



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 926 del 21 dicembre 2023

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p style="text-align: center;">Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluisimento in vasca - Fase 1 Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 10365</p>
Proponente:	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Sottocommissione VIA

I. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

RICORDATA 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 ss.mm.ii. e 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, recante 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, con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023, n. 196 del 13 giugno 2023 e n. 250 del 1 agosto 2023.

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 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs 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);

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

- 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*”;
- 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;
- Linee Guida del SNPA approvate dal Consiglio SNPA in data 09/07/2019 per l’elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, utili per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D. Lgs. 152/2006, integrative dei contenuti minimi previsti dall’art. 22 e delle indicazioni dell’Allegato VII del D. Lgs. 152/2006;
- le Linee-guida ISPRA 2016 sulla Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario (V.I.I.A.S.).

II. SVOLGIMENTO DEL PROCEDIMENTO

DATO ATTO che,

- l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale in data 27/09/2023 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto “*Porto di Napoli - Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase I “Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata”* da realizzarsi nel Comune di Napoli, Provincia di Napoli, Regione Campania;
- con nota acquisita al prot. n. 153249/MASE del 27/09/2023, l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha presentato istanza per l’avvio del procedimento in epigrafe, ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. MASE/153249 in data 27/09/2023;
- la Divisione con nota prot. n. MASE/162866 del 12/10/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/11499 in data 12/10/2023, ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con la stessa nota prot. n. MASE/162866 del 12/10/2023 sopracitata, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione progettuale presentata dal Proponente;
- con la stessa nota la Divisione ha specificato inoltre che l'intervento in oggetto rientra fra la tipologia di Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità a V.I.A. di competenza Statale di cui all'Allegato II-bis alla parte II del D. Lgs. n. 152/2006 che individua, fra le opere da sottoporre a verifica di assoggettabilità, al punto 2-h denominata *“modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)”* relativamente alla tipologia di opera: *“Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate”*, nonché tra i progetti finanziati a valere sul fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 330 del 13/08/2021, nell'ambito del PNIEC - Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici;
- con la stessa nota la Divisione ha inoltre specificato che:
“Si rende noto che per gli effetti dell'art. 242 ter, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 il progetto proposto, in quanto ricadente in area SIN, necessita, da parte della Divisione VII - Bonifiche dei Siti di Interesse Nazionale di questo Ministero, della valutazione delle condizioni di cui al comma 1 del medesimo articolo, ovvero che detti interventi e opere siano realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino o non interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica, e non determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area. Si chiede pertanto all'ufficio competente di esprimersi nel merito.
Ai fini della valutazione di eventuali impatti cumulativi, si segnala che il progetto in esame ricade nel comune di Napoli, e che nello stesso ambito portuale è stata presentata l'istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA anche per il progetto [ID: 10362] “Porto di Napoli - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca d'Aosta - Lotto B: Rafforzamento”.

TENUTO CONTO 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 nei seguenti elaborati:
 - Elenco elaborati - MI061PPDRT4001
 - Studio Preliminare Ambientale - MI061PPDRT4008
 - Allegato 01 - Inquadramento di progetto - MI061PPDRT4008
 - Allegato 02 - Planimetria di progetto e sezioni - MI061PPDRT4008
 - Allegato 03 - Carta delle aree e della viabilità di cantiere - MI061PPDRT4008
 - Allegato 04 - Carta delle aree protette e della Rete Natura 2000 - MI061PPDRT4008
 - Allegato 05 - Carta dei vincoli paesaggistici - MI061PPDRT4008
 - Allegato 06 - Carta dei fattori strutturanti del paesaggio - MI061PPDRT4008
 - Allegato 07 - Planimetria cumulativa dei cantieri della zona orientale - MI061PPDRT4008
 - Piano di monitoraggio ambientale - MI061PPDRT4009
 - Relazione gestione materie - MI061P PDRT4010

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase 1 Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella tipologia progettuale elencata nell' Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.n.152/2006, punto 2-h denominato "*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)*", relativamente alla tipologia di opera: "*porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili*".

RILEVATO che,

- oggetto del presente parere è l'accertamento della compatibilità ambientale del progetto "*Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase 1- Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata". CUP: G61B20000830006*".

EVIDENZIATO 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.

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.n.241/1990, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

TENUTO CONTO delle osservazioni e pareri pervenuti:

Ministero della Cultura con nota prot. n.28863-P del 18/12/2023, acquisita al prot. n. CTVA/14148 del 18/12/2023, che così conclude:

“(omissis)

VISTO il parere endoprocedimentale reso dalla Soprintendenza ABAP per il Comune di Napoli, con nota prot. n. 18726 del 07/12/2023, acquisita al protocollo della Scrivente con n. 28633 del 11/12/2023, con il quale la Soprintendenza stessa ha comunicato, visti gli atti, di voler proporre “a scopo cautelativo, che il progetto [...] sia assoggettato alla procedura di valutazione di impatto ambientale, unitamente alle opere infrastrutturali ad esso direttamente connesse” e sentiti per le vie brevi il Servizio II - Scavi e tutela del patrimonio archeologico e il Servizio III - Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico - della Direzione Generale ABAP di questo Ministero; (omissis)

CONSIDERATI i dati archeologici noti per l'area in cui ricade l'intervento, già oggetto di una campagna di carotaggi geoarcheologici che non ha evidenziato giacimenti di interesse archeologico e posta in un settore in antico coincidente con il mare aperto, nonché la tipologia delle opere previste, il cui impatto è circoscritto ad un'area già interessata da interventi antropici moderni;

RILEVATO che non risultano ancora ottemperate le prescrizioni in ordine alla riqualificazione paesaggistica dell'area e al restauro del Forte di Vigliena (DEC-VIA n.5 del 09/10/2008, espresso dall'allora Ministero dell'Ambiente, del Territorio e del Mare, di concerto con l'allora Ministero per i beni e le attività culturali, di cui al parere prot. n. 20542 del 16/11/2007);

CONSIDERATO che l'area d'intervento si colloca in un contesto paesaggisticamente vincolato, all'interno di un ambito costiero storico caratterizzato dalla presenza diffusa di beni culturali di interesse storico e

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase 1 Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

artistico, tra i quali spiccano: il Fortino di Vigliena, dichiarato monumento nazionale; gli ex Stabilimenti Corradini e Cirio, emergenze di archeologia industriale vincolata; lo stradone storico di Vigliena; l'arenile di S. Giovanni a Teduccio; il percorso monumentale che va dal Ponte della Maddalena al Museo ferroviario di Pietrarsa, passando per l'area dei Granili con l'edificio dell'ex dazio doganale, e che, con il nome di Miglio d'Oro, asse storico connotato dalla sequenza di ville e giardini storici, nonché edilizia residenziale riconosciuta di interesse storico prosegue in direzione della Reggia di Portici e oltre;

RILEVATO che la nuova paratia di progetto si estende dal vertice NE della cassa 1 fino ad intercettare lo sporgente est della Darsena di Levante a SO, per uno sviluppo lineare complessivo pari a circa 290 m, con un ampliamento verso est del profilo esterno della cassa di colmata, pari a circa +6.0 m e con l'innalzamento del filo delle palancole a quota + 3 m s.l.m., con il rischio di produrre impatti ed effetti significativi negativi sui punti di vista panoramici presenti lungo la fascia costiera tutelata, con particolare riferimento al contesto paesaggistico del bene culturale ex-Stabilimento Corradini e all'arenile di S. Giovanni a Teduccio, compresa la porzione di arenile e scogliera prossimi all'area di intervento;

RILEVATO che dall'esame della documentazione resa disponibile non risultano descritte le successive fasi previste dopo la Fase 1, cui si fa riferimento nel titolo dell'intervento proposto, anche al fine di consentire una valutazione in prospettiva degli eventuali impatti ed effetti cumulativi, diretti ed indiretti, sulle aree ed immobili tutelati presenti nel contesto dell'area di intervento, per quanto di competenza, né d'altro canto sono fornite informazioni in rapporto alle progettazioni in corso e a specifiche azioni previste nel breve-medio periodo per la riqualificazione dell'area costiera orientale di Napoli;

RILEVATO che nella fase attuale, l'area della Darsena del Levante e il suo contesto, entrambi ricadenti nella fascia di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. a) del D. Lgs. n. 42/2004, nonché poste in prossimità di immobili ed aree di acclarato interesse storico e paesaggistico, sono interessate da un insieme di distinti interventi di notevole impatto trasformativo, connessi alla costruzione ed espansione del grande terminale commerciale per container, oggetto di specifica valutazione di impatto ambientale nel 2008, unitamente alle opere infrastrutturali di collegamento;

RILEVATO che:

- l'area d'intervento si trova all'interno del "Sito da bonificare di interesse nazionale di Napoli Orientale", come definito con Legge n. 426 del 1998, e nello specifico in una delle quattro grandi subaree del SIN Napoli Orientale, coincidente con la fascia litoranea del quartiere di San Giovanni di circa 100 ha, che comprende l'area marina antistante nel limite di 3000 metri dalla linea di costa, e comunque entro la batimetria dei 50 metri, nella quale sono ubicati grandi insediamenti dismessi, la centrale Termoelettrica di Vigliena e il depuratore di San Giovanni;

- negli ultimi anni, l'area posta ad est e a sud-est della Darsena del Levante è stata interessata da interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana di rilievo da parte di importanti Soggetti pubblici impegnati nella ricerca universitaria e nelle produzioni culturali, in linea con quanto previsto dal vigente PRG del comune di Napoli;

- la comparazione dei grafici del progetto sottoposto a VIA nel 2008 e la proposta progettuale in esame, lascerebbe emergere un avanzamento verso sud-est del grande terminal contenitori di Levante, e, dunque, delle connesse attività di movimentazione merci, con potenziali impatti ed effetti significativi negativi diretti ed indiretti sulle aree ed immobili di interesse storico e paesaggistico situate in prossimità della Darsena di Levante, dall'area del porto storico a Vigliena fino al confine amministrativo con il comune di Portici, arenile incluso, con potenziale minaccia ed inibizione della potenziale riqualificazione della fascia costiera e del borgo costiero storico di S. Giovanni a Teduccio, così come previsto dal vigente PRG del comune di Napoli;

questa Soprintendenza Speciale per il PNRR, in riferimento ai profili di propria competenza, concordando con quanto espresso dalla Soprintendenza ABAP per la città di Napoli e, per quanto di competenza, con quanto espresso dai Servizi II e III della Direzione Generale ABAP di questo Ministero, rileva la necessità che il progetto in esame sia assoggettato a VIA ai sensi del D. Lgs. 152/2006";

PRESO ATTO

- di quanto riportato dal Proponente nella documentazione presentata.

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase 1 Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

III. MOTIVAZIONE, LOCALIZZAZIONE E DESCRIZIONE DELL'OPERA

3.1. MOTIVAZIONE

- Il progetto riguarda la messa in sicurezza della Vasca 1 che, unitamente alla Vasca 2, costituisce la cassa di colmata sita in Località Vigliena, Porto di Napoli, che a seguito di una mareggiata avvenuta nel Marzo 2010 ha subito un danneggiamento del margine esterno di palancole, rendendo la cassa di colmata non idonea a contenere i sedimenti in essa refluiti (Fig. 1).
- La cassa di colmata è stata realizzata dal 24/4/2008 al 15/6/2009 a cura del Sub-Commissario di Governo su un'area di circa 42.500 m², immediatamente a est del Molo di Levante nel Porto di Napoli e predisposta per l'emergenza della bonifica degli arenili di San Giovanni a Teduccio ed è stata collaudata staticamente nel settembre 2009 ed amministrativamente nel gennaio 2010.
- La cassa è stata realizzata con un palancolato in acciaio, ammassato nel banco di tufo, come un unico contenitore impermeabile diviso in due vasche (Vasca 1 e Vasca 2) separate da un setto intermedio costituito da palancole di minore altezza rispetto a quelle perimetrali, che aveva caratteristiche provvisorie (in attesa del riempimento della Vasca 2) e che non era stato, quindi, progettato con permeabilità idonea a una cassa di colmata.

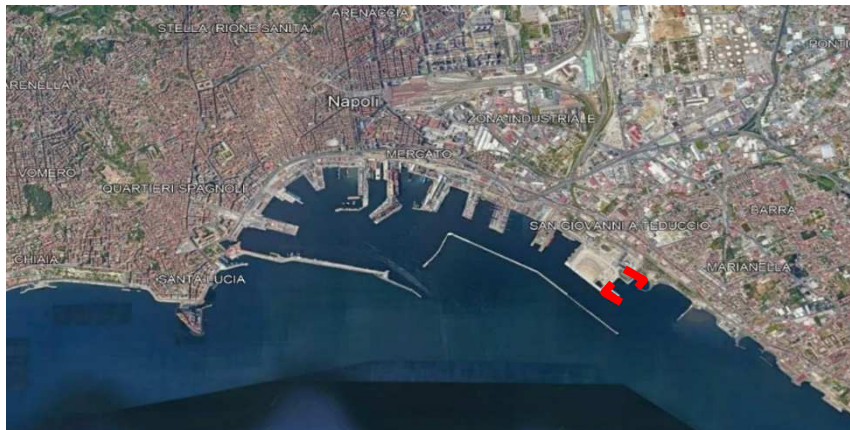


Fig. 1 - Ubicazione dell'area di progetto (in rosso) nella parte orientale del Porto di Napoli.

3.2. LOCALIZZAZIONE E STATO ATTUALE

- L'area di progetto è ubicata in località Vigliena all'estremità orientale del Porto di Napoli (Figg. 1, 2). Essa confina a Nord con l'impianto della Tirreno Power e in minima parte con gli arenili di San Giovanni a Teduccio a Est, con uno specchio acqueo nel quale è prevista la realizzazione di un porto turistico, a Sud e Ovest con la cassa di colmata del Terminal Contenitori di Levante.

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase 1 Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".



Fig. 2. Ubicazione della cassa di colmata, della Vasca 1 e della Vasca 2.

- Il fondale antistante la colmata di Vigliena presenta quote batimetriche che variano tra 0.0 m in corrispondenza dell'arenile fino a -16.5 m in prossimità del canale di accesso.
- La più grande delle due vasche (Vasca 1), situata verso terra, occupa un'area di circa 22.500 m² ed è già stata colmata durante le fasi di bonifica con sedimenti provenienti dagli scavi dei fondali dell'avamposto. La seconda vasca (Vasca 2), quella verso mare, occupa un'area di circa 20.600 m², ed avrebbe dovuto contenere i sedimenti derivanti dal completamento del suddetto dragaggio del Progetto Esecutivo del 2012, ma le relative attività non l'hanno interessata in quanto un evento meteomarinico nel marzo 2010 ha fatto crollare parte della sponda esterna della vasca, per cui è rimasta vuota.
- L'intervento di conterminazione e messa in sicurezza della Vasca 1 non comporta modifiche all'ambiente marino costiero, in quanto la colmata del Vigliena è collocata in ambito portuale. Il tratto di costa considerato per la definizione degli impatti è pertanto quello di pertinenza del porto, ovvero il tratto che va da S. Giovanni a Teduccio fino a Castel dell'Ovo.

3.3. DESCRIZIONE DELL'OPERA

- I lavori previsti riguardano esclusivamente quelli necessari al ripristino del lato danneggiato e alla messa in sicurezza della cassa di colmata sia sotto il profilo funzionale che ambientale e consistono in:

3.3.1. Intervento di ripristino e messa in sicurezza dei sedimenti già refluiti in Vasca 1

- Tale intervento: 1) consente di migliorare la conterminazione lungo il perimetro est della Vasca 1 (quella riempita), garantendo una notevole stabilità anche in mancanza di riempimento, tenuto conto che il fronte Est della cassa di colmata è particolarmente esposto agli eventi meteomarinici provenienti dal I e II quadrante, che hanno determinato nel marzo 2010 la crisi della stabilità delle opere oggetto di ripristino;

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase 1 Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

2) prevede le lavorazioni necessarie al ripristino del lato danneggiato e alla messa in sicurezza della cassa di colmata sotto il profilo sia funzionale sia ambientale.

- La struttura prevista, formata da una parete combinata in cui si alternano pali in acciaio e palancole, mutuamente interconnessi da gargami riempiti con materiale espansivo a elevata tenuta e che si innestano nel substrato tufaceo, non solo è più robusta (e molto meno deformabile) di quella esistente, ma riduce notevolmente il numero dei giunti conseguendo un miglioramento notevole in termini di bassi valori di permeabilità.
- La chiusura della Vasca 1 non può più essere collocata nella esatta posizione in cui si trovava originariamente, per evitare interferenze con conci di palancole ancora infisse nel fondale. Per tale motivo l'intervento di ripristino, alla luce dei rilievi di dettagli eseguiti, può essere realizzato con un avanzamento di circa 6 m rispetto all'allineamento originario, anche in sovrapposizione con un lato della Vasca 1 per conservare la continuità del ciglio di banchina.
- Il progetto ha quindi lo scopo di ripristinare, in posizione leggermente avanzata rispetto al precedente allineamento, una parete combinata a bassa permeabilità costituita dall'alternanza di pali tubolari in acciaio e palancole vibroinfisse nel fondale sabbioso fino a intercettare il substrato tufaceo compatto nel quale si innestano pali e palancole. La nuova paratia di progetto si svilupperà a partire dal vertice NE della Vasca 1 fino a intercettare lo sporgente est della Darsena di Levante a SO, per uno sviluppo lineare complessivo pari a circa 290 m.
- Il progetto pertanto prevede, precedentemente alle attività di infissione di pali e palancole, l'esecuzione lungo l'asse della paratia di sondaggi mediante infissione di palanca per tutto lo sviluppo longitudinale (circa 290 m) a interasse di 5.00 m (n. 58 prove di infissione complessive), al fine di verificare l'effettivo andamento del tetto di tufo lungo l'asse della paratia e garantire una profondità di infissione della parete combinata che garantisca i requisiti di impermeabilità richiesti da progetto. Sulla base delle profondità di infissione della parete combinata (variabile da un minimo di 120 cm per garantire un adeguato valore di impermeabilità a un massimo di 200 cm per motivi tecnologici legati alla vibroinfissione degli elementi metallici) l'intervento di progetto è stato suddiviso in n. 3 tratti.
- Con l'obiettivo di verificare le caratteristiche di tenuta del sistema, sarà svolta all'interno della vasca una prova della tenuta idraulica dell'opera, che consisterà nell'aggottamento del livello dell'acqua all'interno della vasca conterminata dai palancole.

3.3.2. Smontaggi/rimozioni/salpamenti

- Prima dell'inizio delle attività si prevede l'ispezione dei fondali al fine di individuare la presenza di rifiuti ingombranti o materiale di qualsiasi natura che possa ostacolare prima le attività di Bonifica Bellica e, successivamente, le attività di infissione delle palancole. Il materiale individuato sul fondale sarà rimosso e adagiato in banchina in aree appositamente delimitate, caratterizzato in regime di rifiuto e successivamente smaltito in discarica. Si procederà successivamente al salpamento del materiale grossolano depositato sul fondale e costituente il rinfiacco della parete combinata della Vasca 2 divelta dalla mareggiata nel 2010. Tale materiale sarà spostato all'interno della Vasca 2 in area non interferente con la realizzazione della nuova conterminazione.

3.3.3. Bonifica da ordigni bellici

- Il progetto prevede un'indagine superficiale magnetometrica nell'area della futura colmata di Vasca 2 e un'indagine profonda in corrispondenza dei previsti profili tubolari della parete combinata per la messa in sicurezza della vasca di colmata. In particolare, il progetto prevede: bonifica superficiale dell'area della futura colmata pari a circa 20.736,00 m²; bonifica profonda delle aree di infissione dei palancole tubolari metallici, oggetto dell'appalto, suddivisa in campi e in maglie da 2,80 x 2,80 m. La bonifica bellica

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

superficiale in acqua interesserà l'area della futura colmata e sarà eseguita mediante l'investigazione delle aree tracciate sul fondale in fasce della larghezza di 0,80 m e fino ad una profondità di 1 m dal piano fondale. La bonifica bellica profonda in acqua interesserà l'area di infissione dei palancolati tubolari metallici e sarà eseguita per mezzo di trivellazioni verticali spinte fino ad una profondità di almeno 7 m dal fondale. Le trivellazioni saranno inserite in maglia ortogonale di 2,80 x 2,80 m con adeguato margine di sicurezza. Il numero complessivo di perforazioni per la bonifica da ordigni bellici profonda h=7 m è pari a 207.

3.3.4. Prove di aggotamento per la verifica della tenuta idraulica

- Con l'obiettivo di verificare le caratteristiche di tenuta del sistema, sarà svolta all'interno della vasca una prova della tenuta idraulica dell'opera che consisterà nell'aggotamento del livello dell'acqua all'interno della vasca conterminata dai palancolati.

3.3.5. Cronoprogramma e importo dei lavori

- Il Proponente nello Studio Preliminare Ambientale del progetto dichiara che il tempo complessivo per le attività di realizzazione dell'intervento è di 15 mesi, incluse le attività di mob/demob del cantiere, di monitoraggio ambientale ante, post e in corso d'opera, della bonifica di ordigni bellici e delle attività relative alle prove di collaudo per la verifica della tenuta idraulica della parete combinata (Fig. 3).
- Il tempo operativo del cantiere è di 13 mesi (incluse prove strutturali e prove di permeabilità), di cui 6 mesi operativi per la formazione della parete combinata.
- La stima del costo totale dell'intervento, riportato nella Relazione Illustrativa dell'opera, è di € 26.581.672,60 mentre la stima degli oneri della sicurezza ammonta a euro 531.633,45, per un importo complessivo stimato pari a € 27.113.306,05.

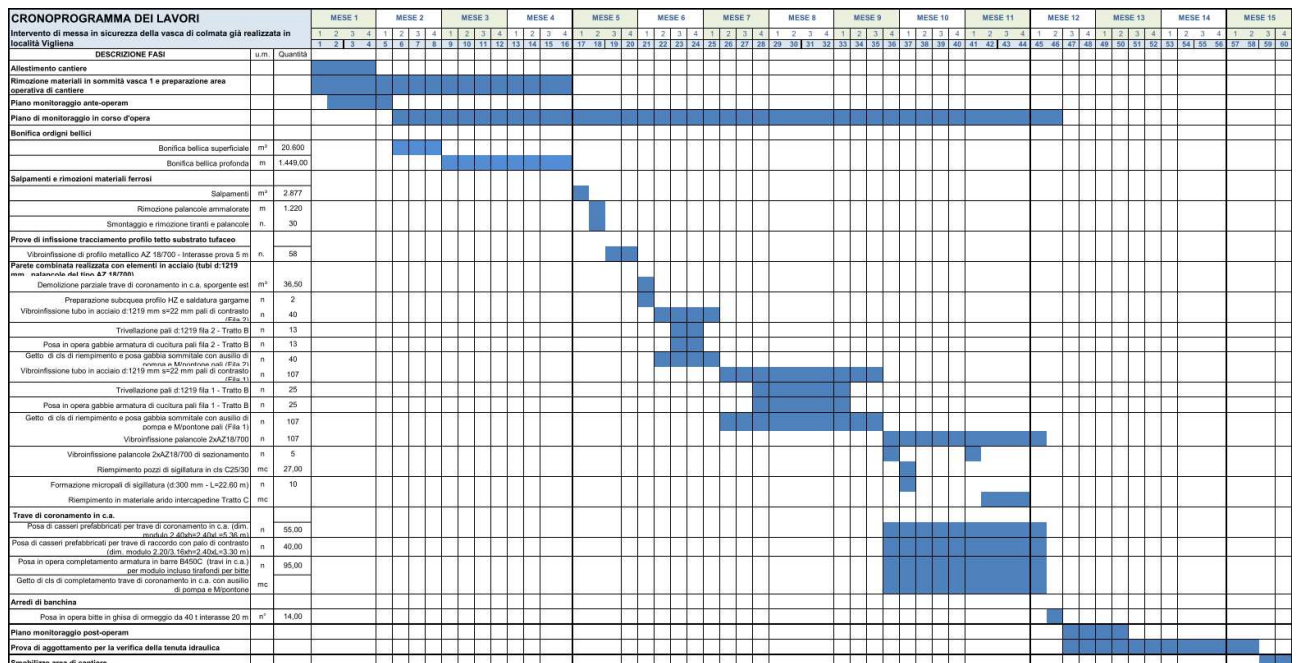


Fig. 3, Cronoprogramma

3.3.6. Alternative Progettuali

- Il progetto non prevede l'individuazione di soluzioni progettuali alternative.

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluimento in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

3.4. CONFORMITÀ RISPETTO A NORMATIVA

- Il Proponente ha verificato la coerenza del progetto rispetto agli strumenti di programmazione territoriale e di pianificazione presenti, e in particolare con:

3.4.1. Strumenti di programmazione territoriale

- POR Campania 2021-2027

3.4.2. Strumenti di programmazione a livello di AdSP e portuale

- Piano Regolatore Portuale del Porto di Napoli
- Master Plan del Porto di Napoli
- Piano Operativo 2020-2022
- Documento di Pianificazione Strategica di Sistema -DPSS

3.4.3. Strumenti di pianificazione a scala territoriale

- Piano Territoriale Regionale (PTR)
- Proposta di Piano territoriale di Coordinamento (PTC) della Città Metropolitana di Napoli

3.4.4. Strumenti di pianificazione a scala locale

- Piano regolatore del Comune di Napoli.

3.5. CONFORMITA' RISPETTO A VINCOLI E TUTELE AMBIENTALI

- Il Proponente ha verificato lo stato dei vincoli e delle tutele ambientali attraverso la consultazione della cartografia del PTC della Città Metropolitana di Napoli.

3.5.1. Beni Paesaggistici

- Il Proponente ha fatto la disanima dei vincoli presenti e riportati nelle Tavole P.09.3 e P.09.6 "Individuazione dei beni paesaggistici di cui all'art. 134 del D.Lgs. 42/2004" del PTC di Napoli.

3.5.2. Aree di eccezionale interesse paesaggistico

- Pur se presenti aree di eccezionale interesse paesaggistico (definite dall'art.44 del PTC come "le aree ove l'insieme degli elementi fisici, architettonici e vegetazionali componenti il disegno del suolo e del paesaggio assume assetti figurativi significativi dal punto di vista percettivo, culturale, storico e della identità collettiva") queste sono ubicate a distanze maggiori di 3 km dall'area d'intervento e non sono interferite dalla stessa".

3.5.3. Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 com. 1 lett. c., D.lgs. 42/04)

- Dall'analisi svolta dal Proponente emerge che in prossimità dell'area portuale sono presenti numerose aree tutelate ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. n. 42/2004, ma quelle più vicine all'area d'intervento non sono interferite dalla stessa.

3.5.4. Aree tutelate per legge (art. 142 D. Lgs. n. 42/04)

- Dallo stralcio cartografico si evince che, nella gran parte dei casi, le aree tutelate non sono interferite dal progetto. Di seguito, quindi, saranno analizzati con maggior dettaglio i casi in cui l'area tutelata sia

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

adiacente o interferita dal progetto: questa situazione si verifica solo per i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (lettera a).

3.5.5. Territori costieri (lett. a) dell'art. 142 D. l.g.s. n. 42/2004

- L'area in cui rientra il progetto in esame non è individuata dalla proposta di PTC come facente parte delle aree vincolate ai sensi della lettera a) dell'art. 142 "territori costieri". Lo sono, invece, le aree limitrofe a terra. Anche dalla consultazione del portale SITAP del Ministero della Cultura, risulta che la fascia di rispetto della costa ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. a) non interessa l'area di intervento.

3.5.6. I beni culturali

- Il Proponente dichiara che l'intervento in progetto non interferisce con i beni presenti sul territorio, e illustra le principali caratteristiche dei beni architettonici di interesse culturale dichiarato in prossimità delle aree di intervento.

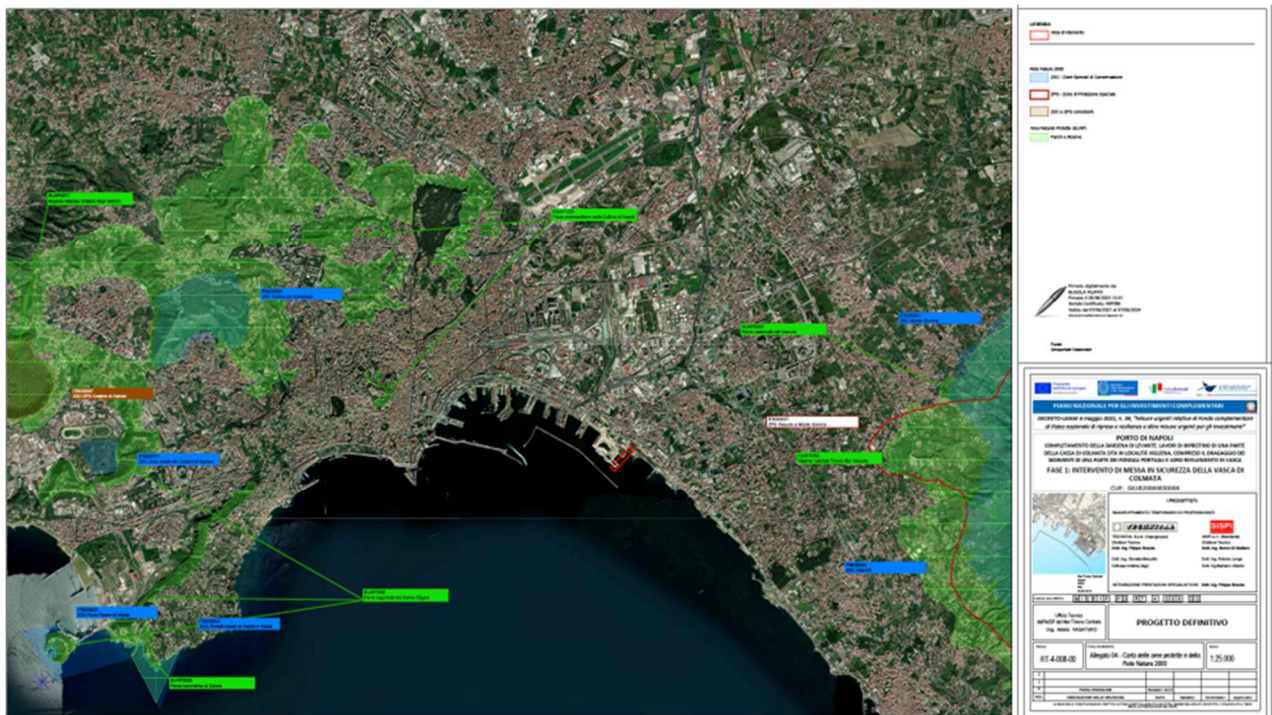
3.5.7. Le aree della Rete Natura 2000

- Dalla consultazione congiunta del PTC di Napoli e del Geoportale Nazionale emerge che nell'area vasta sono presenti numerose aree di interesse naturalistico sebbene la maggior parte si trovi a distanza considerevole rispetto alla zona portuale.

3.5.8. Le aree naturali protette

- La disamina delle aree di interesse naturalistico ricadenti nell'area di studio è stata compiuta consultando sia gli strumenti di pianificazione (PTC) sia il Geoportale Nazionale.

Il Proponente dichiara che 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); perciò non si evidenziano interferenze tra le aree tutelate e l'ambito d'intervento. In particolare, la distanza tra il sito della rete Natura 2000 più prossimo al sito del progetto, "Vesuvio e Monte Somma" (codice IT8030037), e lo stesso progetto è superiore a 5 km.



ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluisce in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

Fig. 4 - Carta delle Aree protette e della Rete Natura 2000, Porto di Napoli.

3.5.9. Vincolo idrogeologico

- L'area di intervento è adiacente all'area con vincolo idrogeologico.

3.5.10. I siti di Interesse nazionale

- Sono presenti il sito di Bagnoli - Coroglio che dista circa 9 km dall'area d'intervento, mentre il sito "Napoli Orientale", che comprende il Porto di Napoli e il suo perimetro, prossimo alle aree d'intervento.

IV. ANALISI DELLO STATO DELL'AMBIENTE, IMPATTI AMBIENTALI

4.1. POPOLAZIONE E SALUTE UMANA

- Il Proponente ha fornito una serie di dati sulla popolazione e la salute umana, tra cui la caratterizzazione demografica del Comune di Napoli, con la Piramide delle Età al 1° gennaio 2022, con dati relativi ai movimenti demografici per l'anno 2021 (ultimo anno disponibile alla data di stesura della relazione presentata), con una serie di indici demografici quali il tasso di natalità, di vecchiaia, di dipendenza strutturale, di ricambio della popolazione attiva, una caratterizzazione sanitaria, e ha descritto il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni e oltre) su quella attiva (15-64 anni). Dall'analisi dei dati si evince che nella Città metropolitana di Napoli la principale causa di morte nel 2020 è stata rappresentata dalle malattie del sistema circolatorio, con 10.317 vittime, seguite da tumori, Covid19, malattie del sistema respiratorio e malattie endocrine, nutrizionali e metaboliche.
- Il Proponente ritiene che i potenziali effetti del progetto sulla salute pubblica siano associati alle alterazioni sui fattori ambientali "atmosfera" e "rumore" in fase di cantiere. Per entrambe le componenti, in fase di esercizio dell'opera, si esclude la presenza di impatti in ragione della natura stessa dell'opera.

Esito istruttoria

- Le informazioni fornite dal Proponente sono approfondite, con dati di vario tipo tra cui quelli epidemiologici relativi alla popolazione interessata dal progetto.

4.2. ATMOSFERA

- Il Proponente dichiara che:
 - l'analisi svolta indica che la qualità dell'aria del sito in oggetto di studio è mediamente rispettosa dei limiti normativi vigenti;
 - il principale parametro inquinante è il particolato sottile, nella frazione PM₁₀, durante la fase di cantiere del progetto;
 - l'attività responsabile della maggior produzione di particolato è legata alla movimentazione dei mezzi di cantiere;
 - i valori emissivi stimati per tali attività sono compatibili con i valori limite potenzialmente impattanti sul territorio. I citati valori emissivi sono nettamente inferiori al valore limite dell'intervallo individuato, pari a 145 gr/ora, indicato nelle tabelle dell'ARPA Toscana come valore entro il quale possono escludersi problematiche ambientali. Tali osservazioni portano a dedurre che l'impatto prodotto sia pienamente compatibile con i limiti normativi.

Esito istruttoria

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

- Le informazioni fornite dal Proponente sono soddisfacenti.

4.3. RUMORE

- L'area di realizzazione della parete è localizzata in ambito portuale ad una distanza di circa 300 m dai ricettori residenziali. Il Proponente ha realizzato un'analisi acustica, tenendo conto di tutti gli edifici che si trovano nella fascia compresa all'interno dei 500 m dalla zona di cantiere.
- Dai risultati ottenuti si evince che, per quanto riguarda la realizzazione del palancoato, nei pressi dell'area di lavoro non si superano i 60 dB(A). Analizzando le distanze si osserva che a circa 100 m dalla sorgente, il livello di pressione sonora è minore a 40 dB(A), ben al di sotto del limite di emissione stabilito per la classe acustica IV in cui ricadono i ricettori presi in considerazione pari a 60 dB(A). Considerando che il ricettore residenziale più vicino all'area operativa dista circa 300 m, e a valle dei risultati ottenuti, il Proponente ritiene di poter concludere che i limiti di emissione saranno rispettati anche per i ricettori residenziali a distanze maggiori. Per quanto riguarda il traffico di cantiere per il trasporto dei materiali, il Proponente ritiene che la quantità dei veicoli l'ora transitanti sulla viabilità non comporterà emissioni sonore in grado di alterare il clima acustico delle aree interessate dal passaggio dei veicoli.

Esito istruttoria

- Le informazioni fornite dal Proponente si ritengono sufficienti a poter considerare l'impatto sull'ambiente e sulla popolazione potenzialmente esposta al rumore in fase di esercizio non significativo. Al fine di poter avvalorare con dimostrazione strumentale le ipotesi previsionali, risulta necessario che il Proponente predisponga rilievi fonometrici in fase di esercizio, da indicare e programmare nel Piano di Monitoraggio Ambientale, definendo le metodologie di esecuzione, i parametri da rilevare e le tempistiche e nelle durate delle misure fonometriche e le eventuali misure mitigative da attuare in caso di accertato superamento dei valori limite.

4.4 GEOLOGIA, SUOLO E SOTTOSUOLO

- La stratigrafia dell'area della Darsena di Levante è nota grazie alle numerose campagne di indagine svolte negli anni per gli interventi nelle aree nell'immediato intorno della cassa di progetto. Per la caratterizzazione geologica e geotecnica del sito si è fatto riferimento alla "*Relazione geologico - geotecnica*" redatta dal Prof. Ing. A. Evangelista nel settembre 2004, incaricato dall'Autorità portuale di Napoli. Si è fatto riferimento anche agli studi e alle indagini eseguiti per l'area di progetto nell'ambito del progetto esecutivo di bonifica degli arenili di San Giovanni a Teduccio e dei fondali antistanti, commissionato dal Commissario di governo per l'emergenza bonifiche e tutela delle acque della regione Campania.
- In questa fase progettuale il Proponente ha ritenuto necessario integrare le indagini esistenti con n. 1 prova MASW per una corretta caratterizzazione sismica del sito di progetto.
- L'area esaminata degrada dolcemente dalla linea di costa verso il canale di ingresso al porto. La litostratigrafia del sito in esame è ben definita, con strati caratterizzati da una giacitura sostanzialmente sub-orizzontale e con la presenza di due unità litologiche, dall'alto verso il basso:
 - Sabbie e limi superficiali.
 - Tufo litoide vesuviano.
- Il fondale sottomarino è stato oggetto di rilievi topo-batimetrici, grazie a un sistema di ecoscandaglio di precisione ad alta tecnologia di tipo multibeam mod. NORBIT iWBMS e a un Side Scan Sonar Mod. KLEIN 3900. In particolare, sono state realizzate:

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase 1 Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

- batimetrie 2015 dell'area orientale del Porto;
- batimetrie 2021 del rilievo di seconda pianta post escavo portuale nell'intorno della darsena di Levante e del canale di navigazione;
- rilievo topografico georeferenziato WGS84 della colmata della darsena di Levante e della cassa 1 Vigliena.

- Le immagini mostrano come l'area esaminata si presenta con un degrado dolce partendo dalla linea di costa e proseguendo verso il canale di ingresso al porto; in questa zona risulta evidente il lavoro di dragaggio che ha interessato la zona negli anni scorsi così da registrare un salto delle quote da circa -12 a circa -16 m. Nell'area nord, quella compresa tra il canale di scarico della centrale e la scogliera le profondità massime registrate (in linea con la testata della scogliera) sono di circa 5,5 m; non è stato possibile indagare il canale, anche esso oggetto di rilievo, per le scarse profondità registrate che non hanno consentito le condizioni di sicurezza della strumentazione, dei mezzi e del personale impiegato. Le indagini si sono svolte anche all'interno della vasca di colmata che dovrà essere realizzata, dove le profondità variano tra i circa 4,5 m nella zona nord-ovest ai circa 7,5 m. nella parte sud-ovest.

Esito istruttoria

- Il Proponente ha illustrato le caratteristiche geologiche dei terreni dell'area di progetto, grazie a un approfondito livello di indagini scaturito dalle numerose campagne di indagine svolte negli anni precedenti.

4.5 ECOSISTEMA MARINO

- Per il progetto è stata effettuata la ricognizione dei seguenti rilievi precedenti resi disponibili dalla Stazione Appaltante:

- batimetrie 2015 dell'area orientale del Porto,
- batimetrie 2021 del rilievo di seconda pianta post escavo portuale nell'intorno della darsena di Levante e del canale di navigazione,
- rilievo topografico georeferenziato WGS84 della colmata della darsena di Levante e della cassa 1 Vigliena.

- Le necessità individuate sono elencate di seguito:

1. eventuale aggiornamento delle batimetrie all'interno dell'area della cassa 2 e dell'istmo dietro alla cassa 1 ed eventuale estensione alle aree del nuovo canale di accesso e del bacino di evoluzione;
2. rilievo subacqueo *Side-scan sonar* lungo l'allineamento del palancolato divelto per una fascia larga 50 m e di una fascia di 25 m attorno al palancolato della cassa 1 lati nord est e sud est;
3. una prospezione subacquea con supporto di OTS con restituzione grafica del profilo strutturale e videoripresa, nelle zone indicate nell'elaborato grafico allegato;
4. rilievo topografico georeferenziato WGS84 della fascia di litorale a nord della cassa 1, come da elaborato grafico allegato.

- I rilievi sono stati svolti tra il 24 Ottobre e il 3 Novembre 2022. Nello specifico sono stati impiegati un sistema di ecoscandaglio di precisione di tipo *Multibeam* e un *Side-Scan Sonar Mod KLEIN 3900*. Il rilievo è stato realizzato lungo il palancolato che delimita le zone di cassa oltre che la superficie antistante quella che attualmente è l'ingresso alla cassa di colmata.

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

- Le immagini mostrano come l'area esaminata si presenta con un degrado dolce partendo dalla linea di costa e proseguendo verso il canale di ingresso al porto; in questa zona risulta evidente il lavoro di dragaggio che ha interessato la zona negli anni scorsi così da registrare un salto delle quote da circa -12 a circa -16 m. Nell'area nord, quella compresa tra il canale di scarico della centrale e la scogliera le profondità massime registrate (in linea con la testata della scogliera) sono di circa 5,5 m; non è stato possibile indagare il canale, anche esso oggetto di rilievo, per le scarse profondità registrate che non hanno consentito le condizioni di sicurezza della strumentazione, dei mezzi e del personale impiegato. Le indagini si sono svolte anche all'interno della vasca di colmata che dovrà essere realizzata, dove le profondità variano tra i circa 4,5 m nella zona nord-ovest ai circa 7,5 m. nella parte sud-ovest.
- **Comunità bentoniche.** Per le comunità presenti sui fondi sabbiosi prossimi al bacino portuale di Napoli, 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. Il popolamento bentonico rilevato nella stazione NA04 si caratterizza per il più elevato numero di specie, in confronto alle altre stazioni costiere esaminate, probabilmente per la maggiore disponibilità dei nutrienti.
- **Stato ecologico delle acque.** Nel presente studio, al fine di caratterizzare la qualità delle acque marino-costiere prossime al Porto di Napoli, sono stati presi in riferimento i risultati delle campagne di monitoraggio relative al periodo 2016-2021, pubblicate sul sito dell'ARPAC (Classificazione delle acque marine costiere della Regione Campania D.M. 260/10 triennio 2019/2021 - ciclo sessennale 2016/202113).

Esito istruttoria

- Il Proponente ha illustrato le caratteristiche dell'ecosistema marino grazie a un approfondito livello di indagine scaturito dalle numerose campagne di indagine svolte negli anni precedenti, quali:
 - batimetrie anno 2015 e 2021;
 - rilievo topografico georeferenziato WGS84 della colmata della darsena di levante e della cassa 1 Vigliena;
 - campagna di monitoraggio svolta nell'ambito del Programma di Monitoraggio nazionale (Si.Di.Mar.) per quattro anni consecutivi dal 2002 al 2005;
 - campagne di monitoraggio relative al periodo 2016-2021, pubblicate sul sito dell'ARPAC (Classificazione delle acque marine costiere della Regione Campania D.M. 260/10 triennio 2019/2021 - ciclo sessennale 2016/202113).

4.6 STIMA DEGLI IMPATTI

- Il Proponente dichiara che il potenziale impatto sull'ecosistema marino è ascrivibile alla sola fase di cantiere e si configura nella possibile alterazione delle caratteristiche di qualità e incremento della torbidità delle acque marino-costiere in conseguenza delle attività di infissione di una struttura formata da una parete combinata in cui si alternano pali in acciaio e palancole, mutuamente interconnessi senza, comunque, prevedere lo svolgimento di dragaggi.
- Il Proponente ritiene che, in considerazione delle azioni previste durante le attività di cantiere, la potenziale movimentazione dei sedimenti marini e il conseguente intorbidamento delle acque siano molto limitati.

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

- Sulla base degli aspetti progettuali e della cantierizzazione, il Proponente ritiene di poter affermare che l'impatto considerato sarà sicuramente di tipo reversibile perché limitato alla sola durata delle attività di cantiere e non si prevedono ulteriori effetti sulla qualità delle acque in fase di esercizio.
- Per quanto riguarda la Componente biotica, vista l'assenza di praterie di *Posidonia oceanica* nel bacino portuale, è ragionevole escludere interferenze connesse al progetto in esame.
- Rispetto alle comunità bentoniche presenti la realizzazione dell'opera comporta una limitata sottrazione di spazio in corrispondenza del fondale; nel bacino portuale non sono state evidenziate biocenosi di pregio, bensì sono state rilevate, durante alcune campagne di monitoraggio pregresse, specie rilevatrici di situazioni di disturbo in settori attigui al bacino portuale. Il Proponente ritiene, pertanto, che l'occupazione del fondale non configuri un impatto rispetto alla possibile presenza di biocenosi bentoniche.

4.7 PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE

- L'area interessata dal progetto in esame non è inclusa in alcun Parco Nazionale, Parco o Riserva Regionale o altre aree protette (aree EUAP) e non ricomprende ambiti vincolati in materia di beni culturali e ambientali.

4.8 IMPATTI CUMULATIVI

- Il Proponente ha riportato un'analisi finalizzata alla valutazione degli impatti cumulativi sulle matrici ambientali tra il progetto di ripristino della cassa di colmata sita in località Vigliena e gli interventi precedentemente realizzati e previsti all'interno del settore portuale in cui ricade il progetto in esame, ovvero gli interventi relativi al prolungamento della Diga Duca d'Aosta (Lotto A) e quelli relativi al rafforzamento della Diga Duca d'Aosta (Lotto B).
- Il Proponente ha riportato le analisi degli effetti cumulativi tra il progetto di messa in sicurezza della vasca di colmata e il Progetto di prolungamento della Diga Duca d'Aosta in forma tabellare, distinguendo le fasi di cantiere e quelle di esercizio.
- Dalle analisi svolte, il Proponente conclude che gli impatti cumulativi sono assenti..

4.9 MITIGAZIONI

- Il Proponente, in via preliminare, riporta alcune indicazioni per una corretta gestione delle aree di lavorazione, che saranno approfondite in sede esecutiva.

4.9.1. Atmosfera

- Le principali problematiche indotte nella fase di realizzazione dell'opera in progetto riguardano la produzione di polveri durante le operazioni di cantiere.
- Per il contenimento delle emissioni delle polveri nelle aree di cantiere e nelle aree di viabilità dei mezzi utilizzati nelle lavorazioni, gli interventi volti a limitare le emissioni di polveri possono essere distinti nelle seguenti due tipologie:
 - interventi per la riduzione delle emissioni di polveri dai motori dei mezzi di cantiere;
 - interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti e per limitare il risollevarimento delle polveri.
- Il Proponente dichiara che, con riferimento al primo punto, i macchinari impiegati nel cantiere dovranno avere caratteristiche rispondenti ai limiti di emissione previsti dalla normativa vigente. A tal fine, allo

scopo di ridurre il valore delle emissioni inquinanti, potrà ipotizzarsi l'uso dei motori a ridotto volume di emissioni inquinanti e una puntuale e accorta manutenzione. Per quanto riguarda la produzione di polveri indotta dalle lavorazioni e dalla movimentazione dei mezzi di cantiere dovranno essere adottate alcune cautele atte a contenere tale fenomeno. In particolare, al fine di contenere la produzione di polveri occorrerà mettere in atto i seguenti accorgimenti:

- l'esecuzione di una bagnatura periodica della superficie di cantiere. Questo intervento dovrà essere effettuato tenendo conto del periodo stagionale con un aumento di frequenza durante la stagione estiva e in base al numero di mezzi circolanti nell'ora sulle piste. L'efficacia del controllo delle polveri con acqua dipende essenzialmente dalla frequenza con cui viene applicato; nel caso in esame si consiglia di effettuare la bagnatura dell'intera area di cantiere (100% della superficie) con una frequenza giornaliera pari a 1 nei mesi compresi tra ottobre e maggio, e pari a 2 nei mesi tra giugno e settembre. Si consiglia ovviamente di adattare tali indicazioni in base alla variabilità delle precipitazioni che si andranno a verificare durante i periodi di lavorazione; per il contenimento delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti si deve prevedere l'adozione di opportuna copertura dei mezzi adibiti al trasporto;
- al fine di evitare il sollevamento delle polveri, i mezzi di cantiere dovranno viaggiare a velocità ridotta e dovranno essere lavati giornalmente nell'apposita platea di lavaggio e dovrà prevedersi la pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere. Si dovrà infine prevedere una idonea attività di formazione e informazione del personale addetto alle attività di costruzione e di movimentazione e trasporto dei materiali polverulenti. Questi accorgimenti, in via precauzionale, dovranno essere adottati sia nei primi 4 mesi delle attività di cantiere quando si verificano le operazioni di rimozione materiali della vasca 1 e di preparazione dell'area operativa di cantiere, sia per le attività di cantiere che verranno effettuate nei mesi successivi a tali operazioni.

4.9.2. Rumore

- Il Proponente dichiara che in linea generale, in fase di cantierizzazione sarà necessario mettere in atto tutti i possibili accorgimenti tecnico-organizzativi e/o interventi volti a rendere il clima acustico inferiore ai valori massimi indicati nella normativa tecnica nazionale e regionale. Nel caso durante il monitoraggio da includere nel Piano di Monitoraggio Ambientale per la fase di corso d'opera i rilievi strumentali dovessero dimostrare che tale condizione non fosse comunque raggiunta, l'appaltatore dovrà effettuare realizzare tutte le opere di mitigazione necessarie, compresa la ridefinizione degli orari, delle durate e delle contemporaneità delle lavorazioni e, laddove necessario, richiedere al Comune una deroga ai valori limite, ai sensi della Legge 447/95.
- Il Proponente ha indicato le opere di mitigazione del rumore, nonché i provvedimenti tecnici atti a contenere il rumore nelle diverse situazioni riscontrabili all'interno delle aree di lavorazione.
- Sono nel seguito riassunte le azioni finalizzate a limitare a monte il carico di rumore nelle aree di cantiere:
”Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazionali • Selezione di macchine ed attrezzature omologate in conformità alle direttive della Comunità Europea e ai successivi recepimenti nazionali. • Impiego di macchine movimento terra ed operatrici gommate piuttosto che cingolate. • Installazione, in particolare sulle macchine di elevata potenza, 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 • Manutenzione generale dei mezzi e dei macchinari mediante lubrificazione delle parti, serraggio delle giunzioni, sostituzione dei pezzi usurati, bilanciatura delle parti rotanti, controllo delle guarnizioni delle parti metalliche, ecc. • 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. Modalità operazionali e predisposizione del cantiere • Orientamento degli impianti che hanno un'emissione direzionale in posizione di minima interferenza

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

(ad esempio i ventilatori). • Localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici o dalle aree più densamente abitate. • Utilizzazione di basamenti antivibranti per limitare la trasmissione di vibrazioni al piano di calpestio. • Limitazione allo stretto necessario delle attività nelle prime/ultime ore del periodo diurno (6:00 8:00 e 20:00 22:00). • Divieto di uso scorretto degli avvisatori acustici, sostituendoli quando possibile con avvisatori luminosi".

4.9.3. Ecosistema marino

- Il Proponente ritiene che durante la fase di cantiere il rischio che si verifichi un incremento della torbidità delle acque sia estremamente limitato non essendo previste attività di dragaggio; la soluzione tecnica adottata nel presente progetto prevede, infatti, attività di salpamento e la successiva formazione della parete combinata di contenimento delle vasche.

RITENUTO,

- che per quanto attiene agli impatti dell'opera sul contesto, si tratta di un'opera che è in gran parte sovrapposta a quella già esistente, dal punto di vista sia funzionale che strutturale, motivo per cui l'opera non andrebbe ad alterare in maniera significativa la percezione del paesaggio, né appare incidere sugli aspetti identitari che caratterizzano lo stato dei luoghi.

VALUTATE,

- le motivazioni dell'opera,
- la tipologia degli interventi da realizzare,
- la sostenibilità dell'opera secondo il principio "Do No Significant Harm" (DNSH).

PRESO ATTO,

- che l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano "un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio, in quanto circoscritte a: 1) monitoraggi (prescrizioni che impongono un più dettagliato e ravvicinato nel tempo controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante operam"); 2), 3) mitigazioni e 4) raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA.

Ribadendo che il Proponente è tenuto ad attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione presentata, e a ottenere tutte le autorizzazioni necessarie per la realizzazione e l'esercizio dell'opera;

Ribadendo, altresì, che il Proponente dovrà ottemperare alle prescrizioni in ordine alla riqualificazione paesaggistica dell'area e al restauro del Forte di Vigliena (DEC-VIA n.5 del 09/10/2008, espresso dall'allora Ministero dell'Ambiente, del Territorio e del Mare, di concerto con l'allora Ministero per i beni e le attività culturali, di cui al parere prot. n. 20542 del 16/11/2007) e che oggetto della presente procedura sono unicamente le opere inerenti alla messa in sicurezza della Darsena rimandando ad altra procedura l'analisi

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase 1 Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

degli impatti paesaggistici e delle interferenze con i beni culturali esistenti che possono scaturire dalle opere di rifunzionalizzazione della Darsena e dell'area di Levante del Porto di Napoli con le relative infrastrutture e reti trasportistiche;

La Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento, che il progetto riguardante il "Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase 1 Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata" determina **potenziali impatti ambientali negativi non significativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA**, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, a condizione che siano scrupolosamente ottemperate tutte le misure mitigative previste e le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Baseline e Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)", concordato con ARPA Campania e poi trasmesso al MASE, che dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) riguardare i fattori e le componenti ambientali: salute, aria, rumore (sia terrestre sia marino), vibrazioni per la fase realizzativa, biodiversità e acque marine; le determinazioni delle vibrazioni per la fase realizzativa, soprattutto la realizzazione della palificazione, dovranno essere condotte secondo le indicazioni della normativa di settore più recente; b) prevedere un monitoraggio dettagliato della biodiversità e degli habitat marini presenti nell'area prima dell'inizio dei lavori volta a escludere la presenza di habitat Rete natura 2000, unitamente all'analisi di tutti i descrittori della strategia della MSFD; c) in particolare, descrivere lo status attuale (<i>baseline</i>) delle specie, degli habitat e, in particolare, delle biocenosi marine, dell'area in cui il Progetto sarà localizzato e predisporre e attuare un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) per tenere sotto controllo sistematico gli effetti negativi significativi sulla biodiversità, in termini di disturbo alle specie e di degrado e alterazione degli habitat, derivanti sia dalla costruzione sia dall'esercizio del progetto in causa, al fine di intraprendere azioni correttive pronte e adeguate; d) effettuare i monitoraggi ambientali anche durante i lavori per il controllo dei livelli di torbidità e ossigeno disciolto e continuare per

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase 1 Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

Condizione ambientale n. 1	
	<p>2 anni al termine dei lavori. Tali indagini dovranno essere effettuate da università o enti pubblici di ricerca;</p> <p>e) per la salute, integrare le informazioni e i dati epidemiologici delle unità di censimento impattate dagli inquinamenti atmosferico e acustico, anche con i dati epidemiologici per le unità di censimento più vicine all'area di cantiere.</p> <p>f) per ogni componente, prevedere un'indicazione dei punti di monitoraggio, georeferenziati, corredata di tabella con l'articolazione temporale dei campionamenti;</p> <p>g) sviluppare il PMA secondo le fasi Ante Operam, in Corso d'opera e Post Operam, per quest'ultima della durata minima di 3 anni.</p>
Termine avvio V. O.	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Campania

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Misure di prevenzione e mitigazione
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente deve sviluppare in dettaglio il quadro delle misure di prevenzione e mitigazione che includa:</p> <p>a) un potenziamento delle misure di mitigazione (e di modalità di verifica della loro efficacia) per le biocenosi marine con monitoraggio dei siti di interesse più prossimi;</p> <p>b) tutte le ulteriori misure che ARPA Campania, il Comune di Napoli e la Regione Campania riterranno necessario adottare.</p> <p>c) un piano complessivo che includa tutte le misure di prevenzione e mitigazione già previste nello Studio Preliminare Ambientale oltre a quelle qui richieste e delle modalità di attuazione e controllo relativamente alla loro efficacia, anche con riferimento alla salute umana.</p> <p>Le misure dovranno essere esplicitamente riportate negli elaborati contrattuali (capitolati, etc.) e i relativi costi dovranno essere debitamente preventivati con <i>budget</i> allocato.</p>
Termine avvio V. O.	Prima dell'avvio della fase di cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Campania - Comune di Napoli – Regione Campania per definizione e vigilanza su misure mitigazione

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva

Condizione ambientale n. 3	
Ambito di applicazione	Mitigazioni effetti cumulativi
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) descrivere le successive fasi previste dopo la Fase 1 anche al fine di consentire la mitigazione in prospettiva degli eventuali impatti ed effetti cumulativi, diretti ed indiretti, residui sulle aree e immobili tutelati presenti nel contesto dell'area di intervento e fornire informazioni in rapporto alle progettazioni in corso e a specifiche azioni previste nel breve-medio periodo per la riqualificazione dell'area costiera orientale di Napoli; b) relazionare sull'insieme di distinti interventi di notevole impatto trasformativo, connessi alla costruzione ed espansione del grande terminale commerciale per <i>container</i>, oggetto di specifica valutazione di impatto ambientale nel 2008, unitamente alle opere infrastrutturali di collegamento, che interessano l'area della Darsena del Levante e il suo contesto, entrambi ricadenti nella fascia di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. a) del D. Lgs. n. 42/2004, nonché poste in prossimità di immobili e aree di acclarato interesse storico e paesaggistico. A tale fine, si dovrà considerare, nelle successive fasi progettuali, di evitare l'attracco di navi container lungo il nuovo margine orientale del grande terminal contenitori di Levante, di cui si prevede l'innalzamento a 3 m a filo della banchina ad esso perpendicolare già esistente, considerata la stretta vicinanza dell'arenile e dell'ex Stabilimento Corradini, nonché del borgo costiero storico di S. Giovanni a Teduccio. La tipologia di attività portuali e commerciali nella futura nuova area del terminal contenitori di Levante, pertanto, dovrà essere pienamente compatibile con la tutela e valorizzazione, nonché con la adeguata fruizione (polveri, rumore, etc.) dei beni tutelati circostanti summenzionati; c) qualora la futura progettazione prevedesse un avanzamento verso sud-est del grande <i>terminal</i> contenitori di Levante (con le connesse attività di movimentazione merci, con potenziali impatti ed effetti significativi negativi diretti e indiretti sulle aree e immobili di interesse storico e paesaggistico situate in prossimità della Darsena di Levante, dall'area del porto storico a Vigliena fino al confine amministrativo con il comune di Portici, arenile incluso, con potenziale minaccia e inibizione della potenziale riqualificazione della fascia costiera e del borgo costiero storico di S. Giovanni a Teduccio, così come previsto dal vigente PRG del comune di Napoli) il Proponente dovrà sottoporre detta progettazione a Verifica Preliminare.
Termine avvio V. O.	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE e MiC
Enti coinvolti	Sovrintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

ID_VIP 10365 Porto di Napoli – Completamento della Darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro refluento in vasca - Fase I Intervento di messa in sicurezza della vasca di colmata".

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) prevedere un'organizzazione logistica tale da minimizzare ogni impatto delle attività e un corretto utilizzo dei macchinari da parte del personale, che dovrà essere sufficientemente qualificato e operare in condizioni di sicurezza; b) evitare, ove possibile, la sovrapposizione di attività che possano determinare un cumulo di significative emissioni dal cantiere in termini di rumore, vibrazioni e rilascio di gas e polveri in atmosfera, considerate le pressioni ambientali esistenti nel contesto urbano portuale e con particolare, ma non esclusiva, attenzione ai recettori più prossimi; c) concordare con l'amministrazione comunale i giorni e gli orari ammessi per ogni tipo di lavorazione, la viabilità impegnabile dai mezzi di cantiere, i flussi di traffico, il cronoprogramma degli interventi, con riferimento particolare alle lavorazioni con le più significative emissioni acustiche e in atmosfera in relazione ai ricettori sensibili, la localizzazione del sito di deposito temporaneo dei materiali inclusi quelli derivanti dagli scavi, sia in entrata sia in uscita, nelle aree di cantiere; d) definire il sito di conferimento dei rifiuti, precisando le modalità e la tempistica dei trasporti.
Termine avvio V. O.	Al termine della progettazione esecutiva, prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	Comune di Napoli

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla