



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 582 del 24 ottobre 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Porto di Napoli - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca d'Aosta - Lotto A: Prolungamento Diga Duca D'Aosta a protezione del nuovo Terminal Contenitori di Levante - II Stralcio</p> <p>ID_VIP 8737</p>
------------------	---

Proponente:	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
--------------------	--

Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*);

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

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 così come novellato dal il D. Lgs. del 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:

- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per ”m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto” “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto”* ;

- l’art. 19, recante “*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*”, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;

-le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);

- le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;

- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

CONSIDERATO che:

- la Società Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale con nota prot.n. 19518 del 28/07/2022 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto “*Prolungamento Diga Duca D’Aosta a protezione del nuovo Terminal Contenitori di Levante – II Stralcio*”;

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con al prot. n. MiTE/95436 in data 01/08/2022;

- la Divisione con nota prot. n. MiTE/98953 del 08/08/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/5671 in data 08/08/2022 ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni in indirizzo, la procedibilità della domanda;

- ai sensi dell’art. 19, comma 2 del D. Lgs. n. 152/2006, la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente;

- ai sensi dell’art. 19, comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006, la Divisione, con nota prot. n. MiTE/98953 del 08/08/2022, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;

PRESO ATTO che con la domanda presentata il Proponente:

- ha dichiarato che “*l’intervento in argomento denominato “Porto di Napoli – Prolungamento e rafforzamento della diga Duca d’Aosta – Lotto A: Prolungamento Diga Duca D’Aosta a protezione del nuovo Terminal Contenitori di Levante – II Stralcio” dell’importo di € 44.700.000,00 è finanziato con i fondi complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 330 del 13.08.2021 (CUP: G65F20001560006).*”;

- ha indicato che il progetto possiede i seguenti requisiti di precedenza di cui all'art. 8, comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006: comprovato valore economico superiore a 5 milioni di euro;

- ha riportato che:

“Le opere in progetto costituiscono il primo lotto (A) dell'importo di € 44.700.000.00 del più ampio intervento denominato “Prolungamento e rafforzamento della Diga Foranea Duca D'Aosta” finanziato per complessivi 150 milioni di euro con fondi complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 330 del 13.08.2021.

Il prolungamento della diga fino a 270,7 m è suddiviso in due stralci funzionali:

- I stralcio, riferibile alla prima parte dell'opera (n. 4 cassoni cellulari – per L=105,00 m) per il quale è stato acquisito il Decreto Direttoriale n. 11 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 11/1/2021, di esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale (CUP: I61H12000220006);

- II stralcio, seconda parte dell'opera (n. 6 cassoni cellulari - per L=165,70 m), eseguibile solo dopo l'acquisizione del parere favorevole del MITE/MIBAC in relazione ad una nuova procedura ex Dlgs 152/06 avviata con separata istanza (CUP: G65F20001560006).

Il presente Progetto Definitivo è relativo al secondo stralcio funzionale del Prolungamento Diga Duca D'Aosta a protezione del nuovo Terminal contenitori di Levante, comprendente la posa in opera di n. 5 cassoni tipo ed 1 cassone di testata. I cassoni, analogamente a quelli autorizzati nel tratto precedente, saranno imbasati su apposito scanno di pietrame e saranno sormontati da una sovrastruttura fuori acqua realizzata in calcestruzzo, costituita da massiccio di sovraccarico e muro paraonde. Le dimensioni in pianta del fusto del cassone tipo sono 22,20 m x 27,50 m, mentre quelle del cassone di testata sono 26,50m x 22,20m. L'altezza, comprensiva della platea di fondazione, esclusa la sovrastruttura, sarà pari a 16,00 m.”;

- ha precisato inoltre che *“con delibera n. 80 del 26/10/2021, il Comitato di Gestione di questa AdSP ha approvato il “Documento di Pianificazione Strategica di Sistema”, ai sensi dell'art.5 della L. 84/1994 e s.m.i., che prevede come obiettivo, per il potenziamento delle opere di difesa, il prolungamento della diga Duca d'Aosta, in direzione est-ovest, di complessivi 250 m circa. Pertanto, tale II Stralcio rappresenta l'ultimo prolungamento realizzabile della diga in argomento da parte della scrivente amministrazione”*

EVIDENZIATO che:

- il Piano Regolatore Portuale di Napoli, approvato nel 1958 con D.M n. 2478, tutt'oggi in vigore, prevede che vi sia un'estensione portuale a oriente sino ai confini del territorio comunale;

- il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale - Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, con delibera n. 7 del 19/02/2018, ha approvato il Master Plan Porto di Napoli, il quale prevede l'espansione del porto commerciale e il prolungamento della diga Duca D'Aosta a protezione del nuovo Terminal Contenitore di Levante;

