso Garibaldi alla Stazione Marittima;
- il PTP relativo alla Collina di Posillipo rientra nella circoscrizione dell'Autorità Portuale di Napoli, che si estende da località La Pietra a Nord a località Pietrarsa a Sud, mentre le aree interessate dal progetto di adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori sono esterne al territorio tutelato dai PTP. Per le aree assoggettate a tutela, qualsiasi sia la tipologia di conservazione o trasformabilità prevista dal Piano, valgono le norme per le quali: tutti gli interventi di iniziativa pubblica e privata, che comportino scavi o movimenti di terra, necessitano del parere preventivo vincolante della Soprintendenza Archeologica competente per il territorio; i progetti unitari ed esecutivi, in applicazione dei Piani Paesistici, devono acquisire il parere preventivo vincolante della Soprintendenza Archeologica competente per il territorio; la strumentazione urbanistica locale, generale ed esecutiva, deve prevedere nella relativa normativa, il controllo preventivo del territorio;
- nell'area della Darsena di Levante non risultano, tuttavia, presenti elementi di pregio storico architettonico e/o archeologico;
- le aree interessate dal Progetto di adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori non risultano all'interno delle perimetrazioni di aree naturali protette (sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del DLgs 490/99, sostituito dal Dlgs n.42/2004 -Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio), né sono ricomprese nelle perimetrazioni di parchi regionali (istituiti con legge



regionale, a definizione delle misure di salvaguardia e degli elementi di piano, ai sensi della L. 6.12.91 n.394);

- nell'area vasta di progetto è localizzato il SIC IT 8030023 "Porto Paone di Nisida", situato lungo la costa Sud-occidentale dell'isola di Nisida, costituita da un cratere vulcanico rotto a Sud-Ovest dall'insenatura di Porto Paone, facente parte della rete Natura 2000 istituita, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat"; è stata effettuata una valutazione d'incidenza del progetto ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i. secondo la guida metodologica "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6 of the Habitat Directive 92/43/EEC";
- in merito alla pianificazione stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico, il porto di Napoli rientra nel Bacino Nord Occidentale; dall'analisi del Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico si evince che l'area di progetto non è interessata da pericolosità idraulica e da frana; l'intervento di adeguamento della Darsena di Levante non contrasta in alcun modo con l'obiettivo di difesa costiera sancito dal Piano in quanto rappresenta la trasformazione di un'opera marittima già esistente ubicata all'interno del porto di Napoli, in una zona protetta dalla diga foranea Emanuele Filiberto Duca D'Aosta; il nuovo terminal container non avrà pertanto alcuna influenza sull'equilibrio fisico della costa campana, in particolare sui fenomeni erosivi in atto;

in merito alla pianificazione portuale:

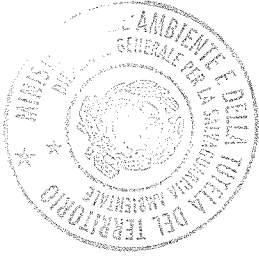
- il Porto di Napoli, classificato di 1° classe, 2° categoria, è attualmente soggetto al Piano Regolatore del Porto di Napoli approvato il 2.4.1958, detto piano risulta sostanzialmente una sommatoria di opere pubbliche che rifletteva il processo di industrializzazione del litorale partenopeo attuato degli anni '50, in assenza di una pianificazione territoriale organica;
- sono state prodotte alcune varianti dal 1958 al 1981, ma nessuna ha interessato l'area delle darsene del porto orientale; delle quattro darsene previste dal PRP vigente è stata realizzata solo la Darsena di Levante, ad oggi non ancora completata né utilizzata, con il bordo orientale privo di banchinamento e protetto da una scogliera;
- l'esigenza di adeguamento della Darsena di Levante e la conseguente modifica di destinazione d'uso a terminal contenitori rappresenta una esigenza dell'Autorità Portuale di Napoli fin dal 1996 concretizzata nel 1998, quando con deliberazione n. 44/98 in del 16/10/1998 il Comitato Portuale ha deliberato di approvare il cambio di destinazione d'uso della Darsena di Levante da traffico per oli combustibili a quello per merci secche (container, merci varie, rinfuse non combustibili né infiammabili);
- la trasformazione della Darsena di Levante è stata inserita nell'Accordo di Programma del 23/12/2000 per la realizzazione di nuovi insediamenti universitari, porto turistico e attrezzature pubbliche nel quartiere di S. Giovanni a Teduccio (NA) sottoscritto tra Comune di Napoli, Regione Campania, Autorità Portuale di Napoli, Capitaneria di Porto di Napoli, Università Federico II di Napoli, Ministero dei Trasporti e Ministero dei LL.PP e ratificato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n. 325 del 1/3/2000. In tale accordo tra le altre cose è previsto l'adeguamento a terminal per la movimentazione di containers dell'area portuale costituente la Darsena di Levante con un fronte banchina di 630 ml. L'Accordo di Programma è



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

stato promosso in attuazione di un Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSSST) della città di Napoli, per la fascia litoranea del quartiere di San Giovanni a Teduccio, che si estende dal pontile dei Granili a Pietrarsa;

- il nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Napoli si configura essenzialmente come un piano di ristrutturazione e razionalizzazione della situazione esistente nonché di parziale espansione; ai sensi delle procedure previste dall'art.5 della L.84/94 il Piano ha avuto l'approvazione del Comitato Portuale (Delibera n. 77 del 19.12.2000), del Comune di Napoli con Delibera di Consiglio Comunale n. 261 del 26.7.2002, corredata da Delibera di Giunta Comunale n. 2070 del 7.6.2002 e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ha espresso parere favorevole con voto n. 203/2004 del 29.10.2004;
- nel voto n. 203/04 del 29.10.2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, relativamente alle opere in esame, si riporta che nella Zona orientale del porto è prevista, tra le altre opere, la chiusura della darsena di levante mediante l'esecuzione di una banchina in cassoni parallela alla diga foranea Duca d'Aosta per consentire l'attracco di moderne navi porta-container e colmata dello specchio acqueo esistente per realizzare un nuovo piazzale per lo stoccaggio e la movimentazione dei containers e che il fronte banchina del nuovo terminal contenitori (darsena di levante) presenta uno sviluppo di circa 630 metri, essendo stato dimensionato in previsione dell'accosto di due navi containers (lunghezza 315 m, larghezza 46 m, pescaggio 15 m);
- il 17/11/2005 lo stesso Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è espresso favorevolmente, con osservazioni e raccomandazioni, con voto n. 155/05 sul progetto definitivo dei "Lavori di adeguamento della nuova darsena di levante a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento. Movimentazione sedimenti e colmata – Banchine e piazzali – Impianti e sottoservizi – Edifici tecnologici e di supporto al terminal contenitori"; il progetto è considerato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici:
"...un intervento attuativo del nuovo Piano regolatore Portuale del porto di Napoli sul quale l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere n. 203/04 del 29.10.2004...(omissis)...con il quale l'Autorità Portuale di Napoli si prefigge di raggiungere il duplice obiettivo di adeguare la Darsena di Levante a terminal contenitori e di rimuovere la colmata di bagnoli";
- nel citato parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sono stati quindi presi in esame gli aspetti strutturali del progetto e sono state formulate osservazioni e raccomandazioni di carattere tecnico (protezione strutture dalla corrosione, monitoraggio dei possibili cedimenti, garanzie sulle guarnizioni poliuretatiche delle palancole, durabilità del calcestruzzo, piano di manutenzione dell'opera nell'ambito del progetto esecutivo, piano di sicurezza portuale, ecc.), richiamate nel dispositivo finale di approvazione. Le caratteristiche strutturali dell'opera in progetto risultano del tutto confermate rispetto al progetto approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, da cui si differenzia esclusivamente per il materiale che sarà utilizzato per il riempimento della darsena, rappresentato dai sedimenti derivanti dalla bonifica dei fondali del porto di Napoli invece che dai sedimenti derivanti dallo smantellamento della colmata di Bagnoli, a seguito dell'indisponibilità di questi ultimi intervenuta a seguito di mutate strategie inerenti la bonifica della colmata di Bagnoli, sancite con l'Accordo di Programma del 5.7.2007.



Tale modifica non risulta rilevante ai fini delle caratteristiche tecnico-strutturali dell'opera e quindi si ritiene che non infici il parere tecnico di competenza reso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

- il piano operativo triennale del porto di Napoli 2002/2004 prevedeva investimenti finalizzati a rafforzare la polifunzionalità dello scalo valorizzandone i settori più dinamici dell'economia portuale (settore passeggeri, industria della cantieristica, settore commerciale) e per l'area commerciale ubicata nella zona orientale prevede lo sviluppo del traffico container per il quale il Porto di Napoli può far leva su alcuni importanti punti di forza (posizione geografica, collegamenti con l'entroterra, attraverso la rete autostradale e ferroviaria, vicinanza agli interporti di Nola e Marcianise, ecc.). Il Programma Triennale 2005/2007, in continuità con il precedente, prevede l'adeguamento della Nuova Darsena a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti collegamenti e, in coerenza con il redigendo Nuovo Piano Regolatore del Porto di Napoli, individua i principali settori di sviluppo delle attività portuali nel polo crocieristico/cabotiero, nella zona occidentale del porto, fra il molo S. Vincenzo ed il molo Pisacane, impiegando totalmente la cosiddetta Area monumentale; nel polo cantieristico fra il molo Carmine, la Calata della Marinella ed il molo Vittorio Emanuele; nel polo commerciale che sarà collocato nella zona orientale dell'ambito portuale; nel polo petrolifero della "Darsena Petroli". Gli interventi già avviati e quelli programmati sono tesi a conferire un'adeguata funzionalità infrastrutturale tale da consentire l'ordinato ed organico sviluppo delle diverse tipologie di traffico, rafforzando la vocazione polifunzionale del porto di Napoli;
- l'11 giugno 2004, con Decreto n. 323 del Presidente della Giunta Regionale, è stata approvata la Variante Generale al Piano Regolatore di Napoli; la Variante al PRG, già adottata nel 1999, completa la revisione del PRG del 1972 ed interessa tutto il territorio comunale, Centro Storico, Zona Orientale e Zona Nord-Occidentale ad esclusione di quello incluso nella Variante per l'Area Occidentale; il nuovo Piano regolatore Portuale che prevede la trasformazione della Darsena di Levante mediante colmata e banchinamento in terminale contenitori ha ottenuto l'intesa del Comune di Napoli ai sensi dell'art. 5, comma 3 della L.84/94.

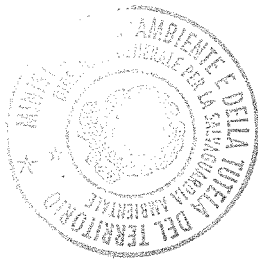
L'adeguamento a terminale dell'area portuale costituente la Darsena di Levante è previsto nell'Accordo di Programma sancito con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n. 325 del 1/3/2000, stipulato, tra gli altri, tra Autorità Portuale e Comune di Napoli. Come si evince dal voto del n. 203/2004 del 29.10.2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in merito alla congruità del nuovo Piano regolatore Portuale con il P.R.G. si rileva nel Decreto n. 323 del Presidente della Giunta Regionale del 11.6.2004 di approvazione della Variante al P.R.G. viene esplicitamente riportato che *"Il Comune di Napoli recepisce le proposte di modifica e gli atti di programmazione negoziata già vigenti intervenuti tra il Comune di Napoli, l'Autorità Portuale nonché la Regione Campania"*. L'intervento in progetto risulta pertanto coerente con la vigente pianificazione urbanistica comunale;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

in merito alle procedure di bonifica ai sensi del D.M. 471/99:

- la Legge 426/1998 istituisce il "Sito da bonificare di interesse nazionale di Napoli Orientale", così definito con ordinanza commissariale del 29/12/1999, nell'ambito del quale ricade la Darsena di Levante. Ai sensi della suddetta legge qualunque intervento di modifica che interessi la suddetta area deve rispondere alle indicazioni del DM 471/1999;
- il Progetto di trasformazione della Darsena di levante a terminal contenitori tiene conto degli obiettivi di bonifica stabiliti dal DM 471/99, in quanto le soluzioni adottate per la realizzazione il nuovo terminale sono adatte per contenere materiali contaminati fino al limite massimo accettabile per aree industriali stabilito nelle sedi competenti (livelli di contaminazione inferiori al 90% dei limiti di Colonna B, Tab.1, All.1 del D.M. 471/99) e comprende la bonifica dei fondali della Darsena di Levante e di parte dei fondali del porto di Napoli;
- nella versione originaria, per la realizzazione del progetto di trasformazione della Darsena di Levante in terminale contenitori era previsto l'utilizzo dei materiali provenienti dalla rimozione della colmata di Bagnoli, ricadente anch'essa nel sito di bonifica di interesse nazionale "Napoli Bagnoli-Coroglio" istituito con Legge n. 388/2000. I due progetti di bonifica (rimozione della colmata di Bagnoli e realizzazione del terminale contenitori, comprensivo del progetto definitivo di bonifica dei sedimenti della Darsena di Levante) hanno seguito pertanto l'iter istruttorio presso la competente Direzione della Qualità della Vita del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare secondo le procedure previste dall'art.15 del D.M. 471/99 che si è concluso con l'emanazione del Decreto Interministeriale del 21.12.2005 (Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministro delle Attività Produttive e con il Ministro della Salute, d'intesa con la Regione Campania) con il quale è stato approvato il "Progetto di trasformazione della Darsena di Levante a terminal contenitori utilizzando materiali provenienti dalla rimozione della colmata di Bagnoli" comprendente il "Progetto di rimozione della colmata di Bagnoli" ed "Progetto del terminale contenitori". Con successivo Decreto del Ministro dell'Ambiente del 10.1.2007 è stato autorizzato, in via provvisoria, l'avvio dei lavori relativi al Progetto definitivo di bonifica contenuto nel documento "Interventi per trasformare la darsena di Levante in terminale contenitori utilizzando i materiali provenienti dalla rimozione della colmata di Bagnoli - Variante di progetto" che tiene conto delle modifiche apportate al progetto di realizzazione delle opere accessorie alla colmata (modifica del tracciato della condotta di presa della centrale Tirreno Power) .
- in funzione dei recenti Accordi di Programma sono intervenute modifiche delle strategie inerenti la bonifica della colmata di Bagnoli per cui è stata individuata una nuova soluzione, non limitata al solo intervento dell'Autorità Portuale di Napoli (entro cui ricade sia il porto di Napoli che la zona costiera di Bagnoli), ma che coinvolge un'altra realtà con capacità di assorbimento dei materiali di Bagnoli, individuata nel porto di Piombino pertanto, è stato stabilito che i materiali della colmata di Bagnoli dovranno essere conferiti nelle casse di colmata dell'area portuale di Piombino;
- la volontà politica di affrontare in tempi brevi sia la bonifica dell'area di Bagnoli che la bonifica dei fondali del porto di Napoli è stata oggetto, pertanto, di uno specifico Accordo di Programma per l'attuazione del "Piano di completamento della bonifica dell'area industriale di



Bagnoli”.siglato il 5 luglio 2007 tra Ministero Ambiente e tutela del territorio e del Mare, regione Campania, commissariato di Governo per emergenza bonifiche e tutela delle acque ex OPCM 2425/96 e ss.mm.ii., Comune Napoli, Bagnolifutura Spa, Autorità Portuale di Napoli. Tale accordo all’art.4 comma 5 prevede che per *“la realizzazione del terminale di Levante viene assicurata dall’Autorità portuale la quale utilizzerà i sedimenti non pericolosi (pari a circa 1,2 milioni di mc) provenienti dalla bonifica dei fondali dell’area portuale di Napoli ed idonei ad essere conferiti in casse di colmata”*. Inoltre al comma 6 del medesimo art.5 si stabilisce che : *“L’Autorità portuale di Napoli per poter realizzare la colmata della darsena di Levante nei tempi di costruzione previsti, dopo che è venuto a mancare il materiale proveniente dalla rimozione della colmata di Bagnoli, provvederà a dragare e refluire solo i sedimenti del porto di Napoli non pericolosi”*

- il materiale utilizzato per la colmata della Darsena di Levante sarà, quindi, costituito esclusivamente dai sedimenti risultanti non pericolosi in base al Progetto Preliminare di Bonifica del Porto di Napoli predisposto dall’ ICRAM ed approvato ex art.14 L.241/90 nella Conferenza dei Servizi decisoria del 28.2.06;
- nell’ambito dell’ Accordo del 5 luglio 2007 è stata anche individuata la copertura del fabbisogno finanziario per la realizzazione della cassa di colmata di Napoli stimata in 44,3 MEuro, in parte a carico del Commissario di Governo per emergenza bonifiche e tutela delle acque ex OPCM 2425/96 e ss.mm.ii. a valere sulle risorse già stanziare per la bonifica del S.I.N. di Napoli Orientale, e in parte a carico dell’ Autorità Portuale di Napoli.
- l’Accordo stipulato avrà efficacia a partire dalla stipula dell’Accordo di Programma Quadro “per gli interventi di bonifica negli ambiti marino-costieri presenti all’interno dei siti di bonifica di interesse nazionale di Piombino e Napoli Bagnoli-Coroglio”; è fondamentale conseguentemente che si pervenga alla sigla definitiva degli Accordi sopra citati prima di rendere efficace il presente parere di VIA;

per gli interventi di bonifica per le aree a terra della Darsena di Levante:

- è stata effettuata la caratterizzazione dei suoli ai sensi del DM 471/99; nella Conferenza dei Servizi istruttoria del 5.4.2006 riunitasi per deliberare sull’*Integrazione al Piano di Caratterizzazione della Darsena di Levante – parte a terra*, ha espresso parere favorevole sull’integrazione della caratterizzazione con il rispetto di specifiche prescrizioni; nella Conferenza dei Servizi (CdS) decisoria del 5.7.2006 è stato approvata l’*Integrazione al Piano di Caratterizzazione della Darsena di Levante – parte a terra”* a condizione che siano rispettate le prescrizioni formulate nella CdS del 5.4.2006; è attualmente in corso una seconda campagna di caratterizzazione dei suoli. Nella medesima CdS del 5.7.2006 viene richiesto all’Autorità Portuale di trasmettere il Progetto preliminare di bonifica dei suoli entro 30 giorni dalla data di ricevimento del verbale e di provvedere alla restituzione agli usi legittimi dell’area su cui insisteranno le vasche di stoccaggio mediante rimozione di hot spot in regime di m.i.s.e. ovvero sia bonificata, prima della costruzione delle vasche stesse. Tale attività è oggetto di specifica progettazione preliminare come richiesto dalla Conferenza di Servizi;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- escludendo la rimozione dell'hot spot nell'area destinata alla nuova vasca pompe e la bonifica dei suoli propedeutica alla costruzione delle vasche di stoccaggio, già prescritte nelle sedi competenti, la bonifica dei suoli delle aree a terra della Darsena di Levante ai sensi del D.M. 471/99 correlata all'esercizio della colmata per la prevista destinazione d'uso commerciale, non è compresa nel progetto oggetto dell'istruttoria di VIA, in quanto risultano ancora in corso le procedure di bonifica ai sensi del D.M. 471/99;
- le procedure di bonifica dovranno essere concluse prima del completamento dell'opera ai fini della restituzione delle aree gli usi legittimi cui sono destinate;

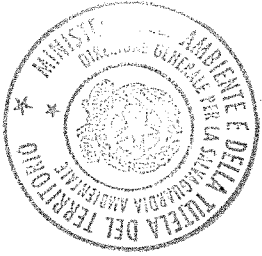
il Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria:

- con D.G.R. n. 167 del 14.2.2006 la Regione Campania ha approvato il "Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria", redatto in conformità al D.M. 261/2002 per rispondere agli adempimenti di cui agli articoli 8 e 9 del D.Lgs. n. 351/1999; il Piano è stato approvato anche dal Consiglio Regionale in data 27/6/2007. In base alla zonizzazione del territorio regionale il comune di Napoli ed i comuni limitrofi sono classificati come Zona di risanamento - IT0601. Per la riduzione delle emissioni sono state individuate strategie e scenari, ponendo particolare attenzione alle zone di risanamento; in particolare, le misure individuate dovrebbero permettere di:
 - conseguire, entro il 2010 nelle zone definite di risanamento, il rispetto degli obiettivi di qualità dell'aria per ossidi di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio, PM10, benzene;
 - evitare, entro il 2010 nelle zone definite di mantenimento, il peggioramento della qualità dell'aria con riferimento ai medesimi inquinanti;
 - contribuire al rispetto dei limiti nazionali di emissione degli ossidi di zolfo, ossidi di azoto, composti organici volatili ed ammoniaca;
 - conseguire entro il 2008 il rispetto dei limiti di emissione, con riferimento agli ossidi di zolfo, ossidi di azoto e polveri, per i grandi impianti di combustione;
 - conseguire una considerevole riduzione delle emissioni dei precursori dell'ozono e porre le basi per il rispetto degli standard di qualità dell'aria per tale inquinante;
 - contribuire con le iniziative di risparmio energetico, di sviluppo di produzione di energia elettrica con fonti rinnovabili e tramite la produzione di energia elettrica da impianti con maggiore efficienza energetica a conseguire, entro il 2010, la percentuale di riduzione delle emissioni prevista per l'Italia in applicazione del protocollo di Kyoto;
- nell'ambito dell'inventario regionale delle emissioni inquinanti del territorio regionale (2002) per i diversi macrosettori individuati dalla classificazione europea CORINAIR, il Piano evidenzia che per quanto riguarda le emissioni attribuibili alle sorgenti lineari per le diverse tipologia di attività emerge che le attività portuali rappresentano per tutti gli inquinanti la componente emissiva più rilevante;
- le misure di Piano sono articolate in breve e a lungo termine e suddivise in base alla tipologia delle sorgenti emmissive; in relazione alle caratteristiche del progetto vengono prese in considerazione molteplici ed articolate misure riguardanti il settore dei trasporti per sorgenti lineari e diffuse (dalla Limitazione alla circolazione dei mezzi pesanti all'interno nelle aree



urbane delle zone di risanamento, al divieto dell'utilizzo di oli combustibili pesanti da parte delle navi nei porti, dalla riduzione della velocità sui tratti "urbani" delle autostrade delle zone di risanamento fino alle politiche più strategiche a lungo termine connesse al mobility manager, alla riorganizzazione degli orari dei trasporti pubblici locali, ecc);

- il Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria considera che nello scenario "senza interventi" al 2015 le emissioni di CO, COV, NOx, PM10 e benzene diminuiscono in virtù della riduzione delle emissioni da trasporti stradali dovuta al cambiamento del parco circolante mentre le emissioni di SOx e CO2 rimangono pressoché costanti. Con il modello di diffusione ISC Long Term sono state quantificate dette variazioni al 2010 e nello scenario base "senza interventi" si prevede per l'area di Napoli una riduzione degli NOx variabile tra il 29% (stazione Ferrovie dello Stato) e il 60% (stazione Ospedale Santobono), per il PM10 una riduzione variabile tra il 40% (stazione Ferrovie dello Stato) e il 51% (stazione Ospedale Santobono), per gli SOx una riduzione variabile tra il 7,5 % (stazione Primo Policlinico) e il 35% (stazione Ospedale Santobono);
- accanto allo scenario di riferimento è stato costruito uno scenario di Piano al 2015 nell'ipotesi di introduzione di interventi di riduzione delle emissioni; per ciò che concerne il traffico sono state introdotte le misure MT1 (car pooling e car sharing), MT3 (introduzione del pedaggio per l'accesso alle città), MT2 (sosta a pagamento), MT7 (inserimento di sistemi di abbattimento del PM10 sui mezzi pubblici). Ripetendo le stesse applicazioni modellistiche, si evidenzia rispetto al 2002 per l'area di Napoli una riduzione degli NOx variabile tra il 30,5% (stazione delle ferrovie dello Stato) e il 62,5% (stazione Ospedale Santobono), per il PM10 una riduzione variabile tra il 41% (stazione Ferrovie dello Stato) e il 55% (stazione Ospedale Santobono), per gli SOx una riduzione variabile tra il 10 % (stazione Primo Policlinico) e il 41% (stazione Ospedale Santobono). Vi sono quindi margini per prevedere un miglioramento della qualità dell'aria nella zona di intervento attualmente considerata critica;
- in data 10.7.2007 è stato siglato inoltre un Atto di Impegno tra la Regione Campania, nella persona del Presidente On. Bassolino, il Comune di Napoli nella persona del sindaco On. Jervolino e l' Autorità Portuale nella persona del Presidente Ing. Nerli, in cui nelle premesse, in sintesi, si evidenzia che:
 - l'aumento dei flussi di traffico veicolare generati dall'esercizio del Terminal, stimato in 450.000 veicoli commerciali/anno, sembra essere non coerente con il Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria;
 - diverse iniziative, dettagliatamente indicate, sono state programmate da parte dei soggetti competenti e comunicate al MATTM nell'ambito del questionario ex art.8 D.Lgs. 351/99;
 - le risorse finanziarie per l'attuazione del Piano e dei relativi programmi d'intervento saranno inseriti nella programmazione dei fondi POR 2007/2013;
 - l'intervento di adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori è organicamente inserito in un insieme di interventi urgenti di protezione civile, diretti fronteggiare l'emergenza determinatesi nei settori del traffico e della mobilità nel territorio della città di Napoli, disciplinati dall'O.P.C.M. n. 3566 del 7.3.2007 che, salvaguardando gli interventi strategici per lo sviluppo del territorio, consentiranno di conseguire il miglioramento della



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

qualità dell'aria mediante la riduzione delle emissioni veicolari per il rispetto dei limiti fissati dalla normativa vigente, nell'Atto di impegno del 10.7.2007 i soggetti firmatari si impegnano secondo le rispettive competenze:

- ▣ a monitorare la qualità dell'aria prima e durante l'esercizio del terminal contenitori di Levante nelle aree limitrofe allo stesso ed alle strade di collegamento;
- ▣ ad adottare tutte quelle misure compensative dell'incremento di traffico tali da evitare una ripercussione sulla qualità dell'aria, così come già previsto con l'istituzione del "Tavolo Tecnico" tra tutti i soggetti interessati istituito con decreto assessorile n.321 del 8.5.2006;
- ▣ a proseguire nell'attuazione del "Programma di Attività orientato al raggiungimento delle finalità di cui all'art.8 del D.Lgs. 351/99;
- in merito alla coerenza del progetto con il Piano regionale di qualità dell'aria l'esercizio del terminale comporta un incremento del carico emissivo per l'area di Napoli, già caratterizzata da una situazione critica per la qualità dell'aria con particolare riferimento al PM10 e al biossido di azoto, per la quale il Piano prevede misure di risanamento a breve termine per il conseguimento dei limiti di qualità dell'aria imposti dalla normativa vigente;
- nello specifico per la riduzione degli inquinanti SOx, NOx, PM10 in aree di risanamento, tra le misure di Piano sono previste, con particolare riferimento al progetto in valutazione, le misure MT8, MT9, MT14, MT15 volte a ridurre la circolazione dei mezzi pesanti e la pressione dovuta al traffico merci su gomma sia in ambito urbano che sulla rete autostradale anche incrementando il trasporto su treno ed ottimizzando l'intermodalità nave - mezzi terrestri, oltre a vietare l'utilizzo di oli combustibili pesanti delle navi nei porti;
- l'esercizio del terminale prevede sia un incremento del traffico navale in ambito portuale sia un incremento del traffico pesante sulla viabilità portuale ed urbana di collegamento alla rete autostradale connessa alla movimentazione su gomma di una parte consistente dei containers in arrivo al terminal (circa il 65 %), solo in parte movimentati tramite la rete ferroviaria e il transhipment (circa 35%). Ne consegue che l'esercizio del terminale, con particolare riferimento alle modalità previste per la movimentazione dei containers verso le destinazioni in ambito regionale ed extraregionale, non appaiono pertanto coerenti con le strategie e le misure di Piano;
- gli scenari previsionali al 2015 prospettati nel Piano per l'area di Napoli prevedono una consistente riduzione delle concentrazioni in atmosfera di tutti i principali inquinanti, anche se, similmente a quanto accade per l'anno 2002, le maggiori concentrazioni restano localizzate nelle aree del centro urbano, del porto, degli impianti industriali;
- nel rispetto degli obiettivi del Piano e dell'evidenza che l'area urbana di Napoli e l'area portuale rappresentano attualmente e negli scenari futuri tendenziali le aree maggiormente critiche per la qualità dell'aria, e, nel contempo, la realizzazione del terminal container rappresenta un intervento strategico per lo sviluppo delle attività portuali e dell'indotto connesso;
- è necessario garantire che i contributi emissivi generati dall'attività del terminal, sia relativi al trasporto navale che a quello terrestre, siano compensati in termini di "emissioni evitate" da parte di altre sorgenti inquinanti areali, lineari o puntuali, nell'ambito dell'area di risanamento di Napoli;



- l'Atto di Impegno stipulato tra Regione, Comune di Napoli ed Autorità Portuale formalizza la volontà tecnico-politica di risoluzione delle criticità connesse all'esercizio del terminale rispetto agli obiettivi di risanamento della qualità dell'aria per l'area di Napoli contenuti nel Piano regionale e nelle attività già programmate ai sensi dell'art.8 del D.Lgs. 351/99;
- il Tavolo Tecnico, istituito nell'ambito del Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria, tra Regione, ARPAC, Province e Comuni capoluogo, ha compiti di orientamento nella predisposizione dei programmi di attuazione degli interventi pianificati nonché di monitoraggio e verifica dei medesimi, si ritiene che rappresenti la sede più idonea a stabilire efficaci sinergie tra soggetti promotori di iniziative locali che possono interferire con la qualità dell'aria (l'Autorità Portuale di Napoli nel caso specifico) ed i soggetti istituzionalmente preposti al risanamento della qualità dell'aria, finalizzate all'attuazione di idonei interventi strutturali e non strutturali a carico dei diversi soggetti, per garantire anche gradualmente nel tempo il raggiungimento degli obiettivi strategici del Piano mediante la definizione di specifici obiettivi settoriali;
- è comunque opportuno che la Regione Campania, in qualità di soggetto preposto alla tutela della qualità dell'aria ai sensi del D.Lgs. 351/99, comunichi periodicamente al MATMM gli esiti delle attività derivanti dall'Atto di Impegno al fine di consentire la verifica dell'efficacia delle azioni poste in essere per compensare gli incrementi emissivi generati dall'esercizio del terminale di Levante;
- la Darsena di Levante occupa l'estremità orientale del porto di Napoli ed è parte del cosiddetto "Porto moderno", più precisamente dell'"Area delle darsene". Essa confina a nord con la città, ad est con un'area destinata alla cantieristica, ad ovest con la Darsena Petroli e, infine, a sud affaccia verso l'antemurale Thaon de Ravel. Questa zona portuale è oggi una realtà estremamente disomogenea, frammentaria, solo in parte utilizzata, di cui però è ancora possibile riconoscere l'unità logica insediativa. L'espansione del porto che corrisponde all'area delle darsene, infatti, non è avvenuta in maniera autonoma, bensì guidata dalla presenza degli stabilimenti industriali siti in area demaniale, lungo la fascia costiera ad oriente di Napoli.
Nei primi decenni del Novecento, lungo il litorale parzialmente colmato e rettificato, presero posto la centrale termoelettrica Maurizio Capuano, poi ampliata con un edificio disposto alle spalle del primo, e lo stabilimento Cirio. Questi stabilimenti, che occupavano un'area di forma rettangolare allungata, erano serviti da una strada rettilinea sul cui lato nord prospettava il fortino Vigliena. Ancora più a nord, con una giacitura leggermente obliqua rispetto a quella della strada, correavano i binari della ferrovia Napoli - Portici.
Proprio davanti a questa sorta di "piattaforma industriale" furono realizzate, dapprima, la Darsena Petroli completata nel 1962 e collegata alle raffinerie disposte nell'area orientale della città con un sistema di oleodotti e poi, negli anni '80, in seguito all'ampliamento della nuova centrale ENEL, la cosiddetta "nuova darsena", in parziale attuazione di quanto previsto dal piano regolatore portuale del 1958;
- non tutte le aree dei moli della Darsena di Levante risultano attualmente realizzate; in particolare, mentre le aree retrostanti le banchine di riva e del Molo del Progresso sono state colmate e pavimentate, il riempimento e la relativa pavimentazione retrostante la banchina del



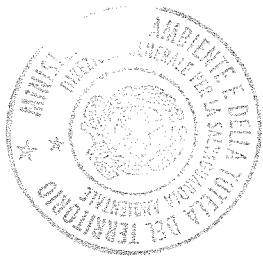
*Il Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

molo di Levante non sono mai state terminate. La darsena ha sempre avuto, infatti, un uso marginale nell'ambito portuale. Le attività esistenti sono di due tipi:

- di supporto all'attività cantieristica come ormeggio delle navi in attesa di accedere ai cantieri o dove vengono eseguite alcune lavorazioni secondarie;
 - funzionali all'esercizio della centrale ex Enel per quanto riguarda il sistema di circolazione dell'acqua di raffreddamento e dell'antincendio.
- il fatto che le navi oggi all'ormeggio in darsena non necessitino di particolari supporti logistici a terra e possano quindi agevolmente trovare sistemazione in altre parti del porto, rende possibile la trasformazione dell'infrastruttura senza particolari problemi di trasferimento.
 - le dimensioni geometriche delle aree che interessano la Darsena di Levante, allo stato attuale, sono di seguito sinteticamente descritte:
 - lo specchio acqueo delimitato dai moli esistenti misura una estensione di circa 7 ha e presenta profondità variabili tra 7 e 15 m dal livello medio mare;
 - la calata di riva, con il retrostante piazzale la cui larghezza risulta variabile tra 70 e 77 m, presenta uno sviluppo del fronte di banchina di 250 m;
 - a ponente, la Darsena di Levante è delimitata dal Molo del Progresso avente una larghezza di 70 m e uno sviluppo di banchina di 250 m;
 - a levante, la darsena è delimitata dal Molo di Levante il cui sporgente ha uno sviluppo del fronte di banchina di 285 m e una larghezza di 100 m;

in termini di movimentazione delle merci:

- il porto, nell'assetto infrastrutturale attuale, che prevede 9 approdi per 1500 metri lineari di banchina, riceve circa 1.800 navi portacontainer all'anno, per un volume di traffico (annuo) complessivo pari a circa 350.000 TEU. Fino al 2002 si è assistito ad un costante e intenso incremento, ad un ritmo del 10-11% annuo, più che raddoppiando il volume movimentato fino ad un massimo di 450.000 TEU. Negli ultimi due anni si è assistito ad una sensibile flessione che ha abbassato i tassi medi annui di espansione fino al 5,7%;
- per quanto riguarda l'inoltro a terra, la ripartizione modale risulta fortemente sbilanciata verso la gomma. Il traffico ferroviario portuale risulta di circa 18.000 carri all'anno, pari a circa 24.000 UTI (unità di traffico intermodale), equivalenti a circa 35.000 TEU. In termini percentuali il ferro raccoglie appena l'8-10 % della movimentazione di container complessiva;
- riguardo alle previsioni per il futuro si può ritenere che il basso tasso di crescita registrato nel recente passato sia stato influenzato, oltre che dalla contingente flessione dei rapporti con la Cina (partner commerciale fondamentale per quanto concerne il traffico container partenopeo), in parte anche dal raggiungimento di volumi di traffico prossimi alla saturazione delle infrastrutture portuali disponibili e dalla congestione stradale per l'accesso al porto capace di dissuadere gli operatori ad utilizzare il porto di Napoli a favore di altre infrastrutture;
- si è ipotizzato che, se il porto si doterà di adeguate infrastrutture portuali, stradali e ferroviarie è possibile prevedere un tasso medio di crescita per i prossimi 15 anni (e quindi per il 2020) del 7% annuo che dovrebbe portare il volume di traffico su livelli pari a circa 1,4 milioni di

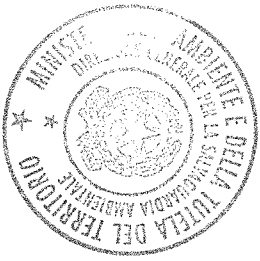


TEU/anno. Viene stimato che di essi 800.000 TEU/anno saranno movimentati presso il nuovo terminal della Darsena di Levante;

- per dare risposta alla domanda ipotizzata prevede la realizzazione di 2 accosti, ciascuno attrezzato con 4 portainers e da un piazzale con una dimensione di 23 ettari. Il nuovo terminale contenitori è dotato di una banchina lunga 630 metri con fondale utile di 14 metri. Potrà quindi ricevere contemporaneamente due navi da 6.000 TEU o una nave da 11.000 TEU. L'area di stoccaggio dei contenitori ha una profondità di quasi 500 metri e una larghezza variabile, compresa tra 450 e 500 metri;
- nell'ambito del terminale sono previste quattro distinte aree funzionali e in particolare:
 - lo scalo ferroviario situato nella parte opposta alla banchina;
 - l'area uffici accessi e parcheggi;
 - l'area di stoccaggio contenitori con un piazzale che potrà ospitare complessivamente circa 26.500 TEU su pile di cinque ordini di altezza;
 - l'area di banchina per il carico e lo scarico dei contenitori.

I container saranno movimentati per mezzo di gru RMG, capaci di muovere contenitori impilati fino al quinto ordine, le cui rotaie avranno asse perpendicolare al fronte banchina;

- nel complesso i limiti di intervento oggetto del progetto dei lavori di adeguamento della Darsena di Levante comprendono parte del Molo del Progresso, l'intera Darsena di Levante, il Molo di Levante, una porzione esigua dell'avamposto, il piazzale esistente retrostante, tutta l'area compresa tra il piazzale della darsena e lo Stradone Vigliena;
- all'interno dei limiti di intervento descritti, oltre ai normali cunicoli o alle normali travi portarotaie, alle griglie per la raccolta delle acque piovane ed altri sottoservizi minori, sono oggi presenti:
 - una serie di impianti e opere strutturali che costituiscono il sistema di raffreddamento della centrale Tirreno Power (vasca pompe, opere di presa e di scarico del sistema, tubazioni, ecc.);
 - un vecchio sistema di presa oggi utilizzato solo come presa antincendio;
 - uno scolmatore di piena (il Vigliena) nella zona più verso terra.
- la dismissione, spostamento e/o adeguamento dei suddetti impianti e sottoservizi sono attività rientranti nel presente progetto, con esclusione di alcune di queste, denominate "Opere urgenti di prima fase" che sono oggetto di una gara in corso e per la realizzazione delle quali sono previsti circa 12 mesi e riguardano in sostanza due interventi:
 - il sistema di captazione dell'acqua di raffreddamento della centrale;
 - la messa in sicurezza di emergenza della falda ai fini del DM 471/99;
- è previsto nella parte Nord – occidentale della nuova darsena l'accesso al terminal, in prossimità dell'ingresso saranno anche ubicati la palazzina uffici-servizi, il capannone officine – deposito, lo scanner container e le aree di parcheggio per una superficie complessiva di circa 1.900 m2 oltre 380 m2 per i parcheggi delle autovetture;
- per la movimentazione dei container è previsto anche un nuovo fascio binari che trova sede nella parte Nord del terminal; il binario di raccordo al fascio centrale del porto proviene da ovest. Al fascio è dedicata un'area di pertinenza utile per le manovre di carico/scarico container;

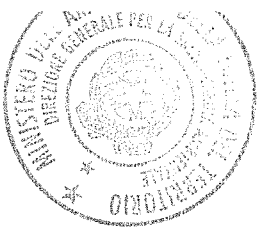


*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- il collegamento al porto con la rete stradale allo stato attuale si realizza:
 - a livello urbano, mediante i varchi Immacolatella, Pisacane, Carmine e S. Erasmo, che danno accesso, con svincoli di tipo in/out, su via Cristoforo Colombo - via Marina - via Reggia di Portici, cioè sulla direttrice urbana che seguendo l'arco costiero si estende da Piazza Municipio fino a Rione Principe di Piemonte;
 - a livello di grande viabilità, tramite il varco Bausan, che dà accesso al raccordo autostradale con la A3 Napoli - Salerno;
- la relazione fondamentale di traffico, con una forte componente di tipo commerciale pesante, si svolge attraverso il varco Bausan, che raccoglie anche parte sostanziale dei flussi passanti, diretti al terminal traghetti e che defluiscono attraverso il varco del Carmine e attraverso l'Immacolatella;
- l'area portuale di levante, attualmente utilizzata in misura marginale, risulta sprovvista di un vero e proprio collegamento, sia con le aree interne al porto che con l'esterno: l'unico varco - Vigliena - è riservato al terminal petrolifero; l'accesso alle aree in concessione alla Meccanica Navale, ex Cirio, ai Depositi Costieri e alla centrale Tirreno Power, avviene attraverso gate privati dallo Stradone Vigliena. Tutti i flussi di traffico generati dalle attività portuali del settore di levante sono oggi forzatamente immessi sulla viabilità urbana di via Reggia di Portici mediante un'intersezione a raso;
- il traffico attuale Con riferimento all'intera movimentazione del porto di Napoli i veicoli commerciali su gomma complessivamente movimentati in un anno sono pari a circa 600.000. In termini di veicoli omogeneizzati ad autovetture, il massimo carico dell'ora di punta, rilevato presso il varco Bausan in un giorno feriale medio, risulta dell'ordine dei 950 veicoli in uscita (dalle 17 alle 18) e circa 1050 in ingresso (dalle 8 alle 9 del mattino); la componente commerciale pesante - in gran parte auto articolati - del flusso si aggira intorno al 10-11%, corrispondente a circa 100 veicoli/ora. Questo flusso è gravato da una consistente quota di traffico - improprio - di attraversamento, cioè non relazionata con attività svolte in ambito portuale;
- il traffico generato dalla darsena di levante deriva dal volume totale ipotizzato nello scenario futuro del 2020 pari a 800.000 TEU ed è stato determinato considerando le seguenti ipotesi:
- quota di *transshipment* pari al 10%, circa 80.000 TEU;
 - ripartizione modale ferro-gomma dei volumi restanti: 25%-75%, per complessivi 540.000 TEU inoltrati sulla rete stradale;
 - giorni operativi all'anno: 300, per una movimentazione giornaliera pari a 1.800 TEU;
 - coefficiente di occupazione del veicolo commerciale: 1,2 TEU/veicolo, per complessivi 1.500 veicoli commerciali/giorno;
 - coefficiente dell'ora di punta: 0,15 (pari ad un incremento di 1,5 volte il traffico uniformemente distribuito su 10 ore di operatività del terminal), per complessivi 225 veicoli commerciali;
 - coefficiente di direzionalità: 60% per complessivi 135 veicoli commerciali/ora nella direzione più carica, pari a circa 270 autoveicoli equivalenti;

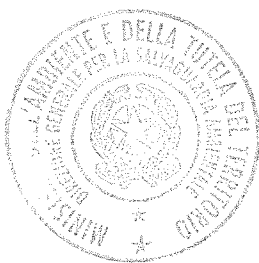


- la situazione attuale delle infrastrutture interne al porto e degli accessi della zona di levante non sono in grado di supportare la domanda di traffico indotta dalle nuove realizzazioni tanto che il progetto prevede una nuova sistemazione per la viabilità, per gli accessi stradali nonché per il collegamento e l'infrastrutturazione su ferro;
- per la nuova viabilità portuale E' stata individuata una soluzione progettuale in grado di superare le criticità attuali e tale da conferire una adeguata funzionalità al sistema dei collegamenti nella situazione di breve – medio periodo e congruente con la realizzazione del nuovo terminal container di Levante, concentrando la realizzazione di nuove opere solo in ambito portuale. Sono state inoltre esaminate più alternative ed è stata prescelta quella che meglio risponde alle esigenze tecnico-funzionali. A tal fine sono state previsti adeguamenti per quattro componenti funzionali distinti e riferibili a:
 - connessione ponente-levante e in particolare accesso alla Darsena di Levante;
 - dispositivo di smistamento dei flussi doganali ed extradoganali, diretti al settore del porto di levante, di ponente oppure alle autostrade;
 - accesso alle aree portuali commerciali di ponente: modalità di scavalco del binario di raccordo e/o del fascio operativo di carico – scarico;
 - dispositivo di smistamento dei flussi all'interno dell'area doganale tra le direttrici e i terminal maggiori;
- la viabilità interna al porto è stata progettata assumendo come riferimento la nuova configurazione del porto riferita allo scenario futuro previsto nel redigendo nuovo PRP e quindi non presenterà criticità;
- l'incidenza sulla viabilità extraportuale che verrebbe a gravare sulla rete autostradale risulta, nella condizione più sfavorevole, pari a circa il 7% del volume complessivo. Con riferimento al tratto autostradale dove confluiscono i rami della A3 Napoli Salerno e della A1 per Roma, le stime eseguite mediante un modello di simulazione calibrato sulla situazione attuale e in grado di simulare l'intera rete stradale urbana, mettono in risalto un carico in direzione est pari a circa 4.000 autoveicoli equivalenti, mentre il carico in direzione ovest è pari a circa 4.500 autoveicoli equivalenti. Più nel dettaglio l'incidenza varia dunque tra il 6.8% e il 5.8%. Il tratto autostradale in questione (a tre corsie per senso di marcia) è caratterizzato infatti da una capacità pari a circa 5.400 autoveicoli equivalenti per direzione;
- l'arteria di uscita dal porto di Napoli che sarà interessata dai nuovi traffici portuali, in termini di livello di servizio presenta allo stato attuale – con riferimento ai dati forniti dal proponente – un rapporto flusso capacità di 0,74 e 0,83 rispettivamente nella direzione est ed ovest corrispondente per la prima direzione ad un livello D e per la direzione opposta a un livello E. Considerando che il livello E corrisponde ad un flusso che è prossimo al limite della capacità della strada con conseguente riduzione della velocità e della libertà di manovra in quanto il flusso diviene instabile e modeste perturbazioni possono causare fenomeni di completa congestione, si desume un'evidente stato di criticità della rete viaria. Considerando il contributo dell'esercizio del nuovo terminale il fenomeno tende ovviamente a peggiorare raggiungendo un rapporto F/C superiore a 0,93 nella direzione più carica;



Al Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

- l'incremento di traffico sopra evidenziato risulta pertanto non accettabile se non vengono a crearsi le condizioni idonee per poter ridurre i flussi complessivi e quindi ridurre il livello di servizio almeno alla categoria D (ovvero rapporto $F/C < 0,8$). Per avere un livello minimo ammissibile i flussi complessivi di traffico sull'arteria viaria interessata dall'uscita dei mezzi pesanti derivanti dall'esercizio della nuova opera dovranno ridursi almeno del 10-15%;
- considerate le indicazioni dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3566 del 5.3.2007 recante "interventi urgenti di protezione civile diretti a fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio della città di Napoli". In detta ordinanza il Sindaco di Napoli è nominato, fino al 31.12.2008, Commissario delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza traffico (art.1. comma 1) e che per la "valenza strategica che riveste la realizzazione dell'intervento" in oggetto "per le rilevanti ripercussioni che esso ha sullo sviluppo dei traffici portuali e sull'occupazione diretta ed indotta" è stato definito, in data 10 luglio 2007, un Atto di Impegno tra il Presidente della Campania – On A. Bassolino – e il Sindaco di Napoli – on R. Russo Jervolino – ove è considerato in modo specifico che:
 - "l'intervento di adeguamento della darsena di levante a terminal contenitori è organicamente inserito in un insieme di interventi urgenti di protezione civile, diretti a fronteggiare l'emergenza determinatasi nei settori del traffico e della mobilità nel territorio della città di Napoli, disciplinati nell'OPCM n.3566 del 7 marzo 2007."
 - "Gli stessi interventi nel loro complesso, consentiranno l'adozione di misure efficaci a fronteggiare l'emergenza traffico, salvaguardando gli interventi strategici per lo sviluppo del territorio e, quindi, conseguendo il miglioramento della qualità dell'aria mediante la riduzione delle emissioni veicolari in modo da ricondurle su tutto il territorio entro i limiti fissati dalla normativa";
- i suddetti atti non individuano nello specifico le modalità per rendere coerente la nuova domanda di traffico con le caratteristiche delle attuali infrastrutture ma evidenziano una presa di coscienza del fenomeno ed in particolare un impegno al controllo dei possibili effetti ambientali che detti fenomeni potrebbero causare. Per questi si rimanda alle valutazioni specifiche delle componenti ambientali maggiormente interessate (qualità dell'aria e clima acustico) e all'apparato prescrittivo associato al presente parere;
- il collegamento ferroviario attuale si realizza mediante un tronco ferroviario non elettrificato, che si estende per circa 2 km, dal varco Sant'Erasmus al parco ferroviario di Napoli Traccia (Basso). Il collegamento è costituito da due binari fino a Via Ferraris e da un tronco a binario singolo fino a Napoli Traccia, nel cui scalo otto binari sono dedicati al traffico merci. Lo scalo ferroviario interno portuale dispone di un fascio di 5 binari, di modulo operativo di poco superiore ai 400 metri. Le principali criticità dell'attuale scalo sono imputabili alla ridotta estensione del modulo operativo, inferiore alla lunghezza del convoglio standard (circa 450 m), che impone la frammentazione dei treni con un aumento del numero delle operazioni di movimentazione e un conseguente aumento dei costi operativi;
- la soluzione prevista per l'utilizzo del vettore ferroviario prevede la predisposizione di nuove opere solo in ambito portuale ed in particolare:



- scalo realizzato parallelamente alla linea di costa, nel margine superiore del nuovo terminal container, dotato di tre binari di modulo pari a 450 m, adatto a movimentare treni blocco completi (senza la necessità di manovre di composizione e scomposizione esterna per l'inoltro alla linea). I tre binari saranno interconnessi da almeno tre scambi intermedi;
- fascia operativa di ampiezza di circa 20 metri, predisposta sul fronte a mare dello scalo, adatta alla movimentazione dei mezzi di piazzale e alle operazioni di carico e scarico dei treni in sicurezza e fluidità operativa;
- binario di raccordo, di circa 650 m, che garantendo i requisiti tecnico funzionali – raggi di curvatura dell'ordine dei 250 m e mai inferiori a 150 m e franchi laterali idonei al gabarito ferroviario – collegherà il nuovo scalo, passando a ridosso dello Stradone Vigliena;
- raccordo con il tronco di collegamento con la linea esterna che verrà realizzato all'altezza del molo Bausan. Tale raccordo creerà anche il necessario collegamento del nuovo scalo con lo scalo ferroviario principale esistente (ubicato nel settore occidentale del porto), consentendo la composizione dei treni raccogliendo traffico da entrambi i terminal contenitori (Bausan - Flavio Gioia e terminal di Levante);
- con queste caratteristiche ed ipotizzando di poter movimentare 10 treni al giorno è possibile stimare la realizzazione di 3.000 treni all'anno corrispondenti a 66.000 carri e quindi ad un trasporto su ferro in uscita dal terminal di circa 200.000 TEU all'anno;
- la ripartizione modale Conseguente alle ipotesi di progetto sarebbe pari al 28% circa del traffico complessivo, tenuto conto di una quota di transhipment pari al 10% nella movimentazione del traffico marittimo del nuovo terminal.
- L'impatto sulle reti ferroviarie esterne risulta compatibile con le tracce a disposizione, anche nel tratto più delicato che riguarda la linea per Cancellò, intensamente impegnata – nel periodo diurno - da treni passeggeri, soprattutto nella previsione di operare, come già di consuetudine, due treni nelle ore notturne (uno in arrivo e uno in partenza);
- il progetto del collegamento ferroviario del nuovo terminal consente di spostare sul vettore ferro una quota parte di traffico di uscita dal terminale contenitori e con il contributo del transhipment si riduce l'entità del traffico destinato alla strada ma, al tempo stesso, si constata la criticità generalizzata del contesto territoriale nel quale il nuovo terminale si inserisce, sia per quanto riguarda i livelli di servizio delle infrastrutture che per gli effetti connessi in termini di qualità dell'aria. In linea di principio sarebbe quindi necessario perseguire l'obiettivo di trasferire al di fuori del porto, e più in generale dalla città di Napoli, le merci mediante l'utilizzo esclusivo del vettore ferroviario. Tale obiettivo pone delle problematiche dal punto di vista tecnico-funzionale e pertanto si delinea la necessità di una redistribuzione modale progressiva che privilegi il vettore ferroviario rispetto a quello su gomma. Il progetto tecnico prevede di movimentare, a regime, il 25% delle merci con la ferrovia ovvero di movimentare circa 200.000 TEU con tale tipologia di vettori e che esiste la possibilità di portare tale percentuale ad un valore prossimo al 50% con una serie di potenziamenti sia infrastrutturali (implementazione del fascio binari e utilizzo di spazi previsti all'interno del PRP) che di sistema (es. sistema Metrocargo nell'ambito del progetto LOGICA che potrebbe essere sperimentato dalla Regione Campania attraverso la propria Agenzia di promozione per la logistica ed il trasporto proprio al Porto di Napoli e



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

all'interporto di Nola) Con il tasso di crescita ipotizzato dal progetto il terminale contenitori potrebbe raggiungere la potenzialità di 200.000 TEU in 5 anni e di 400.000 TEU in 9 anni, si ritiene di poter condizionare il progetto ad un più elevato utilizzo del vettore ferroviario per il trasporto delle merci al di fuori dell'ambito portuale e della città di Napoli, secondo il seguente schema:

- durante il primo periodo di attività (ipoteticamente per i primi 5 anni di esercizio) del terminale le merci devono essere movimentate solamente mediante il collegamento ferroviario così come definito nel progetto presentato. Ciò fino al raggiungimento della capacità dichiarata di 200.000 TEU;
- prima di raggiungere il limite di capacità di 200.000 TEU il sistema ferroviario dovrà essere potenziato, sia dal punto di vista infrastrutturale che di sistema, al fine di portare la capacità di trasferimento delle merci su ferro al valore del 50% della domanda totale stimata (400.000 TEU). Anche in questo periodo il sistema di trasferimento dovrà essere solamente su ferro, compatibilmente con la disponibilità di tracce sulla rete ferroviaria;
- raggiunta la movimentazione del tetto del 50% il surplus di merci potrà essere trasportato su gomma qualora sia dimostrata l'impossibilità di aumentare l'aliquota del trasporto ferroviario e qualora le condizioni di traffico (sia in termini funzionali che di qualità ambientale del contesto) lo consentiranno;
- per poter ritenere coerente l'esercizio del terminale con il contesto nel quale si inserisce è necessario che l'Autorità Portuale propedeuticamente all'inizio dell'esercizio, produca un progetto per l'implementazione del terminal ferroviario all'interno del porto, tenendo conto anche degli interventi previsti nel redigendo Piano Regolatore Portuale di Napoli, al fine di aumentare la quota di merci che potranno uscire dal porto sul vettore ferro fino alla quota del 50% del traffico totale previsto per l'esercizio del terminale contenitori. La soluzione dovrà rispettare la sequenza operativa precedentemente definita e dovrà verificare l'ipotesi di spostare il polo di carico-scarico dei vettori dalla sede portuale a quella degli interporti campani (es. Nola e Marcianise) anche mediante l'eventuale adozione di una coppia di terminali altamente specializzati realizzati ad hoc, e dovrà contestualmente farsi carico delle verifiche ambientali e delle eventuali azioni realizzative necessarie per rendere funzionale l'intero sistema sia nel porto di Napoli sia nell'eventuale polo di interscambio che dovesse essere utilizzato per trasferire le merci su altre tipologie di vettori (es. gomma);
- l'analisi costi-benefici evidenzia un flusso economico netto differenziale che, attualizzato al tasso di sconto del 5%, genera i seguenti indicatori di risultato: Tasso di Rendimento Interno Economico pari a 12,51%, Valore Attuale Netto Economico pari a 221.401.777 euro, Rapporto C/B pari a 1,67.

I risultati dell'analisi economica evidenziano un livello di sostenibilità economica dell'intervento complessivo soddisfacente. L'intervento, infatti, mostra appieno le sue potenzialità di impatto economico positivo sul sistema della mobilità nell'area di riferimento dati i benefici economici attivati. Il valore positivo del VANE sta ad indicare che l'attuazione dell'intervento assicura la piena sostenibilità economico-sociale del capitale investito per la sua realizzazione attraverso il saldo netto entrate-uscite dei flussi di valori economici previsto per l'intero arco temporale



considerato. Il valore di TRIE, largamente al di sopra del tasso di sconto adottato (5%), conferma che il progetto presenta una buona redditività economica che conduce ad un giudizio complessivo di piena accettabilità e sostenibilità economica;

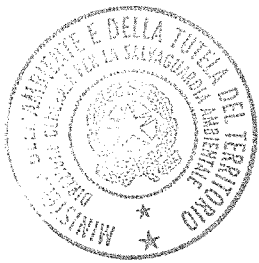
- propedeuticamente alla costruzione sono previste delle “opere urgenti- prima fase” che saranno realizzate prima dell’avvio dei lavori per la trasformazione della darsena in terminal container; tali opere, non sono comprese nel progetto oggetto della procedura di VIA in quanto già approvate nelle competenti sedi ministeriali (Direzione qualità della vita del MATTM e regionali - Comitato tecnico per l’ambiente - CTA) e esse consistono nella messa in sicurezza di emergenza della falda e nella realizzazione di una prima parte del sistema di captazione dell’acqua di raffreddamento della centrale (realizzazione nuova vasca pompe e costruzione di un tratto di doppio palancoato dove dovrà essere posta in opera la nuova condotta di presa).

Il progetto delle opere urgenti comprende anche una prima parte dell’intervento di bonifica dei sedimenti nella zona della darsena, in particolare dei sedimenti dei fondali interessati dall’opera di presa e dalle condotte;

- la seconda fase delle opere propedeutiche alla realizzazione della colmata fanno parte del progetto in valutazione e prevedono la costruzione del restante palancoato e dell’opera di presa, la relativa bonifica dei sedimenti (5.625 m³), la posa in opera della condotta di presa e del cassone, il dragaggio dei sedimenti non contaminati (6.498 m³) all’interno del palancoato realizzato ed il loro conferimento nel molo di Levante, la bonifica dei suoli nell’area delle vasche di stoccaggio provvisorio dei sedimenti che saranno dragati dai fondali della darsena mediante intervento di m.i.s.e. (come richiesto dalla Conferenza dei Servizi del 5-07-06), il conferimento del materiale contaminato a discarica, la costruzione delle vasche di stoccaggio;
- la suddivisione temporale in fasi delle opere propedeutiche, intervenuta successivamente al Decreto Interministeriale 21.12.2005 di approvazione del progetto definitivo di bonifica della Darsena di Levante e di realizzazione della colmata e delle opere ha portato all’elaborazione di una variante di progetto approvata, dopo le Conferenze dei Servizi presso la Direzione qualità della vita del MATTM, con D.M. 10.1.2007;
- sarà realizzata nello specchio acqueo, di circa 7 ha, delimitato dal molo del Progresso ad Ovest, ed il molo di Levante ad Est del porto di Napoli utilizzando i sedimenti portuali derivanti dalle attività di bonifica dei fondali della darsena stessa e dei bacini portuali idonei al riempimento secondo le leggi vigenti;

La nuova banchina sarà realizzata a chiusura dell’attuale specchio acqueo della darsena di levante, intestandosi nel molo Progresso e intersecando la banchina del molo di Levante; a partire da questo punto, il fronte banchina si estenderà a levante per ulteriori 200m circa, a formare uno sporgente parallelo al canale di navigazione individuato dall’antistante diga foranea fino a raggiungere la lunghezza totale di accosto di 630 m., con fondale utile di 14 metri che in futuro, in relazione alle esigenze, potrà raggiungere i 16 metri;

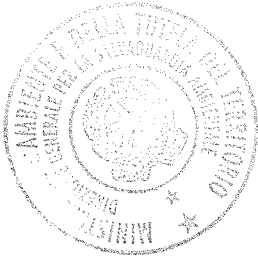
- ai sensi del DM 471/99, la competente Direzione Qualità della Vita del MATTM nell’ambito delle procedure di bonifica ha ritenuto necessario che l’area della darsena fosse completamente impermeabilizzata a formare una sorta di “scatola” avente caratteristiche di permeabilità pari a $K \leq 10^{-9}$ m/s su tutti i lati perimetrali e di base, prima del refluento dei materiali di colmata,



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

previa bonifica dei fondali della darsena stessa. Dopo una serie di alternative tipologiche è stata prescelta la soluzione che prevede di realizzare il banchinamento mediante un doppio palancolato dotato di giunti impermeabilizzati da apposite guarnizioni in poliuretano, infisso fino a raggiungere la formazione tufacea che si estende uniformemente a circa 20÷25 m di sotto del livello medio del mare, con permeabilità $K \leq 10^{-9}$ m/s, in modo da assicurare, a tergo della doppia parete, il grado d'impermeabilizzazione richiesto dal Ministero dell'Ambiente. Tale soluzione è stata approvata dopo avere dimostrato, attraverso una prova in scala reale, l'effettivo valore del coefficiente di permeabilità del palanco lato;

- una volta terminata la costruzione della banchina fronte-mare, sarà possibile procedere con al dragaggio dei sedimenti della darsena. Il materiale prelevato sarà stoccato provvisoriamente in vasche impermeabili preventivamente costruite sul sito per consentire di effettuare una nuova caratterizzazione dei sedimenti a seguito della quale si procederà al refluitamento nella darsena stessa o allo smaltimento in discarica. Nelle vasche di stoccaggio si raccoglierà anche un certo volume di acqua che sarà fatta defluire nuovamente nella darsena ormai conterminata. Ad ulteriore garanzia, il materiale proveniente dal dragaggio dei sedimenti portuali sarà versato solamente a tergo della parete combinata più interna. Il riempimento del volume compreso tra le due file di pareti combinate, invece, sarà effettuato con materiale di cava, ben assortito e d'idonea pezzatura;
- la messa in sicurezza permanente sia dei sedimenti presenti all'interno della darsena sia di quelli che saranno ivi conferiti, è completata, lateralmente e verso terra diaframmi plastici realizzati in cemento e bentonite di cui il tratto lungo lo stradone Vigliena è già compreso nelle "opere urgenti di prima fase" e costituisce la chiusura lato terra della "scatola" che sarà completata con la realizzazione degli altri due tratti di diaframma plastico a chiusura dell'intero lato a ponente (verso la darsena petroli) e del tratto a Levante (dalla vasca pompe della centrale attraverso l'area oggi occupata da Tirreno Power);
- prima di procedere al colmamento della darsena e successivamente alla realizzazione delle "opere urgenti-seconda fase" si procederà alla rimozione (dragaggio) dei sedimenti risultati contaminati dei fondali della darsena di Levante, così come approvato dalla CdS del 10/03/2005 e successivo decreto D.I. 21.12.2005. I volumi di sedimenti da rimuovere complessivamente sono pari a circa 113.000 m³;
- per quanto riguarda le modalità di rimozione dei sedimenti contaminati presenti nei fondali della darsena, nella CdS del 10/03/2005, è stato approvato che:
 - dovrà essere effettuata la bonifica dei sedimenti della darsena interessati dalla realizzazione del terminale contenitori;
 - dovranno essere dragati i sedimenti della darsena di Levante risultati con concentrazioni superiori allo 0.9 di colonna B, D.M. 471/99 (livello di contaminazione superiore al 90% di quello indicato nella Tabella 1, Colonna B dell'Allegato 1 del DM 471/99);
 - la rimozione di tali sedimenti dovrà avvenire in ambiente conterminato;
 - essendo la distribuzione della contaminazione disomogenea in senso orizzontale e verticale, si dovranno utilizzare le migliori tecnologie di dragaggio disponibili, al fine di ottimizzare i volumi di rimozione e diminuire la risospensione degli inquinanti;



- ai fini del riempimento della colmata la conterminazione dovrà essere impermeabilizzata lungo le 4 pareti laterali ed al fondo ($K < 10^{-9}$ m/s);
- le operazioni di bonifica comprendono:
 - il dragaggio, limitato alle sole aree e per le profondità effettivamente contaminate;
 - il trasferimento dei sedimenti dragati in vasche di stoccaggio provvisorio; le vasche serviranno a stoccare provvisoriamente i sedimenti dragati che verranno refluiti in sei vasche in c.a. aventi ciascuna una capienza di 1.000 m³ nel rispetto delle prescrizioni delle Conferenze dei Servizi del 10.3.2005, del 5.7.2006 e del 21.11.2006, cui è seguito il D.M. 10.1.2007 di approvazione della Variante al progetto di bonifica già approvato con Decreto Interministeriale 21.12.2005;
 - la caratterizzazione dei sedimenti sarà eseguita prelevando i campioni dalle vasche di stoccaggio provvisorio secondo le modalità prescritte nelle sedi competenti;
 - la destinazione finale dei sedimenti dragati sarà definita in base ai risultati dei test analitici derivanti dalla caratterizzazione dei sedimenti; si potranno quindi verificare tre ipotesi operative:
 - i sedimenti con concentrazioni di contaminanti superiori ai limiti di Colonna B, Tab.1, All.1 del D.M. 471/99 verranno inviati in discarica ex 2B per rifiuti pericolosi, previa conformità del test di cessione ai sensi del Decreto 3/08/2005 "Criteri di ammissibilità dei rifiuti in discarica";
 - i sedimenti con concentrazioni inferiori ai limiti di Colonna B, Tab.1, All.1 del D.M. 471/99 ma superiori al 90 % dei suddetti limiti saranno inviati a discarica per inerti, ovvero per rifiuti non pericolosi, previa conformità del test di cessione del D.M. 3/08/2005, o recuperati in siti idonei;
 - i sedimenti con concentrazioni inferiori al 90% dei limiti di Colonna B, Tab.1, All.1 del D.M. 471/99 verranno riutilizzati in sito per il riempimento dello specchio acqueo della Darsena di Levante; il riutilizzo dei materiali con concentrazione inferiore al 90% di colonna B, tabella 1, allegato 1 al DM 471/99 è stato approvato dal D.I. 21.12.2005 in quanto esso costituisce il limite per un possibile riutilizzo dei sedimenti all'interno di strutture di confinamento a mare con basso coefficiente di permeabilità (pari o inferiore a 10^{-7} cm/s) quali il confinamento previsto per il terminal contenitori.
- per l'intera area del nuovo terminale i materiali con un livello di contaminazione più elevato dei valori imposti dalla Tabella 1, Colonna B dell'Allegato 1 del DM 471/99 devono essere rimossi e caratterizzati per accertare il reale livello di contaminazione, similmente a quanto previsto per i sedimenti marini della darsena di Levante.

Allo stato attuale, risulta ancora in esecuzione una nuova fase di caratterizzazione dei suoli in base al Piano di integrazione delle indagini approvato nella Conferenza dei Servizi del 5.7.2006 presso la competente Direzione per la qualità della vita del MATTM; escludendo la rimozione dell'hot spot nell'area destinata alla nuova vasca pompe e la bonifica dei suoli propedeutica alla costruzione delle vasche di stoccaggio la bonifica dei suoli delle aree a terra della Darsena di Levante non è compresa nel progetto sottoposto a VIA;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- a seguito della caratterizzazione dei sedimenti dei fondali del Porto di Napoli effettuata in base al Piano di caratterizzazione predisposto dall'ICRAM ed dall'Istituto CNR per l'Ambiente Marino Costiero (IAMC) di Napoli, su mandato dell'Autorità Portuale di Napoli, l'ICRAM ha redatto il "Progetto preliminare di Bonifica dell'area marina portuale interna alla diga foranea e della fascia costiera a sud di essa all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Napoli Orientale" approvato nella Conferenza dei Servizi del 28/2/06. Sono stati stimati i volumi di sedimenti complessivi da bonificare per strati di sedimento con spessori consecutivi di 50 cm fino alla profondità di 2 metri distinti in base a:
 - superamento dei valori di intervento definiti dall'ICRAM per almeno uno degli analiti per cui sono stati formulati;
 - superamento del valore di concentrazione pari al 90% del valore limite indicato nella Tabella 1, Colonna B dell'Allegato 1 del DM 471/99, per tutti i parametri analizzati, considerando che tale limite discrimina il riutilizzo dei sedimenti (ad es. conferimento in cassa di colmata);
- i volumi complessivi da bonificare risultano pari a circa 4,5 Mm³ di cui circa 1,1 Mm³ presenta concentrazioni superiori al 90 % della Colonna B, Tab. 1 All. 1 del DM 471/99;

considerato inoltre che:

- per gestire la complessa gestione ambientale dei fondali portuali sia in termini di elevata contaminazione e considerando le superfici e le volumetrie in gioco ICRAM ha proposto di graduare gli interventi nel tempo in funzione della situazione di pericolosità, localizzazione, quantità e sostenibilità economica dividendo l'area portuale in quattro classi:
 - aree in cui i sedimenti non presentano superamenti dei valori di intervento e per i quali non è necessario avviare interventi di bonifica;
 - aree in cui i sedimenti presentano superamenti dei valori di intervento ma nessun superamento del "rischio ecotossicologico certo" per i quali è necessario avviare interventi di bonifica stimati pari a circa 2,4 Mm³;
 - aree in cui i sedimenti presentano superamenti del "rischio ecotossicologico certo" ma nessun superamento del 90% del valore limite indicato nella Tabella 1, Colonna B dell'Allegato 1 del DM 471/99 per i quali è necessario avviare prioritariamente interventi di bonifica stimati pari a circa 1 Mm³;
 - aree in cui i sedimenti presentano per almeno uno dei parametri analizzati concentrazioni superiori al 90% del valore limite indicato nella Tabella 1, Colonna B dell'Allegato 1 del DM 471/99 per i quali è necessario l'avvio immediato degli interventi di bonifica stimati pari a circa 1 Mm³;
- la CdS decisoria del 21/11/2006 ha preso atto della proposta di suddivisione in settori di intervento elaborata da ICRAM "Proposta di suddivisione in settori di intervento in attuazione del progetto preliminare di Bonifica" (Marzo 2006) e, in relazione alla proposta di suddivisione in settori di intervento elaborata dall'Autorità Portuale di Napoli, che *qualora la medesima proposta implichi delle priorità ambientali di intervento difformi da quelle evidenziate da ICRAM, di chiedere all'Autorità Portuale di rispettare i criteri dettati da ICRAM.*



Ai fini della realizzazione del terminal contenitori i sedimenti portuali idonei ai riempimento secondo le leggi vigenti, verranno dragati e conferiti con bette alla Darsena di Levante.

Tale modalità operativa è stata stabilita nell' Accordo di Programma per l'attuazione del "Piano di completamento della bonifica dell'area industriale di Bagnoli" siglato in data 5.7.2007 tra Ministero Ambiente e tutela del territorio e del Mare, regione Campania, commissariato di Governo per emergenza bonifiche e tutela delle acque ex OPCM 2425/96 e ss.mm.ii., Comune Napoli, Bagnolifutura Spa, Autorità Portuale di Napoli in cui per la realizzazione della colmata di Levante si prevede di utilizzare un volume di 1,2 milioni di m³ di sedimenti provenienti dalla bonifica dei fondali portuali risultanti non pericolosi in base al Progetto Preliminare di Bonifica del Porto di Napoli predisposto dall' ICRAM ed approvato ex art.14 L.241/90 nella Conferenza dei Servizi decisoria del 28.2.06;

- allo stato attuale delle conoscenze, l'Autorità Portuale di Napoli ipotizza quattro aree di reperimento dislocate nei settori in corrispondenza delle darsene del Bacino del Piliero che il Progetto Preliminare di Bonifica ICRAM denomina "settori di intervento 2 e 3". Ciascun centro di produzione sarà attrezzato da un'unità di dragaggio con ecograppi ed una/due bettoline per il trasporto del materiale con una produzione giornaliera di 1000-1200 m³ di materiale; tutte le operazioni di dragaggio saranno realizzate adottando tecnologie idonee al contenimento degli impatti (panne galleggianti, ecc.), come previsto dal Progetto preliminare di bonifica;
- in relazione ai requisiti di non pericolosità dei sedimenti da refluire in cassa di colmata stabiliti sia nel Progetto di bonifica preliminare di bonifica che nell' Accordo di Programma per l'attuazione del "Piano di completamento della bonifica dell'area industriale di Bagnoli", anche al fine di evitare che, successivamente alla bonifica dei sedimenti della darsena di Levante ed alla realizzazione della colmata, debba essere attivata una nuova procedura di bonifica è auspicabile che siano utilizzati i sedimenti per i quali nel Progetto di bonifica preliminare non sono stati riscontrati superamenti del "rischio ecotossicologico certo" né del 90% dei valori limite indicati nella Tabella 1, Colonna B dell'Allegato 1 del DM 471/99 ma unicamente dei livelli di intervento stabiliti dall'ICRAM per l'area portuale di Napoli. Sedimenti con tali caratteristiche si rinvenivano a diverse profondità e in diversi settori del bacino Portuale nel settore occidentale (porzioni dei settori di intervento n. 1,2,3,4 ICRAM) e in prossimità della Darsena di Levante e della Diga foranea antistante (ampie porzioni del settore di intervento n. 6 ICRAM). Fermo restando i requisiti di "non pericolosità" dei sedimenti che saranno utilizzati per gli scopi di progetto, la possibilità di refluentamento all'interno di casse di colmata, vasche di raccolta, o comunque strutture di contenimento poste in ambito costiero di materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti (solidificazione/stabilizzazione), è consentita dalla normativa vigente (art.1, comma 996 della Legge Finanziaria 2007) che ha introdotto modifiche all'art.11 della L.84/94 (nuovo comma 11 quater della L.84/94) e prevede che le strutture di contenimento dei sedimenti presentino un grado di permeabilità K minore o uguale a 10⁻⁹, conformemente alle caratteristiche di progetto della colmata. Alla luce della nuova normativa (art.1, comma 996 della Legge Finanziaria 2007 -nuovo comma 11 bis della L.84/94)



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

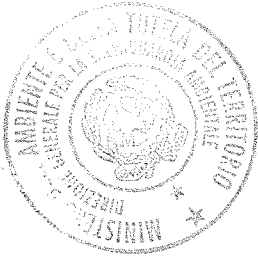
e nelle more del progetto definitivo di bonifica dei fondali del Porto di Napoli, in base al Progetto di bonifica preliminare già approvato nelle sedi competenti, l'Autorità Portuale di Napoli dovrà quindi presentare un progetto di dragaggio dei fondali portuali ai sensi dell'art.1 comma 996 della Legge Finanziaria 2007 finalizzato al refluento dei sedimenti portuali nella cassa di colmata realizzata nell'attuale Darsena di Levante, avente requisiti di permeabilità minore o uguale a 10^{-9} secondo il progetto di bonifica già approvato, ai sensi del D.M. 471/99, con D.I. 21.12.2005;

- si ritiene opportuno sottolineare che, in mancanza di indicazioni specifiche, il progetto di dragaggio dovrà definire le aree di dragaggio, le profondità, i volumi, i tempi e le modalità di trasferimento e refluento nella cassa di colmata, le tecniche di dragaggio utilizzate, privilegiando il dragaggio ambientale finalizzato a minimizzare la dispersione dei sedimenti nell'ambiente marino, le misure di mitigazione durante il dragaggio e le modalità di monitoraggio e controllo ambientale;
- in merito al nuovo sistema di raffreddamento della centrale e il trasferimento del collettore Vigliena si rendono necessari, per poter modificare l' attuale configurazione della darsena di levante, predisporre uno specifico progetto che consente la realizzazione del nuovo impianto di raffreddamento della centrale Tirreno Power. Il progetto è stato elaborato considerando che l'opera di scarico sia localizzata in modo da ottimizzare la diffusione termica delle acque e impedire l'innescò del fenomeno di ricircolo dell'acqua tra l'opera di scarico e quella di presa, con conseguenti innalzamenti anomali della temperatura dell'acqua di raffreddamento diretta all'impianto. A livello temporale i lavori di adeguamento della Darsena di Levante e quelli necessari per la costruzione del nuovo impianto di raffreddamento della centrale termoelettrica, devono essere coordinati per evitare interruzioni nella produzione di energia elettrica;
- in merito alle fasi, tempi e costi di realizzazione delle opere il programma temporale presuppone che la prima fase opere urgenti e la rimozione delle strutture esistenti in Darsena di Levante da parte di Tirreno Power siano già state ultimate prima dell'inizio della costruzione del terminale o che siano in corso se compatibili con la costruzione del terminale.

In base al cronoprogramma fornito le prime attività previste che rientrano nelle opere propedeutiche (ID1) riguardano la bonifica bellica (ID2) e la realizzazione del cantiere. Seguirà la rimozione dell'hot spot di suolo contaminato nell'area destinata alla nuova vasca pompe (eseguita nella prima fase opere urgenti).

Con le opere propedeutiche verranno realizzate anche le opere urgenti di seconda fase già approvata con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 10/01/2007, ricompresa nel progetto del terminal, che prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- costruzione del tratto terminale di palancoleto (ID4-5) e dell'opera di presa (ID8-9), compresa la relativa bonifica dei sedimenti (ID7: 5.625 m³), la posa in opera della condotta di presa e del cassone (ID10-11-12), il dragaggio dei sedimenti non contaminati (ID7: 6.498 m³) all'interno del palancoleto precedentemente realizzato ed il loro conferimento nel molo di Levante;



- la bonifica dei suoli (ID3) propedeutica alla costruzione delle vasche di stoccaggio (e conferimento del materiale contaminato a discarica) e la costruzione delle vasche di stoccaggio (ID6);
- la bonifica dei sedimenti della Darsena di Levante, potrà avere inizio solo successivamente alla costruzione della doppia parete combinata prevista per il fronte-banchina, la quale, vista la modalità costruttiva con la quale viene realizzata, rappresenterà un valido ostacolo alla dispersione di sedimenti contaminati durante le operazioni di dragaggio della Darsena stessa;
- la realizzazione dell'opera nel suo complesso potrà essere ultimata nell'arco di circa 45 mesi che possono essere suddivisi nei seguenti quattro macro-interventi:
 - la costruzione del fronte-banchina, avente anche funzione di opera di conterminazione dell'area (ID13);
 - la rimozione dei sedimenti contaminati della Darsena (ID30);
 - il successivo trasferimento in Darsena dei materiali provenienti dal dragaggio dei sedimenti portuali (ID31);
 - la costruzione finale del terminal contenitori (ID34: finiture e sottoservizi);
- altre attività previste incidono in modo marginale sui tempi complessivi di costruzione in quanto possono essere eseguite in parallelo alle attività suddette, senza creare particolari problemi da un punto di vista organizzativo e di cantiere; fra questi, la realizzazione dei nuovi collegamenti ferroviari e stradali (ID39-40-41-42-43-44-45) che risulta sostanzialmente indipendente dalla costruzione del terminale. E' evidente che la piena funzionalità del terminale potrà essere raggiunta solo se a seguito della realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari;
- il costo totale dell'opera ammonta a circa 220.180.697,42 Euro di cui 171.775.875,97 a carico dell'Autorità Portuale di Napoli e 48.404.821,45 relativi a sistemazioni superficiali e servizio, a carico del futuro concessionario del terminal container;
- così come approvato dagli Enti competenti, per la realizzazione del terminale contenitori verranno eseguite le seguenti attività/opere:
 - la rimozione degli hot spot di terreni risultati contaminati sottostanti le costruende vasche di stoccaggio provvisorio dei sedimenti dragati così come approvato senza prescrizioni dalla Conferenza dei Servizi decisoria del 21/11/2006 e successivo D.M. 10/01/2007;
 - la realizzazione delle vasche di stoccaggio provvisorio, così come approvato senza prescrizioni dalla CdS decisoria del 21-11-2006 e successivo D.M. 10/01/2007;
 - la rimozione (dragaggio) dei sedimenti risultati contaminati dei fondali della Darsena di Levante, così come approvato dalla CdS del 10/03/2005 e successivo decreto D.I. 21.12.2005;
 - il riempimento con materiale di cava fra le due pareti combinate costituenti la conterminazione a mare della colmata, con materiali idonei secondo quanto previsto dalle leggi vigenti (sedimenti non pericolosi del Porto di Napoli);
- durante la ricostruzione del sistema di presa dell'impianto di raffreddamento della centrale Tirreno Power è prevista la bonifica di circa 5.625 m³ di sedimenti contaminati e l'escavo di circa 6.498 m³ di materiale non contaminato;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- i sedimenti derivanti dai dragaggi necessari sia alle operazioni di bonifica della Darsena di Levante che delle aree a mare interessate dalle opere connesse alla realizzazione del nuovo sistema di raffreddamento della centrale, saranno temporaneamente stoccati all'interno di apposite vasche, caratterizzati e quindi conferiti a discarica ex 2B o a discarica per inerti o riutilizzati all'interno della nuova colmata (a seguito della conterminazione della darsena), in base ai risultati della caratterizzazione;
- in questa fase del progetto, sulla base delle caratterizzazioni effettuate si è ipotizzato che 1/3 dei materiali dragati sia conferito a discarica ex 2B, 1/3 a discarica per inerti e 1/3 nella colmata in quanto non contaminati; questi ultimi saranno conferiti nello sporgente attuale del molo di levante che non è stato mai ultimato;
- all'interno del doppio palancolato di conterminazione della colmata è previsto inoltre il riempimento con materiale inerte di diversa pezzatura, per un volume complessivo di circa 399.000 m³;
- il bilancio dei materiali è pari a 1.328.838 m³ da dragaggi, per i riempimenti della darsena ne saranno utilizzati 1.247.235 m³, 81.603 m³ andranno in discarica e 398.943 m³ proverranno dalle cave della zona;
- in relazione alle attività previste nel progetto, delle tipologie e quantità dei materiali coinvolti, in linea con il cronoprogramma e la fasizzazione degli interventi, è stato organizzato il cantiere, distinguendo l'area tecnico-amministrativa "A", il Cantiere principale "C", le Aree di deposito di materiali di cantiere "D", distribuiti in più punti al contorno, facilmente accessibili e dimensionabili secondo occorrenza, le Vasche di stoccaggio provvisorio "T1" e impianto di trattamento acque "T2"; i Cantieri mobili "L", sul fronte di lavoro e le Aree di deposito provvisorio ("Dp"), eventuali, mobili, in zone residuali. In termini generali, gli ingressi del cantiere saranno "fronte terra", attraverso l'entrata del cantiere (I) ubicata nel settore nord-occidentale del cantiere, e "fronte mare", in corrispondenza degli attuali moli o dei possibili punti di accosto che verranno progressivamente realizzati nel corso lavori;
- l'accesso principale via terra avviene tramite l'ingresso "I", collegato al Varco Vigliena del porto connesso alla rete infrastrutturale esterna principale (raccordo autostradale);
- per ciò che concerne i traffici indotti dalle attività di cantiere sono stati considerati gli Interventi su moli esistenti; i Dragaggi, bonifiche, colmate e trasporti a discarica, la Conterminazione lato mare, riempimenti, diaframma plastico; la Realizzazione del piazzale; la Viabilità stradale e linea ferroviaria; e le altre operazioni. Inoltre per ogni macro-attività individuata sono state selezionate le tipologie di materiale più significative da un punto di vista quantitativo (volume e peso) e avente quindi un maggiore interesse ai fine della movimentazione via terra;
- i flussi di automezzi sono stati suddivisi per ogni macro-attività, come numero di transiti giornalieri, in corrispondenza dell'ingresso "I" del cantiere; in base alle stime effettuate si determinano due punte di maggiore traffico dovute al trasporto da cava del materiale inerte necessario per il riempimento nel nuovo fronte darsena (media 50 transiti/giorno) in un periodo in cui sono altrettanto significativi, seppure di minore entità, i transiti per l'allontanamento a discarica di parte del materiale dragato di bonifica (circa 10 transiti/giorno) e alle forniture di



materiali per la realizzazione del piazzale di banchina. Ne consegue che la previsione effettuata individua punte massime di 70-80 transiti/giorno (ca. 10 automezzi/ora) in corrispondenza del periodo di massima contemporaneità delle diverse lavorazioni, previsto fra il 12° e il 23° mese;

- l'accesso via mare del cantiere è costituito principalmente dal fronte dei moli esistenti e dalla banchina di futura realizzazione tra i moli Progresso e Levante lungo la quale si posizioneranno le bettoline provenienti dalle aree di dragaggio dei fondali portuali per il trasferimento dei materiali non contaminati utili alla colmata della darsena. In generale il transito delle bette avviene totalmente nel bacino portuale e il percorso dall'area di dragaggio più distante ad oggi individuata (Calata Piliero-settore di intervento 2 ICRAM) al cantiere a "mare" della Darsena di Levante è di circa 2,5 miglia, di cui meno di un miglio nell'avamposto Caracciolo. I trasporti in andata/ritorno saranno effettuati lungo il canale di navigazione prospiciente la darsena di Levante nell'area di canale compresa all'interno di 50 metri dal fronte banchina quindi all'interno di quelle che saranno le aree di pertinenza del Terminal di Levante nella sua fase operativa;
- nonostante le incidenze sui livelli di traffico attuali non siano rilevanti, impegnando la viabilità cittadina per brevi tratti, si evidenzia che nel vigente Piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria della Regione Campania, sono previste misure strutturali a breve termine per la limitazione della circolazione dei mezzi pesanti all'interno nelle aree urbane delle zone di risanamento ovunque sia possibile l'uso alternativo dell'autostrada (MT8); una corretta gestione dei flussi e delle modalità di traffico appare quindi necessaria per contenere gli impatti conseguenti in termini di inquinamento atmosferico ed acustico. In base alla dislocazione delle cave di approvvigionamento del materiale inerte, che rappresenta la fase operativa che genererà i maggiori flussi di traffico, è improbabile proporre un trasporto alternativo via nave in quanto le cave sono situate nell'entroterra, quindi prive di collegamenti con il mare e risultano comunque tutte localizzate a breve distanza dal porto di Napoli; analoghe valutazioni possono essere effettuate per lo smaltimento in discarica del materiale inerte non riutilizzabile in situ, comunque di modeste quantità, mentre per ciò che concerne le discariche per rifiuti pericolosi, in funzione della scelta finale potrà essere previsto il trasporto alternativo via nave, se compatibile con la localizzazione del sito di smaltimento e sostenibile in termine di costi-benefici ambientali. Per la movimentazione dei materiali via terra, è necessario che gli automezzi utilizzati per le attività di cantiere siano omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, dotati di filtri antiparticolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT e che i veicoli pesanti transitanti sulla viabilità ordinaria ed autostradale siano conformi alle norme corrispondenti ai requisiti "Euro4". In relazione alla durata complessiva delle attività di cantiere ed al contesto ambientale critico per la componente qualità dell'aria in cui si opera, l'Autorità Portuale di Napoli dovrà quindi predisporre, in fase di progettazione esecutiva, un piano di gestione del traffico di cantiere che tenga conto delle limitazioni alla circolazione del traffico pesante nella città di Napoli, da concordare con il Comune di Napoli, che definisca la viabilità da utilizzare, eventuali limitazioni temporali in relazione a particolari condizioni critiche (superamento dei limiti degli inquinanti), e che tenga in conto la possibilità di sostituire con il trasporto via nave parte dei flussi attualmente previsti via terra;



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- i rifiuti solidi che saranno prodotti dal nuovo terminal container saranno smaltiti con le stesse modalità di raccolta del Molo Bausan e del pontile Flavio Gioia che ospitano allo stato attuale il traffico container. Il progetto della colmata contempla la predisposizione di un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia del piazzale container che saranno prima convogliate in una vasca di raccolta e, quindi, inviate, tramite un impianto di sollevamento, all'impianto di depurazione di Napoli Est. Per quanto riguarda i rifiuti speciali e tossici saranno previste idonee aree di raccolta per il successivo smaltimento ai sensi della normativa vigente. Per ciò che concerne i fabbisogni idrici in fase di cantiere essi sono piuttosto contenuti e connessi principalmente alle attività di gestione del cantiere (servizi, lavaggi, ecc.) con fabbisogni complessivi medi giornalieri di 3-4 m³;
- nell'ambito del progetto di bonifica della darsena di Levante, è stata eseguita l' "Analisi del rischio" ambientale residuo nella darsena di Levante del Porto di Napoli dalla quale si desume che:
 - sulla base degli elevati livelli di contaminazione esistenti nella Darsena di Levante allo stato ante operam, è possibile ipotizzare elevati livelli di rischio sia per l'ambiente acquatico sia indirettamente per l'uomo, tali da rendere necessari ed urgenti gli interventi di bonifica; nello stato post operam, per effetto della bonifica, della conterminazione della colmata e della pavimentazione superficiale corazzata, i rischi che derivano dall'esposizione per l'uomo sono pari a zero;
 - i rischi per la falda dovuti alla presenza di contaminanti nel suolo e sottosuolo sono stati calcolati mediante l'utilizzo del Soil Attenuation Model (S.A.M.), che consente di calcolare il fattore di diluizione dal suolo verso la falda valutando i fenomeni di attenuazione. Il rischio per la falda dovuto alla presenza di contaminanti nel suolo superficiale è nullo mentre il rischio nel sottosuolo risulta non accettabile per l'arsenico, in quanto non è stata introdotta alcuna impermeabilizzazione laterale o sul fondo e la situazione ipotizzata nello scenario di calcolo è estrema e con bassissima frequenza di accadimento; l'inquinante considerato rappresenta un elemento caratteristico dell'area flegrea per la presenza di acque termali;
- in conclusione i lavori di adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori comportano un rischio nullo in condizioni normali e pienamente accettabile in condizioni critiche cautelative;
- l'analisi del rischio relativi all'esercizio del terminal container sono connessi alla sua vicinanza con la darsena petroli a Nord-Ovest, e al porto turistico di futura realizzazione, Porto Fiorito, a Nord-Est; la documentazione progettuale fornita è corredata dal Rapporto integrato di sicurezza portuale e dallo Studio di navigabilità;
- l'analisi di rischio connesso alla presenza della Darsena Petroli è stata effettuata individuando la Zona di sicuro impatto, la Zona di danno e la Zona di attenzione associate ai potenziali incidenti che potrebbero verificarsi durante le operazioni di carico/scarico di idrocarburi e GPL: tutte le zone individuate ricadono all'esterno dell'area del terminal contenitori e pertanto le attività che si svolgono nella Darsena Petroli sono compatibili con le attività attuali e future dell'area di progetto;



- la vicinanza del nuovo terminal con il porto turistico di futura realizzazione, rappresenta un rischio per la possibile interferenza tra le rotte delle navi e delle imbarcazioni da diporto. In base allo studio delle rispettive rotte di accesso al terminal delle navi portacontainer e delle imbarcazioni da diporto al porto turistico, le rotte si incrociano solo dove entrambe hanno ampia possibilità di manovra e la larghezza dei rispettivi canali è largamente in eccesso rispetto alle aree necessarie per le manovre; è comunque prevista la disciplina del transito nel rispetto delle regole che vigono in tutti i porti in cui coesistono il traffico commerciale e quello turistico;
- il monitoraggio della qualità dell'aria in Campania è attualmente svolto dall'ARPAC mediante un sistema composto da una rete fissa, consta di 20 centraline localizzate nei capoluoghi di Provincia e da una rete mobile. Nella Provincia di Napoli ci sono attualmente 9 centraline fisse. In ambito portuale non sono localizzate stazioni fisse di monitoraggio e la stazione più prossima all'area portuale è denominata Napoli 7. Tale centralina è utilizzata per la valutazione della qualità dell'aria nella Zona critica IT0601 di Napoli e Caserta.. Nel periodo 2002-2007 la sintesi dei dati è riportata nella tabella che segue;

Inquinante	Caratterizzazione e dell'aria del 2002	Caratterizzazione e dell'aria del 2003	Caratterizzazione e dell'aria del 2004	Caratterizzazione e dell'aria del 2005	Caratterizzazione e dell'aria del 2006	Caratterizzazione e dell'aria per i primi sei mesi del 2007
CO	Nessuno dei valori delle concentrazioni campionarie supera nell'anno i valori limite imposti dal D.M. 60/02	>LV + MDT	\leq VL + MDT; > VL	Nessuno dei valori delle concentrazioni campionarie supera nell'anno i valori limite imposti dal D.M. 60/02	Media annua dei valori massimi giornalieri: 2.67 mg/m ³	Media del 1° semestre dei valori massimi giornalieri: 1.61 mg/m ³
NO ₂	Valore medio annuale 88.20 µg/m ³	Valore medio annuale 71.6 µg/m ³	\leq VL + MDT; > VL	Valore medio annuale 70.3 µg/m ³	Media annua della media massima oraria: 57.94 µg/m ³	Media del 1° semestre della media massima oraria: 48.96 µg/m ³
PM ₁₀	N° 50 superamenti annui	>LV + MDT	>LV + MDT	>LV + MDT	Valore medio annuale 29.5 µg/m ³ - N° 70 superamenti annui	Valore medio annuale 27.6 µg/m ³ - N° 39 superamenti del 1° semestre

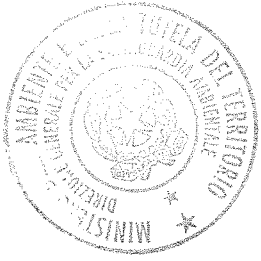
- in base ai dati del monitoraggio della qualità dell'aria svolto dall'ARPAC, la situazione risulta critica sia per il biossido di azoto che per le polveri sottili mentre risulta non critica per quanto concerne il monossido di carbonio;
- tali dati confermano, ovviamente, le indicazioni del Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria. Nello specifico, le stime condotte dal proponente nello SIA riferite alla costruzione e all'esercizio dell'opera sono utili per determinare gli ordini di grandezza dei contributi che le nuove attività connesse alla realizzazione dell'intervento



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

potranno generare e quindi fornire una prima traccia per porre in essere idonee misure compensative in base agli impegni assunti dagli Enti firmatari dell'Atto di Impegno (in particolare la Regione Campania ed il Comune di Napoli). Diversamente infatti la valutazione dovrebbe prendere atto che l'insieme delle azioni di progetto, implicano un contributo emissivo aggiuntivo e non sostitutivo a quello già presente, comportando un'inaccettabile aggravio dell'attuale situazione di criticità. In quest'ottica inoltre è possibile anche accettare una serie di semplificazioni e approssimazioni condotte dal proponente nello studio di impatto ambientale;

- per la valutazione degli impatti è stato utilizzato il modello gaussiano stazionario AERMOD che si avvale di due pre-processor per elaborare i dati input: il pre-processore meteorologico AERMET e quello orografico AERMAP necessario per inserire le caratteristiche del territorio. Il modello è in grado di ricostruire i profili verticali delle variabili meteorologiche in gioco, vento, temperatura, turbolenza ecc., utilizzando dati rilevati al suolo e in quota. Con tali dati di input, AERMET calcola tutti quei parametri necessari ad AERMOD per estrapolare i profili verticali delle variabili meteorologiche più importanti e li configura attraverso una griglia di recettori posizionabile all'altezza più consona all'intervento;
- i dati di input meteorologici richiesti dal modello (temperatura, velocità e direzione del dei venti, pressione, radiazione solare e umidità relativa) sono stati acquisiti dalla stazione meteorologica di Napoli Capodichino, prossima all'area di progetto, per il quinquennio 2002-2006;
- sono state adottati metodi di calcolo per le emissioni derivati dal rapporto tecnico n. 11/2006 concernente l'inventario delle emissioni EMEP/CORINAIR. La metodologia applicata per i trasporti stradali ha previsto: determinazione del numero di mezzi, individuazione della potenza del motore in kW, individuazione del consumo specifico del mezzo in Kg/kWh, determinazione del consumo di combustibile in Kg/h, individuazione del fattore di emissione specifico in g/kg di combustibile e individuazione dell'emissione totale in g/h trasformata in dato di emissione di input per il modello in g/s.
- Per quanto riguarda il traffico marittimo la metodologia utilizzata dal proponente ha preso a riferimento quanto sviluppato nell'ambito del progetto MEET (Trozzi C., Vaccaro R., 1998) indicata sia nell'inventario delle emissioni EMEP/CORINAIR 2006 sia nello stesso inventario delle emissioni della regione Campania.
- per l'inquinamento atmosferico prodotto dalla fase di costruzione sono state assunte le lavorazioni per lo scenario di cantiere più critico. Esse ricadono tra il 10° e il 26° mese di attività previste nel cronoprogramma del progetto in esame;
- è stato ricostruito lo scenario di cantiere inserendo tutte le sorgenti relative al traffico veicolare, alle azioni dei mezzi ed attrezzature nelle varie aree del cantiere, al traffico marittimo relativo al dragaggio dei fondali. Tali sorgenti sono state tutte caratterizzate fornendo i livelli di emissione di ciascun inquinante (NO₂, PM₁₀ e CO) per una valutazione di tipo "short-term";
- l'area indagata è di 2,3 Km² ed è costituita da una maglia omogenea di lati 80m x 72m. Tale maglia costituisce un sistema cartesiano uniforme di recettori pari ad un n. di 441. La griglia è stata posizionata a 2m dal suolo (altezza uomo). Con i dati di input meteorologici ed emissivi



già descritti il modello ha restituito i seguenti valori di concentrazione oraria massima degli inquinanti: $\text{NO}_x = 43,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$; $\text{PM}_{10} = 11,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$; $\text{CO} = 0,7 \text{mg}/\text{m}^3$;

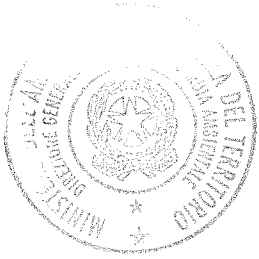
- in base alle indicazioni del SIA i contributi emissivi determinati dalle attività di cantiere nella situazione più critica non sono da considerati significativi e tali da non determinare impatti rilevanti sulla qualità dell'aria. Sono comunque previste una serie di misure di mitigazione ambientale che saranno prese a base del Capitolato d'Appalto per la realizzazione delle opere, inerenti la gestione del cantiere;
- le simulazioni effettuate per la stima dei contributi emissivi derivanti dalle attività di cantiere risultano condotte con metodologie semplificate ma comunque valide per stimare i contributi emissivi connessi alla fase di cantiere maggiormente critica;
- in termini assoluti i valori massimi orari per le emissioni di biossido di azoto e di PM_{10} non risultano irrilevanti in relazione ai vigenti limiti orari e/o giornalieri imposti dal D.M. 60/2002; tuttavia le massime concentrazioni risultano localizzate nell'ambito dell'area di cantiere mentre non determinano incrementi significativi all'esterno di tale area. Pur considerando tale situazione e la transitorietà degli impatti potenziali, considerata la criticità del contesto in cui saranno svolte le attività di progetto, risulta opportuno prevedere, oltre ad uno specifico piano di gestione del cantiere che preveda, in particolare, una razionalizzazione dei flussi di traffico, l'effettuazione di periodiche campagne di monitoraggio della qualità dell'aria, almeno per gli inquinanti NO_x e PM_{10} da concordare con ARPA Campania che dovrà controllarne l'attuazione e valutarne gli esiti al fine di adottare eventuali idonee misure di mitigazione in caso di criticità a garanzia della massima tutela dell'ambiente e della salute pubblica;
- per l'inquinamento atmosferico prodotto dall'esercizio del terminal le sorgenti considerate sono:
 - camion porta container per il traffico dei mezzi pesanti che dal terminal portano i container alla loro destinazione. Per questi è stato considerato una ripartizione modale del 75% su gomma e quindi, riportando il traffico all'ora media della giornata tipica annua, sono stati calcolati 270 transiti orari simulati come sorgente lineare;
 - circolazione interna al nuovo terminal contenitori per movimentare i container dalla zona di stoccaggio alla zona di carico sui mezzi o sui vettori ferroviari. Sono stati considerati 430 camion portacontainer di trasporto e movimento e 2 tug muster per il carico complessivamente simulati come sorgente areale;
 - navi portacontainer in fase di stazionamento. È stata considerata l'occupazione totale del fronte banchina da parte di due navi della capacità di 6.000 TEU e di stazza pari a 80.000 TS. Le due navi portacontainer richiedono l'utilizzo contemporaneo delle 8 gru e durante le operazioni mantengono il loro apparato propulsivo al minimo per i soli servizi di bordo. In questo caso il dato input di emissione è stato assegnato al singolo condotto di scarico del portacontainer ipotizzando per questo una altezza di emissione di circa 20m simulato come sorgente puntuale;
- con i dati di input meteorologici ed emissivi già descritti il modello ha restituito, al di fuori del sedime, i seguenti valori massimi di concentrazione degli inquinanti dovuti solo alle attività portuali: $\text{NO}_x = 5 \mu\text{g}/\text{m}^3$; $\text{PM}_{10} = 2 \mu\text{g}/\text{m}^3$; $\text{CO} = 0,2 \text{mg}/\text{m}^3$;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- tali valori, pur con le semplificazioni introdotte, danno conto di un aumento del contributo che la nuova opera, nella fase del suo esercizio, apporterà sulla qualità dell'aria complessiva che è già allo stato attuale è caratterizzata da condizioni di elevata criticità;
- l'esercizio dell'opera non risulta allo stato attuale delle conoscenze compatibile con la qualità dell'aria della città di Napoli e pertanto, considerati visti gli impegni formalmente assunti dalle amministrazioni preposte alla gestione della qualità dell'aria (Regione Campania in qualità di soggetto competente ai sensi del D.Lgs. 351/99 e Comune di Napoli per il contributo che può fornire alla regolamentazione delle sorgenti emmissive con particolare riferimento al traffico veicolare), si ritiene necessario condizionare la possibilità della messa in esercizio del terminal contenitori in progetto all'adozione di tutte le misure necessarie per compensare, anche gradualmente, gli effetti sulla qualità dell'aria connessi agli incrementi di traffico generati dall'esercizio del terminale contenitori della Darsena di Levante;
- è stato calcolato dal proponente il flusso di massa, espresso in tonnellate annue, generato dalle sorgenti marittime e dal traffico veicolare. Il suddetto calcolo è stato effettuato sulla base delle considerazioni già descritte delle modalità operative e del numero dei mezzi considerando per l'attività del terminale 10 ore giornaliere lavorative ed un numero di 300 gg lavorativi annui;
- in merito all'idrodinamica costiera per il progetto di adeguamento della Darsena di Levante in terminal container sono stati analizzati i regimi anemologici e ondosi, in corrispondenza dell'imboccatura di levante e sono stati effettuati specifici studi meteomarini e dell'agitazione ondosa interna. Detti studi non mettono in evidenza condizioni specifiche relativamente agli interventi di cui in oggetto visto che si sviluppano all'interno del bacino esistente;
- inoltre, da studi effettuati dall'Istituto di Meteorologia ed oceanografia nel golfo di Napoli in condizioni meteomarine "tipiche", (cioè con una circolazione marina con correnti meridionali) occorre un periodo di circa cinque giorni per il ricambio delle acque costiere interne del golfo;
- in merito alla morfologia costiera la costa a Nord-Ovest della Darsena di Levante è occupata interamente dalle strutture portuali, protette dall'azione del moto ondoso dal Molo San Vincenzo e dalla diga Duca degli Abruzzi, ad occidente, e dall'antemurale Thaon de Revel e dalla Diga Foranea Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, ad oriente. La costa a Sud-Est dell'area di intervento è caratterizzata allo stato attuale dagli insediamenti dismessi della ex Cirio e dell'ex opificio Corradini; la linea costiera FS, il depuratore di Napoli S. Giovanni, il litorale di S. Giovanni a Peduccio, l'approdo Marina Partenope antistante i Cantieri Navali Partenope;
- nel caso del golfo di Napoli il paraggio è caratterizzato dalla prevalenza di correnti litoranee di tipo trasversale alla costa rispetto a quelle di tipo longitudinale; il flusso di materiale solido, di fatto, non è in grado di attivarsi, sia perché il tratto di costa di "alimentazione" si presenta di estensione alquanto limitata, sia perché esso risulta "racchiuso" ad Ovest dalle banchine del Porto di Napoli e ad Est dalla scogliera di protezione dell'area dell'impianto di depurazione di S. Giovanni a Teduccio che costituiscono due punti "fissi" dell'unità fisiografica in cui ricade il litorale oggetto di studio;
- in merito alla qualità dei sedimenti marini nel bacino portuale Rispetto alle azioni di progetto già evidenziate le azioni di progetto in grado di interferire con l'ambiente marino sono attribuite

fr



principalmente alla fase di cantiere e, in particolare alle attività di dragaggio dei fondali della Darsena di Levante e del bacino portuale. La contaminazione dei sedimenti della Darsena di Levante interessa in modo discontinuo (a “macchia di leopardo” in senso verticale ed orizzontale) i fondali mentre la contaminazione dei sedimenti del porto di Napoli presenta una distribuzione più omogenea essenzialmente legata alla funzione ed alla posizione delle darsene. La rimozione sarà eseguita con criteri già esaminati in Conferenza di Servizi adatti a limitare significativamente o ad evitare il diffondersi delle particelle più fini nella massa di acqua circostante. Sarà pertanto effettuato un “dragaggio ambientale” dei sedimenti del porto volto a minimizzare i potenziali impatti nell’ambiente circostante.

- non si prevedono impatti significativi determinati dalle azioni di progetto sull’ambiente marino costiero in quanto:
 - la bonifica dei fondali della darsena e del porto produrrà effetti positivi sulla qualità dei sedimenti marini e conseguentemente sull’ambiente marino portuale;
 - la movimentazione dei sedimenti all’interno dell’ambito portuale, le operazioni di dragaggio e riempimento della colmata della darsena di Levante avverranno in modo tale da limitare notevolmente il diffondersi delle particelle più fini nella massa di acqua circostante attraverso l’uso di benne ecologiche e sistemi di confinamento delle aree di intervento. Sarà effettuato quindi un “dragaggio ambientale” dei sedimenti del porto ed utilizzata una benna ecograppo con chiusura ermetica delle valve per il dragaggio della Darsena di Levante, finalizzati ad evitare la dispersione dei sedimenti più fini nella massa di acqua circostante ed a minimizzare i potenziali impatti nell’ambiente marino;
 - il progetto prevede un impianto di trattamento chimico-fisico delle acque marine di risulta nella realizzazione della colmata e dei sedimenti dragati e di dilavamento delle aree di lavorazione. Al termine del ciclo di trattamento le acque saranno convogliate in fognatura ed i fanghi prodotti saranno avviati allo smaltimento finale in accordo con le disposizioni di legge vigenti;
 - l’occupazione di fondale riguarderà aree con biocenosi tipiche di ambienti portuali inquinati quindi prive di rilevanza faunistica ed ecosistemica;
 - durante i lavori sono previsti monitoraggi per verificare gli impatti del cantiere e il rispetto delle condizioni stabilite in sede di progetto;
- gli impatti sull’ambiente marino, sia dal punto vista biotico che abiotico, non risultano significativi ma piuttosto la realizzazione della colmata determina effetti positivi sia diretti che indiretti, connessi alla bonifica dei fondali della Darsena di Levante e dei fondali portuali. Il riutilizzo in situ dei sedimenti portuali con idonee caratteristiche qualitative in casse di colmata opportunamente conterminate in ambito portuale, risulta inoltre l’intervento di bonifica da privilegiare in base al Progetto preliminare predisposto dall’ICRAM. Anche l’intervento di messa in sicurezza della falda di monte che risulta contaminata ed ha il suo naturale recapito nelle acque portuali determina un efficace intervento di tutela della qualità delle acque marine portuali;
- in fase di esercizio, il transito e lo stazionamento di navi portacontainer al terminal di Levante, nel rispetto delle norme nazionali vigenti in tema di prevenzione dell’inquinamento marino e del



Al Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

regolamento portuale vigente, non determineranno impatti significativi sull'ambiente marino portuale anche in ragione del numero relativamente limitato dei transiti annui rispetto al traffico complessivo portuale.

Le attività di cantiere, con particolare riguardo al dragaggio e alla movimentazione dei sedimenti contaminati nella Darsena di Levante, prevedono idonei presidi e modalità operative, già approvati nelle competenti sedi, in grado di garantire un'efficace protezione e tutela dell'ambiente marino portuale, già fortemente degradato.

- per la rimozione dei sedimenti contaminati nell'area portuale nel Progetto preliminare di bonifica eseguito da ICRAM vengono individuate diverse possibili tecniche di *dragaggio ambientale* di tipo *meccanico* e idraulico da adottare e ritenute necessarie sia *azioni di mitigazione*, prevalentemente mediante l'utilizzo di barriere fisiche per limitare la dispersione dei sedimenti, che *azioni di monitoraggio e controllo da avviare* in anticipo rispetto all'inizio dei lavori ed estese oltre il loro termine per la verifica dell'assenza di effetti sull'ambiente e per il controllo dell'efficacia delle misure di mitigazione adottate; l'Autorità Portuale di Napoli prevede per le attività di dragaggio l'adozione di misure di mitigazione e di monitoraggi ambientali.

Poiché ai sensi dell'art. 1, comma 996 della Legge Finanziaria 2007 l'Autorità Portuale di Napoli dovrà predisporre il progetto di dragaggio si ritiene necessario che il progetto includa un Piano di Monitoraggio della qualità dell'ambiente marino in tutte le sue componenti, biotiche ed abiotiche, da concordare preventivamente con ICRAM, finalizzato alla prevenzione ed al controllo degli effetti delle attività di dragaggio in ambito portuale sull'ambiente marino che comprenda l'utilizzo delle migliori modalità operative necessarie a minimizzare le interferenze con l'ambiente marino soprattutto in termini di diffusione dei sedimenti e degli eventuali contaminanti associati alla frazione fine. L'attività di monitoraggio dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di dragaggio e dovrà essere estesa, con le modalità e le frequenze che verranno stabilite nel suddetto Programma, alla fase di esercizio delle opere in progetto;

- in merito all'ambiente idrico superficiale e sotterraneo l'area portuale di Napoli ricade nel bacino nord-occidentale della Campania comprendente il bacino dei Regi Lagni, i torrenti vesuviani e la piana di Volla. Quest'ultima costituisce la valle del fiume Sebeto originariamente paludosa e trasformata, in seguito, da interventi antropici di bonifica, in zona agricola fertile. Il bacino è caratterizzato dal più alto indice di edificazione e dal più alto rapporto popolazione/territorio e attività produttive/ territorio;
- a seguito della forte urbanizzazione, il reticolo idrografico superficiale di Napoli Orientale è caratterizzato da un sistema di collettori di acque miste in cui confluiscono i reflui provenienti dagli scarichi degli insediamenti industriali. Questa pratica ha fortemente contribuito all'inquinamento delle acque del golfo di Napoli e, perciò, è stata pianificata una serie d'interventi mirati all'intercettazione del reticolo fognario misto tramite opportuni collettori. Gli interventi di progetto intercettino il collettore Vigliena, regimandone i deflussi e convogliandoli in mare nell'area Darsena di Levante;
- dal punto di vista idrogeologico si possono distinguere alternanze di livelli a varia litologia e granulometria (e pertanto a diverso grado di permeabilità) la cui giacitura è sub-orizzontale. Tale



giacitura di livelli di “tufi vesuviani” e/o “tufo giallo napoletano”, a bassa permeabilità, danno luogo alla tipica circolazione “per falde sovrapposte” in cui, nella zona in cui è presente il tufo, la falda profonda è “naturalmente protetta”.

Nel corso degli studi di progetto sono state effettuate prove specifiche finalizzate alla determinazione delle caratteristiche idrogeologiche di permeabilità dei terreni di sottofondo presenti per l'area di progetto. L'interpretazione di numerose prove di laboratorio eseguite su campioni rappresentativi dei vari strati e dai risultati di prove di permeabilità Lugeon eseguite in sito ha quindi consentito di adottare i seguenti valori del coefficiente di permeabilità K (in m/s): terreni di riporto 10^{-5} , sabbie superiori 10^{-6} , tufo 10^{-9} sabbie inferiori 10^{-6} ;

- il sottosuolo presenta un'intensa circolazione idrica sotterranea dovuta alle acque che occupano la piana a NE di Napoli, che ricade in un bacino idrogeologico molto ampio con deflusso globale verso Sud-Ovest e recapito finale il mare.

I risultati della caratterizzazione relativi alle acque sotterranee hanno indicato che nella zona a terra adiacente la darsena, e fino ad una profondità di -50 m dal piano campagna, la soggiacenza della falda ha valori compresi fra $-1,80$ m e $-2,20$ m dal p.c.. Non è stata individuata alcuna falda sottostante, almeno fino alla profondità di -50 m dal piano campagna.

Dal punto di vista qualitativo le acque sotterranee presentano: pH compreso tra 7,44 e 8,13 con un valore medio di 7,61; temperatura compresa tra $17,6^{\circ}\text{C}$ e $24,0^{\circ}\text{C}$ (valore medio di $20,6^{\circ}\text{C}$); salinità compresa fra 11,2 e 27,4 milliSiemens; solidi sospesi compresi fra 0,009 e 0,209 mg/l con un valor medio di 0,065 mg/l; concentrazione di metalli (As, Cd, Cr tot, Hg, Pb, Cu, Se, V, Zn, Ni) inferiore ai limiti di legge previsti dalla Tab.2, All. 1 del D.M. 471/99; concentrazione di idrocarburi aromatici (Benzene, Etilbenzene, Stirene, Toluene, Xilene) inferiore ai limiti di legge; sommatoria degli Idrocarburi Policiclici Aromatici più tossici superiore ai limiti per un campione prelevato in prossimità del confine a monte dell'area caratterizzata. Ulteriori analisi indicano superamenti nell'area a monte idrogeologico ed è stato pertanto supposto che la contaminazione da IPA sia attribuibile alle acque di falda in ingresso nell'area e non ai terreni; concentrazioni di idrocarburi totali sempre superiori ai limiti indicati dall'Istituto Superiore Sanità, pari a cioè $10 \mu\text{g/l}$; similmente agli IPA è ipotizzata una contaminazione diffusa da idrocarburi proveniente dalle acque di falda a monte dell'area, anche perché le concentrazioni di idrocarburi nei terreni sono sempre risultati al di sotto dei limiti di legge; concentrazioni di PCB oltre i limiti di legge; su tutti i campioni sono stati inoltre riscontrati Diossine e Furani. con concentrazioni di poco superiori ai limiti di legge mentre tutti i terreni analizzati risultano con concentrazioni di diossine e furani molto al di sotto dei limiti di legge;

- trovandosi l'area interessata dal progetto lungo la linea di costa, ed essendo la sorgente di contaminazione a monte di tale area, qualsiasi intervento di bonifica delle acque sotterranee risulterebbe inefficace ed è pertanto stato previsto l'intervento di messa in sicurezza in emergenza della falda mediante diaframma plastico finalizzato ad impedire la diffusione delle acque contaminate nel bacino portuale;
- le attività di progetto e l'esercizio del terminal non determinano impatti significativi sull'ambiente idrico superficiale che risulta completamente artificializzato rispetto ai caratteri naturali originari e sostituito da infrastrutture antropiche conformate alle esigenze urbanistiche e



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

produttive. L'intervento di messa in sicurezza in emergenza della falda, nell'impossibilità di bonificare in termini "attivi" le acque sotterranee rimuovendo le cause dell'inquinamento a monte, consente di limitare gli impatti alle aree adiacenti e, in particolare, all'ambiente marino portuale; l'intervento ha carattere di urgenza, è già stato approvato nelle sedi competenti e sarà realizzato indipendentemente dalla realizzazione della cassa di colmata, consentendo l'eliminazione di una delle fonti di inquinamento delle acque marine costiere in ambito portuale;

- per la componente suolo e sottosuolo le attività di progetto non determinano impatti significativi sulla componente suolo e sottosuolo; l'ambito territoriale coinvolto è già da tempo occupato da attività industriali, e di conseguenza i caratteri naturali morfologici primitivi sono stati totalmente sostituiti da strutture e infrastrutture antropiche. I suoli risultano, allo stato delle conoscenze rese disponibili, contaminati in maniera puntuale e la futura bonifica ai sensi del D.M. 471/99 attualmente in corso di procedura presso le sedi competenti garantirà la loro decontaminazione con conseguenti effetti ambientali positivi rispetto alla situazione attuale, supportati dalla messa in sicurezza della falda di monte. Gli impatti connessi con le attività di cantierizzazione sono essenzialmente legati all'approvvigionamento dei materiali da cava necessari alle realizzazioni di progetto; il territorio della provincia di Napoli comprende un elevato numero di cave in attività in grado di fornire, per qualità e quantità, il materiale necessario senza la necessità di apertura di nuove cave di prestito;
- la permeabilità del tufo di base che rappresenta la conterminazione della colmata in profondità è stata determinata mediante prove in situ che hanno accertato i requisiti di sostanziale impermeabilità imposti dalla competente Direzione qualità della vita.

La bonifica dei suoli delle aree contermini alla Darsena di Levante non è compresa nel progetto in valutazione ma è in corso di progettazione ai sensi del D.M. 471/99; non si evincono pertanto relazioni con il progetto se non relative alle aree a terra direttamente interessate dalle lavorazioni (scavi vasca pompe del sistema di raffreddamento della centrale e area vasche di stoccaggio provvisorio) che verranno preventivamente bonificate e/o messe in sicurezza secondo quanto imposto dalla competente Direzione qualità della vita. Il progetto prevede il massimo riutilizzo in situ dei materiali con caratteristiche qualitative idonee e l'utilizzo di materiale inerte da cava scaturisce da esigenze di carattere progettuale ed ambientale legate ad una efficace protezione dell'ambiente marino da possibili contaminazioni connesse ai sedimenti portuali che, sebbene non pericolosi, saranno comunque efficacemente confinati a tergo della doppia parete combinata riempita con materiale di cava. Le modalità di realizzazione dei diaframmi plastici in progetto mediante la tecnica del Cutter Soil Mixing consente di limitare al minimo le interferenze con il suolo e sottosuolo, in termini di produzione e movimentazione di terreni contaminati o potenzialmente tali, consentendo altresì di ridurre a minime quantità il materiale residuo che sarà conferito in discarica;

- poiché risultano ancora in corso le procedure di bonifica dei suoli ai sensi del D.M. 471/99 per le aree a terra che saranno interessate sia dalle attività di cantiere che dall'esercizio del terminal, fatto salvo quanto già prescritto dalla competente Direzione Qualità della Vita del MATTM per le opere urgenti di prima e seconda fase, si ritiene comunque necessario che in fase di cantiere sia adottata un'idonea gestione delle attività atte a salvaguardare i rischi di sversamento



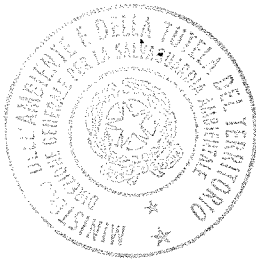
accidentale di sostanze inquinanti o potenzialmente tali. E' comunque necessario che prima del completamento delle opere con la pavimentazione industriale di finitura, le aree occupate dal nuovo terminal siano restituite agli usi legittimi e quindi siano concluse le procedure di bonifica dei suoli ai sensi del D.M. 471/99 presso la Direzione Qualità della Vita del MATTM;

- il DM 471/99 prevede che, nei casi in cui non sia possibile ridurre le concentrazioni di contaminanti sotto i valori stabiliti nello stesso decreto, in un sito da bonificare, si effettui un' "analisi del rischio" per tutelare la salute pubblica. Nell'ambito del progetto di adeguamento della Darsena di Levante a terminal container, è stata eseguita un'analisi del rischio per lo scenario ante e post-operam. Visto il carattere dell'intervento l'impatto sulla salute pubblica risulta sicuramente favorevole in quanto sulla base degli elevati livelli di contaminazione esistenti nella Darsena di Levante e nella colmata di Bagnoli allo stato attuale è possibile ipotizzare elevati livelli di rischio sia per l'ambiente acquatico sia indirettamente per l'uomo, tali da rendere necessari ed urgenti gli interventi di bonifica;
- per quanto attiene i potenziali rischi sulla salute pubblica indotti dall'incremento dei livelli di rumore e di inquinamento atmosferico connessi alle attività di cantiere, sulla base delle ipotesi progettuali e dei dati disponibili, si valuta che gli impatti transitori sui potenziali ricettori possano ritenersi compatibili con le vigenti normative di settore, connessi principalmente alla distanza dei potenziali ricettori delle sorgenti emmissive, comunque localizzati in ambito portuale a destinazione industriale. In un'ottica di protezione della popolazione residente in un intorno significativo dalle aree di progetto, è comunque opportuno adottare tutte le necessarie misure di mitigazione ambientale, in parte già previste nel progetto, e confermare le ipotesi progettuali assunte e le relative previsioni ambientali effettuando periodici monitoraggi del clima acustico e della qualità dell'aria;
- per ciò che concerne l'incidenza sul SIC IT 8030023 "Porto Paone di Nisida", il SIC occupa il residuo di cratere vulcanico di tufo giallo, parzialmente sommerso; le sue scogliere, isolotti, ghiaioni e pendii ospitano la vegetazione tipica delle scogliere mediterranee e dei fondali rocciosi e fauna tipica della regione bio-geografica Mediterranea (rettili, invertebrati, mammiferi, uccelli migratori). Non sono presenti specie di uccelli migratori comprese nell'Allegato I della Direttiva 79/409/CEE mentre tra le specie di mammiferi, rettili e di invertebrati riportate nella scheda del SIC sono contenute nell'allegato IV della Direttiva "Habitat" 92/43/CE, quindi soggette a protezione rigorosa, il mollusco *Pinna nobilis* ed i rettili *Coluber viridiflavus* e *Podarcis sicula*; la vulnerabilità del SIC è associata alla presenza di collettore di acque fognarie e dal traffico attuale di imbarcazioni; in fase di esercizio le rotte di avvicinamento delle navi portacontainer provenienti sia da nord che da sud al nuovo Terminale non interessano l'area SIC ed avverranno da Sud e da Sud Ovest; l'area protetta dista circa nove 9 miglia a sud ovest dall'area di progetto;
- in relazione alle attività di cantiere, la movimentazione di materiali (sedimenti portuali e altri materiali per realizzare la colmata) avverrà via nave nel ristretto ambito portuale e via terra e pertanto non sono prevedibili interferenze ed impatti, diretti e indiretti, sulle specie e sugli habitat protetti dell'area SIC;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- per ciò che concerne l'esercizio del terminale, l'unica attività potenzialmente interferente con l'area SIC è la movimentazione dei containers via nave ed il relativo traffico marittimo medio annuo, ipotizzabile in base ai dati di progetto, pari a circa 100 navi in partenza/arrivo al terminale con una frequenza di circa una nave ogni due giorni;
- le rotte di avvicinamento delle navi portacontainers al terminale risultano situate a notevole distanza dall'area SIC ed anche qualora le rotte interessino i paraggi dell'isola di Nisida, considerando che comunque tutte le imbarcazioni devono rispettare i limiti imposti dal Codice della Navigazione di 300 m di distanza dalla costa, esse transiteranno ad una distanza tale da non interferire con gli habitat protetti del SIC, rappresentati prevalentemente da scogliere e secondariamente da scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. endemici e con le specie faunistiche di maggiore rappresentatività e valenza rappresentati dall'avifauna migratoria;
- l'incidenza dell'opera in progetto risulta essere non significativa rispetto alle componenti biotiche e abiotiche dell'area SIC ed alle finalità di conservazione degli habitat e delle specie vegetali e faunistiche rappresentative dell'area SIC;
- il piano di zonizzazione acustica del Comune di Napoli, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 204 del 21.12.2001, integra il piano regolatore generale, in base alla legge n. 447 del 26 ottobre 1995. Le scelte operate in sede di redazione del Piano di Zonizzazione Acustica fanno esplicito riferimento a documenti attinenti alla pianificazione urbanistica e alla pianificazione dei trasporti. Le aree interessate dall'intervento ricadono nelle macrozone n.51 San Giovanni Centro e n.52 San Giovanni Mare, attribuite entrambe alla Classe IV- Aree ad intensa attività umana, i cui valori limite assoluti di emissione e di immissione nel periodo diurno ai sensi del D.P.C.M. 14.1.1997 sono pari rispettivamente a 60 dB (A) ed a 65 dB (A);
- nelle norme di attuazione del vigente piano di zonizzazione comunale il Capo III "Disciplina delle attività rumorose e temporanee" riserva la facoltà all'Amministrazione Comunale di concedere una deroga rispetto ai valori limiti di emissione ed ai valori limite assoluti e differenziali di immissione di cui al DPCM del 14.11.1997, se sono rispettati gli adempimenti e le prescrizioni riportate nell' Art. 12 "Prescrizioni per il rilascio dell'autorizzazione in deroga per i cantieri edili, stradali ed assimilabili";
- l'autorizzazione in deroga per i cantieri edili, stradali ed assimilabili viene rilasciata contestualmente alla specifica autorizzazione, a condizione che l'impiego di attrezzature ed impianti avvenga attuando tutti gli accorgimenti tecnicamente disponibili per rendere meno disturbante il loro uso. A ciò può essere fatto riferimento in fase di costruzione;
- ai fini della caratterizzazione acustica attuale del sito interessato alla costruzione delle opere previste dal progetto, sono state effettuate una serie di campagne fonometriche nei periodi novembre 2004, giugno 2006 e gennaio 2007. I rilievi sono stati eseguiti in periodi di breve durata a meno della rilevazione del 2004 della durata di una settimana che ha fornito un valore di LAeq pari a 55 dBA nella zona del molo Progresso. Gli altri rilievi, tutti di breve durata, hanno evidenziato valori anche elevati in corrispondenza delle abitazioni (Laeq da 62 dBA a 71 dBA);



- sulla base delle campagne di misurazione effettuate ed utilizzando i dati dei flussi da traffico veicolari, ferroviari e marittimi, come già indicato per la componente atmosfera, oltre alle osservazioni dirette relative alle sorgenti ed all'andamento della movimentazione veicolare, è stato simulato il clima acustico nello stato attuale ed in quello futuro utilizzando il codice di calcolo MITHRA v.4,00;
- la valutazione dell'impatto acustico delle fasi di cantiere è stata effettuata paragonando i livelli acustici restituiti dal codice di calcolo per lo scenario attuale (ante operam) e quelli restituiti per lo scenario di cantiere più critico simulato, comprensivo delle sorgenti sonore attuali (post operam in fase di cantiere).

La differenza di livelli acustici ai ricettori risulta sempre contenuta entro 1 dB(A) fatta eccezione per i ricettori R1 ed R2 in campo libero che risultano interni all'area di banchina della darsena di levante, quindi interni alle aree di cantiere.

Per quanto riguarda i ricettori abitativi, non si hanno impatti significativi se non ai piani alti dell'edificio corrispondente al ricettore R8, in cui la differenza risulta contenuta entro i 3 dB(A). I livelli acustici simulati risultano in molti casi superiori al limite di immissione diurno di 65 dB(A) per la Classe IV di destinazione d'uso prevista dalla vigente zonizzazione comunale ma si evidenzia che la causa del superamento non è imputabile al cantiere ma alla rumorosità esistente nell'area, come risulta dai livelli acustici attuali, sia simulati che misurati, già superiori al limite di legge. Per quanto infine riguarda i piani alti al ricettore R8 deve considerarsi che il valore di previsione di 65,1 dB(A), risulta, arrotondato ai sensi di legge, pari a 65,0 dB(A), portando al rispetto del valore assoluto di immissione. Dalle simulazioni effettuate risulta pertanto, che le attività di cantiere determinano un impatto acustico non significativo ai ricettori abitativi situati in prossimità delle aree di cantiere;

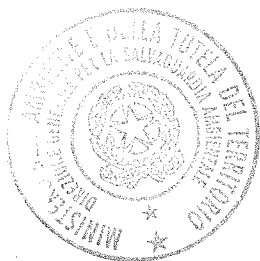
- in base al contesto territoriale in cui si svolgeranno le attività di cantiere e la relativa distanza e scarsità di ricettori sensibili, è possibile sostenere, in base ai dati strumentali e matematico-previsionali forniti, che le attività di cantiere non determinano in corrispondenza dei ricettori abitativi incrementi significativi rispetto alla rumorosità attuale, già prossima o superiore ai vigenti limiti imposti dalla zonizzazione acustica comunale.

In termini di immissione, i livelli acustici massimi, prossimi a 70 dB (A), si riscontrano all'interno delle aree di cantiere e nelle immediate vicinanze ove non sono presenti ricettori sensibili; in base a tali previsioni risulta pertanto rispettato il limite di immissione diurno in facciata degli edifici residenziali esposti un livello equivalente, riferito all'orario di apertura del cantiere, previsto dall'Art.12, Capo III della Delibera del Consiglio comunale n. 204 del 21.12.2001. Nella normativa comunale vigente le attività di cantiere sono soggette a specifiche prescrizioni ed adempimenti necessari ad ottenere l'autorizzazione in deroga ai limiti vigenti, finalizzate alla prevenzione dell'inquinamento acustico ed alla tutela della salute pubblica, cui le attività saranno assoggettate. Risulta comunque necessario, come peraltro previsto dal Proponente, che siano effettuati monitoraggi acustici, periodici o continuativi, durante le fasi di cantiere, con modalità da concordare con l'ARPA Campania che dovrà controllarne l'attuazione e valutarne gli esiti per adottare eventuali idonee misure in caso di criticità a garanzia della massima tutela dell'ambiente e della salute pubblica;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- sono stati assunti come sorgenti che generano rumore le seguenti azioni:
 - viabilità intraportuale esterna al terminal con riferimento alla viabilità pesante (Heavy Duty vehicles- diesel 16-32t) in ingresso ed in uscita dalla Darsena di Levante pari a 270 veicoli/h ($v = 30 \text{ km/h}$). Nel modello si è ricostruita la viabilità di progetto costruendone le carreggiate, le rotatorie, il tratto in viadotto, l'allaccio al raccordo autostradale, ed assegnando a queste un volume pari a 272 Veicoli/ora, in transito ad una velocità di 60 Km/h, accelerato, e 100% di traffico pesante. I volumi di traffico esistenti sul raccordo autostradale sono stati incrementati di 135-136 V/h su ogni corsia;
 - viabilità interna al terminal contenitori ove è stato considerato un flusso veicolare di 135-136 mezzi ora su ogni carreggiata, costituita dal 100% di pesante a 50 Km/h;
 - movimentazione contenitori su camion tra le zone di deposito, è stata utilizzata la caratterizzazione acustica effettuata con misurazioni fonometriche su analoghe operazioni;
 - carico e scarico da nave con gru STS ad alimentazione elettrica;
 - nave portacontainers alla fonda a motori accesi;
 - movimentazione contenitori con gru di piazzale RMG;
 - collegamento ferroviario che viene realizzato con n.2 linee fino a circa il varco Petroli da cui ne parte una sola fino al varco Bausan. Dal punto di vista acustico sono stati considerate sulle due linee interne al terminal una movimentazione di 5 treni merci cadauna nell'arco del periodo diurno (06:00-22:00) con una velocità di percorrenza di 20 Km/ora;
 - nel tratto ad una linea, sono stati considerati 10 convogli merci, alla velocità di 30 Km/;
 - carico scarico convogli ferroviari;
- i risultati delle simulazioni eseguite con modello Mithra evidenziano la presenza di 6 ricettori di tipo residenziale con interferenze significative;
- per la tutela dei ricettori per i quali sono evidenziati dei superamenti sono state previste delle azioni di mitigazione ed in particolare:
 - barriera con altezza 10 metri per proteggere il ricettore R8 dal rumore del terminal ferroviario, oltre a schermare la movimentazione dei contenitori nello scambio gomma-ferro. Tale barriera potrà andare a sostituire il muro in mattoni di altezza circa pari a 3 metri che ad oggi separa la zona della Tirreno Power. La mitigazione sopra calcolata risulta sufficientemente valida fino al piano terzo e scarsa ai piani alti del fabbricato. Per i piani alti dell'edificio a partire dal quarto piano sono previsti interventi al ricettore;
 - protezione dal rumore prodotto dalla circolazione dei mezzi su gomma nei tratti prospicienti i ricettori R5, R50, R51, R60 ed R7 con una barriera della tipologia sottile con altezza 5 metri posizionata a bordo carreggiata sia a raso che in viadotto;
- non è stata considerata nella simulazione la presenza della centrale termoelettrica di Tirreno Power che sarà in attività contemporaneamente all'esercizio del terminale contenitori in quanto le simulazioni hanno considerato solamente sorgenti puntuali caratterizzate da una potenza sonora definita in base alle misure dirette sul sito ma in un momento in cui la centrale non fornisce potenze sonore realistiche per lo scenario futuro. Dall'analisi dei dati forniti dall'Autorità Portuale di Napoli tale semplificazione può essere considerata cautelativa in quanto



il clima acustico ai ricettori individuati sarà caratterizzato fortemente dalle emissioni sonore della centrale.

La tutela dei ricettori può essere considerata conseguita poiché il clima acustico con il solo terminal portuale è stato verificato e la centrale è stata recentemente soggetta a un procedimento di esclusione VIA in cui è stata considerata e valutata la tutela dei ricettori limitrofi e la sovrapposizione degli effetti non si ritiene possa essere significativa vista la differenza di livelli acustici previsti. Si rende comunque necessario un attento monitoraggio anche degli effetti cumulativi.

- il rumore generato dall'esercizio del terminal di levante del porto di Napoli, sia per gli effetti diretti che per quelli indotti potrà essere contenuto mediante misure di mitigazione;
- la valutazione dell'entità del regime vibrazionale indotto dalle lavorazioni per la fase di cantierizzazione delle opere in progetto non è stata effettuata in ragione del fatto che le velocità di propagazione e relative attenuazioni per gli specifici litotipi che compongono il substrato dell'area non sono note. Considerando che in ogni caso l'attività di cantiere per il progetto in esame deve essere inquadrata nel contesto delle attività temporanee le lavorazioni previste saranno effettuate per periodi di tempo non continui e saranno altresì caratterizzate da sorgenti di livello impulsivo e non stazionario. Per tali caratteristiche, si esclude che i fenomeni vibrazionali generati dalle lavorazioni di cantiere possano determinare fenomenologie disturbanti al patrimonio edilizio limitrofo all'area in oggetto ed agli occupanti dello stesso. Data la carenza di informazioni scientifiche specificatamente riferite alle lavorazioni di progetto, si propone una campagna di misurazioni di controllo del campo vibrazionale da effettuarsi dall'inizio delle fasi di cantierizzazione dell'opera con lo scopo di verificare, presso i ricettori abitativi, eventuali fenomenologie disturbanti, che, se riscontrate, dovranno portare ad una limitazione applicativa e temporale delle lavorazioni, secondo metodologie finalizzate comunque alla mitigazione degli impatti;
- l'intervento in progetto è intimamente connesso alla bonifica delle aree contaminate della Darsena di Levante e dei fondali del bacino portuale; in tale ottica esso determina un effetto ambientale positivo, consentendo di rimuovere e di riutilizzare in situ con idonee garanzie ambientali, circa il 27% dei sedimenti che complessivamente dovranno essere bonificati nel porto di Napoli;
- in coerenza con l'obiettivo di rafforzare la polifunzionalità del Porto di Napoli valorizzando i settori più dinamici dell'economia portuale, tra cui il settore commerciale, già delineato negli atti programmatici settoriali e nel redigendo nuovo PRP, l'intervento in progetto si inserisce in un contesto più ampio di riqualificazione della città e, in particolare, dell'area orientale di Napoli, soggetta a notevole degrado ambientale, socio-economico e culturale. In accordo con quanto delineato dagli atti di pianificazione urbanistica vigenti per tale settore della città si prevede una riqualificazione ambientale e funzionale con delocalizzazione delle attività ritenute incompatibili con la nuova destinazione d'uso del territorio e una serie di interventi di trasformazione urbanistico-produttiva comprendenti la realizzazione del terminal contenitori; la riqualificazione di tale area portuale assume quindi un ruolo importante anche nella pianificazione urbanistica poiché consente di perseguire il duplice obiettivo di migliorare il rapporto tra città e mare e di



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

contribuire al rilancio dell'economia cittadina in un'area attualmente priva di intrinseche capacità di connessione sia con il contesto urbano che portuale;

- l'intervento consente pertanto il conseguimento del duplice obiettivo di perseguire la bonifica di alcune porzioni dei fondali del Porto di Napoli, inserito tra i siti di interesse nazionale per le bonifiche (S.I.N. di Napoli Orientale), trovando una soluzione per il loro smaltimento che trova sinergie con azioni di valenza socio-economica e culturale;
- per le opere propedeutiche di seconda fase comprese nel progetto in esame, già approvate nelle sedi competenti ai sensi del DM. 471/99, può essere avviata la realizzazione nelle more degli adempimenti prescritti nel presente parere;

CONSIDERATA la nota n. 2007.0954024 della Regione Campania del 9 novembre 2007, pervenuta il 12 dicembre 2007, con cui si esprime un parere favorevole a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1) il proponente integri il progetto esecutivo:

- con le opere necessarie per conseguire l'eliminazione dei depositi di contenitori esistenti nelle zone adiacenti all'aria del portuale;
- con la previsione di idonee aree di stoccaggio di materiali da demolizione nel caso in cui, per la realizzazione delle opere previste, non sia attuabile il diretto riutilizzo dei materiali inerti ovvero delle sabbie derivanti dai dragaggi;
- con un Progetto di Monitoraggio focalizzato soprattutto alle problematiche del traffico (qualità dell'aria e rumore);
- con un adeguato sistema di smistamento del traffico di accesso al porto nei diversi parcheggi secondo priorità stabilite e segnali la disponibilità o meno di posti liberi nel parcheggio;
- con un Progetto di cantierizzazione nel quale vengono messe in risalto le misure di contenimento degli impatti che gli esecutori dei lavori saranno chiamati ad attuare e/o a rispettare;

2) il proponente, prima dell'inizio dei lavori, d'intesa con le Autorità competenti e con i relativi piani programmati in itinere, individui e reperisca, in coerenza con il Piano d'Ambito e il Piano di Tutela delle Acque, le fonti di approvvigionamento idrico e concordi gli opportuni criteri tecnico-gestionali finalizzati al soddisfacimento delle nuove esigenze che driveranno dalla realizzazione dell'intervento di cui trattasi.

Si evidenzia, inoltre, opportunità di affiancare la Direzione dei Lavori con un Responsabile Ambientale al quale affidare i seguenti compiti:

- curare l'attuazione del Piano di Monitoraggio nella fase di realizzazione dell'opera e nella successiva fase di esercizio per almeno 3 anni;
- redigere rapporti semestrali da trasmettere agli Uffici competenti;
- redigere un Rapporto Ambientale al termine della realizzazione dell'opera da trasmettere ai Collaudatori della stessa;



- *redigere un Rapporto Ambientale sul primo triennio di esercizio per poter valutare la necessità di eventuali interventi di mitigazione;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. n. DG BAP/S02/34.19.04/20542/2007 del 16 novembre 2007, pervenuto in data 21 novembre 2007, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta:

“VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”, parte seconda, ed in particolare l’art. 52, comma 2;
VISTO l’art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349;
VISTO il DPCM 10 agosto 1988, n. 377 e sue successive modificazioni e integrazioni;
VISTO il DPCM 27 dicembre 1988;
VISTA la legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modificazioni e integrazioni;
VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante “Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.250 del 26 ottobre 1998;
VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n.42 recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137” pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.45 del 24 febbraio 2004, come modificato e integrato dal decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 157 (disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, in relazione al paesaggio) pubblicato nel supplemento ordinario n. 102 alla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 27 aprile 2006;
VISTO l’art. 8, comma 2, lett. g) del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173 “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali”;
VISTO l’art. 3, comma 4, lett. e) del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173 “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali”;
VISTO il decreto del Ministro per i Beni e le Attività Culturali 24 settembre 2004 recante “Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 271 del 18 novembre 2004 ed in particolare l’Allegato 3;
VISTO il decreto del Ministro per i Beni e le Attività Culturali 17 febbraio 2006 “Modifiche al decreto ministeriale 24 settembre 2004, recante : < Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali >” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 92 del 20 aprile 2006;
VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 luglio 2005 di nomina del Direttore Generale per i beni architettonici e paesaggistici;
VISTO il decreto 3 luglio 2006, del Ministro per i Beni e le Attività Culturali, di nomina ad interim del Capo Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici, con decorrenza 1 luglio 2006;
VISTO Decreto Dirigenziale 10 ottobre 2006 dell’allora Capo Dipartimento ad interim per i Beni Culturali e Paesaggistici con il quale sono state delegate al Direttore Generale per i Beni



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Architettonici e Paesaggistici le funzioni di cui al D.P.R. 10 giugno 2004, n. 173, articolo 3, comma 4, lett. e);

VISTO il Decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito in legge 24 novembre 2006, n. 286, articolo 2, commi 94, 95 e 96;

VISTO il D.M. 28/12/2006 "di incarico al Segretario Generale per assicurare il coordinamento e la continuità dell'azione amministrativa del Ministero per i Beni e le Attività Culturali";

VISTO il D.P.R. 12 gennaio 2007 concernente il conferimento dell'incarico di Segretario Generale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

VISTO il D.M. 19/06/2007 con il quale sono state prorogate le disposizioni di cui al sopra citato D.M. 28/12/2006 fino all'adozione del provvedimento di articolazione della struttura centrale e periferica del Ministero per i beni e le attività culturali conseguente all'entrata in vigore del nuovo regolamento di organizzazione del Ministero medesimo e comunque non oltre il 31/12/2007;

VISTA l'istanza formulata dall'Autorità Portuale di Napoli in data 14/06/2007 prot. n. 0962, pervenuta in data 18/06/2007 ed acquisita agli atti di questa Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. 34.19.04/11948 del 19/06/2007, con cui la medesima Autorità Portuale ha trasmesso gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale e la Sintesi non Tecnica per il progetto relativo ai "Lavori di adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento" da realizzarsi nel Comune di Napoli, chiedendone la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 della legge 349/1986 secondo la procedura di cui al DPCM 27/12/1988;

CONSIDERATO che la suddetta istanza risulta formalmente presentata prima dell'entrata in vigore della parte seconda del richiamato decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

CONSIDERATO, altresì, che il presente procedimento era ancora in corso alla data di entrata in vigore della parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e che, pertanto, ai sensi dell'art. 52, comma 2, della medesima norma, può essere concluso in conformità alle disposizioni ed alle attribuzioni di competenza in vigore all'epoca della presentazione dell'istanza;

CONSIDERATO che la pubblicazione dell'avviso al pubblico sui quotidiani, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86 e dell'art. 5 del DPCM 377/88, risulta effettuata in data 18/06/2007 sui quotidiani "Il Mattino" e "la Repubblica";

CONSIDERATO che con nota prot. n. 0983 del 20/06/2007 l'Autorità Portuale di Napoli ha inoltrato alle Soprintendenze di settore competenti per territorio la documentazione relativa al Progetto Definitivo e S.I.A, già trasmessa al Ministero dell'Ambiente ed a questa Direzione Generale rispettivamente con note prot. n.0961 e 0962 del 14/06/2007;

CONSIDERATO che lo S.I.A. descrive l'intervento consistente nella costruzione di una banchina a chiusura dello specchio acqueo compreso tra il "molo del Progresso" ed il "molo di Levante" ed oltre, con colmata di circa 5 ettari dello specchio acqueo da realizzarsi, secondo una prima ipotesi di progetto principalmente con materiale proveniente dallo smantellamento della colmata di Bagnoli, successivamente sostituito con sedimenti provenienti dal dragaggio dei fondali portuali, interessando un'area dell'estremità orientale del porto di Napoli perimetrata all'interno del "Sito da bonificare di preminente interesse nazionale" di Napoli Orientale ex L.426/1998;



CONSIDERATO che il progetto definitivo dell'intervento in questione è stato preceduto dal progetto di bonifica "Trasformazione della Darsena di Levante a terminale contenitori utilizzando materiali provenienti dalla rimozione della colmata di Bagnoli" redatto ai sensi del D.M. 471/1999 e approvato in Conferenza di Servizi decisoria in data 10/03/2005 dal Ministero dell'Ambiente;

CONSIDERATO che il progetto è stato, in prima istanza, assoggettato a procedura di VIA regionale ai sensi del D.P.R. 12.4.1996, conclusasi con parere favorevole con prescrizioni, espresso dalla Commissione VIA Regionale nella seduta del 15.12.2005;

CONSIDERATO che la trasformazione della Darsena di Levante in Terminale contenitori è prevista nella pianificazione esistente e in particolare nel Piano Regolatore del Porto di Napoli approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con parere n. 203/04 del 29/10/2004 e nell'Accordo di Programma sottoscritto da Regione Campania, Comune di Napoli, Autorità Portuale di Napoli, Capitaneria di Porto di Napoli, Università Federico II di Napoli, Ministero dei Trasporti e Ministero dei Lavori Pubblici del 23 dicembre 2000;

CONSIDERATO che l'intervento in oggetto è stato approvato con voto n. 155/05 del Consiglio Superiore dei lavori pubblici del 17.11.2005;

VISTA la nota prot. n. 34.19.04/12082 del 21/06/2007, con cui questa Direzione Generale ha chiesto il proprio parere alle Soprintendenze di settore competenti per territorio;

CONSIDERATO che, dall'esame preliminare degli atti è emerso che l'intervento di cui trattasi è correlato, mediante protocolli d'intesa sottoscritti da Tirreno Power S.p.A. e dall'Autorità Portuale di Napoli in data 19.12.2003 e da Tirreno Power S.p.A., Regione Campania, Provincia di Napoli e Comune di Napoli in data 08.06.2004, all'attuazione degli interventi finalizzati alla restituzione al demanio, da parte di Tirreno Power S.p.A., delle aree non più funzionali alla realizzazione del "Progetto di costruzione ed esercizio per la trasformazione della centrale a ciclo combinato della potenza elettrica da 450 MW di Napoli Levante", su cui questo Ministero ha già espresso il proprio parere formalizzato con nota prot. n. 07.08.402/1418/2004 del 18/11/2004 e successiva nota prot. 07.08.402/4178 del 26/04/2005 nell'ambito di specifico procedimento di autorizzazione ai sensi del D.L.vo. n. 7 del 07/02/2002, e L.09/04/2002, n.55;

CONSIDERATO che, in merito a tale correlazione, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico di Napoli e Provincia con nota prot. n. 19844 del 18/07/2007, acquisita agli atti di questa Direzione Generale con prot. n. 34.19.04/14539 del 30/07/2007, ha comunicato quanto segue:

"In riscontro alla nota di codesta Direzione Generale per i Beni Culturali e Paesaggistici del 21.6.2007 prot. n. DG.BAP.S02/34.19.04/12082/2007 del 21.6.2007 preliminarmente si rileva che il progetto di "Adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori mediante colmata e opere di collegamento" trasmesso dall'Autorità Portuale pervenuto il 20.6.2007 prot. n. 19097 del 22.6.2007, e successive integrazioni pervenute il 16.7.2007 n. 121635 del 16.7.2007, pur strettamente connesso ai procedimenti pregressi riferiti alle note di codesta Direzione Generale per i Beni Culturali e Paesaggistici, n. 0708402/1418/2004 del 18.11.2004 e n. 0708402/4178/2005 del 26.4.2005 aventi a tema il "Progetto di costruzione ed esercizio per la trasformazione della centrale a ciclo combinato da 450 MW a Napoli Levante", non segue del tutto gli adempimenti prescritti segnatamente con la citata nota del 26.4.2005 cui a tutt'oggi non risulta che sia stato



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

dato seguito. Né le opere proposte nel progetto di massima pervenuto possono essere ricondotte al progetto di riqualificazione paesaggistica delle aree dismesse e restituite al demanio nell'ambito dei futuri assetti urbanistici previsti per la zona orientale di Napoli, richiesto con le citate note; progetto che peraltro, non risulta pervenuto a questa Soprintendenza.

Si richiama, inoltre, l'attenzione di codesto Ministero sulla presenza, a breve distanza, di talune emergenze, quali lo storico Fortino di Vigliena e l'edificio della Cirio, anch'esso sottoposto a tutela ai sensi del D.L.vo 42/2004 parte II Titolo I per il suo particolare interesse culturale.

L'intervento proposto, infatti, oltre che non essere inserito - come si è detto - in un organico e complessivo progetto di riqualificazione dell'area orientale, potrebbe comportare interferenze con le libere visuali relativi ai succitati manufatti, oltre a costituire un ingombro visivo lungo il percorso monumentale che va dal ponte della Maddalena a Pietrarsa, per il quale il comune di Napoli ha avviato un processo di riqualificazione e valorizzazione."

CONSIDERATO, pertanto, l'esigenza di dover coordinare le attività istruttorie e procedurali relative ad ambedue i procedimenti su citati, e prendendo atto, a tal fine, di quanto emerso nelle riunioni tenute presso l'Autorità Portuale di Napoli nei giorni 18 e 26 settembre u.s. in merito al rispetto delle prescrizioni che, sebbene contenute nei pareri formulati nell'ambito della valutazione del "Progetto di costruzione ed esercizio per la trasformazione della centrale a ciclo combinato della potenza elettrica da 450 MW di Napoli Levante" sono di fatto da riferirsi alle medesime aree interessate dall'intervento di cui trattasi;

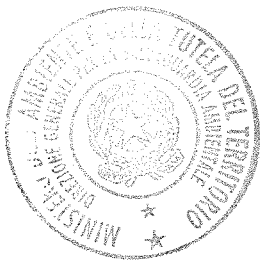
VISTA la nota prot. n. 7094 del 2/10/2007, acquisita agli atti di questa Direzione Generale con n. prot. 34.19.04/18224 del 9/10/2007, con cui la Soc. Tirreno Power S.p.A. ha inoltre comunicato lo stato attuale degli interventi e la tempistica (non oltre il 31.12.2009) per la restituzione al demanio delle aree non più funzionali all'esercizio della nuova centrale;

VALUTATA l'opportunità che le attività di verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui ai provvedimenti prot. n. 07.08.402/1418 del 18/11/2004 e prot. n.07.08.402/4178 del 26/04/2005 di questa Amministrazione riferiti alla trasformazione della Centrale di Napoli Levante, possano essere espletate nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativo alla proposta dell'intervento descritto in oggetto da effettuarsi in capo all'Autorità Portuale di Napoli, in qualità di proponente;

CONSIDERATO che, a tal fine, con nota prot. n. 1558 dell'11/10/2007, acquisita agli atti di questa Direzione Generale con prot. n. 34.19.04/18871 del 18/10/2007, l'Autorità Portuale di Napoli ha trasmesso documentazione integrativa ai fini della valutazione paesaggistica;

CONSIDERATO che, in merito, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico di Napoli e Provincia con successiva nota prot. n. 29160 del 9/11/2007, acquisita agli atti di questa Direzione Generale con prot. n. 34.19.04/20407 del 15/11/2007, ha comunicato quanto segue:

"Si fa riscontro alla nota di codesta Direzione Generale relativa all'oggetto, pervenuta il 28.6.2007 (prot. di arrivo del 29.6.2007 n° 19844), facendo seguito alle riunioni del 13-18 e 26 settembre u.s. in cui sono stati chiariti alcuni aspetti procedurali della questione e approfonditi temi relativi alla presenza di emergenze architettoniche nell'area demaniale interessata



dall'intervento e negli ambiti circostanti. Nel corso di dette riunioni questa Soprintendenza è venuta a conoscenza dell'esistenza di un progetto di riqualificazione urbana dell'area elaborato nel quadro del "Programma innovativo in ambito urbano Porti e Stazioni" condotto in partenariato tra Amministrazione Comunale, Autorità Portuale e RFI Spa, particolarmente attento alla riqualificazione e valorizzazione dell'area di Vigliena.

Tanto premesso,

- vista la nota della Tirreno Power Spa pervenuta il 5.10.2007 (prot. di arrivo dell'8.10.2007 n° 28125) in cui la Società prende atto che l'Autorità Portuale ha avviato una procedura di VIA relativa ad un "Progetto di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori" comprendente tra l'altro le aree che saranno restituite dalla Tirreno Power al demanio e che quindi l'ottemperanza della prescrizione del Ministero per i BAC avente ad oggetto un "progetto di riqualificazione paesaggistica" di tali aree sarà a carico della stessa Autorità Portuale;
 - esaminato il progetto con la documentazione integrativa trasmessa dall'Autorità Portuale relativo all'oggetto e pervenuto il 12.10.2007 (prot. di arrivo del 15.10.2007 n° 28788), a seguito della nota di codesta Direzione Generale del 16.10.2007, preso atto dell'impegno ribadito nella nota di trasmissione "a cofinanziare gli interventi di restauro del Fortino di Vigliena sulla scorta di un progetto della Soprintendenza ai BAP e PSAE di Napoli e Provincia, anche ai fini delle misure di compensazione previste dal punto 3.2, comma 3, dell'Allegato al DPCM 12.12.2005;" e "a farsi carico di un progetto di riqualificazione di quelle aree destinate a servizi (evidenziate con campitura in rosso nel grafico 3c-rev.1 contenuto nella citata documentazione integrativa) che saranno restituite da Tirreno Power al demanio marittimo, nell'ambito del più ampio e organico progetto di riqualificazione urbana che interessa tutta la fascia costiera di S. Giovanni a Teduccio";
 - considerata la volontà affermata nella relazione tecnica di curare nell'ambito di un progetto esecutivo tutti gli aspetti relativi alla tutela, valorizzazione e fruizione del Fortino di Vigliena e delle visuali da e verso lo stesso, questa Soprintendenza ha comunque convocato in data 23.10.2007 informalmente i tecnici redattori del progetto chiedendo di valutare una soluzione alternativa dell'andamento dei binari al fine di lasciare all'esterno dell'area portuale l'edificio della Cirio, oltre che di allontanare la continua movimentazione dei contenitori in corrispondenza del Fortino di Vigliena. Ciò anche sulla base di quanto si evince dal promemoria sintetico del Comune di Napoli - Dipartimento Pianificazione Urbanistica relativo al progetto di riqualificazione urbana elaborato nel quadro del programma condotto in partenariato con l'Autorità Portuale e la RFI Spa; nel documento, infatti, si afferma che "L'intervento di riqualificazione intende inoltre valorizzare l'edificio monumentale ex Cirio, situato entro l'ambito portuale in adiacenza al tracciato del predetto viale alberato, con l'adozione di adeguate soluzioni volte ad assicurarne l'accesso diretto dalla stessa viabilità pedonale e carrabile opportunamente riorganizzata".
- Tuttavia l'Autorità Portuale, con nota pervenuta il 30.10.2007 (prot. di arrivo del 31.10.2007 n° 31042) ha affermato che è stata verificata la possibilità di posizionare il nuovo binario ferroviario più a valle, ma che l'ubicazione proposta nel progetto presentato è l'unica perseguibile.



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

In conclusione di tutto quanto su esposto ed effettuati tutti gli approfondimenti del caso si ritiene non esistano sostanziali motivi ostativi ai fini della tutela dell'area interessata ai sensi del D.L. 42/2004 Parte II e Parte III alla realizzazione dell'intervento in oggetto, ribadendo la necessità che in fase esecutiva sia volta particolare cura alle soluzioni progettuali relative agli ambiti strettamente connessi con le emergenze sottoposte a tutela su evidenziate, al fine della salvaguardia e valorizzazione degli stessi e anche in ottemperanza alle prescrizioni di riqualificazione di dette aree. "

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i Beni Archeologici delle province di Napoli e Caserta, in merito all'intervento indicato in oggetto, nell'ambito del procedimento di cui trattasi, con nota prot. n. 22528 del 9.07.07, acquisita agli atti di questa Direzione Generale con n. prot. 34.19.04/13556 del 12/07/2007, ha trasmesso in allegato il parere prot. 16273 del 17.05.2006, comunicando quanto segue:

"(...) questo Ufficio, esaminati gli elaborati presentati, fa rilevare che l'area oggetto dell'intervento è posta tra quello che era l'antico territorio di Neapolis e quello delle città distrutte dall'eruzione del Vesuvio del 79 d.c., con attestazione di insediamenti relativi a ville di epoca romana.

Questa Soprintendenza, pertanto, nell'esprimere un parere in linea di massima favorevole, riterrebbe opportuno – considerato che l'area sarà colmata e quindi non potrà essere più esplorata – che sia effettuata una serie di indagini preliminari, da effettuare sia a terra che nel tratto di mare da colmare, atte a verificare la consistenza archeologica del sottosuolo. Le indagini potranno consistere in circa 30 sondaggi del tipo a carotaggio continuo ad andamento verticale del diametro di cm. 12, allineati ad una distanza di circa 20/25 metri tra loro e fino alla profondità di m.25/30.

Nelle indagini da effettuare dovrà essere compresa l'analisi granulometrica dei livelli piroclastici e sabbiosi e l'analisi dei suoli in caso di individuazione di livelli unificati e di paleosuoli.

L'indagine dovrà altresì essere comprensiva dell'ubicazione topografica dei sondaggi, delle analisi geologiche ed archeologiche delle stratigrafie, dell'elaborazione dei dati, che dovranno confluire in una relazione finale complessiva.

Onde ottenere i risultati scientifici richiesti le indagini dovranno essere effettuate da ditta specializzata nel settore, accreditata presso questa Soprintendenza.

Sulla base dei risultati di dette indagini, che potranno fornire importanti dati anche sull'andamento della costa nell'antichità e sui fenomeni di bradisismo, questa Soprintendenza potrà esprimere il proprio definitivo parere in merito."

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i Beni Archeologici, acquisite le valutazioni trasmesse dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici competente, con nota prot. n. 11567 del 15/11/2007 acquisita agli atti di questa Direzione Generale con n. prot. 34.19.04/20426 del 15/11/2007, ha espresso il seguente parere:

"Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Province di Napoli e Caserta con la nota n. 16273 del 17/5/2007, concorda con le indicazioni ivi espresse."



Questa Direzione Generale, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, tenuto conto delle iniziative di riqualificazione previste dal "Programma innovativo in ambito urbano "Porti e Stazioni" di Napoli lungo la fascia costiera di S. Giovanni a Peduccio" condotto in partenariato tra Amministrazione Comunale, Autorità Portuale e RFI Spa, preso atto degli impegni assunti dall'Autorità Portuale di Napoli con nota prot. n. 1123 del 12/07/2007 e ribaditi con nota prot. n. 1558 del 11/10/2007 a farsi carico di un progetto di riqualificazione delle aree destinate a servizi (evidenziate con campitura in rosso nel grafico 3c-rev.1 contenuto nella citata documentazione integrativa) ed a cofinanziare gli interventi di restauro del Fortino di Vigliena anche ai fini delle misure di compensazione previste dal punto 3.2, comma 3, dell'Allegato al DPCM 12.12.2005, preso atto di quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici delle province di Napoli e Caserta e dalla Direzione Generale per i Beni Archeologici, ed in conformità di quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico di Napoli e Provincia esprime parere favorevole alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione dei "Lavori di adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento" da realizzarsi nel Comune di Napoli, a condizione che, l'Autorità Portuale di Napoli, nel rispetto degli impegni assunti, nella fase di progettazione esecutiva, ottemperi a tutte le prescrizioni contenute nei suddetti pareri delle Soprintendenze di settore competenti per territorio ed attui le misure di compensazione proposte";

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, che di seguito sinteticamente si riportano;

Comitato Civico di San Giovanni a Teduccio c/o Sindacato RDB/CUB – Napoli:

- con la costruzione del nuovo terminal di levante si raddoppierà l'area per il porto commerciale. Questo comporterà che le attività portuali si spingeranno ancor più verso l'abitato, incrementando i problemi connessi con l'impatto ambientale;
- per la colmata necessaria alla realizzazione delle banchine, sulle quali saranno scaricati enormi quantitativi di container, saranno sversati sul litorale di San Giovanni a Teduccio tonnellate di rifiuti tossici provenienti da Bagnoli;
- il nuovo terminal di levante costituirà un unicum con l'area della nuova centrale termoelettrica a turbogas. A tale proposito non è stato previsto alcuno scenario dei fattori di rischio;
- non è stata presa in considerazione la vicinanza della darsena petroli; la presenza di notevole traffico dovuto alle navi cisterna cariche di carburante, di gas e di containers; la presenza del porticciolo turistico.

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

ESPRIME

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 da realizzarsi in Comune di Napoli (NA), presentato dall'Autorità Portuale di Napoli, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni :

prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione della colmata e comunque, non oltre il periodo di realizzazione delle opere di conterminazione:

- dovrà essere stipulato l'Accordo di Programma Quadro "Per gli interventi di bonifica negli ambiti marino-costieri presenti all'interno dei siti di bonifica di interesse nazionale di Piombino e Napoli Bagnoli-Coroglio";
- l'Autorità Portuale di Napoli, ai sensi dell'art.1 comma 996 della Legge Finanziaria 2007, dovrà conseguire l'approvazione del progetto di dragaggio dei fondali portuali, preventivamente concordato con ICRAM, finalizzato al refluento dei sedimenti portuali nella cassa di colmata realizzata nell'attuale Darsena di Levante, avente requisiti di permeabilità minore o uguale a 10^{-9} secondo il progetto di bonifica già approvato ai sensi del D.M. 471/99 con D.I. 21.12.2005. Il Decreto di approvazione del progetto di dragaggio da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dovrà essere trasmesso, per conoscenza, alla Commissione V.I.A.. Fatta salva la competenza delle Autorità preposte all'approvazione del progetto di dragaggio e dell'ICRAM , il progetto dovrà almeno indicare: le aree di dragaggio e le caratteristiche chimico-fisiche e microbiologiche dei sedimenti, la profondità, i volumi, i tempi e i costi, le tecniche di dragaggio utilizzate, privilegiando il dragaggio ambientale finalizzato a minimizzare la dispersione dei sedimenti e degli eventuali contaminanti associati alla frazione fine nell'ambiente marino, le modalità di trasferimento e refluento dei sedimenti non pericolosi nella cassa di colmata di Levante, le misure di mitigazione adottate durante il dragaggio ed il refluento in cassa di colmata, le modalità di monitoraggio e controllo ambientale delle attività;

la realizzazione della colmata potrà essere avviata solo dopo l'esito positivo della verifica di ottemperanza relativa alle prescrizioni di seguito indicate:

- 1.1 prima dell'inizio dei lavori dovrà essere completato ed approvato nelle sedi competenti il Progetto Definitivo di Bonifica della Darsena di Levante – parte a terra ai sensi del D.M.471/99;
- 1.2 prima dell'inizio dei lavori dovrà essere verificato il rispetto dei limiti termici ai sensi del Dlgs 152/06 conseguenti alla modifica dell'opera di scarico delle acque di raffreddamento della Centrale Tirreno Power;
- 1.3 in fase di progettazione esecutiva il Proponente dovrà fornire un dettagliato Regolamento delle attività di cantiere, che dovrà contenere almeno l'esatta localizzazione delle aree di lavorazione, l'indicazione di tutti gli accorgimenti e i dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni ordinarie ed accidentali nei



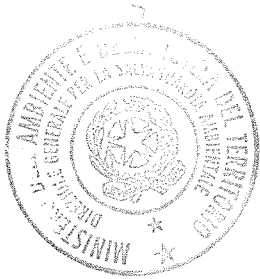
vari comparti ambientali (aria, acqua, suolo), le relative misure di mitigazione ed i presidi ambientali, che dovranno comunque comprendere almeno quelli già individuati nello S.I.A. e nelle successive integrazioni fornite. Il Regolamento dovrà essere concordato con l'ARPA Campania ed attuato a cura e spese dell'Autorità Portuale di Napoli, previa approvazione dell'ARPA Campania, e dovrà essere inserito come parte integrante dei capitolati d'appalto delle opere;

- 1.4 in fase di progettazione esecutiva, l'Autorità Portuale di Napoli dovrà predisporre un Piano di monitoraggio delle attività di cantiere relativo alle componenti ambientali, atmosfera, rumore e vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, comprensivo delle misure di mitigazione ambientale, concordando con l'ARPA Campania le modalità operative, la frequenza, i parametri, i metodi di analisi e i tempi di esecuzione; il Piano di monitoraggio dovrà essere attuato a cura e spese dell'Autorità Portuale di Napoli, previa approvazione dell'ARPA Campania, e dovrà prevedere un' idonea banca dati per la consultazione e l'informazione del pubblico;
- 1.5 fatto salvo il rigoroso rispetto dei criteri e delle modalità previste per la realizzazione delle opere già contenute nei Decreti emanati ai sensi del D.M. 471/99 e, in particolare, nel Decreto Interministeriale 21.12.2005 e nel Decreto del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare del 10.1.2007, i capitolati d'appalto delle opere dovranno essere implementati con tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti necessari a garantire la tutela dell'ambiente durante la fase di costruzione con particolare attenzione alla salvaguardia:
 - delle acque, sia superficiali che sotterranee, con idonei schemi operativi relativi al trattamento delle acque provenienti dalle aree di lavorazione, di stoccaggio provvisorio dei sedimenti, dai piazzali, dalle officine, ecc.;
 - della salute pubblica, in termini di disturbo alle aree residenziali e ai servizi ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento;
 - del clima acustico e vibrazionale;
 - dell'inquinamento atmosferico, prevedendo:
 - per evitare la dispersione delle polveri durante le attività di cantiere: il lavaggio periodico dei piazzali di lavorazione e delle piste di servizio non pavimentate; il lavaggio delle gomme degli automezzi mediante idonei sistemi dotati di riciclo delle acque; la bagnatura e copertura con teloni del materiale trasportato dagli autocarri; la bagnatura dei cumuli di materiale nelle aree di cantiere; l'asfaltatura dei percorsi di raccordo delle aree di cantiere con la viabilità pubblica; la pulizia delle strade pubbliche utilizzate. Le bagnature ed i lavaggi suddetti non devono provocare fenomeni di inquinamento delle acque dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati;
 - l'impiego esclusivo nei cantieri di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri antiparticolato dotati di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- l'impiego esclusivo di veicoli pesanti transitanti sulla viabilità ordinaria ed autostradale conformi alle norme corrispondenti ai requisiti "Euro4";
 - campagne di monitoraggio della qualità dell'aria, almeno per gli inquinanti NOx e PM10, da effettuare secondo modalità e tempistiche da concordare preventivamente con l'ARPA Campania, che dovrà controllarne l'attuazione, valutarne gli esiti ed adottare eventuali idonee misure in caso di criticità a garanzia della massima tutela dell'ambiente e della salute pubblica;
- 1.6 al fine di limitare gli impatti relativi al traffico veicolare in fase di cantiere, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale di Napoli, dovrà predisporre un piano di gestione del traffico di cantiere, da concordare con il Comune di Napoli e con ARPA Campania, che tenendo conto delle eventuali limitazioni alla circolazione del traffico pesante nella città di Napoli, definisca la viabilità da utilizzare, le eventuali limitazioni temporali in relazione a particolari condizioni critiche (superamento dei limiti degli inquinanti), anche considerando l'opportunità di sostituire con il trasporto via nave parte dei flussi attualmente previsti via terra;
- 1.7 fatti salvi gli adempimenti di cui alla Deliberazione del Consiglio comunale n. 204 del 21.12.2001, Capo III, la rumorosità generata dalle attività di cantiere dovrà essere opportunamente mitigata al fine di non generare impatti significativi sui recettori sensibili, prevedendo fasce orarie dedicate alle attività più rumorose ed eventuali schermature mobili dei cantieri per il contenimento della rumorosità entro livelli compatibili con la normativa comunale vigente;
- 1.8 l'Autorità Portuale di Napoli dovrà effettuare monitoraggi del clima acustico e vibrazionale, periodici o continuativi, durante le fasi di cantiere, con modalità da concordare con l'ARPA Campania che dovrà controllarne l'attuazione e valutarne gli esiti per attuare eventuali idonee misure in caso di criticità a garanzia della massima tutela dell'ambiente e della salute pubblica;
- 1.9 il progetto di dragaggio di cui alla prescrizione 1.2 dovrà comprendere uno specifico Piano di Monitoraggio della qualità dell'ambiente marino in tutte le sue componenti, biotiche ed abiotiche, da concordare preventivamente con ICRAM, finalizzato alla prevenzione ed al controllo degli effetti delle attività di dragaggio in ambito portuale sull'ambiente marino. L'attività di monitoraggio, con oneri a carico dell'Autorità Portuale, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di dragaggio e dovrà essere estesa, con le modalità e le frequenze che verranno stabilite nel suddetto Programma, alla fase di esercizio delle opere in progetto;
- 2 il terminale potrà entrare in esercizio qualora si sia conclusa favorevolmente la verifica di ottemperanza di quanto segue:
- 2.1 prima del completamento delle opere con la pavimentazione industriale di finitura, le aree occupate dal nuovo terminal dovranno essere restituite agli usi legittimi e pertanto dovranno essere concluse le procedure di bonifica dei suoli ai sensi del D.M. 471/99 presso la Direzione Qualità della Vita del MATTM. L'avvenuta



bonifica dei suoli dovrà essere comunicata entro 30 giorni, per informazione, alla Commissione V.I.A. del MATTM;

- 2.2 dovrà essere predisposto lo studio sulla qualità dell'aria della città di Napoli, con particolare riguardo all'area portuale, che dia conto degli impegni assunti nell' "Atto di Impegno" stipulato in data 10.7.2007 dal Presidente della Regione Campania, dal Sindaco della città di Napoli e dall'Autorità Portuale ed in particolare dimostri l'adozione di tutte le misure necessarie per compensare, anche gradualmente, gli effetti sulla qualità dell'aria connessi agli incrementi di traffico generati dall'esercizio del terminale contenitori della Darsena di Levante. Allo studio dovrà essere associato anche un programma di monitoraggio, che sarà avviato sulla base di uno specifico accordo stipulato tra gli Enti e l'Autorità Portuale da presentare contestualmente allo studio, atto al controllo della qualità dell'aria durante l'esercizio del terminal contenitori di Levante nelle aree limitrofe allo stesso ed alle strade di collegamento;
- 2.3 propedeuticamente all'inizio dell'esercizio, l'Autorità Portuale dovrà produrre un progetto preliminare per l'implementazione del terminal ferroviario all'interno del porto, tenendo conto anche degli interventi previsti nel redigendo Piano Regolatore Portuale del Porto di Napoli, al fine di aumentare la quota di merci che potranno uscire dal porto sul vettore ferro fino alla quota almeno del 50% del traffico totale previsto per l'esercizio del terminale contenitori. La soluzione che dovrà essere definita dovrà rispettare la seguente condizione operativa:
- durante il primo periodo di attività (ipoteticamente per i primi 5 anni di esercizio) del terminale le merci devono essere movimentate solamente mediante il collegamento ferroviario dimensionato come definito nel progetto presentato. Ciò fino al raggiungimento della capacità ferroviaria dichiarata di 200.000 TEU;
 - prima di raggiungere il limite di capacità di 200.000 TEU il sistema ferroviario dovrà essere potenziato, sia dal punto di vista infrastrutturale che di sistema, al fine di portare la capacità di trasferimento delle merci su ferro al valore del 50% (400.000 TEU) della domanda totale stimata. Anche in questo periodo il sistema di trasferimento dovrà essere solamente su ferro, sulla base di specifici accordi per l'acquisizione di tracce sulla rete ferroviaria;
 - raggiunta la movimentazione del tetto del 50% il surplus di merci che dovranno essere trasportate (quelle eccedenti i 400.000 TEU) potranno essere movimentati su gomma qualora sia dimostrata l'impossibilità di aumentare l'aliquota del trasporto ferroviario e qualora le condizioni di traffico (sia in termini funzionali che di qualità ambientale del contesto) lo dovessero consentire. Ciò dovrà essere ipotizzato in funzione dei risultati di cui allo studio del punto precedente.

Per raggiungere tali obiettivi si dovrà verificare anche l'ipotesi di spostare il polo di carico-scarico dei vettori dalla sede portuale a quella degli interporti campani (es. Nola e Marcianise) anche mediante l'eventuale adozione di una coppia di terminali altamente specializzati realizzati ad hoc. Il progetto dovrà essere corredato da uno studio che

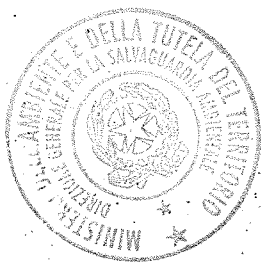


*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

contenga le verifiche ambientali e le eventuali azioni realizzative necessarie per rendere funzionale l'intero sistema sia nel porto di Napoli sia nell'eventuale polo di interscambio che dovesse essere utilizzato per trasferire le merci su altre tipologie di vettori (gomma);

3 a seguito della ottemperanza positiva di quanto al punto 2, l'esercizio del terminale contenitori può ritenersi ambientalmnte compatibile nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- 3.1 oltre all'attuazione delle misure derivanti dall'Atto di Impegno citato nella prescrizione 2.2, si ritiene necessario che siano garantite le seguenti misure di riduzione delle emissioni generate dall'attività del terminale:
- 3.2 il terminale dovrà essere predisposto, ad integrazione delle reti di servizi attualmente previste nel progetto, per la fornitura di energia elettrica alle navi in modo tale che le stesse non utilizzino i motori interni durante lo stazionamento; entro tre mesi dall'avvio dei lavori l'Autorità Portuale di Napoli dovrà trasmettere al MATTM il progetto della rete di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate al terminal di Levante per la successiva approvazione;
- 3.3 sia attivato e mantenuto in essere un monitoraggio del traffico afferente al Terminale Contenitori (sia per le navi che per i mezzi in entrata-uscita su gomma e su ferro) anche al fine di verificare l'attuazione di quanto indicato alla prescrizione 3.2;
- 3.4 sia previsto e posto in essere, prima dell'inizio dell'esercizio, un sistema di monitoraggio del rumore connesso all'esercizio dell'opera, da concordare con l'ARPA Campania con particolare riferimento agli effetti cumulativi dovuti al nuovo terminale contenitori e alle altre attività portuali limitrofe, con particolare riferimento alla centrale Tirreno Power;
- 3.5 le sorgenti di rumore quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori dell'aria etc. dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere, degli impianti ivi inclusa l'adozione dei sistemi e delle tecnologie ivi previsti;
- 3.6 prima dell'avvio dell'esercizio, oltre a quanto previsto a seguito degli accordi di cui alla prescrizione 3.1, deve essere concordata con ARPA Campania ed attuata a carico dell'Autorità Portuale di Napoli una campagna di monitoraggio annuale della qualità dell'aria attraverso postazione mobile che:
 - o interessi almeno i seguenti inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto, materiale particolato (PM10 e/o PM2.5), benzene e ozono;
 - o interessi almeno quattro siti nei dintorni del terminale contenitori e della viabilità di accesso scelti in funzione delle sorgenti di emissioni che influenzano il territorio e della localizzazione degli insediamenti abitativi;
 - o ottenga serie di dati, in ciascun sito di misura, che rispettino gli obiettivi di qualità (incertezza, raccolta minima dei dati e periodo minimo di copertura) fissati, per le misure indicative, nell'allegato X al DM 60/02 e nell'allegato VII al D.lgs. 183/04;



- per tutta la durata della campagna di monitoraggio devono essere contestualmente rilevati i parametri meteorologici;
- 3.7 nei due anni successivi al completamento dei lavori, oltre a quanto sarà previsto per gli accordi assunti di cui alla prescrizione 3.1, dovranno essere condotte due campagne di monitoraggio annuali (una per ciascun anno) con le stesse caratteristiche indicate al punto precedente, secondo modalità da concordare con l'ARPA Campania;
- 3.8 il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale. Gli impianti di illuminazione di uso non aeronautico dovranno essere progettati nel rispetto delle normative UNI 10439 e 10819;
- 3.9 a titolo di compensazione, oltre a quanto sarà previsto per gli accordi assunti di cui al punto 3, dovrà essere predisposto un piano finalizzato alla riforestazione, con piante autoctone, di territori della Regione Campania per l'assorbimento di carbonio in linea con gli obiettivi del Piano nazionale di riduzione di gas serra in adempimento al protocollo di Kyoto. A tal fine dovrà essere previsto l'aumento della superficie forestale regionale privilegiando il recupero di territori abbandonati e la protezione del territorio dai rischi di dissesto. Le aree dovranno essere individuate, di comune accordo con la Regione Campania con la quale dovranno essere definite anche le modalità di acquisizione e gestione delle aree, in modo proporzionale all'incidenza che il settore trasporti ha nell'emissione nazionale e alle movimentazioni previste nell'infrastruttura in progetto rispetto al totale nazionale della specifica modalità di trasporto;
- 3.10 tutti i monitoraggi prescritti dovranno essere corredati da un apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni, agli Enti territoriali competenti ed ai cittadini;
- 4 dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Campania e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
- 5 la verifica di ottemperanza delle prescrizioni sarà effettuata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal Ministero per i beni e le attività culturali e dalla Regione Campania;

si richiama l'attenzione dell'Autorità Portuale di Napoli sull'art. 41 del D.Lgs. 152/2006, preavvisando fin d'ora che, qualora si ravvisino comportamenti contrastanti con le disposizioni del presente decreto o comunque tali da compromettere fondamentali esigenze di equilibrio ecologico e ambientale, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare procederà alla



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

sospensione dei lavori e ad impartire le prescrizioni necessarie al ripristino delle condizioni di compatibilità ambientale dei lavori medesimi;

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di Napoli, al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture, all'Autorità Portuale di Piombino ed alla Regione Campania, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;
- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Roma li

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

**DIREZIONE GENERALE
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

La presente copia fotostatica composta di
n° 22..... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 10/1/08...