



DELIBERAZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE – SEDUTA DEL 27 NOVEMBRE 2023

Oggetto: Adozione dell’Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF 2023) del Porto di Salerno – Prolungamento Molo Manfredi e completamento dragaggio del canale di ingresso – art. 5, comma 5, legge 84/94 e ss.mm.ii..

IL COMITATO DI GESTIONE

CON la presenza del Presidente Annunziata e dei componenti Iavarone, Calabrese e Garofalo;

ASSISTONO alla seduta, in rappresentanza del Collegio dei Revisori dei Conti, nominato con D.M. del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 421 del 28.10.2021, il Presidente D’Ascenzo e la componente Brignola;

SVOLGE le funzioni di segreteria della seduta la Dirigente dell’Ufficio AA.GG., Risorse Umane e Segreteria con il supporto della sig.ra Carmela de Luca;

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84 così come modificata dal D. lgs. 169/16, recante disposizioni per il riordino della legislazione in materia portuale;

VISTO il Decreto n. 41 del 1.02.2021 con il quale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nomina il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale;

VISTA la Legge 6 novembre 2012 n. 190 e s.m.i recante “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell’illegalità nella pubblica amministrazione”;

VISTO il Decreto Legislativo 14 marzo 2013 n. 33, così come modificato dal D. Lgs.97/2016, “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”;

VISTA la Legge 7 agosto 1990 n. 241 recante “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi” e ss.mm.ii.;

VISTA la delibera n. 108 del 31.03.2021 (e successive delibere n. 342 del 18.10.2021 e n. 393 del 29.12.2022) con la quale è stato costituito il Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale;

VISTA la delibera n. 2 del 23.04.2021 con la quale il Comitato di gestione ha approvato il proprio Regolamento di funzionamento;

VISTO l’art. 9, comma 5, l. a) della legge 84/94 e ss.mm.ii.;

VISTO l’art. 5, co. 5, legge 84/94 e ss.mm.ii. che disciplina la procedura di adozione degli adeguamenti tecnico-funzionali nei porti commerciali ricompresi nella circoscrizione di competenza delle Autorità di Sistema Portuale;

VISTO il vigente Piano Regolatore del Porto di Salerno approvato con Decreto Interministeriale n. 3233 del 10.12.1974;

VISTO il Documento di Programmazione Strategica di Sistema del Mar Tirreno Centrale approvato dal Ministero delle Infrastrutture con Decreto del 31/08/2022;

DATO ATTO:

- che nelle more della conclusione dell’iter di redazione, adozione ed approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto commerciale di Salerno, questa AdSP, ha proposto l’elaborazione di uno specifico Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP vigente al fine di poter eseguire quanto prima gli interventi di prolungamento del Molo Manfredi e di dragaggio del canale di ingresso, finanziati con D.M. n. 330 del 13/08/2021 con le risorse del Piano Nazionale Complementare al PNRR, composto dai seguenti elaborati tecnici:
 1. 22 016 PR 101 -2 GEN - Relazione Generale;
 2. 22 016 PR 102 -2 AMB - Relazione Ambientale Sintetica;
 3. 22 016 PR 103 -1 AMM - Stima Sommaria dei Costi degli Interventi di ATF;
 4. 22 016 PR 301 -1 MAR - Studio Meteomarino;
 5. 22 016 PR 302 -1 MAR - Studio di Agitazione Ondosa Portuale;
 6. 22 016 PR 303 -1 MAR - Studio della Sicurezza alla Navigazione;
 7. 22 016 PT 201 -1 PLA - Inquadramento Generale;
 8. 22 016 PT 202 -1 PLA - Piano Regolatore Vigente;
 9. 22 016 PT 203 -1 PLA - Planimetria dello Stato di Fatto;
 10. 22 016 PT 204 -1 PLA - Planimetria di ATF;
 11. 22 016 PT 205 -1 PLA - Planimetria Molo Manfredi;
 12. 22 016 PT 206 -1 SEZ - Sezioni Tipo;
 13. 22 016 PT 207 -1 VAR - Planimetria di Dragaggio e Sezioni Tipo;
- che attesa la particolarità e quantità degli interventi variativi, si è ritenuto sottoporre preventivamente l’ATF 2023 alla valutazione del Consiglio Superiore dei LL.PP. anche alla luce del nuovo assetto della L. 84/94 e della nota congiunta, a firma del Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne, trasmessa il 24/10/2022 dal Dipartimento per la Mobilità Sostenibile del MIMS a tutte le AdSP avente come oggetto “Procedimento per l’espressione del parere del CSLP ex art.5, c.5, della legge n.84/1994 e ss.mm.ii. sugli adeguamenti tecnico-funzionali del Piano regolatore portuale”;



VISTO il parere favorevole che il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso con voto 27/2023 nell'adunanza del 20/6/2023 rappresentando *"che la proposta, trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, avente ad oggetto "Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del porto commerciale di Salerno", rientra tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale previste dalle norme"*;

VISTA la relazione tecnico-istruttoria assunta agli atti d'ufficio al prot. n. 30927 del 20.11.2023, predisposta dalla Dirigente ad interim dell'Ufficio Pianificazione e Programmazione relativa all'Adeguamento Tecnico Funzionale 2023 del PRP del Porto di Salerno comprendente gli interventi di Prolungamento Molo Manfredi e quello di completamento del dragaggio, che allegata alla presente ne diventa parte integrante e sostanziale, con le seguenti previsioni tecniche in ragione delle prescrizioni, raccomandazioni e precisazioni del Consiglio Superiore dei LL.PP.:

- in materia ambientale i singoli progetti che, tempo per tempo, troveranno esecuzione saranno sottoposti a verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del d. lgs. 152/2006;
- in materia di sicurezza si provvederà a richiedere parere di compatibilità alla Capitaneria di Porto di Salerno;
- in materia urbanistica si provvederà a richiedere parere di compatibilità al Comune di Salerno in ragione anche dei flussi di traffico portuale e retroportuale che saranno generati dall'intervento proposto;
- in materia di Beni culturali e del paesaggio gli interventi proposti, aventi specifiche peculiarità, saranno sottoposti ai sensi del D.Lgs. n.42 del 22/1/2004 c.d. "Codice dei beni culturali e del paesaggio", così come modificato dal D Lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e DLgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal DLgs. 26 marzo 2008, n. 62 e DLgs. 26 marzo 2008, n. 63, a parere di valutazione paesaggistica elaborando, tempo per tempo, la documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica di cui al DPCM 12 Dicembre 2005, anche in relazione a quanto riportato nel DPR 139/2010, recante *"Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità, a norma dell'articolo 146, comma 9, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni"*;

RITENUTO meritevole di adozione ai sensi dell'articolo 5, comma 5, della legge n. 84/1994 l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF 2023) del Porto di Salerno – relativo agli interventi riferiti al Prolungamento del Molo Manfredi e al completamento dragaggio del canale di ingresso;

PRESO ATTO dell'espressa dichiarazione di regolarità tecnica ed amministrativa resa sulla presente proposta di deliberazione dal Dirigente dell'Ufficio AA.GG., Risorse Umane e Segreteria a mezzo di sottoscrizione della stessa

Il Dirigente Ufficio AA.GG, Risorse Umane e Segreteria

dr.ssa Maria Affinita

ALLA STREGUA dell'istruttoria curata dal Segretario Generale, nei termini previsti dall'art. 10, comma 4, lett. c) della L.n.84/94 e ss.mm.ii.;

IL SEGRETARIO GENERALE

arch. Giuseppe Grimaldi

VISTI gli esiti della discussione odierna sull'argomento;

all'unanimità degli aventi diritto al voto (Annunziata, Iavarone, Calabrese e Garofalo)

DELIBERA

per le motivazioni di cui in premessa che si intendono integralmente richiamate e trascritte:

1. di prendere atto del parere favorevole espresso dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto 27/2023 nell'adunanza del 20/6/2023 con il quale ha rappresentato *"che la proposta, trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, avente ad oggetto "Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del porto commerciale di Salerno", rientra tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale previste dalle norme"*;
2. di adottare ai sensi dell'articolo 5, comma 5, della legge n. 84/1994 l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF 2023) del Porto di Salerno – relativo agli interventi riferiti al Prolungamento del Molo Manfredi e al completamento dragaggio del canale di ingresso;
3. di precisare che il Dirigente dell'Ufficio Tecnico e il RUP degli interventi dovranno provvedere agli adempimenti di cui alle prescrizioni, raccomandazioni e precisazioni del Consiglio Superiore dei LL.PP., come dettagliate nella relazione tecnico-istruttoria assunta agli atti d'ufficio al prot. n. 30927/2023.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul sito istituzionale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, sezione Amministrazione trasparente, cartella Provvedimenti/sottocartella Provvedimenti organi di indirizzo politico/ delibere C.G.

IL SEGRETARIO GENERALE
arch. Giuseppe GRIMALDI

IL PRESIDENTE
avv. Andrea ANNUNZIATA



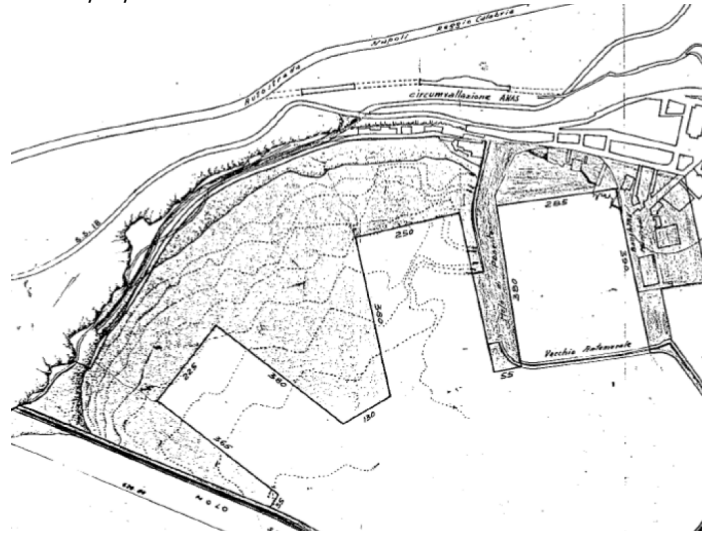
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE TIRRENO CENTRALE (PORTO DI SALERNO) ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE 2023 DEL PRP VIGENTE (1974)

RELAZIONE TECNICO-ISTRUTTORIA

1. PREMESSA

Il Porto di Salerno è classificato nella 2a classe, 1a serie, della 2a categoria dei porti nazionali, con Regio Decreto n.530 del 20/06/1909; con successivo Decreto Interministeriale del 22/07/1975 è stato iscritto nella 1a Classe della 2° Categoria dei porti marittimi nazionali in ragione del volume delle merci imbarcate e sbarcate in ciascun anno del triennio 1970-72 superiore al minimo richiesto di 250.000 t a seguito del parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.422 del 16/05/1973 e dal Consiglio Superiore della Marina Mercantile (voto n.2 del 24/04/1975).

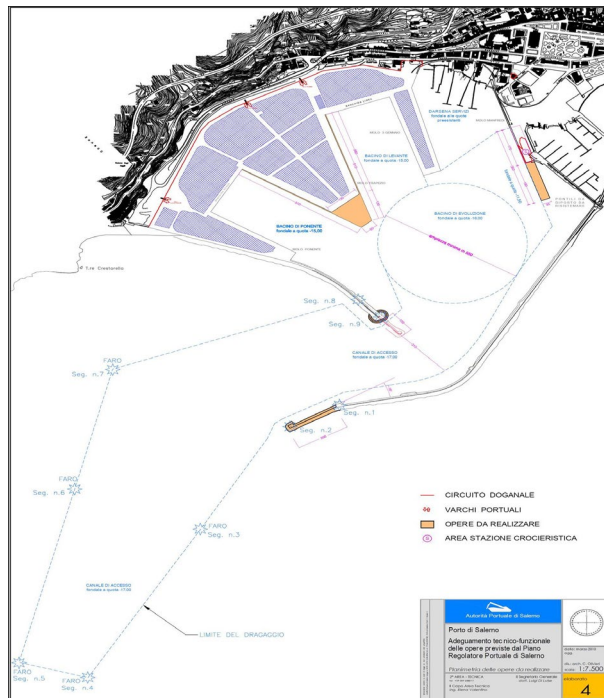
Il Piano Regolatore Portuale vigente nel porto di Salerno è stato elaborato dalla Sez. OO.MM. del Genio Civile ed ha acquisito parere il 17/07/1974 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici voto n.444, ratificato con Decreto Interministeriale 10/12/1974 n. 3233.



Nel 1984 la Sez. OO.MM. del Genio Civile sottopose un progetto di Variante al PRP del 1974 che acquisì il parere dell'Ufficio Tecnico del Comune di Salerno. Nonostante il parere favorevole espresso dal Consiglio Superiore dei LL.PP. voto 20/04/1990 n. 111, non venne mai emesso il Decreto Interministeriale di approvazione e pertanto la variante al PRP del 1984 non è mai stata definitivamente approvata.

Nel 2010 è stato elaborato un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF 2010) che ha acquisito parere favorevole dal Consiglio Superiore dei LLPP con voto n. 53 del 27/10/2010 con il quale è stato aggiornato il PRP-1974 per adeguarlo agli standard dimensionali e di sicurezza delle moderne navi afferenti ai traffici commerciali.

L'ATF 2010, a norma dell'art.5 della L. 84/1994 all'epoca vigente è stato approvato con Delibera del Comitato Portuale n.16 del 12/05/2016 (dell'allora Autorità Portuale di Salerno) e dal Presidente della Giunta della Regione Campania.

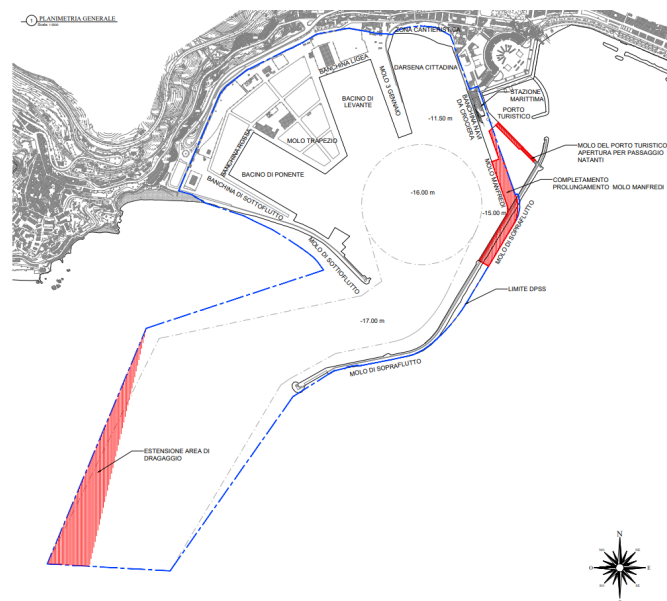


A seguito dell'adozione del DPSS - Documento di Programmazione Strategica di Sistema, adottato (2021) dalla AdSP-MTC – sul quale, tra l'altro, è stato acquisito il parere favorevole del Comune di Salerno - e definitivamente approvato dal Ministero delle Infrastrutture con Decreto del 31/08/2021, il Segretario Generale ha, di fatto, avviato le attività per la redazione del nuovo PRP del Porto di Salerno.

2. PROPOTA DI ATF 2023

Nelle more della conclusione dell'iter di redazione, adozione ed approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto commerciale di Salerno, questa AdSP, ha proposto l'elaborazione di uno specifico Adeguamento Tecnico Funzionale (nel seguito ATF-2023) del PRP vigente, in aggiornamento all'ATF 2010, al fine di poter eseguire prioritariamente gli interventi di prolungamento del Molo Manfredi finanziato con DM 330 del 13/08/2021 (Piano Nazione Complementare al PNRR) e di dragaggio del canale di ingresso, previsti nel DPSS-2021.

Per l'elaborazione degli studi dell'ATF, in virtù anche dello specifico incarico di supporto per la redazione del PRP di Salerno, l'AdSP-MTC si è avvalsa della consulenza specialistica della MODIMAR s.r.l. di Roma, con il coordinamento tecnico- scientifico del prof. ing. Alberto NOLI, per gli aspetti di ingegneria marittima e del Gruppo Iride s.r.l., per gli aspetti ambientali.



I tre interventi oggetto della proposta di ATF 2023, come dettagliatamente rappresentati nella Relazione generale di accompagnamento, sono i seguenti:

- 1) **Adeguamento della conformazione planimetrica del CANALE DI ACCESSO** con quella prevista dal DPSS a partire dal tratto terminale (lato mare) del porto commerciale al fine di assicurare una larghezza di 550 m alla profondità naturale di -17 m s.l.m. e adeguati spazi di manovra e pescaggio per l'impostazione delle rotte di ingresso ed uscita delle navi dal porto commerciale. Rispetto al PRP vigente questo adeguamento tecnico persegue l'obiettivo di contenere la criticità n.1 ovvero migliorare le attuali condizioni di navigabilità;
- 2) **Riqualificazione della DIGA SOPRAFLUTTO per un tratto di circa 280 m** secondo una sezione trasversale di larghezza e conformazione adeguata. Questo intervento è funzionale non solo per il perseguimento dell'obiettivo di riduzione dei fenomeni di tracimazione del moto ondoso (problematica n.2), ma anche per contribuire a contenere le altre problematiche in particolare quelle connesse con l'attuale "convivenza" delle attività della nautica da diporto presenti nella Darsena Cittadina le cui imbarcazioni, nelle manovre di ingresso ed uscita dal porto, possono transitare lungo il margine interno della diga sopraflutto. Per "allontanare" fisicamente la ricaduta delle onde frangenti lungo il paramento esterno della diga foranea sul retrostante avamposto, nella riqualificazione della diga sopraflutto la sezione trasversale viene modificata in larghezza ma non in altezza al fine di evitare possibili impatti paesaggistici. Per non ridurre gli attuali spazi di manovra dell'avamposto ed in particolare il diametro del cerchio di evoluzione l'allargamento della sezione trasversale riguarda il paramento lato mare mentre lato terra deve contemplare un piano di manovra e transito da utilizzare in particolare per le lavorazioni di manutenzione con mezzi terrestri del paramento lato mare della diga. Per il perseguimento di questo obiettivo l'ATF deve contemplare tipologie strutturali a parete verticale, lato terra, con riempimento a tergo e corpo scogliera lato mare del tutto simile a quello già presente. Per la corretta attuazione e migliore funzionalità l'intervento di riqualificazione della diga sopraflutto deve essere contestualizzato con il prolungamento ed allargamento del Molo Manfredi;
- 3) **Prolungamento del MOLO MANFREDI** sino a congiungersi con la diga sopraflutto del porto commerciale (per uno sviluppo longitudinale di circa 220 m ed una larghezza trasversale di circa 50 m). La funzionalità di questo intervento ha come obiettivi il contenimento delle problematiche 3, 4, 5 e 6 sopraelencate. Il prolungamento del Molo Manfredi deve essere contraddistinto da una sezione trasversale, larga in sommità almeno 50 m, che riguarda anche il tratto già in essere, in modo tale da poter contemplare per il lato di levante, che si affaccia sulla darsena turistica di "Santa Teresa", una struttura di banchina omogenea ed adeguata alle esigenze di ormeggio della nautica da diporto. Ovviamente questo intervento deve essere contestualizzato non solo con la riqualificazione della diga sopraflutto ma anche e soprattutto con la demolizione parziale e/o completa dell'attuale diga di collegamento a terra della diga sopraflutto. Quest'ultimo intervento è necessario per mantenere questa area dell'ambito portuale comunque dedicata agli attuali usi per la nautica da diporto degli specchi portuali del porto commerciale di Salerno, posti a levante del molo Manfredi, eliminando così le attuali problematiche di interferenza per la navigabilità e soprattutto di sicurezza all'ormeggio a causa dell'elevata esposizione al moto ondoso che attualmente la contraddistingue. Questo scenario di intervento peraltro è pienamente compatibile



con quelli di riqualificazione e recupero urbano in fase di completamento da parte del comune. Altrettanto non si potrebbe dire se al prolungamento del molo Manfredi si prospettasse la trasformazione in "colmata" dell'attuale specchio liquido intercluso al fine di realizzare un piazzale portuale che comunque sarebbe decentrato rispetto alle effettive attività del porto commerciale.

Tenuto conto che l'ATF 2010 già proponeva interventi variativi rispetto al PRP 1974 vigente, il Segretario Generale ha ritenuto di sottoporre preventivamente l'ATF 2023 alla parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. alla luce del nuovo assetto della L. 84/94 (Art. 5, Comma 5) integrata con la nota congiunta, a firma del Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, trasmessa il 24/10/2022 dal Dipartimento per la Mobilità Sostenibile del MIMS a tutte le AdSP ed avente come oggetto "Procedimento per l'espressione del parere del CSLP ex art.5, c.5, della legge n.84/1994 e ss.mm.ii. sugli adeguamenti tecnico-funzionali del Piano regolatore portuale".

Con nota n. 9823 del 5.4.2023, acquisita agli atti in data 05.04.2023 al prot. n. 4477, l'AdSP MTC ha trasmesso, per esame e parere ai sensi dell'art. 5, comma 5, della Legge 84/1994 e s.m.i., la documentazione relativa alla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale.

All'esito dell'istruttoria il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso – **con voto 27/2023** nell'adunanza del **20/6/2023** – il proprio parere favorevole rappresentando che <<che la proposta, trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, avente ad oggetto "Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del porto commerciale di Salerno", rientra tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale previste dalle norme>>

Il richiamato voto ha riportato alcune prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni che hanno formato oggetto di specifica istruttoria tecnica i cui esiti si riportano di seguito.

3. ISTRUTTORIA TECNICA

3.1. ASPETTI AMBIENTALI

Nel Voto 27/2023 del C.S.LL.PP. è riportato quanto segue: La nuova proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale del vigente PRP di Salerno è finalizzata ad attuare alcuni degli obiettivi di sviluppo infrastrutturale e funzionale del porto di Salerno già delineati dalla proposta di PRP-2016 (redatto e adottato nel 2016 da parte dell'allora Autorità Portuale di Salerno che però, essendo stata accorpata nella AdSP MTC, non ha mai dato concreto avvio alla relativa procedura di VAS) e recentemente ribaditi e confermati dal DPSS 2021, quest'ultimo adottato con Delibera del CdG n.80 del 26/10/2021 ed Approvato con Decreto del MIMS n.251 del 5/08/2022.

Per l'esecuzione degli interventi previsti nell'ATF 2010 i singoli progetti sono stati sottoposti a procedura ambientale a norma del Dlgs 152/06 e smi come richiesto nel parere del Consiglio Superiore dei LLPP n.53/2010. In particolare, per il progetto del prolungamento di 180 m del Molo Manfredi il Ministero dell'Ambiente ha dichiarato l'esclusione della procedura VIA; per gli interventi di escavo dei fondali e di modifica dell'imboccatura la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale si è conclusa con una valutazione di compatibilità ambientale richiamata DM MATTM n. 150 del 27/05/2014 la cui validità quinquennale è stata successivamente prorogata per consentire l'ultimazione dei lavori della modifica dell'imboccatura portuale che si sono conclusi nel 2021.

Il quadro conoscitivo, sotto il profilo ambientale, dell'ambito portuale di Salerno è stato alimentato dalle numerose attività di caratterizzazione dei sedimenti eseguite prima di conseguire il decreto di compatibilità ambientale e da quelle, altrettanto numerose, di rilevamento eseguite nel corso delle prescritte attività di monitoraggio eseguite con la collaborazione del CUGRI e della Stazione Zoologica Anton Dohrn, in parte ancora in corso.

Le problematiche relative agli aspetti ambientali, come rilevato nel voto del Consiglio Superiore, sono legate prevalentemente al dragaggio che, come riferito, è già stato sottoposto ad una procedura VIA.

Nel confermare le modalità attuative del precedente ATF 2010, alla luce di quanto sopra riportato e tenuto conto che non sono emerse problematiche nuove rispetto a quanto valutato in sede di VIA dell'ATF 2010, si ritiene di ottemperare alla prescrizione del Consiglio Superiore in materia ambientale, sottoponendo a **verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del d. lgs. 152/2006, i singoli progetti** che, tempo per tempo, troveranno esecuzione.

In particolare, tenuto conto che tra le opere finanziate con fondi complementari del PNRR vi sono i lavori di prima fase del prolungamento del molo Manfredi per circa 120m, lo stesso **verrà sottoposto entro tempi brevissimi a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.**

3.2. ASPETTI CONNESSI ALLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

In fase di istruttoria dell'ATF 2023, successivamente al voto n.27/2023 del Consiglio Superiore dei LLPP i documenti tecnici dell'ATF sono stati sottoposti alla valutazione della Capitaneria di Porto ai fini delle valutazioni inerenti alla sicurezza della navigazione.

In particolare è stato messo in risalto che l'ATF 2023 è orientato a conseguire un sezionamento delle utenze, separando il traffico commerciale (caratterizzato al molo Manfredi dall'ormeggio di grandi navi da crociera) dal traffico diportistico, operando così un primo grande alleggerimento dei flussi che verrà completato nel PRP in corso di elaborazione con la formazione di una banchina di riva alla radice del molo Manfredi e la conseguente definitiva commistione con il transito di unità da diporto.

Sotto il profilo della sicurezza si provvederà a richiedere un parere di compatibilità alla Capitaneria di Porto di Salerno.

3.3. ASPETTI PROGETTUALI

Nel Voto 27/2023 del C.S.LL.PP. è riportato quanto segue: Dalle relazioni generale si legge che "la sezione trasversale è stata dimensionata allargandola di 30m lato mare senza incrementarne la quota di sommità della berma della scogliera e del soprastante muro paraonde per contenerne l'impatto visivo. Apparentemente, invece, la quota sommitale della diga risulta leggermente innalzata rispetto alla situazione attuale (si passa dai +4.0 ai +5.0). Con riferimento agli aspetti idraulico-marittimi brevemente riassunti al punto precedente, deve essere elaborato un documento tecnico che chiarisca se la realizzazione del modesto muro paraonde, leggermente innalzato rispetto a quello attuale, sia effettivamente necessaria, ma accettabile, presumibilmente in quanto funzionale alla riduzione delle portate in grado di tracimare la diga di sopraflutto

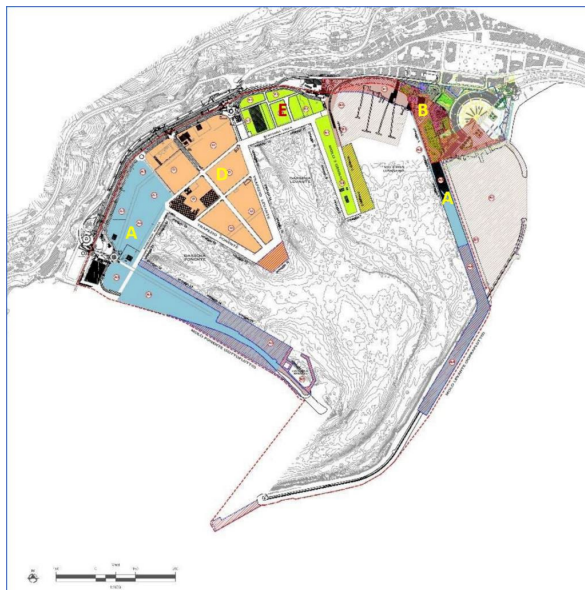
La società MODIMAR ha chiarito che le quote di progetto previste sul muro paraonde, per quanto di leggermente innalzate rispetto a quelle attuali ma comunque inferiori a quelle del muro paraonde di testata (+6.0 m), sono sufficienti a garantire – nella configurazione di progetto – un sufficiente grado di sicurezza alla tracimazione, rinviando tuttavia a più dettagliate analisi nella fase di elaborazione del progetto di riqualificazione della diga di sopraflutto contemplato nell'ATF 2023

3.4. ASPETTI URBANISTICI

Nel Voto 27/2023 del C.S.LL.PP. è riportato quanto segue: Per quanto l'ATF non tocchi aspetti urbanistici e paesaggistici in senso stretto, in realtà la risistemazione del porto (chiusura Molo Manfredi e parziale abbattimento del Molo Turistico) avrà ricadute sia urbanistiche che paesaggistiche, per questo si chiede di sviluppare, da una parte un'analisi dell'intensificazione dei flussi di traffico portuali e retroportuali che saranno generati dall'intervento proposto, dall'altro un'analisi di come cambiano i con i visivi da terra e da mare e come questi contribuiscono alla riqualificazione dell'intero porto turistico. Non bisogna dimenticare che tra l'intervento di prolungamento del molo Manfredi e l'area di interazione porto città si definisce una nuova area pubblica a godimento della città che potrebbe ospitare un vero e proprio percorso pedonale mare/terra di notevole interesse

In via preliminare si evidenzia che il Piano Urbanistico Comunale (PUC) vigente dal 2007 nella zonizzazione (aggiornata nel 2015) ha individuato quest'area come zona omogenea FP2 per la realizzazione di un nuovo porto turistico, in continuità ma fisicamente svincolato dal porto commerciale.

Anche il POT 2020-2022, approvato dal Comitato di Gestione tra cui è presente un componente espresso dal Comune di Salerno, ha approvato le linee di indirizzo per l'assetto infrastrutturale del porto di Salerno e la zonizzazione delle aree funzionali in sostanziale coerenza con i contenuti dell'ATF 2023



Al fine di ottemperare alle richieste del Consiglio SUP.LL.PP. si provvederà a richiedere parere di compatibilità urbanistica al Comune di Salerno, in relazione ai flussi di traffico portuale e retroportuale che saranno generati dall'intervento proposto.

3.5. ASPETTI PAESAGGISTICI

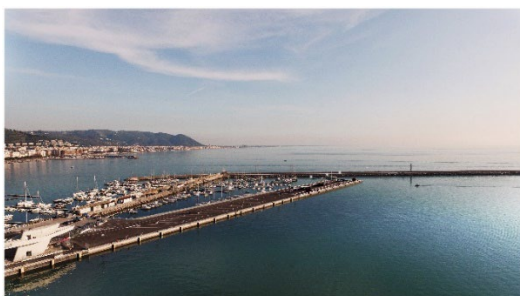
In via preliminare si osserva che l'ATF 2010, di cui l'ATF 2023 rappresenta il completamento, , sotto il profilo della tutela del paesaggio, ha acquisito da parte del Settore Urbanistica del Comune di Salerno l'autorizzazione paesaggistica n. 93/2013 del 01/10/2013, previo parere favorevole della Soprintendenza per i B.A.P. di SA e AV trasmesso con nota prot. 26280 del 23/09/2013.

Le singole opere oggetto dell'ATF 2010, sono state sottoposte separatamente a valutazione paesaggistica; in particolare:

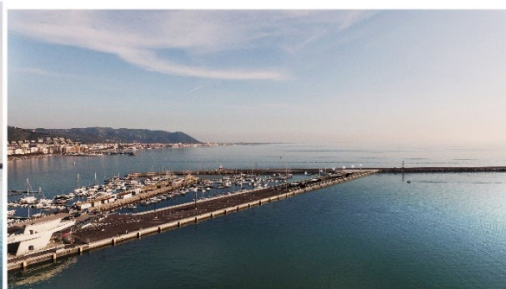
- i lavori di prolungamento del molo Manfredi (dim 180 m x 35 m di larghezza) hanno conseguito l'autorizzazione paesaggistica N. 25/2011 del 04/05/2011;
- i lavori per la realizzazione di un sistema di accosto ed ormeggio al molo di Sottoflutto per navi Ro Ro pax con formazione di una piattaforma su pali di circa 6000 m2 hanno conseguito l'autorizzazione paesaggistica N. 54/2013 del 09/07/2013.

Come noto L'art.5 della Legge 84/94, come modificata dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156 (Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, - convertito, con modificazioni, nella legge 9 novembre 2021, n. 156], art. 4, commi 1-septies, lettere a), b) ed e), e 1-novies, ha sottratto le aree portuali di formazione antecedente al 1985, alle verifiche di carattere paesaggistico previste dall'art.149 del Dlgs 49/04 e smi.

Tuttavia, in ragione del Parere di legittimità della Corte costituzionale espresso con Sentenza 26 gennaio 2023, n. 6, questa AdSP sottoporrà ciascun intervento alle specifiche valutazioni



Prolungamento Manfredi I FASE



Prolungamento Manfredi II FASE

Pertanto, in merito alla compatibilità paesaggistica questa AdSP ritiene che gli interventi dell'ATF – come richiamato anche nel voto 27/2023 - abbiano un bassissimo impatto.

In ogni caso - ai fini dell'ottemperanza alla prescrizione – si ritiene che ciascun intervento debba essere sottoposto DLgs n.42 del 22/1/2004 c.d. "Codice dei beni culturali e del paesaggio", così come modificato dal D Lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e DLgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal DLgs. 26 marzo 2008, n. 62 e DLgs. 26 marzo 2008, n. 63, a parere di valutazione paesaggistica elaborando, tempo per tempo, la documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica di cui al DPCM 12 Dicembre 2005, anche in relazione a quanto riportato nel DPR 139/2010, recante "Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità, a norma dell'articolo 146, comma 9, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni".

3.6. ASPETTI STRADALI E VIABILISTICI

Nel Voto 27/2023 del C.S.LL.PP. è riportato quanto segue: Si devono invece esprimere delle perplessità in ordine all'affermazione di non voler autorizzare alcun incremento del traffico marittimo, pur avendone, di fatto, creata la possibilità con la proposta di opere in esame. Al pari, non ci si spiega come non possa essere nelle previsioni della AdSP promuovere un incremento dei preesistenti traffici portuali afferenti la crocieristica e la nautica da diporto, circostanza per la quale, ad avviso di questa Sezione, non sarebbe giustificato l'allungamento del molo Manfredi.

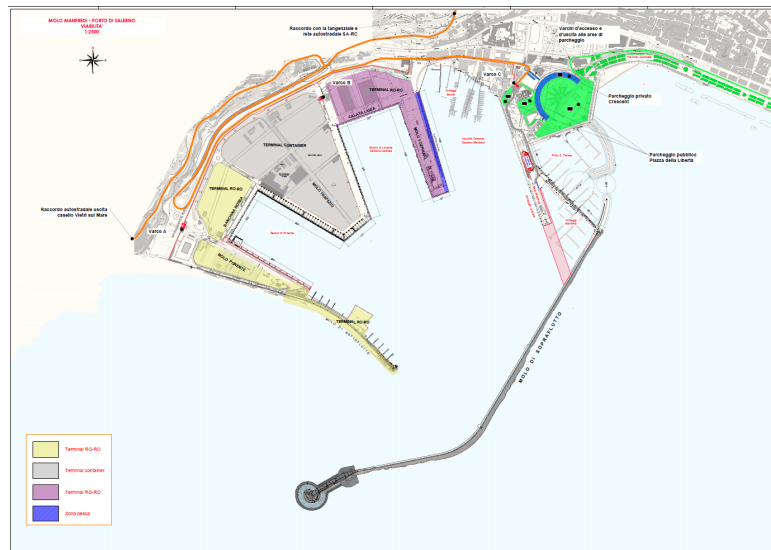
Nel caso in cui invece si concretizzasse tale proposta, l'incremento dei traffici portuali, seppur come prospettato contenuto nei numeri, potrebbe comportare un aumento delle dimensioni delle navi e di conseguenza del numero di passeggeri movimentati, considerata la destinazione d'uso dell'area oggetto della modifica, con inevitabili ripercussioni sul traffico veicolare in ambito portuale, all'attualità già particolarmente in sofferenza. Tale circostanza comporterebbe inoltre una modifica importante, se non integrale, della viabilità portuale che, attesa la promiscuità tra veicoli e persone destinate ad ambiti portuali eterogenei tra di loro, non può non essere considerata e approfonditamente valutata, anche ai fini di una successiva regolamentazione di competenza dell'Autorità marittima. omissis...

Parimenti si prende atto che nessuna documentazione di ordine tecnico è stata inviata ad integrazione del corpo progettuale per confermare ed argomentare quanto asserito nella citata nota di risposta. Si ritiene necessario che quanto affermato nella ridetta nota confluisca nella documentazione tecnica progettuale, corroborato da un'opportuna analisi tecnica che inquadri i lavori in oggetto rispetto allo stato di attuazione del Masterplan 2014 ed agli studi ivi contenuti, con particolare riferimento al punto 5 degli obiettivi dello stesso Masterplan: "integrazione infrastrutturale e funzionale tra porto e città". Rispetto ad esso, infatti, anche la stessa affermazione di non voler autorizzare alcun incremento del traffico marittimo, pur avendone creata la possibilità con le opere in progetto, debba essere corroborata da un'opportuna analisi tecnica. Con riferimento alle note di richiesta di chiarimenti di questo Consesso, si ribadisce pertanto la necessità che il progetto sia opportunamente integrato con un'analisi tecnica trasportistica che inquadri le opere in progetto nell'ambito del Masterplan 2014 e nella quale trovino giustificazione le scelte progettuali e funzionali che il Proponente intende adottare.

Il consiglio Superiore ha valutato dunque necessario un documento tecnico sull'analisi dei flussi volta a dimostrare che l'intervento di prolungamento del molo Manfredi – come dichiarato in ATF – conferma che "allo stato attuale non è previsione del Proponente promuovere e/o autorizzare alcun incremento del traffico marittimo a seguito della costruzione delle opere in progetto e conseguentemente esse non determineranno alcuna variazione in termini di traffico viario e pedonale nelle aree portuali e retroportuali. "

Le utenze che concorrono a determinare a ridosso del termina crociere i flussi veicolari e pedonali sono le seguenti:

- Molo Manfredi / stazione Marittima – traffico crocieristico
- Ormeggi per unità da diporto a tergo Molo Manfredi
- Ormeggi per unità da diporto nello specchio acqueo di Santa Teresa
- Banchina Manfredi per unità veloci – collegamenti marittimi
- Parcheggio Pubblico 600 p.a. Piazza della Libertà
- Parcheggio Privato Crescent
- Parcheggio AdSP
- Parcheggio Capitaneria Porto e GF.



L'elaborazione dei flussi è stata affidata all'RTI ITALCONSULT che ha prodotto una documentazione dalla quale si evince che le soluzioni progettuali contenute nell'ATF 2023 non producono un sostanziale incremento di traffico veicolare nel retroporto e che l'eventuale incremento di transito pedonale è pienamente assorbito dalle infrastrutture recentemente realizzate con l'inaugurazione della Piazza della Libertà (28 mila m2) ed i percorsi pedonali che connettono alla ampia fascia pedonalizzata che costeggia il lungomare fino alla piazza della Concordia.

DA	A	L (km)	SENSI MARCIA	N. CARR x SENSO MARCIA	L CARR (m)	NOTA
Molo MANFREDI	Varco C - PORTO	0,43	doppio	1	3,5	area demanial
Varco C - PORTO	VARCO A - Base VIADOTTO GATTO	1,7	doppio	1	3,5	viab comunale
VIADOTTO GATTO BASE	VIADOTTO GATTO MONTE	0,8	doppio	2	3,5	viab comunale
VIADOTTO GATTO MONTE	RACCORDO AUTOSTR VIETRI	1,5	doppio	1	3,5	SP
	RACCORDO AUTOSTR ARC e TANGENZIALE	1,6	doppio	1	3,5	SP

Inoltre i flussi determinati dal traffico crocieristico, non determineranno in nessun caso un appesantimento della viabilità urbana essendo diretti ai collegamenti autostradali attraverso il percorso che impegna il viadotto Gatto.

Gli elaborati dell'ATF sono scaricabili al LINK

<https://mega.nz/folder/XpkTjKgl#g1-VTZVw3bDqBOV-TH7b3w>

Il Dirigente ad interim
Ufficio Pianificazione e Programmazione
Ing. Adele Vasaturo