- il DPSS - Documento di Pianificazione Strategica del Sistema Portuale Master Plan del porto di Napoli è stato approvato dal Comitato di Gestione dell'AdSP con delibera del 28/10/2021; successivamente tale documento in data 14/04/2022 è stato definitivamente approvato, preso atto dell'atto di assenso espresso dalla Giunta regionale della Campania, dal Ministro delle Infrastrutture sentita la Conferenza delle Autorità di Sistema Portuali. Con l'approvazione del DPSS il Masterplan precedente perde completamente di efficacia e, per quanto attiene alle scelte riguardanti l'espansione a est del porto di Napoli, resta definitivamente confermata l'allocazione di un porto turistico a ridosso del litorale di San Giovanni a Teduccio sopprimendo

la prevista programmazione di una nuova colmata a levante (oltre l'attuale *terminal*) e il prolungamento della diga Duca d'Aosta di 900 m. Il DPSS prevede, in conformità al progetto in esame, solo il prolungamento ad est della diga per la lunghezza strettamente necessaria a garantire la fruibilità del canale di accesso di levante al porto, lunghezza stimata in un valore prossimo a quello che si raggiunge con le opere di II stralcio (sviluppo totale del prolungamento pari a circa 270 m su oltre 2 km di diga esistente);

- nello specchio acqueo interno al porto di Napoli, il sistema di opere di difesa dall'azione del moto ondoso è costituito dalle seguenti strutture:

- il Molo S. Vincenzo e, in prosecuzione dello stesso, la Diga Duca degli Abruzzi;

- l'Antemurale Thaon de Revel, diga distaccata dalla linea di costa e ubicata all'imboccatura principale del porto a cui è radicata, all'estremità di NE, la Diga Foranea Emanuele Filiberto Duca d'Aosta che si estende per circa 2,1 km dall'imboccatura principale del porto fino all'imboccatura di levante, parallelamente alla linea di costa;

- la Diga foranea Duca d'Aosta, allo stato attuale, si sviluppa per circa 2000 m e riveste una importante funzione di protezione dello specchio acqueo portuale. Il Piano Regolatore Portuale del 1958 (ancora vigente) già ne prevedeva il suo prolungamento che in parte è stato già realizzato negli anni '50 per circa 300 m e negli anni '80 per circa 400 m;

- la parte più recente della diga è realizzata con cassoni a gravità che poggiano su uno scanno di imbasamento e con sovrastruttura formata da un massiccio murario e da muro paraonde;

- relativamente alla tipologia costruttiva, il Molo S. Vincenzo e il primo tratto della Diga Duca degli Abruzzi sono del tipo a gettata (o a scogliera); il secondo tratto della Diga Duca degli Abruzzi, l'Antemurale Thaon de Revel e la Duca d'Aosta sono del tipo a parete verticale. Tale sistema di protezione è inadeguato sia alle esigenze degli ormeggi esistenti sia al futuro assetto relativo alla banchina da destinare al traffico contenitori del nuovo Terminal di Levante;

- il progetto prevede un prolungamento in direzione Est-Ovest della diga foranea esclusivamente allo scopo di migliorare la sicurezza della navigazione e delle manovre delle navi che entrano nel porto dall'imboccatura di levante;

- relativamente al Porto di Napoli e in particolare relativamente all'area interessata dall'intervento in questione:

- con il D.M. n. 5 del 09/01/2008 è stato espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'intervento di "*Adeguamento della Darsena di Levante a terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento*";

- con la Determina Direttoriale n. 207 del 25/05/2016 è stata determinata l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto "*Porto di Napoli – gestione dei materiali originati dal cantiere per effetto delle attività di demolizione, scavo e salpamento nell'ambito dei lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento – II stralcio – struttura cassa di colmata e banchina*";

- con il D.D. n. 11 del 11/01/2021 con il quale è stato decretato l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto "Porto di Napoli. Prolungamento Diga Duca D'Aosta a protezione del nuovo Terminal Contenitore di Levante - I Stralcio", subordinata al rispetto delle condizioni ambientali contenute nel parere CTVA n. 106 del 30/11/2020;

CONSIDERATO che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il

cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:

- Elaborati del progetto definitivo

1. Relazione generale
2. Allegato 01 (Indagini geognostiche ambientali e geofisiche)
3. Studio meteomarinario
4. Studio delle azioni
5. Studio Agitazione Ondosa
6. Studio morfologico e morfodinamico
7. Relazione geologica
8. Relazione archeologica
9. Quadro economico
10. Relazione sulla gestione delle materie
11. Porto di Napoli: corografia
12. Porto di Napoli: piano regolatore portuale vigente
13. Porto di Napoli: Documento di pianificazione strategica di sistema
14. Planimetria di progetto
15. Esploso impianto diga a cassoni
16. Sezioni tipologiche
17. Carpenteria del cassone tipo
18. Carpenteria del cassone di testata
19. Carpenteria del coronamento e dei massi guardiani;
20. Computo metrico estimativo
21. Cronoprogramma

- Studio Preliminare Ambientale contenente in allegato:

1. Piano di Monitoraggio Ambientale
2. Inquadramento stato attuale
3. Inquadramento di progetto
4. Localizzazione delle aree di cantiere
5. Carta delle aree protette e Rete Natura 2000
6. PTC della Città Metropolitana di Napoli - Tav.A.03.0
7. Carta dei vincoli paesaggistici. PTC della Città Metropolitana di Napoli - Tavv.P.09.3 e P.09.4 e P.09.6
8. Carta dei fattori strutturanti del paesaggio PTC della Città Metropolitana di Napoli - Tav.P.07.27
9. Carta archeologica
10. 10. Gestione materie

- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le modifiche o le estensioni dei progetti elencati nell'allegato II alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, la cui realizzazione potenzialmente possa produrre impatti ambientali significativi e negativi;

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;

- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

In ordine alle caratteristiche progettuali

- il prolungamento della diga foranea recepisce le esigenze di espansione verso levante indicate dal Piano Regolatore Portuale ed è strettamente connesso ai lavori di adeguamento della Darsena di Levante al *Terminal* contenitori;

- il progetto prevede “un prolungamento in direzione est-ovest della diga foranea esclusivamente allo scopo di migliorare la sicurezza della navigazione e delle manovre delle navi che entrano nel porto dall'imboccatura di levante”; in tal modo verrà a crearsi un sistema di navigazione portuale che impedirà l'incrocio delle rotte di navigazione. Tale intervento, inoltre, migliorerà le condizioni operative e di fruibilità del porto anche per eventi meteomarini provenienti da settori di traversia di Sud-Est;

- l'intervento sarà realizzato interamente a mare, nello specchio acqueo demaniale antistante il canale di accesso di levante del Porto di Napoli, a partire dall'esistente diga foranea e dal I Stralcio;

- l'opera in progetto è una diga marittima a gravità di tipo composto verticale a cassoni cellulari su imbasamento di pietrame, analoga alla struttura già esistente, di cui rappresenta un prolungamento per una lunghezza di 165,70 m in prosecuzione dell'intervento di prolungamento di I° stralcio di 105,00 m, già non assoggettato a VIA con D.D. n. 11/2021;

- i cassoni, analogamente a quelli del tratto terminale della diga esistente e a quanto previsto nel progetto approvato di prolungamento di 105 m (I stralcio), saranno imbasati a quota -15,00 rispetto al l.m.m, su apposito scanno di pietrame e saranno sormontati da una sovrastruttura fuori acqua realizzata in calcestruzzo, costituita da massiccio di sovraccarico di spessore pari a 2,00 m e muro paraonde, quest'ultimo con sommità a quota +7,30 m dal l.m.m. e larghezza variabile da 5,00 m a 7,15 m. Le dimensioni complessive in pianta del fusto del cassone tipo sono 22,20 m x 27,50 m, mentre quelle del cassone di testata sono 26,50 m x 22,20 m. L'altezza comprensiva del fusto del cassone compreso di fondazione, esclusa la sovrastruttura, sarà pari a 16,00 m;

- lo scanno d'imbasamento dei cassoni sarà realizzato su uno strato di pietrame 50-150 mm di nuova fornitura con spessore costante di 50 cm che, insieme a un geotessuto posto a contatto del fondale naturale, costituisce un intervento di miglioramento;

- l'intervento si estende oltre la superficie di impronta dello scanno su entrambi i lati così da aumentare la protezione del fondale naturale anche contro indesiderati fenomeni di erosione provocati dal passaggio delle navi e/o dall'azione del moto ondoso oltre l'impronta dello scanno;

- l'intervento non si sovrappone con gli interventi di prolungamento di I stralcio funzionale (105 m) e le aree di cantiere, sia quelle logistiche sia operative, restano immutate essendo disponibili dapprima per il I stralcio e quindi, in sequenza, per le opere di II stralcio;

- il cronoprogramma prevede in totale 18 mesi complessivi, di cui i primi 4 mesi destinati al monitoraggio ante operam, alla progettazione esecutiva e all'allestimento del cantiere ed i restanti 14 mesi per la costruzione dell'opera, incluso lo smontaggio del cantiere (1 mese). Sulla scorta delle indicazioni fornite nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità del I stralcio, è previsto oltre al monitoraggio Ante Operam (2 mesi) e in corso d'opera (16 mesi), anche un monitoraggio post operam per i successivi 12 mesi dall'ultimazione dei lavori;

- nell'ambito del progetto sono previsti esclusivamente il salpamento dei massi già presenti sul fondale oggetto di intervento e l'approvvigionamento di materiali lapidei e di calcestruzzi;

- complessivamente il materiale occorrente per la realizzazione del progetto in esame ammonta a circa 72.844,15 m³; per l'attività di salpamento si prevede un riutilizzo di 1.700 m³ dei massi già presenti sul fondale in prossimità della preesistente testata;

- non sono previste escavazioni e/o demolizioni, o dragaggio, bensì le sole attività di salpamento e posizionamento dei cassoni prefabbricati;

- la distanza media tra i siti di approvvigionamento localizzati nella Città Metropolitana di Napoli e il sito del progetto è di circa 34 km; tale distanza varia in relazione alla tipologia di percorso scelto (autostrada, strade statali, strade provinciali o strade cittadine) da definire ulteriormente in fase realizzativa;

- sulla base dei fabbisogni delle materie si stima un traffico giornaliero di circa 40 autobetoniere e 30 camion per trasporto di materiale inerte;

- le attività di cantiere responsabili di innescare la risospensione dei sedimenti consistono nella preparazione del fondale mediante salpamento del materiale presente e nella preparazione dello scanno di imbasamento propedeutico alla posa dei cassoni cellulari e successivo riempimento;

- la soluzione tecnica adottata nel progetto prevede la realizzazione dello scanno d'imbasamento dei cassoni direttamente sul fondale attuale senza asportazione di sedimenti;

- per la realizzazione del progetto di prolungamento della diga è stata individuata un'area di intervento di circa 35.000 m² che ricade interamente a mare, nello specchio acqueo demaniale antistante il canale di accesso di levante del Porto di Napoli, a partire dall'estremità del prolungamento della diga foranea di I stralcio. Tale area, segnalata da apposite boe luminose, dovrà essere interdetta alla navigazione per tutta la durata dei lavori;

- è prevista inoltre un'area di cantiere fissa a terra di circa 6.000 m², permanente per tutta la durata dei lavori, destinata alla logistica, alle lavorazioni e allo stoccaggio temporaneo del materiale di riempimento dei cassoni; tale area è stata individuata in corrispondenza della cassa di colmata B nella darsena di levante, a una distanza ravvicinata dall'area di intervento di circa 450 m; è stata, altresì, individuata un'ipotesi di area localizzata per l'eventuale prefabbricazione dei cassoni cellulari, in un bacino affiancato all'area di cantiere, di dimensioni pari a circa 20.000 m²;

- le lavorazioni previste sono tali da non determinare materiali assimilabili a rifiuti da conferire in discarica;

- dall'esame dei risultati dello studio di penetrazione del moto ondoso all'interno del bacino di Levante del porto di Napoli emerge che la soluzione di prolungare la Diga Duca D'Aosta di 270 m complessivi è il miglior compromesso tecnico-economico per la protezione della banchina del nuovo Terminal contenitori di Levante;

- infatti il prolungamento dei primi 105 m della diga foranea già produce una riduzione dei livelli di agitazione ondosa residua prospiciente la banchina contenitori e lungo l'asse del canale di Levante rispetto alla configurazione attuale del porto. Nell'ambito del progetto di prolungamento del II Stralcio è stato aggiornato e integrato lo studio specialistico meteomarinario, facendo riferimento alla stessa serie di dati gestiti dal centro di ricerca del DICCA dell'Università di Genova, al fine di verificare i calcoli di stabilità idraulica e strutturale

delle opere per un prolungamento complessivo di 250 m a levante nonché il rafforzamento della diga già in essere. I risultati delle analisi statistiche eseguite sulla serie storica estesa al 2021, confermano i precedenti e di conseguenza possono ritenersi invariati i parametri meteomarini di progetto utilizzati;

- il diverso orientamento d'insieme delle linee di riva tra queste tre sub-aree è molto più evidente proprio per le sub. aree 1 e 3 dove negli ultimi anni sono stati eseguiti interventi di rafforzamento delle opere di difesa litoranea modificandone l'assetto planimetrico causando la conseguente variazione dell'orientamento medio della linea di riva. Ciò è confermato, secondo il Proponente, nell'aggiornamento dello Studio specialistico morfologico e morfodinamico condotto nell'ambito del Progetto Definitivo del "Prolungamento di I e II stralcio e Rafforzamento della Diga Duca d'Aosta". Le variazioni più significative si riscontrano per la spiaggia posta nella sub-area 3, immediatamente a levante della foce armata dell'alveo del Volla, in ragione della realizzazione di una nuova scogliera frangiflutti con pennello di radicamento a terra, in prolungamento lato levante di una preesistente scogliera frangiflutti di fronte alla foce del Volla. La spiaggia della sub-area 2 presenta un andamento medio con asse trasversale orientato a 210° N e quindi pienamente congruente con la risultante medio-climatica del moto ondoso, il che dimostra, sempre secondo il Proponente, che non si risente dell'effetto "schermo" della diga Duca d'Aosta. Invece la spiaggia della sub-area 1, posta a ponente del molo Sud del porto di Napoli e ridossata sul moletto dell'ex approdo di Vigliena, presenta un andamento medio con asse trasversale orientato a 190° N, il che indica un contributo seppure minimo dell'effetto di ridosso esercitato dalla attuale testata della diga Duca d'Aosta sulla risultante del moto ondoso medio climatico;

- rispetto all'attuale estremità di levante della Diga Duca d'Aosta, anche nel caso di un'estensione al massimo di 250 m verso sud-est, lo spostamento del "fuoco di diffrazione" dell'opera non altera, secondo il Proponente, in modo significativo la "geometria" della zona di "penombra" verso riva nei confronti del moto ondoso incidente, rimanendo comunque nella zona completamente difesa da scogliere radenti e distaccate senza arrivare a "ridossare" e quindi a interferire con la morfodinamica delle spiagge residuali del lungomare di San Giovanni a Teduccio;

- per quanto esposto dal Proponente, gli elementi morfologici delle spiagge relitte presenti nella zona a sud-est della Diga Duca d'Aosta, ovvero a "tergo" rispetto alla risultante climatica di esposizione al moto ondoso, indicano con dati oggettivi la completa ininfluenza che questa opera foranea nei confronti dei processi di morfodinamica litoranea che invece sono "condizionati" dalla conformazione plano-altimetrica delle opere di difesa presenti. Il Proponente ritiene così di poter confermare che anche nel caso dell'attuazione del II Stralcio, tale da comportare uno sviluppo complessivo di 270 m, la nuova conformazione a levante della diga foranea del porto di Napoli non introduce alcuna influenza sostanziale sulla morfologia morfodinamica delle spiagge relitte presenti lungo il litorale oggetto di studio posto a levante del porto di Napoli.

In ordine alla localizzazione del progetto:

- in prossimità dell'area portuale, all'interno della quale ricade il progetto per il prolungamento della diga, sono presenti numerose aree tutelate ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. n. 42/2004; quelle più vicine all'area d'intervento, tuttavia non sono interferite dalla stessa;

- il progetto di prolungamento della diga interessa una struttura già esistente, compresa nelle aree di cui alla lettera a) dell'art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004 "territori costieri";

- nell'area vasta sono presenti numerose aree di interesse naturalistico della Rete Natura 2000 che si trovano ad una distanza oltre 5 km rispetto alla zona portuale;

- l'area interessata dalle lavorazioni non è compresa né adiacente a nessuna area protetta, Parco Nazionale (L. 394/91), Parco o Riserva Regionale (L.R 33/93);

- il Proponente dichiara che l'area di intervento non presenta zone sottoposte a tutela in ambito marino come, ad esempio, praterie di *Posidonia oceanica*;

- l'intera area portuale di Napoli ricade nel SIN "Napoli Orientale".

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale:

- il Proponente ha fornito una descrizione dello stato attuale delle componenti e dei fattori ambientali considerati; in seguito, il Proponente ha fornito una stima degli impatti per la fase di cantiere e di esercizio;

- il Proponente esclude la presenza di impatti in fase di esercizio per l'atmosfera in poich  l'opera assolve a ruolo di protezione del nuovo *terminal* contenitori e, pertanto, non produce azioni n  dirette n  indirette sul contesto ambientale in cui si inserisce;

- per l'atmosfera, facendo riferimento ai dati di PM₁₀ e PM_{2.5} registrate presso le due stazioni di monitoraggio ARPA localizzate a cavallo dell'area di studio, vale a dire la centralina NA07_Ferrovie e la centralina NA09_Argine, il Proponente conclude che lo stato di qualit  dell'aria dei luoghi di indagine   tale da non essere alterato in modo sensibile dalle emissioni inquinanti che potrebbero derivare dalle attivit  in oggetto di studio;

- per la fase di cantiere, il Proponente dichiara che per quanto riguarda l'atmosfera le emissioni principali sono legate alla fase di riempimento dei cassoni cellulari e dal transito degli automezzi sulla viabilit ; il Proponente evidenzia come il valore emissivo stimato per il PM₁₀, pari a 5 g/ora, ovvero significativamente inferiore al limite di 145 g/ora;

- per quanto riguarda il rumore l'area portuale ricade in Classe IV, aree di intensa attivit  umana. Per la fase di cantiere il Proponente dichiara che il fronte di ricettori maggiormente esposto a tali emissioni acustiche sarebbe localizzato a pi  di 300 metri di distanza dalle aree di lavorazione; in tutte le aree interessate dalle lavorazioni, incluse quelle di passaggio dei mezzi di cantiere, si osserva il pieno rispetto dei limiti di riferimento normativo cos  come dedotti dalla zonizzazione acustica comunale. Le emissioni acustiche derivanti dal traffico veicolare dei mezzi di cantiere (9 mezzi transitanti ogni ora) non alterano il clima acustico delle aree interessate dal passaggio dei veicoli;

- per quanto riguarda l'ecosistema marino, sono stati presi come riferimento i risultati della campagna di monitoraggio svolta nell'ambito del Programma di Monitoraggio nazionale (Si.Di.Mar.) per quattro anni consecutivi dal 2002 al 2005 (Flagella et. al Comunit  bentoniche dei fondi sabbiosi in cinque stazioni selezionate lungo le coste della Campania). La postazione di monitoraggio denominata NA 04, localizzata nel Golfo di Napoli in una zona soggetta a potenziale impatto antropico tra il Porto industriale di Napoli e quello di Mergellina (di fronte a Piazza Vittoria),   costituita da un sedimento misto, con sabbia, fango ed una componente importante di lapillo. Il popolamento bentonico rilevato nella stazione NA04 si caratterizza per il pi  elevato numero di specie, in confronto alle altre stazioni costiere esaminate, probabilmente per la maggiore disponibilit  dei nutrienti. In generale il numero di specie e di individui caratteristici delle SFBC (Sabbie Fini Ben Classate)   sempre molto basso rispetto a quanto ci si potrebbe aspettare in presenza di un'effettiva Biocenosi SFBC. Ci  dimostra che i fondi sabbiosi studiati presentano un'eterogeneit  biocenotica in rapporto sia alle caratteristiche sedimentarie (bioclasti, lapillo) sia alla presenza di apporti terrigeni e detritici vari, evidenti soprattutto alle foci di Volturno, Sarno e Picentino. In alcuni campionamenti sono state ritrovate specie indicatrici di ambienti inquinati o disturbati (*Corbulagibbae Bittiumreticulatum*), abbondanti limitatamente alla stazione di Napoli e al Sarno;

- l'area di intervento non presenta, come detto, zone sottoposte a tutela in ambito marino e, parimenti, non si segnalano praterie di *Posidonia oceanica*;

- il Proponente dichiara che il potenziale impatto, ascrivibile alla sola fase di cantiere, si configura nell'alterazione delle caratteristiche di qualit  e incremento della torbidit  delle acque marine costiere in conseguenza delle attivit  di prolungamento della diga foranea;

- il Proponente evidenzia che la soluzione tecnica adottata non prevede l'asportazione di sedimenti, ma prevede il salpamento dei massi attualmente presenti in testa alla diga Duca d'Aosta;
- il Proponente dichiara che rispetto alle comunità bentoniche presenti, la realizzazione dell'opera comporta una limitata sottrazione di spazio in corrispondenza del fondale;
- il Proponente dichiara che nel bacino portuale non sono state evidenziate biocenosi di pregio durante campagne di monitoraggio pregresse, specie rilevatrici di situazioni di disturbo in settori attigui al bacino portuale. Si ritiene pertanto che l'occupazione del fondale non configuri un impatto rispetto alla possibile presenza di biocenosi bentoniche;
- il Proponente afferma che *“La inesistenza di elementi di pregio naturalistico e i dati dimensionali relativi alle opere portuali previste dal prolungamento della diga danno conto della esiguità delle trasformazioni previste e, con ciò, consentono di poter affermare che in alcun modo la sottrazione di fondale marino possa dare luogo ad una significativa sottrazione/alterazione delle biocenosi marine bentoniche”*;
- il Proponente dichiara che durante l'esecuzione dei lavori è prevista un'attività di monitoraggio con stazione di controllo per l'acquisizione in continuo di profili verticali di corrente e la misura della torbidità;
- per quanto riguarda il paesaggio il Proponente ha ritenuto opportuno focalizzare lo studio e l'analisi del contesto territoriale, in cui l'opera è inserita, a un ambito di intervisibilità che comprende l'area portuale e quelle dell'immediato *water front*, evidenziando gli elementi naturali, storicoculturali e paesaggistici presenti;
- il Proponente ritiene di poter affermare che, in ragione delle diverse quote altimetriche, i rapporti visuali cambiano, in termini di ampiezza del bacino di intervisibilità e di tipologia di visuale. Gli interventi previsti dal progetto sono, inoltre, molto limitati in termini dimensionali e realizzati secondo le medesime modalità costruttive dell'esistente struttura, mantenendo un continuum visivo con l'elemento della diga preesistente, e non introducendo elementi nuovi nel contesto paesaggistico;
- il Proponente ha escluso l'esame delle interferenze del progetto con le seguenti componenti ambientali: Vegetazione, flora e fauna, suolo e sottosuolo e ambiente idrico superficiale e sotterraneo ritenendole non interessate dalle opere ed interventi proposti;
- il Proponente illustra le previste attività di monitoraggio inerenti alle singole componenti ambientali;
- in particolare, in conformità con quanto richiesto nell'ambito del D. D. n. 11/2021 di esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto del I Stralcio, il monitoraggio dell'ecosistema marino, comprende le seguenti componenti di interesse: colonna d'acqua; sedimenti; benthos; bioaccumulo dei contaminanti;
- il Proponente riporta i parametri da monitorare e la metodologia di rilevamento per ciascuna delle componenti dell'ecosistema marino oggetto di monitoraggio;
- le campagne di monitoraggio previste per l'ecosistema marino saranno condotte con la seguente cadenza temporale:
 - Ante operam: un'unica campagna di misure della durata di 30 giorni effettivi preferibilmente nel periodo estivo e/o tardo autunnale/invernale.
 - Corso d'opera: durata del monitoraggio per un periodo adeguato al tempo necessario per terminare i lavori di realizzazione delle opere previste dal progetto.
 - Post operam: durata di 12 mesi a partire dal termine dei lavori;

- è stata prevista una stazione di controllo o di bianco collocata in corrispondenza della testata della diga esistente.

- per quanto attiene la componente Acque in questa stazione prima dell'inizio dei lavori, saranno effettuate n. 2 campagne (con un intervallo di 15 giorni l'una dall'altra) durante le quali saranno eseguiti prelievi di n. 3 campioni di acqua a differenti profondità dei quali uno in corrispondenza della superficie, uno profondo e il terzo (campione aggiuntivo) a circa 0,5 m dal medio mare. Su tali campioni saranno eseguite le analisi della concentrazione di solido sospeso. Nei 30 giorni di durata di questa fase saranno effettuati inoltre profili verticali con sonda multiparametrica per l'acquisizione di profondità, conducibilità, temperatura, potenziale redox, salinità, pH, ossigeno disciolto, clorofilla a e torbidità;

- il monitoraggio in corso d'opera riguarderà lo specchio acqueo, che per tutta la durata delle lavorazioni di preparazione del fondale mediante salpamento del materiale presente, di preparazione dello scanno di imbasamento propedeutico alla posa dei cassoni cellulari e della posa stessa, sarà protetta da panne galleggianti;

- nel dettaglio, durante la fase di realizzazione delle opere il piano di monitoraggio della colonna d'acqua prevede:

- il monitoraggio della colonna d'acqua in continuo attraverso una sonda multiparametrica;
- il prelievo dei campioni con l'utilizzo della bottiglia di tipo Niskin effettuato con attraverso 2 prelievi per 3 campioni per la durata delle attività maggiormente impattanti sull'Ecosistema marino;
- il monitoraggio degli organismi *Mussel Watch* effettuato con un campionamento da effettuarsi prima dell'inizio dei lavori, durante le attività ed un campionamento a conclusione delle opere;

- il monitoraggio post operam prevede di ripetere le analisi fisico – chimiche delle acque per una volta, entro un anno dalla chiusura del cantiere;

- per quanto attiene la componente Sedimenti, nella fase ante operam, ossia prima dell'avvio dei lavori, saranno raccolti i campioni di sedimento al fine di esaminare i parametri chimico – fisici, microbiologici ed ecotossicologici. Tali indagini saranno ripetute per tutta la durata del cantiere con una frequenza semestrale e una sola volta al termine delle lavorazioni;

- le indagini relative al benthos sono previste con la stessa articolazione temporale previste per le indagini sui sedimenti. Riguardo il bioaccumulo degli inquinanti, attività prevista in fase ante operam in testata della diga esistente;

- nel caso in cui alcuni dei dati rilevati dovessero presentare risultati anomali, ovvero valori estremamente elevati o estremamente bassi, rappresentando, pertanto, casi isolati rispetto al resto dei risultati ottenuti nelle varie fasi di monitoraggio (AO-CO-PO), si procederà a un'attività di controllo del dato anomalo al fine di verificarne la validità;

- infine, il Proponente descrive le misure di mitigazione che intende adottare;

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

- Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, parere acquisito con prot. n. MiTE/126371 in data 12/10/2022, con il quale il MiC, *“in riferimento ai profili di propria competenza, (...), non rileva che il progetto in esame debba essere assoggettato a VIA (...), a condizione che sia definitivamente escluso ogni ulteriore prolungamento di tale opera di difesa e ogni ulteriore espansione del porto commerciale di Napoli verso est, a discapito degli obiettivi di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale che caratterizza e qualifica la restante fascia costiera orientale di Napoli”*;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- l'intervento previsto è adeguatamente motivato e supportato da studi e analisi che ne dimostrano la validità tecnica e la valenza strategica in relazione alle problematiche della diga foranea del Porto di Napoli. Il Proponente ha fornito conveniente documentazione sui principali aspetti e tematiche, illustrando, sia con elaborati sia con grafici, le opere previste e fornendo relazioni specialistiche e di settore, nonché relazioni di calcolo, studi sperimentali, indagini e modellistica;
- il Proponente ha adeguatamente descritto gli interventi previsti, specificandoli per tipologia, entità, tecniche di lavoro e sistemi di costruzione. L'approvvigionamento dei materiali è specificato così come le cave di materiali. Le lavorazioni previste sono tali da non determinare materiali assimilabili a rifiuti da conferire in discarica. L'estensione del prolungamento di II stralcio della Diga Duca D'Aosta è di 165.70 m, comprendente 5 cassoni allineati secondo l'asse della diga di testata più 1 cassone di testata disposto ortogonalmente al suddetto asse I cassoni, analogamente a quelli del tratto terminale della diga esistente e a quanto previsto nel progetto approvato di prolungamento di 105 m (I stralcio);
- le misure mitigative riguarderanno la qualità dell'aria, il rumore e l'ecosistema marino, con particolare attenzione alle emissioni di polveri e sonore e all'intorbidamento delle acque;
- sono state definite opportune misure di mitigazione quali: i sistemi a cannoni d'acqua che consentono di portare a terra le polveri, creando nel contempo uno strato umido (ma senza l'istaurarsi del ruscellamento), evitando il risollevarimento, l'impiego di panne per contenere l'intorbidimento delle acque; inoltre il Piano Ambientale per la Cantierizzazione e il Piano di Monitoraggio Ambientale contengono le misure di mitigazione e le attività di monitoraggio ambientale necessarie a garantire un corretto presidio ambientale del cantiere;
- i monitoraggi sono relativi alle componenti ambientali della qualità dell'aria (ante operam e in corso d'opera), del rumore (ante operam e in corso d'opera) e l'ecosistema marino (ante operam, in corso d'opera e post operam), quest'ultimo per le acque, i sedimenti e il Benthos. Sono sufficientemente descritti parametri, metodologie, frequenze e reportistica;
- il prolungamento della diga foranea recepisce le esigenze **di espansione verso levante** indicate nel P.R.P. di Napoli ed è strettamente correlata ai lavori di adeguamento della Darsena di Levante a *Terminal* contenitori;
- l'intervento realizzerà il miglioramento della protezione dal moto ondoso e delle condizioni di sicurezza e di fruibilità del porto e, in particolare, dell'ingresso e della manovra di evoluzione nel bacino portuale alle navi di grandi dimensioni;
- il "Prolungamento e rafforzamento della Diga Foranea Duca D'Aosta" è finanziato per complessivi 150 milioni di euro con fondi complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 330 del 13.08.2021;
- il piano di cantierizzazione appare lacunoso in alcune parti, soprattutto per le modalità con cui il Proponente intende minimizzare e mitigare le diverse tipologie di impatto, sia per la parte a terra relativa al recupero e trasporto del materiale utilizzato per la diga, sia per la parte a mare, per quanto riguarda la componente degli ecosistemi adiacenti e limitrofi;
- sulla base degli aspetti progettuali e della cantierizzazione, si può affermare che l'impatto sull'ambiente sarà limitato alla sola durata delle attività di cantiere;
- non può essere esclusa a priori la presenza sul fondale di biocenosi di interesse che richiedono studi ad hoc effettuati ex ante;

- il progetto di estensione della diga non appare supportato da elementi sufficienti a escludere ogni tipo di impatto sull'ambiente marino e sulle biocenosi ivi presenti e/o su eventuali impatti su biocenosi di pregio in aree limitrofe;
- non può essere esclusa la possibilità di mobilizzazione/dislocazione, seppur limitata, di sedimenti di ignoto livello di contaminazione, prospicienti l'area SIN Napoli Orientale;
- appare carente la previsione di mitigazione relativa agli impatti, ancorché accidentali;

PRESO ATTO che con nota prot.n.20102 del 03/08/2022, acquisita con prot. n. MiTE/96981, il Proponente ha specificato che:

“Facendo seguito alle proprie precedenti comunicazioni (...), si precisa che il prolungamento fino a 270 metri della diga foranea Duca d'Aosta proposto con il progetto di II stralcio – per altro da tempo programmato – risponde all'esigenza di abbattere l'agitazione ondosa interna al canale di levante aumentando l'incolumità della navigazione delle unità navali in ingresso e uscita dal porto, oltre a garantire la necessaria sicurezza del loro stazionamento lungo le banchine che affacciano sul canale stesso e della linea di costa già interessata, con rilevanti danni, da recenti mareggiate.

Il I stralcio, invece, rappresenta un primo passo per raggiungere la definitiva configurazione, già prevista nella precedente pianificazione portuale di cui al vigente Piano Regolatore Portuale.

In data 12.04.2022, in sede di Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della legge n.84/1994, è stato approvato il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale, che prevede, tra l'altro, tra gli obiettivi e le azioni prioritarie di potenziamento e manutenzione delle opere di difesa del Porto di Napoli, proprio il prolungamento della diga Duca d'Aosta, come proposto con il richiamato II stralcio. Il Comune di Napoli ha condiviso – con parere favorevole – pienamente tale programmazione in quanto in linea e conforme alla propria pianificazione urbanistica.

Infine, si precisa altresì, che prolungamento relativo al II stralcio non confligge con quanto riportato nel parere di non assoggettabilità a VIA già rilasciato sul progetto di I stralcio, in quanto lo stesso è dettato da necessità puramente tecniche e non dalla previsione di un'espansione a levante del Porto di Napoli definitivamente esclusa proprio dal Documento di programmazione citato.”

VALUTATO infine che

- il prolungamento previsto dal presente progetto, di fatto, assolve lo stesso ruolo funzionale del I stralcio, di cui è stata decretata l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale mediante DEC VIA n. 11/2021;
- in considerazione del fatto che si tratta sia della stessa tipologia d'intervento e sia della stessa area interessata, sussiste la validità delle stesse condizioni ambientali impartite con il parere CTVA n. 106 del 30/11/2020;

La Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto “*Porto di Napoli - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca d'Aosta - Lotto A: Prolungamento Diga Duca D'Aosta a protezione del nuovo Terminal Contenitori di Levante - II Stralcio*”, subordinato all’ottemperanza alle condizioni ambientali contenute nel parere CTVA n. 106 del 30/11/2022;

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla