



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS
U. prot CTVA - 2012 - 0004286 del 26/11/2012

Pratica N:
Ref. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali -
E. prot DVA - 2012 - 0028782 del 28/11/2012

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede

OC



OGGETTO: trasmissione parere n. 1088 CTVA del 16 novembre 2012. Verifica di
assoggettabilità alla VIA porto di Napoli - molo Beverello,
adeguamento tecnico funzionale, proponente Autorità Portuale di
Napoli.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le
successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si
trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 16
novembre 2012.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandra Campiorgo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2012-0147.DOC

Il segretario della Commissione
[Signature]

La presente copia fotostatica composta
di N° 19 fogli è conforme al
suo originale. **26 NOV. 2012**
Roma, li



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

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

* * *

Parere n. 1088 del 16 novembre 2012

Progetto	Verifica di assoggettabilità a VIA Porto di Napoli – Molo Beverello – adeguamento tecnico funzionale
Proponente	Autorità Portuale di Napoli

[Handwritten signatures and initials: XM, U, M, P, A, S, etc.]

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del d.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., relativamente al progetto "Porto di Napoli - Molo Beverello - adeguamento tecnico funzionale" presentata dall'Autorità Portuale di Napoli, con nota 1028 del 5 giugno 2012, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali al prot. DVA-2012-14156 del 12/06/2012;

VISTA la nota prot. DVA-2012-14541 del 15/06/2012 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, a seguito delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità e della pubblicazione dell'avviso sulla Gazzetta Ufficiale dello Stato, ha trasmesso l'istanza dell'Autorità portuale e la relativa documentazione alla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS, che l'ha acquisita al prot. CTVA-2012-2182 del 18/06/2012;

VISTA la nota prot. DVA-2012-25177 del 18/10/2012 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha trasmesso la documentazione integrativa alla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS, che l'ha acquisita al prot. CTVA-2012-3739 del 18/10/2012;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale";

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

PRESO ATTO che con il voto n. 96 del 21 settembre 2011 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha approvato il progetto di *Adeguamento Tecnico Funzionale per la realizzazione del terminal passeggeri per unità navali veloci presso la Calata Beverello*, rinviando gli aspetti ambientali alla *Verifica di Assoggettabilità a VIA* ex art. 20 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i;

PRESO ATTO che il progetto riguarda la riqualificazione di infrastrutture assistenti, la valorizzazione architettonica e il potenziamento dell'efficienza trasportistica dell'ambito portuale denominato Calata Beverello attraverso un miglioramento funzionale del terminal passeggeri oggi esistente e operante;

PRESO ATTO che il PRP vigente approvato con D.M. n. 2478 del 22.04.1958 e le successive varianti approvate con D.M. n. 4816 del 2.02.1976, D.M. n. 2388 del 4.06.1976, D.M. n. 1643 del 21.06.1979 e D.M. n. 3409 del 8.11.1982, non contengono modifiche alla destinazione d'uso della Calata Beverello, già destinata al traffico passeggeri in epoca antecedente all'approvazione del PRP;

PRESO ATTO che le opere sono previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale e fanno parte delle originarie scelte strategiche, atte a perseguire gli obiettivi fissati dallo stesso PRP;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione tecnico-illustrativa;
- Studio preliminare ambientale;
- Atti amministrativi;

VISTA la documentazione integrativa esaminata concernente chiarimenti allo studio preliminare ambientale;

CONSIDERATO che il progetto conferma la destinazione d'uso per il traffico passeggeri che caratterizzava la Calata fin da prima della redazione del PRP del 1952, introduce una modifica non sostanziale nella configurazione della linea di banchina e rientra negli obiettivi di sviluppo del Porto di Napoli e nelle azioni di riorganizzazione del sistema degli accosti e di riqualificazione delle opere a terra che interessano in particolare l'Area Monumentale;

in merito alla LOCALIZZAZIONE DELLE OPERE

CONSIDERATO che

- l'Autorità Portuale ha fatto riferimento alla sensibilità ambientale delle aree geografiche in cui il progetto è previsto, attraverso un breve inquadramento territoriale della zona in questione che riporta le caratteristiche principali del territorio dal punto di vista geografico e delle aree protette;
- il progetto si prevede alle coordinate 41°15'17"E e 40°50'15" N e fa parte della riqualificazione dell'area filtro di interscambio tra città e porto elaborata di concerto tra comune e Autorità Portuale per la ricostituzione del *waterfront* della città attraverso attività che abbiano un carattere pubblico ed un rilievo urbano;
- il porto, che ha seguito di pari passo i periodi floridi e di decadimento della città di Napoli, è uno scalo polifunzionale che si estende su una superficie di 1,3 km², che conta 70 ormeggi per circa 2 km² di banchina e che oggi presenta una grande vitalità in ogni settore, dal business alle crociere ai traffici container;
- la maggior parte dei traffici si svolgono nei due moli più importanti e centrali: il Molo Angioino, destinato all'approdo delle navi da crociera, con la famosa Stazione Marittima (12 km quadrati di superficie e 10 approdi per navi di grande e medio tonnellaggio) e il Molo Beverello dove attraccano i traghetti e gli aliscafi che collegano Napoli con le isole del Golfo;
- il centro storico di Napoli, annoverato dall'Unesco tra i patrimoni dell'umanità, vanta moltissimi edifici storici di rilievo; Castel Nuovo, anche chiamato *Maschio Angioino*, con le sue cinque imponenti torri di piperno e tufo, è la struttura più prospiciente al molo Beverello sul quale si erge con la sua grande mole;

VALUTATO che

- l'area di interesse è sottoposta ad una forte pressione antropica, riflettendo i fenomeni di congestione del centro di Napoli, su cui confluiscono autostrade, strade statali e provinciali;
- l'area in questione è esterna a qualsiasi area naturale classificata protetta ai sensi del DPR 357/97 come modificato dal DPR 120/2003;
- il progetto è stato concertato con la Soprintendenza BB.CC.AA per poter concepire una soluzione che potesse evitare impatti sugli edifici adiacenti alla calata e al porto in generale;

in merito al **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**
CONSIDERATO che

- l'Autorità Portuale ha fatto riferimento ai seguenti piani e programmi: Piano Regolatore Generale di Napoli, Piano Regolatore Portuale, vincoli sismico e idrogeologico e aree sottoposte a vincolo, Piano di risanamento della qualità dell'aria, Piano comunale di zonizzazione acustica;
- la destinazione d'uso attuale dell'area di progetto e quella per il traffico passeggeri, che risulta preesistente al PRP vigente di cui al D.M. n. 2474 del 22.04.1958 e non modificata da quest'ultimo;
- il progetto delle opere a terra è stato adottato a seguito di un concorso internazionale di architettura e urbanistica indetto per l'impostazione del complesso di opere di riqualificazione, aggiudicato dal gruppo Euvé. Ha seguito un protocollo d'intesa tra AP, soprintendenza BBCCAA, Comune di Napoli sottoscritto il 16 novembre 2009 per la concertazione della versione finale del progetto di riqualificazione attraverso la formazione del tavolo di lavoro congiunto tra progettisti e dirigenti delle tre istituzioni coinvolte;
- con Delibera di Giunta n. 35 del 24 Gennaio 2011, su richiesta del 13.01.2011 da parte dell'Autorità Portuale per la "Verifica di non contrasto", il comune di Napoli ha ritenuto la proposta relativa alla realizzazione del terminal passeggeri per le unità navali veloci compatibile con le previsioni della Variante Generale al PRG di Napoli;
- le opere marittime in progetto sono comprese nel nuovo PRP del Porto di Napoli; tale piano è stato adottato dal Comitato Portuale con delibera n. 77 del 19.12.2000, ha raggiunto l'intesa preliminare con il Comune di Napoli, con delibera n. 261 del 26.07.2002, ed è stato definitivamente adottato dal Comitato Portuale con delibera n. 31 del 23.10.2002; il Piano è stato quindi inviato al Consiglio Superiore dei lavori Pubblici, fu inizialmente restituito per essere integrato ed adeguato secondo le osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni espresse dal voto n. 65 del 18.06.2003, ed è stato approvato successivamente, con voto n. 203 del 29.10.2004, dallo stesso Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; con delibera n. 58 del 23.12.2008 il Comitato Portuale ha preso atto dell'aggiornamento del PRP, autorizzando l'invio dello stesso al Comune di Napoli al fine del perfezionamento dell'Intesa; il Comune di Napoli, attraverso la delibera Consigliare n. 33 del 3 agosto 2012 ha condiviso lo strumento il progetto, quale strumento di pianificazione. Il nuovo PRP conferma tutte le funzioni di scalo passeggeri già attribuite alla calata Beverello nel piano regolatore attualmente vigente;
- tra gli obiettivi perseguiti dal PRP, che sta seguendo il proprio iter di approvazione, rientra il recupero del rapporto porto - città tramite la riqualificazione dell'Area Monumentale e del Quartiere del Porto; l'Ambito Area Monumentale, che si sviluppa a ridosso della parte più antica della città ed include la porzione di territorio portuale sede del nucleo più antico del porto, è destinato alla funzione portuale passeggeri ed, in particolare, il sotto-ambito del Beverello è destinato all'accosto delle unità navali veloci;
- per quanto concerne le attività connesse alla funzione passeggeri, oltre a quelle all'imbarco/sbarco, carico/scarico, stoccaggio temporaneo e movimentazione passeggeri, merci e mezzi, manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi, attività direzionali, amministrative e di controllo, sono ammesse, secondo il nuovo PRP, le attività commerciali (strutture di vendita al dettaglio), i servizi, (pubblici esercizi - bar e ristoranti - direzionale privato - uffici e servizi alle imprese portuali - sportelli bancari e finanziari - artigianato di servizio - sedi della pubblica amministrazione e di pubbliche istituzioni nazionali ed estere - centri di ricerca legati all'ambiente marino e costiero - attrezzature collettive - per la cultura e congressuali) ed, infine, attività ricettive dedicate al traffico passeggeri;
- la Calata Beverello rappresenta uno dei sei Sottoambiti che costituiscono l'Area Monumentale. Per le opere a mare il PRP consente, tra gli altri interventi, anche la realizzazione di opere per l'ormeggio (pennelli, pontili, bricole,...). Per le opere a terra, l'edificato in particolare, il PRP prevede la ristrutturazione ed ilizia degli edifici: "ex Ala Littoria" ed "ex Caremar" e la possibilità di demolizione degli altri edifici esistenti e nuova costruzione per cui fornisce i seguenti criteri di

intervento: $Sc < 50\%$ intera superficie del Sottoambito; Superficie fondiaria: 18.800,00 mq; Superficie lorda di pavimento (SLP) prevista: 5.640,00 mq; Indice di utilizzazione fondiaria (UF) previsto: 0,3 mq/mq; Hmax fuori terra: 9,00 mslm esclusi i volumi tecnici; Distanza minima dal fronte di accosto (Da): 20,00 m; Distanza minima dalla viabilità stradale (Ds): 2,50 m; Dotazione spazi pubblici non inferiore al 40% dell'intera superficie fondiaria;

- il PRP stabilisce, inoltre, l'elevata qualità architettonica degli interventi che devono soddisfare l'esigenza di riqualificazione delle strutture esistenti che non sono adatte a sostenere l'attuale flusso di passeggeri, la realizzazione di un'area imbarco ad accesso selezionato e una viabilità dedicata e di emergenza; inoltre il PRP impone, ai fini del dialogo con le parti urbane esistenti, di tenere conto delle iniziative promosse dal Comune di Napoli, in particolare della realizzazione del collegamento tra il Piazzale Angioino e la stazione della metropolitana in Piazza del Municipio;
- dalle indagini effettuate nell'ambito dello studio non risulta che la particella di interesse sia gravata da vincolo idrogeologico di cui al R.D. L. 3267/23;
- per quanto riguarda la geomorfologia del territorio e la sua classificazione sismica, l'Autorità portuale rileva che dalla cartografia di Piano allegata al Piano Territoriale Regionale, risulta che, secondo la classificazione sismica della Regione Campania ai sensi della DGR 5447/2002, al comune di Napoli è assegnata la Classe 2 "Media Sismicità"; l'Autorità portuale rimanda alla successiva fase progettuale le opportune indagini geofisiche per definire la risposta sismica locale, in ottemperanza della normativa vigente;
- l'area della banchina risulta sottoposta al vincolo relativo al limite della costa e fascia costiera, 300m dalla battigia, ex. Art. 142 comma 1 lettera a del DLgs 42/2004;
- la zona immediatamente fuori dal porto, dall'inizio del centro storico è riconosciuta come zona di elevato interesse archeologico;
- l'area è adiacente ma esterna ad una zona vincolata sottoposta a vincolo di tutela paesistica con dichiarazione di notevole interesse pubblico (L.1497/39); l'elemento di delicatezza in termini di inserimento consiste proprio in questa vicinanza con edifici di pregio (Maschio Angioino) e con l'insieme del contesto urbano in affaccio sul mare;
- la regione Campania è dotata di un Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria ai sensi degli artt. 8 e 9 del DLgs 351 del 4 agosto 1999; L'analisi conoscitiva svolta per la redazione del piano ha fatto rilevare come, a livello regionale, la qualità dell'aria nelle aree urbane sia fortemente critica e non presenti segnali rilevanti di miglioramento: a fronte di un'evoluzione positiva dovuta al miglioramento delle emissioni dai veicoli su strada vi sono effetti peggiorativi dovuti all'incremento della mobilità privata;
- l'abitato di Napoli si trova nella zona IF0601 "Zona di Risanamento - Area Napoli e Caserta". Le zone di risanamento sono definite nel piano come quelle zone in cui almeno un inquinante supera il limite più il margine di tolleranza fissato dalla legislazione. In particolare, nell'area in questione si sono rilevati superamenti per le concentrazioni di Benzene (C6H6), Biossido di Azoto (NO2) e Particolato sottile (PM10). A fronte di ciò il Piano prevede specifiche misure di risanamento articolate in breve e lungo termine, divise in base alla tipologia di sorgenti emmissive (puntuali e localizzate e/o diffuse e/o riguardanti trasporti pubblici); rivestono rilevanza per il Piano, la pianificazione territoriale e urbanistica, la pianificazione dei trasporti, la pianificazione energetica, la pianificazione della gestione dei rifiuti, della lotta agli incendi boschivi e dello sviluppo rurale;
- il Piano di Zonizzazione Acustica, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n°204 del 21 dicembre 2001, integra il piano regolatore generale, in base alla legge n°447 del 26 ottobre 1995; il piano mira ad una riorganizzazione del traffico a terra, fonte principale delle emissioni sonore in città, incentivando la mobilità pubblica e l'uso della metro e di un percorso pedonale verso il nuovo Terminal; dalla tavola di classificazione acustica si evince che l'area in questione è classificata come ZONA IV "AREE AD INTENSA ATTIVITÀ UMANA";

VALUTATO che

- il progetto non modifica la destinazione d'uso già esistente per il traffico passeggeri, che risulti preesistente al PRP vigente di cui al D.M. n. 2474 del 22.04.1958 e non modificata da quest'ultimo ed è conforme al nuovo PRP del Porto di Napoli in corso di approvazione;
- tra i pareri espressi si evidenziano il voto favorevole n. 96 del 21 settembre 2011 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la nota n. 23692 del 18.10.2010 della Soprintendenza ai Beni Architettonici Paesaggistici Storico Artistici ed Etnoantropologici di Napoli e provincia, e le note n.309/A del 2.04.2010 e del 22.11.2010 del Comune di Napoli - Dipartimento per la pianificazione urbanistica, in cui gli stessi enti concordano sull'impostazione del progetto fornendo indicazioni per la redazione delle successive fasi progettuali;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nel riconoscere la fattispecie di adeguamento tecnico funzionale riguardo alle opere del progetto e nel condividere l'avviso favorevole già preliminarmente espresso dal Comune di Napoli, dalla Provincia di Napoli e dalla Regione Campania rileva: "Non trattasi, quindi, di un potenziamento delle attività portuali, quanto, piuttosto, di una razionalizzazione/adeguamento delle opere previste nel PRP esistente alla luce delle rinnovate condizioni al contorno che anticipa il nuovo PRP con il quale è assolutamente congruente." (la sottolineatura è nell'originale);
- l'area di intervento è esterna dal perimetro del Sito di Interesse Nazionale del Porto di Napoli;
- l'area è esterna a qualsiasi area naturale classificata protetta ai sensi del DPR 357/97 come modificato dal DPR 120/2003;
- il progetto è stato studiato dal punto di vista architettonico/paesaggistico anche attraverso la concertazione con la Soprintendenza BB.CC.AA; in particolare, la Soprintendenza ai Beni Architettonici Paesaggistici Storico Artistici ed Etnoantropologici di Napoli e provincia, nell'autorizzare la progettazione definitiva dell'area Beverello ha prescritto di sottoporre le campionature dei nuovi materiali preventivamente al funzionario responsabile, ricordando che l'area di intervento è sottoposta al D.lgs 42/2004, parte III Titolo I e che pertanto la pratica dovrà ottemperare alla procedura dell'autorizzazione paesaggistica prevista dall'art. 146;
- per quanto riguarda la verifica preventiva di interesse archeologico, è stata trasmessa alla Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei, ai sensi dell'art. 95 comma 1 del D.lgs n 163/2006 e s.m.i, la planimetria degli scavi previsti nel progetto relativo ai lavori di "Riqualificazione Urbanistica, architettonica e funzionale, dell'Area Monumentale del Porto di Napoli - Stralcio Molo Beverello";

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che in merito allo stato di fatto:

- la calata Beverello è attualmente adibita al traffico passeggeri; in particolare vi accostano le unità navali veloci che effettuano il servizio di collegamento con le isole minori del Golfo di Napoli con la possibilità di ormeggio di traghetti;
- il fronte di banchina è lungo circa 165 m e la quota del fondale sottobanchina di circa -6 mslm. Presso la calata sono disponibili quattro accosti, dal n.1 al n.4 più uno, il quinto, sulla piattaforma d'angolo fra la Calata Beverello ed il molo Angioino.
- la fruizione dell'area a terra è organizzata in fasce parallele al fronte banchina e più precisamente, procedendo dal mare verso l'interno: una fascia dedicata all'attività di imbarco/sbarco passeggeri (circa 10m); una fascia pedonale attigua agli edifici al servizio della Calata (circa 10m); una fascia edificata nella quale ricadono gli edifici attuali di scadente qualità architettonica: uno a due livelli di circa 1405 mq destinato a biglietterie ed uffici, costruito negli anni '70 con struttura modulare in acciaio ed elementi prefabbricati, l'altro di 150 mq destinato a bar/ristoro di recente costruzione; una fascia per la viabilità a servizio della Calata con ingresso ed uscita su via Acton;
- all'estremità Nord - Ovest della Calata si trovano gli edifici "ex Ala Bittoria" e "Ex Caremar", di un certo interesse architettonico ma per i quali è necessaria una ristrutturazione;

CONSIDERATO che in merito alle caratteristiche di progetto:

- il progetto riguarda la realizzazione di un terminal passeggeri per unità navali veloci, moderno ed efficiente, ai fini del collegamento con le isole, che offra agli utenti servizi di qualità. Le opere che costituiranno il Terminale dovranno contribuire a qualificare lo spazio della Calata e quello urbano prospiciente, a fronte della particolare posizione di pregio storico, architettonico e paesaggistico che caratterizza la zona;
- il progetto ha lo scopo di migliorare lo sfruttamento del fronte di accosto e dello specchio d'acqua antistante, di incrementare la sicurezza a mare e a terra, di migliorare i servizi resi al passeggero e la qualità fruitiva, estetica e relazionale della Calata, di recuperare il rapporto porto - città e il rapporto di connessione interno al Porto che un tempo caratterizzava la Calata Beverello;
- in particolare, l'esigenza di incrementare la sicurezza dell'ormeggio scaturisce dal fatto che attualmente le unità navali si ormeggiano all'andana o di punta, modalità che si rileva precaria, specie in condizioni meteo sfavorevoli, e che aggrava le operazioni di ormeggio;
- il progetto prevede la realizzazione di due pontili per l'accosto delle navi, della lunghezza di ml. 40,00 e di ml. 50,00 e della larghezza di ml. 12,00, e un modesto allargamento della piattaforma d'angolo fra la calata di riva ed il molo Angioino che ha forma trapezoidale per una superficie di 370,00 mq. I pontili e la banchina si prevedono del tipo a giorno su elementi prefabbricati in acciaio, vibro infissi nel fondale senza la necessità di asportazione dei sedimenti portuali;
- la nuova configurazione della linea di banchina prevede nel complesso 5 accosti, quali sono allo stato attuale, e propone la riorganizzazione delle opere a terra, comprensiva di un incremento di superficie edificabile per adeguare gli spazi alle esigenze generate dal flusso dei passeggeri in transito;
- a Sud dei pontili è ipotizzato l'ormeggio saltuario, normalmente di emergenza, di un traghetto, data la prossimità dell'uscita carrabile di emergenza sulla viabilità urbana, essendo la Calata Beverello prevalentemente pedonale; tale possibilità è prevista già alla situazione attuale;
- la larghezza dei pontili è funzione dell'esigenza di organizzare corsie separate per i flussi di imbarco e sbarco;
- non è previsto l'approfondimento del fondale antistante la calata, che presenta in prossimità della banchina la profondità di circa -6,00 m sul l.m.m., sufficiente per l'attracco delle unità navali impiegate per il collegamento con le isole del golfo di Napoli;

CONSIDERATO che, con riferimento al progetto delle opere a terra, come concordato con le amministrazioni locali, la durata dei lavori si prevede pari a 495 giorni; il traffico da cantiere interesserà prevalentemente la viabilità di lungomare della città, in particolare via Acton e Via Marina le quali attualmente hanno un TGM dell'ordine dei 30'000 veicoli con carico nell'ora di punta che può superare i 4500 veicoli/ora; come si evince dalla documentazione presentata i movimenti di materie sono molto modesti così come i volumi in gioco; l'effetto dovuto ai mezzi di approvvigionamento del cantiere è dell'ordine di 1-3 mezzi ogni ora e perciò del tutto irrilevante sia in termini trasportistici che in termini di prevedibili emissioni, rispetto al traffico cittadino;

CONSIDERATO che la durata delle opere a mare, che verranno realizzate dopo l'ultimazione del terminale a terra, si prevede pari a 133 giorni; si prevede il trasporto dei pali con pontone dalle banchine di levante del porto commerciale allo scopo di minimizzare gli impatti alla viabilità locale;

CONSIDERATO che in merito alla descrizione delle opere:

- la struttura dei pontili è sollevata di 1,50 m rispetto al livello del mare ed è costituita da un impalcato a giorno con graticcio in acciaio sostenuto da pali vibro-infissi nel fondo marino secondo una maglia con interasse di 5,00 metri, costituiti da tubi in acciaio del diametro di 914 mm; non si prevede l'impatto acustico tipico del battipalo poiché i pali sono vibro-infissi in terreni sciolti e si attestano sul substrato tufaceo;
- la struttura così realizzata non implica alcuna asportazione del terreno nel fondo marino, in quanto la

- tecnologia utilizzata della vibro-infissione consente un compattamento localizzato del materiale nell'intorno del palo infisso con riduzione del volume e miglioramento locale della caratteristiche meccaniche del terreno;
- la maglia di 5,00 metri e la struttura aperta dei pontili e della banchina non preclude eventuali successive operazioni di asportazione del sedimento marino sottostante, laddove si rendessero necessarie, in quanto il fondale è costituito da materiale sciolto poco addensato quindi asportabile anche con l'uso di sorbone;
 - coerentemente con l'obiettivo di perseguire un pregio architettonico adeguato all'ambito interessato dall'intervento, le finiture sono state sin da questa fase di progettazione scelte nell'ambito dei materiali di pregio; in particolare la pavimentazione dei moli passeggeri sarà realizzata mediante tavolato in legno e le bitte d'ormeggio saranno in ghisa;
 - il progetto delle opere a terra è stato oggetto di un confronto approfondito con la Soprintendenza ai Beni Architettonici Paesaggistici Storico artistici ed etnologici di Napoli e provincia e con il Comune di Napoli; la verifica principale riguarda la compatibilità urbanistica, architettonica e paesaggistica per la quale, in data 16.11.2009 l'Autorità Portuale di Napoli ha stipulato con il Comune e Soprintendenza B.A.P.S.A.E. di Napoli, enti preposti alla verifica, un protocollo d'intesa;
 - gli incontri con i funzionari del Dipartimento di urbanistica del Comune di Napoli hanno suggerito una rimodulazione delle altezze rispetto alla visuale da via Acton, un miglioramento degli accessi e l'eliminazione dell'edificio destinato ad attività pubbliche espositive e servizi commerciali complementari, situato in prossimità dell'edificio dell'ex Ala Littoria all'interno di una struttura portuale con interventi di completamento/riordino delle opere preesistenti;
 - le opere a terra prevedono la conservazione degli edifici di pregio architettonico "ex Ala Littoria" e "ex Caremar", e consistono nella demolizione degli edifici attualmente utilizzati per biglietterie e piccoli uffici e per bar/ristoro, cui corrispondono 1.555,00 m² di superficie coperta, a fronte della realizzazione di 3.080,00 m² della superficie coperta di progetto, di cui 550 mq destinati a servizi ed attività commerciali e 2530,00 m² adibiti a stazione passeggeri, con biglietterie, uffici, negozi, bar, aree di attesa per più di 500 persone con i relativi servizi; l'edificio ha due livelli fino all'altezza massima di 8,75 m;
 - il progetto non modifica le attuali modalità di fruizione dell'area a fasce parallele al fronte mare, ossia:
 - area di banchina, dedicata all'attività di sbarco/imbarco passeggeri, con previsione di separazione dei flussi in partenza e in arrivo, accessibile esclusivamente agli addetti ed ai passeggeri all'imbarco/sbarco;
 - area per il transito pedonale, situata nella parte centrale della Calata, attigua agli edifici di servizio al terminal;
 - area edificata situata in prossimità del confine portuale;
 - corsia preferenziale per la sosta temporanea dei mezzi pubblici a servizio di una utenza quasi esclusivamente pedonale e delle auto private;
 - utilizzo pedonale della copertura dell'edificio prossimo alla via Acton;
 - il progetto propone una struttura caratterizzata da facciate discontinue e una copertura a falde con quote da un minimo di 2,10 m.s.l.m. a quote variabili fino a 7,0 m, 8,10 m, 8,50 m e 8,75 m.s.l.m, in corrispondenza di cuspidi o colmi, con un'altezza media del costruito comparabile che si sviluppa mediamente a quota + 2,10 m, per cui il prospetto dell'edificio con visuale dalla città va decurtato di tale quota, mentre per quanto riguarda il prospetto lato mare le quote sopra richiamate vanno decurtate della quota della banchina pari a + 1,35 m;
 - il progetto rispetta i parametri urbanistici imposti dal Nuovo P.R.P. in corso di aggiornamento:
 - il nuovo PRP introduce l'indice di utilizzazione fondiaria 0,3 mq/mq che, esteso all'intera superficie del Sottosambito AM4, escluse le superfici degli edifici "ex Ala Littoria" ed "ex

Caremar", fornisce una S.l.p. edificabile pari a 4.310,00 mq maggiore di quella del progetto che complessivamente nei due livelli è pari a 3.450,00 mq;

- l'altezza massima delle nuove costruzioni pari a 8,75 mslm, è inferiore ai 9,00 mslm, massimo indicato dal Piano;
- il P.R.P. stabilisce che la superficie coperta dall'edificato non dovrà superare il 50% dell'intera superficie del Sottoambito AM4: indice rispettato nella proposta di progetto;
- il progetto rispetta la distanza minima dal fronte di accosto (minimo 20,00 m) e quella dalla viabilità stradale (minimo 2,50 m) imposta dal P.R.P. in corso di approvazione;

CONSIDERATO che la realizzazione delle opere marittime non prevede attività di escavo dei fondali, né impiego di materiali di cava per riempimenti;

CONSIDERATO che in merito agli impianti è previsto dal progetto l'impianto di raccolta, trattamento e scarico per le acque meteoriche;

VALUTATO che:

- il progetto del waterfront ha avuto già parere positivo da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici Paesaggistici Storico Artistici ed Etnologici di Napoli e Provincia e del Dipartimento per la pianificazione Urbanistica del Comune di Napoli i quali hanno concordato sull'impostazione del progetto fornendo suggerimenti per la redazione delle successive fasi progettuali;
- tutte le fasi successive della progettazione delle opere a terra dovranno essere approvate dal Comune di Napoli con il parere favorevole della Soprintendenza ai Beni Architettonici Paesaggistici Storico Artistici ed Etnologici di Napoli e Provincia;
- tutte le opere a terra e a mare sono esterne al Sito di Bonifica di Interesse Nazionale - di cui all'art. 1 della Legge 5 dicembre 1998 n. 426, perimetrato con Ordinanza Commissariale del 29.12.1999 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale Sezione Generale n. 56 dell'8.03.2000;
- per quanto riguarda gli aspetti di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, si tratta di un intervento di limitata entità su una struttura portuale preesistente, ricadente all'interno del porto, che consente il miglioramento della qualità dei servizi forniti, una migliore agibilità degli spazi a terra e una migliore operatività delle banchine;
- il numero complessivo degli accosti resta 5, identico a quello attuale. Il carico passeggeri è limitato dallo sviluppo di banchina destinato all'ormeggio che non aumenta, in quanto la previsione dei pontili ha la sola finalità di rendere più sicuro l'ormeggio e meno gravose le relative manovre;
- le opere portuali non prevedono l'utilizzo di materiale da cava in quanto consistono nella realizzazione di soli due pontili e nell'ampliamento della piattaforma d'angolo tra la Calata Beverello e il Molo Angioino attraverso strutture di acciaio su pali vibro-infissi;
- il traffico indotto dalle attività di cantiere non incide in maniera rilevante sul traffico complessivo della zona, anche in considerazione della consistenza dell'intervento, e non si rilevano incrementi significativi del traffico delle navi e del traffico indotto in fase di esercizio, a seguito delle modifiche apportate dal progetto;
- il progetto non prevede attività di dragaggio e movimentazione di fondali;
- il progetto evita la sovrapposizione dei lavori tra opere a terra e opere a mare per minimizzare gli impatti con la città e permettere il prosieguo delle attività portuali; si prevede inoltre un'ottimizzazione dei tempi di realizzazione delle opere che possa tenere conto dei picchi di presenza stagionali;

in merito al **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

CONSIDERATO che:

- la documentazione presentata ha analizzato le componenti ambientali con riferimento al sito di progetto, specificando che nella fase di esercizio gli impatti attesi hanno una natura identica a quella delle attività attuali, in quanto la vocazione del sito e il traffico marittimo non sono modificati dalla creazione dei pontili e dall'ampliamento del molo esistente;
- l'area di interesse è sottoposta ad una forte pressione antropica; in particolare il napoletano è il luogo dove si concentra la massima offerta di infrastrutture di trasporto della regione, ma anche dove maggiormente si verificano fenomeni di congestione, soprattutto al centro di Napoli, su cui confluiscono autostrade, strade statali e provinciali.
- l'intervento previsto appare, per dimensioni, ubicazione e tipologia delle opere da realizzarsi, tale da non creare sostanzialmente impatti ambientali, atteso che si opererà all'interno di una struttura portuale con interventi di completamento/riordino delle opere preesistenti.

CONSIDERATO che in merito alla componente atmosfera:

- la documentazione prodotta rileva che il progetto non incide sui traffici marittimi e/o stradali in arrivo alla calate, e quindi non si prevedono aumenti delle emissioni in atmosfera nella fase di esercizio, anzi, dal progetto complessivo della sistemazione del waterfront cittadino si prevede un miglioramento delle condizioni atmosferiche nella zona, soprattutto grazie all'introduzione delle aree pedonali e alla fluidificazione del traffico;
- l'impatto potenziale sulla qualità dell'aria sarà dovuto alla dispersione delle polveri e dei gas di scarico dei mezzi d'opera durante le attività di cantiere; la realizzazione delle opere a mare non prevede movimentazione di terre e di materiale da cava; la realizzazione delle opere a terra, come lo smantellamento dei vecchi edifici e gli scavi per le fondazioni dei nuovi, provocherà limitati impatti da polveri totali e polveri sottili, come tutti i cantieri per la realizzazione di edifici civili, contro i quali si prevede l'adozione di una serie di misure di mitigazione, al fine di non aggravare ulteriormente lo stato dell'area già critico come rilevato dal Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria;
- gli interventi volti a limitare le emissioni di polveri prevedono l'obbligo per gli autocarri e i macchinari impiegati nel cantiere di usare sistemi di propulsione e di scarico atti a ridurre le emissioni e di rispondere ad una puntuale ed accorta manutenzione, e una serie di accorgimenti per le attività di cantiere, come la bagnatura periodica dei stoccaggi dei materiali e della superficie di cantiere, con una frequenza di 2 volte al giorno durante la stagione estiva e comunque tutte le volte che si verifica l'esigenza, la copertura dei mezzi adibiti al trasporto, la riduzione della velocità e il lavaggio dei mezzi stessi giornalmente nell'apposita platea di lavaggio, nonché l'installazione di cunette pulisci-ruote agli ingressi di cantiere;
- si prevede di inserire tutte le mitigazioni degli impatti come prescrizioni e/o obblighi nel Capitolato Speciale d'Appalto, tra gli oneri a carico dell'appaltatore;
- la documentazione prodotta propone di effettuare nelle fasi successive di approfondimento misure di monitoraggio atmosferico e simulazioni modellistiche, atte a verificare l'esistenza di eventuali scostamenti che potranno determinarsi in corrispondenza di una evoluzione dei volumi di traffico movimentati dal porto o qualora le altre sorgenti emissive presenti (traffico veicolare, insediamenti residenziali e produttivi), responsabili dei valori del fondo atmosferico locale, diano luogo ad un aumento del loro contributo emissivo;

VALUTATO che in merito agli impatti potenziali sulla qualità dell'aria, il progetto produce limitate modifiche di una struttura portuale già esistente e non incide in maniera significativa sui traffici marittimi e quindi sulla qualità dell'aria durante la sua vita utile;

VALUTATO che si prevedono misure mitigative in fase di cantiere per evitare il sollevamento di grandi quantità di polveri con aumento della concentrazione di particolato PM10 (già presente in quantità critica nel centro di Napoli); le strutture per la realizzazione delle opere marittime verranno trasportate via mare e pertanto l'incremento di polveri sottili sarà da attribuire solamente all'aumento dei mezzi di lavorazione circolanti nella zona; il progetto prevede alcune misure di mitigazione degli impatti che in ogni caso saranno

limitati al breve periodo delle attività di cantiere e che verranno introdotte nel Capitolato Speciale d'Appalto come oneri a carico dell'appaltatore;

CONSIDERATO che in merito alla componente suolo e sottosuolo:

- l'area di progetto è localizzata in un settore costiero della Città di Napoli che ha subito nel corso dei secoli numerose modificazioni antropiche che hanno decisamente modificato gli aspetti naturali;
- sulla base della campagna geognostica svolta lungo il lungomare Piliero/Beverello nel 2007 e al contesto geomorfologico e geologico-strutturale rilevato dalla letteratura, nell'area in esame sono presenti depositi di spiaggia emersa e sommersa, misti ai depositi fluvio-lacustri della Depressione di Volla (da q.ta -5.50 m slm a q.ta -10/26 m slm), sovrimposti ad un substrato vulcanico rappresentato dal Tufo Giallo Napoletano. Sono inoltre presenti riporti antropici relativi alle strutture portuali che in varie fasi ed in varie epoche hanno interessato questa zona;
- i depositi di spiaggia emersa e sommersa costituiscono terreni sciolti con una successione di strati caratterizzati da diverse granulometria; tali terreni verranno interessati dall'infissione dei pali di sostegno dei nuovi pontili previsti nel progetto. La vibroinfissione si prevede dunque senza uso di battipalo e senza estrazione né reflimento di materiale;

CONSIDERATO che:

- con ordinanza del Ministro dell'Interno n. 2948 del 25 Febbraio 1999 i bacini orientali del porto di Napoli sono stati dichiarati Sito di Interesse Nazionale e con Ordinanza del Comune di Napoli del 29 Dicembre 1999 è stata messa a punto la perimetrazione del sito. Tale perimetrazione esclude dal sito i bacini di ponente del porto, e pertanto l'area di intervento, situata all'estremità ovest dello specchio acqueo portuale, non è soggetta alla normativa vigente per i Siti di Interesse Nazionale.
- nel febbraio 2006 l'Autorità Portuale di Napoli ha eseguito la caratterizzazione dei fondali del porto e l'ex ICRAM (oggi ISPRA) ha elaborato un progetto preliminare di bonifica dei sedimenti marini che ha interessato tutto il Porto, compresi i bacini di ponente;
- l'elaborazione su modello delle analisi effettuate ha suddiviso i bacini del porto in aree di diversa categoria: in verde, i sedimenti che non superano i valori di intervento; in giallo, i sedimenti per cui si hanno dei superamenti dei valori di intervento ma nessun superamento della concentrazione di rischio ecotossicologico certo; in arancione, i sedimenti in cui si hanno superamenti delle concentrazioni di rischio ecotossicologico certo ma nessun superamento del 90% dei valori di concentrazione limite di cui al DM 471/99; in rosso, i sedimenti in cui almeno uno dei parametri analizzati presenta concentrazioni superiori al 90% dei valori di concentrazione limite indicati nella colonna B della tabella 1 dell'allegato 1 del DM 471/99;
- il progetto preliminare di bonifica del SIN Napoli Orientale attribuisce priorità di intervento alle aree che registrano livelli di contaminazione "arancio" o "rossi", mentre suggerisce di condurre degli approfondimenti sulle tecniche di trattamento in situ per esaminare l'eventualità di estendere successivamente le bonifiche per le aree "gialle";
- la zonizzazione del progetto ICRAM nella calata Beverello, in corrispondenza della banchina attuale dove sono previste le opere, rileva concentrazioni inferiori ai valori di intervento, "verde", per la totalità degli analiti con eccezione del Mercurio che, per lo strato superficiale inferiore ai 100 cm, è stato stimato in parte "giallo" e in parte "verde";

VALUTATO che:

- l'area di progetto è esterna alla perimetrazione del SIN di Napoli;
- i superamenti dei valori di intervento registrati in alcune aree del progetto per il Mercurio risultano al di sotto della concentrazione di rischio ecotossicologico certo;
- la tecnica costruttiva prevista dal progetto (moli a giorno con pali in acciaio vibroinfissi) risulta compatibile con le ipotesi di eventuali futuri interventi di bonifica, successivi alla realizzazione dei

pontili, in quanto non prevede alcuna asportazione di sedimenti marini e non preclude fisicamente eventuali futuri interventi di bonifica che potrebbero essere pianificati;

CONSIDERATO che in merito ai rifiuti:

- la gestione dei rifiuti liquidi e solidi prodotti dalle navi e dalle attività di banchina, si prevede conforme al "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico" del Porto di Napoli, approvato con D.G.R. Campania n.1998 del 5.11.2004; la gestione del servizio viene affidata con specifiche convenzioni;
- si prevede la gestione differenziata dei rifiuti prodotti dalle attività di cantiere e la protezione dei stoccaggi temporanei dalle intemperie e dal vento. Si prevede di stoccare in appositi contenitori etichettati e di smaltire secondo quanto previsto dalla normativa vigente eventuali rifiuti pericolosi provenienti dalle attività di cantiere. Si prevede di trattare le terre e rocce da scavo provenienti dalle opere a terra secondo quanto disposto nel piano di gestione delle terre e rocce da scavo e, se contaminate, di smaltirle adeguatamente in adeguate discariche;
- lo studio rileva che le opere in progetto sono assolutamente ecosostenibili e durante la loro vita utile non ci saranno aumenti sulla produzione di quantità di rifiuti associabili con esse;

CONSIDERATO che in merito alla componente ambiente idrico ed ecosistema marino:

- l'intervento in progetto non prevede dragaggi e quindi le interferenze con l'ambiente idrico possono considerarsi limitate; le azioni di mitigazione durante le attività di cantiere sono mirate a tutelare la qualità delle acque portuali, pur presenti in un ambiente marino totalmente antropizzato, ma soprattutto mirate al contenimento del particolato solido inerte e/o di sostanze chimiche che per effetto delle correnti potrebbero essere dispersi in maniera incontrollata fuori dalle zone di lavorazione; pertanto si prevede l'utilizzo di panne galleggianti per confinare l'area di cantiere a mare;
- le indagini effettuate evidenziano la presenza di scarsa qualità delle acque; non si prevedono impatti significativi aggiuntivi sulla qualità delle acque provocati dalle attività di cantiere e dalla fase di gestione;

VALUTATO che la realizzazione dei pali sarà effettuata tramite vibro infissione e pertanto non si prevedono spostamenti dei sedimenti del fondale; il progetto non provoca variazioni sulla qualità delle acque del porto di Napoli e non incide sugli ecosistemi presenti nell'area vasta; il progetto delle opere a terra comprende un impianto di raccolta, trattamento e scarico per le acque meteoriche;

CONSIDERATO che in merito alla componente rumore e vibrazioni:

- attualmente l'area presenta una situazione di inquinamento acustico mediamente elevato; i limiti acustici di riferimento normativo sono ripresi direttamente dalla documentazione tecnica del Piano di Zonizzazione Acustica, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n°204 del 21 dicembre 2001; l'area di progetto rientra in Classe IV "Aree ad intensa attività Umana", con limiti di immissione diurno di 65 (dBA) e notturno di 55 (dBA);
- le sorgenti sonore sono essenzialmente tutte quelle connesse con le attività portuali: passaggio, attracco e partenza traghetti, pescherecci e Diporto, il traffico veicolare dei mezzi di terra adibiti al trasporto merci o al traffico passeggeri;
- l'area interessata dal progetto è racchiusa tra via Acton (TGM variabile tra i 30000 e i 40000 veicoli) e la banchina di attracco degli aliscafi; l'opera a terra, che consiste in una linea edificata a falde orientate che degradano dal mare verso terra, rappresenta piuttosto un elemento di barriera e protezione dal rumore prodotto dal traffico di via Acton, fonte di emissioni acustiche decisamente più impattanti rispetto alle emissioni di aliscafi e traghetti;
- la valutazione degli impatti rileva un'alterazione del clima acustico essenzialmente durante la fase di realizzazione dell'opera, nelle fasi di approntamento dei cantieri e della viabilità di accesso agli stessi, all'esercizio delle aree di cantiere (lavorazioni che vengono eseguite con diversi attrezzi, quali

badili, mazze, mazzette, scalpelli, picconi, ecc) ed al trasporto di materiali da costruzione e di materiali di risulta verso le aree di stoccaggio;

VALUTATO che:

- non si prevedono alterazioni del clima acustico durante la fase di esercizio delle opere;
- l'inquinamento acustico durante la fase di cantiere sarà generato soprattutto dai mezzi meccanici adoperati per la costruzione delle opere. Durante la fase di cantiere, che ha comunque una durata limitata nel tempo, l'impatto acustico e da vibrazioni sarà limitato concentrando le attività più rumorose durante le ore in cui recano minor disturbo alla popolazione locale e applicando le regole per una corretta gestione del cantiere;
- le modalità di contenimento del rumore previste dal progetto sono dirette a garantire i limiti di esposizione per i lavoratori (D.L. 277 del 15 agosto 1991) attraverso l'adozione di idonee soluzioni tecniche e gestionali in grado di limitare la rumorosità delle macchine e dei cicli di lavorazione; si prevede quindi l'utilizzo di macchinari e impianti di minima rumorosità intrinseca, un'adeguata manutenzione dei mezzi e delle attrezzature stesse e le seguenti indicazioni progettuali:
 - selezione di macchine ed attrezzature omologate in conformità alle direttive comunitarie e norme nazionali;
 - impiego di macchine movimento terra ed operatrici gommate piuttosto che cingolate;
 - installazione, se già non previsti di silenziatori sugli scarichi;
 - utilizzo di impianti fissi schermati;
 - utilizzo di gruppi elettrogeni e compressori di recente fabbricazione insonorizzati;
 - manutenzione dei mezzi e delle attrezzature;
 - svolgimento di manutenzione alle sedi stradali interne alle aree di cantiere e sulle piste esterne, mantenendo la superficie stradale livellata per evitare la formazione di buche;
 - orientamento degli impianti che hanno una emissione direzionale in posizione di minima interferenza rispetto ai ricettori;
 - localizzazione degli impianti più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici; a tal proposito si evidenzia che le opere saranno realizzate tramite pontoni e quindi "a mare";
 - limitazione allo stretto necessario delle attività nelle prime/ultime ore del periodo diurno (6-8 e 20-22);
 - divieto di uso scorretto degli avvisatori acustici, sostituendoli quando possibile con avvisatori luminosi;
- il progetto prevede una verifica sull'efficacia delle sopraccitate attenzioni progettuali nel proseguo dei lavori rispettivamente dai tecnici responsabili del cantiere e dagli organismi preposti al controllo del potenziale disturbo sulla popolazione residente. In particolare si prevede di valutare la possibilità di installare centraline mobili di monitoraggio acustico nei punti ritenuti maggiormente sensibili e per le fasi di lavoro che possono effettivamente addurre un potenziale disturbo;
- in caso di necessità, per mitigare eventuali impatti, si prevede l'installazione di barriere mobili antirumore, realizzate da singoli moduli verticali, autoportanti, da installare in serie;

CONSIDERATO che in merito alla componente paesaggio

- l'inserimento paesaggistico delle opere a terra è stato affrontato di concerto con la Soprintendenza ai Beni Culturali e Architettonici e con il Comune di Napoli, stante la posizione dell'intervento antistante monumenti storici di grande pregio, come il Maschio Angioino, e quindi il rapporto del progetto architettonico con il lungomare monumentale; la proposta di progetto è stata sviluppata attraverso un concorso internazionale;
- l'impatto visivo e sul paesaggio è stato studiato al fine di creare una struttura connessa con la città e

basata sul concetto di filtering line; si è scelta una conformazione del suolo che ingloba nella sua sezione le attività urbane e quelle portuali, mantenendole tuttavia distinte; dal livello della Via Cristoforo Colombo, il suolo si solleva in modo da consentire lo sviluppo di un percorso pedonale panoramico, aperto sul porto e sul mare;

- l'Autorità Portuale rileva come la nuova configurazione permette di specializzare i flussi veicolari attraverso la separazione del traffico portuale (tir, bus, autovetture private) da quello urbano, creando un tessuto connettivo razionale e non caotico;
- il progetto prevede la modifica del profilo della Calata Beverello, attraverso la realizzazione di pontili a giorno diretti a garantire funzionalità e sicurezza di ormeggio. Tale intervento si colloca nell'ambito del processo di riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'Area Monumentale del Porto di Napoli ed è in linea con le previsioni del Piano Regolatore Portuale in corso di approvazione;

VALUTATO che:

- la zona del porto è già altamente antropizzata e la realizzazione dei pontili di progetto, stante la loro quota di imposta allo stesso livello di quella attuale, non produrranno alterazioni significative sulle relazioni di intervisibilità attualmente presenti; l'area interessata dalle opere di progetto è visibile interamente da posizioni basse e ravvicinate e per l'osservatore da mare, considerato il ridotto ingombro visivo, le opere marittime di progetto non risulteranno un ostacolo rispetto alla visuale esistente;
- la presenza del porto è parte integrante del patrimonio paesaggistico e resta un segno identificativo del territorio. Le caratteristiche di progetto delle opere marittime consentono di escludere la possibilità di una incidenza significativa delle opere sulle valenze paesaggistiche alla grande scala; le opere si presentano coerenti alla vocazione dei luoghi;
- il progetto delle opere a terra è conforme alle previsioni del PRP in corso di approvazione, è stato scelto a seguito di concorso internazionale, è stato concertato con il Comune di Napoli e con la Soprintendenza per i Beni Architettonici Paesaggistici Storico Artistici ed Etnologici di Napoli e Provincia e sarà sottoposto ad autorizzazione paesaggistica;
- in fase di cantiere si prevede un'attenta pianificazione e programmazione delle diverse attività al fine di limitare il più possibile il livello di perturbazione al paesaggio;

CONSIDERATO che in merito alla componente salute pubblica

- la realizzazione delle opere a terra ha lo scopo di migliorare le condizioni di fruibilità urbana e trasportistica da parte del pubblico; l'intervento migliorerà le condizioni igieniche dei viaggiatori (circa 5 milioni di passaggi l'anno) e creerà opportunità oggi inesistenti per la viabilità pedonale nel centro storico della città;
- l'alterazione dello stato di qualità dell'aria e del regime acustico durante la fase di costruzione delle opere in progetto crea impatti temporanei che non possono incidere in modo significativo e negativo sullo stato di salute della popolazione locale;

VALUTATO che gli effetti ambientali derivanti dall'esercizio dei nuovi pontili nella configurazione di progetto e dalle opere a terra, relativamente ai comparti atmosfera e rumore, non sono tali da incidere in modo significativo sulla salute pubblica;

VALUTATO che:

- la realizzazione dell'opera migliora la funzionalità delle banchine e si rende indispensabile ai fini dell'operatività del porto di Napoli;
- il progetto delle opere marittime riguarda modifiche di un'opera esistente all'interno del Porto di Napoli, di ridotte dimensioni, quasi inapprezzabili se viste in una planimetria generale del porto;
- la tipologia di intervento che segue lo schema di pontili a giorno su pali limita sensibilmente gli impatti dalle attività di cantiere;

- l'illuminazione si prevede con luci led a bassissimo consumo di energia;
- il progetto non prevede l'esecuzione di dragaggi, non è connesso con la produzione di sostanze pericolose e non genera rifiuti se non limitatamente nella fase di cantiere per la costruzione dell'opera. Si prevede l'adozione di criteri di lavorazione tesi a limitare gli scarti;
- non si prevedono incrementi significativi e negativi delle emissioni atmosferiche e acustiche. L'utilizzo di pali vibroinfissi limita la risospensione del materiale dei fondali
- la zona di progetto risulta completamente esterna e distante da siti Natura 2000;
- da quanto dedotto dall'analisi della documentazione, si può escludere che a seguito della realizzazione del progetto vi saranno impatti permanenti che possano accrescere i valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti significativi e negativi dalla realizzazione dei lavori alle componenti ambientali e alla salute pubblica;
- l'intervento non si ritiene in grado di incidere in maniera significativa sul contesto territoriale del porto, sia con riferimento alle navi in accosto sia con riferimento al traffico indotto; non si rilevano incrementi significativi dei volumi di traffico indotto nella viabilità di Napoli;
- gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti non significativi e transitori che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili. Ciò anche tenendo conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area stessa;
- le opere a terra hanno tenuto conto del carattere dei luoghi, e delle emergenze paesaggistiche e storiche prospicienti il porto di Napoli e verranno approvate dal comune previa autorizzazione paesaggistica;

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni del pubblico;

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A del progetto relativo al Porto di "Porto di Napoli - Molo Beverello - adeguamento tecnico funzionale" presentata dall'Autorità Portuale di Napoli, fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere,

a condizione che si osservino le seguenti prescrizioni:

1. durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata e esposte nelle premesse, ivi compresa l'installazione di barriere mobili antirumore in caso di superamento dei valori limite di immissione presso recettori residenziali o sensibili;
2. in particolare dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;
3. nell'ambito dei monitoraggi disposti dal PRP in corso di approvazione, ~~dovrà~~ essere individuata, in accordo con l'ARPA Campania, la localizzazione di una stazione di monitoraggio della qualità dell'aria idonea a verificare eventuali aumenti delle emissioni in atmosfera dovute alle attività marittime della Calata Beverello e al traffico indotto;

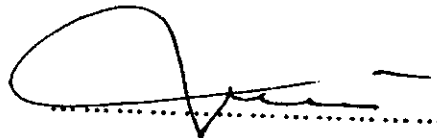
4. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate indagini geognostiche e geotecniche nell'area interessata dai lavori che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale; il progetto dovrà rispettare le Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al DM 14 gennaio 2008, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 29 del 4 febbraio 2008 - Suppl. Ordinario n. 30;
5. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate indagini per la localizzazione e bonifica delle aree mediante ricerca profonda di eventuali ordigni esplosivi, eseguite da tecnici specializzati, che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale;
6. prima dell'inizio dei lavori a mare dovrà essere effettuata una campagna di caratterizzazione chimico - fisica dei fondali interessati dalla realizzazione dell'opera, ai sensi del DM Ambiente del 24 gennaio 1996, e dovranno essere osservate le prescrizioni sulla gestione di eventuali sedimenti pericolosi impartite da ARPA Campania;
7. durante tutto il corso dei lavori a mare, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorbidamento della colonna d'acqua;
8. dovrà essere osservato lo smaltimento delle terre e rocce da scavo delle opere a terra secondo le prescrizioni impartite da ARPA Campania a seguito della caratterizzazione dei materiali di risulta e le differenti ipotesi di gestione dovranno essere preventivamente autorizzate in base al piano di gestione e alle specifiche norme di settore; parimenti dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata i materiali da demolizione, previa apposita autorizzazione;
9. le acque di prima pioggia dei piazzali di sosta e transito di autoveicoli devono essere raccolte, depurate e scaricate nella fognatura comunale, fatte salve diverse e più rigorose modalità di smaltimento previste a seguito dell'approvazione del nuovo PRP;
10. la finitura esterna delle opere e la colorazione delle nuove strutture devono conformarsi a quanto prescritto dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici Paesaggistici Storico Artistici ed Etnologici di Napoli e Provincia; il progetto delle opere a terra dovrà essere sottoposto all'approvazione del Comune di Napoli previa autorizzazione paesaggistica e previa verifica preventiva di interesse archeologico da parte della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei;
11. dovrà essere rispettato il piano di raccolta differenziata dei rifiuti a terra e il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Napoli;
12. restano ferme le determinazioni che potranno essere assunte in sede di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Napoli;
13. l'Autorità portuale dovrà comunicare all'ARPA Campania la data dell'inizio dei lavori, ai fini dell'attività di controllo e della verifica di ottemperanza delle prescrizioni.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

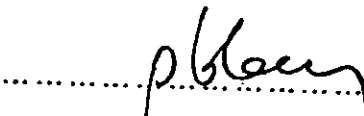
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



ASSENTE



Handwritten initials and marks at the bottom of the page, including 'a', 'B', 'h', 'alt', 'for', 'AR', and 'C'.

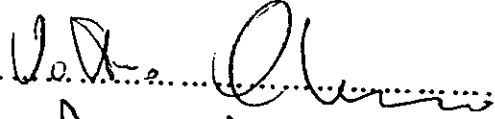
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

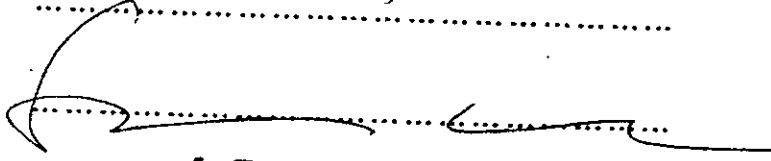


Dott. Gualtiero Bellomo



ASSENTE

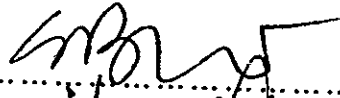
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

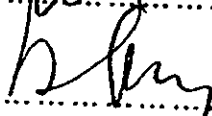
Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti



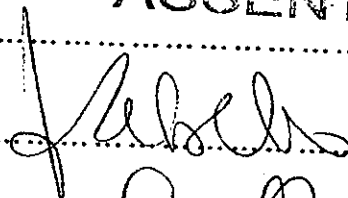
Ing. Stefano Calzolari



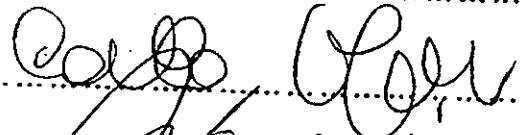
Ing. Antonio Castelgrande

ASSENTE

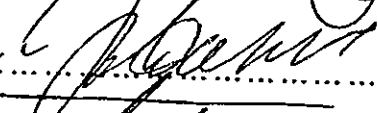
Arch. Giuseppe Chiriatti



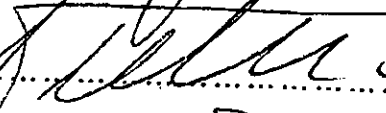
Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

M. De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

A. Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani

Dott.ssa Nevia Carotenuto (Regione Campania)

ASSENTE