

m_ante.MASE.REGISTRO UFFICIALE.ENTRATA.0052048.19-03-2024

In allegato le "Osservazioni" della Dottoressa Barbara Barroero, nonchè i documenti della stessa.

Cari saluti,

Barbara Barroero

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a BARBARA RAEPERD
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____

In qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica – società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs. 152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato

(Barrare la casella di interesse)

ID: 10862 (procedura di Valutazione di Impatto Ambientale) – Progetto di delocalizzazione del deposito Superba s.r.l. di Genova presso Ponte Somalla

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse, è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse, è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Con il presente documento, preliminarmente e pregiudizialmente riteniamo che questo Illusterrimo Ufficio non possa pronunciarsi in merito all'istanza presentata da Superba s.r.l., circa la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), dal momento che in data 25.02.2024 il "gruppo di cittadinanza attiva Officine Sampierdarensi Gianfranco Angusit" ha depositato nani alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova, un esposto riguardante il provvedimento del Comitato Tecnico Regionale (CTR), di cui è peraltro fatta espressa menzione nell'istanza di Superba s.r.l.

Nel caso in cui questo Illusterrimo Ufficio ritenesse tuttavia approfondire anche nel merito, il presente documento è finalizzato a trattare le evidenti carenze e contraddizioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) e nella documentazione progettuale sottoposti da Superba S.p.A. a procedura di valutazione di impatto ambientale presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Nelle successive sezioni in particolare sono riportate le osservazioni relative ai seguenti argomenti:

- a) la disponibilità dell'area di progetto e la procedura di ATF;
- b) i contrasti tra Superba ed Attilio Carnagnani e la surroga del sindaco;
- c) la formulazione dell'avviso al pubblico di Superba;
- d) il DM 31/7/1934;
- e) le carenze dello Studio di Impatto Ambientale;
- f) il Piano Regionale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria;
- g) gli impatti sulla qualità dell'aria;
- h) gli impatti acustici;
- i) gli impatti sui beni culturali e paesaggistici;
- j) le alternative alla dislocazione.

È infine inclusa una sezione con le conclusioni delle osservazioni.

1. LA DISPONIBILITÀ DELL'AREA DI PROGETTO E LA PROCEDURA DI ATF

Come riportato nello SIA di Superba, nel dicembre 2021, il Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mar Ligure Occidentale (porti di Genova e Savona) ha adottato la proposta di Adeguamento tecnico funzionale (ATF) connesso alla delocalizzazione dei depositi presso il Ponte Somalia. In seguito, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con propria nota Prot. n. 8760 del 16/09/2022, ha dato parere favorevole (con alcune prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni) all'Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova, ed il proposito dall'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Ligure Occidentale.

Occorre evidenziare che con riguardo all'ATF sono pendenti vari ricorsi al TAR e che inoltre ad oggi il proponente non risulta essere in possesso della titolarità dell'area di progetto: si osserva pertanto come sia da ritenersi impropria l'attivazione della procedura di VIA relativa ad un'area ad oggi nella disponibilità di terzi (Terminal San Giorgio S.r.l. e For.e.s.t. S.p.A.).

2. I CONTRASTI TRA SUPERBA ED ATTILIO CARMAGNANI E LA SURROGA DEL SINDACO

Le presenti osservazioni non possono tacere quanto emerso di recente sulla stampa cittadina relativamente ai contrasti tra le società Superba ed Attilio Carmagnani S.p.A. Il progetto di Superba sottoposto a VIA è "strutturato per consentire la delocalizzazione anche delle attività del deposito di Attilio Carmagnani "AC" S.p.A., anch'esso sito in Mulledo, ed è aperto alla partecipazione di detta Società"; senonché, emerge che Attilio Carmagnani S.p.A. sta sviluppando un progetto di delocalizzazione del Deposito presso il Porto Petroli di Mulledo, fatto che risulta avere creato una netta spaccatura nei rapporti tra le 2 società (rif. Articolo la Repubblica Genova del 11/02/2024). Nella sostanza, il progetto attualmente in valutazione sembra pertanto essere riferito ad uno scenario di partecipazione non in essere tra le 2 entità teoricamente interessate alla delocalizzazione dei Depositi dalla loro attuale sede. Preme infine sottolineare a tal proposito l'inopportunità del documento del 26 aprile 2023 inviato dal sindaco Bucci nell'ambito del procedimento di assoggettabilità alla Valutazione d'impatto ambientale, dove a seguito della richiesta della Regione di integrazioni in merito alla formale adesione di Carmagnani all'operazione - come tutti sappiamo, mai pervenuta, nonostante fosse dirimente per la prosecuzione dell'iter autorizzatorio ambientale - lo stesso sindaco chiese di considerare questo documento come un atto di surroga.

3. LA FORMULAZIONE DELL'AVVISO AL PUBBLICO DI SUPERBA

L'avviso al pubblico di Superba presente sul portale del MASE riporta che "il proponente intende attivare su base volontaria una procedura di VIA di competenza statale". Giova ricordare che, come riportato nello SIA di Superba (pag.8), "per il progetto in esame era stata avviata una procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA (cd. Screening) di competenza regionale, in relazione alla fattispecie al punto 8 lettera g) "Stoccaggio di petrolio, prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici pericolosi, ai sensi della legge 29 maggio 1974, n. 256, e successive modificazioni, con capacità complessiva superiore a 1.000 m³" dell'allegato IV alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. Anche a seguito di interlocazioni tra la Regione Liguria e il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (di seguito Ministero), tale procedura è stata poi archiviata dalla Regione Liguria con Provvedimento Regione Liguria n. 5657 del 25/08/2023, in quanto il Ministero aveva indicato che il procedimento di valutazione ambientale sul progetto rientra tra le competenze statali, in quanto afferente alla tipologia di cui all'allegato II del D.Lgs. 152/2006, punto 12) "Interventi per la difesa del mare: terminali per il carico e lo scarico degli idrocarburi e sostanze pericolose". In propria nota Prot. 155737 del 02/10/2023, il Ministero concludeva quindi che il progetto di collocamento del Deposito Superba di Genova presso Ponte Somalia fosse da inquadrarsi come modifica di opera portuale da valutarsi in sede statale". La trattazione di Superba prosegue, in maniera del tutto incomprensibile, affermando che "Alla luce di tali pronunce delle funzioni competenti della Regione e del Ministero, il progetto in esame rientrerebbe tra i progetti da sottoporre a Verifica di assoggettabilità a VIA in sede statale, ai sensi del comma 2 dell'art. 7-bis del D.Lgs. 152/2006, in riferimento alla fattispecie 2-h) "Progetti di infrastrutture: 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 di cui all'allegato II-bis alla Parte seconda del D.Lgs. 152/2006 [...]". Ai fini di un'esauriva valutazione dei possibili impatti ambientali dell'opera, tuttavia, nello spirito della massima collaborazione con tutti i soggetti coinvolti, il proponente intende attivare su base volontaria una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) di competenza statale". Tale assunto di Superba risulta un evidente errore di interpretazione delle determinazioni del MASE: il progetto non sarebbe stato in alcun modo assoggettabile ad un c.d. screening VIA, ma non poteva che essere soggetto ad una VIA statale: la VIA avviata da Superba non può pertanto in alcun modo dirsi volontaria, bensì del tutto dovuta in considerazione degli impatti ambientali ad essa associabili e delle determinazioni di Regione Liguria e MASE.

4. IL D.M. 31/7/1934

L'opera a progetto è del tutto non conforme ai dettami del D.M. 31/7/1934. L'art. 15 dello stesso decreto stabilisce espressamente che "Non è consentita la costruzione di stabilimenti e depositi costieri di oli minerali e loro derivati su calate dei porti. Essa potrà essere autorizzata solo per depositi con serbatoi interrati quando le calate appartengono a bacini portuali separati e riservati esclusivamente al traffico dei liquidi infiammabili e combustibili, sempreché la larghezza di tali calate permetta una distanza di almeno 20 metri fra i serbatoi ed il muro di sponda". Il progetto di Superba, oltre a non prevedere serbatoi interrati, risulta localizzato in un ambito tutto fuorché caratterizzato da calate appartenenti a bacini portuali separati e riservati esclusivamente al traffico dei liquidi infiammabili, essendo anzi calato in un contesto in cui sussistono altre attività.

L'art. 15 prosegue riportando che "Nei porti privi di bacini speciali e quando i serbatoi non siano interrati, i depositi devono essere costruiti entro terra, ad una distanza non minore di 500 metri dal mare, al quale saranno collegati mediante imbrazioni. Detta distanza potrà essere convenientemente ridotta quando speciali condizioni topografiche del luogo permettano di defilare dalla vista del mare i depositi e garantiscono egualmente la sicurezza del porto, ovvero quando, comunque, le condizioni topografiche del luogo non permettano di rispettare tale distanza, ma sia possibile raggiungere i sopraddetti scopi con opportuni provvedimenti. Alla suddetta riduzione di distanza si potrà addiventare solo dietro proposta del competente Ministero dei trasporti e della navigazione (senza il parere della commissione consultiva delle sostanze esplosive ed infiammabili), alla commissione suprema di difesa, alla quale spetterà la decisione". Risulta pertanto evidente come la proposta di Superba non possa in alcun modo rispondere ai requisiti di legge. Si noti che il Deposito è univocamente qualificato, ai sensi dell'art. 1 del DM, come deposito costiero di oli minerali e derivati di Categoria A (liquidi i cui vapori possono dare luogo a scoppio) e C (liquidi combustibili), come testimoniato implicitamente anche dalla stessa Superba nei seguenti riferimenti documentali:

- identificazione delle sostanze riportata da Superba a pag. 89 del SLA;
- documento di Superba "Relazione Tecnica e di Sicurezza per Progetto di Delocalizzazione Depositi Costieri in Ponte Somalia", sottoposto ad istanza di accordo sostitutivo di concessione demaniale in data 15 settembre 2021 ed in cui il proponente afferma in premessa (erroneamente) quanto segue: "Tale collocazione (a ponte Somalia) rispecchia inoltre quanto previsto al punto 15 del D.M. 31/07/1934, che consente "la costruzione di stabilimenti e depositi costieri di oli minerali e loro derivati su calate di porti" quando le calate appartengono a bacini portuali separati e riservati esclusivamente al traffico dei liquidi infiammabili e combustibili" (come avverrebbe a Ponte Somalia)";
- documento di Superba "Relazione Generale e Relazione Ambientale Sintetica" datato 11/10/2021 e prodotto nell'ambito della procedura di AIF, in cui a pag. 9 di 39 sono individuate numerose dotazioni dei serbatoi sulla base dei dettami del D.M. 31/07/1934.

5. LE CARENZE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Lo Studio di Impatto Ambientale (SLA) prodotto da Superba risulta essere in gran parte una mera riproposizione dello Studio Preliminare Ambientale (SPA) sottoposto alla procedura di assoggettabilità a VIA regionale poi archiviata da Regione Liguria. A titolo esemplificativo si riportano nel seguito alcune carenze emerse dall'analisi del SLA rispetto alle previsioni dell'art. 22 e dell'Allegato VII alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 (si veda a tal proposito anche quanto dettagliato nei successivi paragrafi con riferimento ad alcune tematiche specifiche):

analisi delle alternative, tematica decisiva vista la rilevanza mediatica e sociale del progetto, risulta totalmente incompleta, come meglio specificato al successivo Paragrafo 7

Ion è presente una descrizione della probabile evoluzione dello stato attuale dell'ambiente in caso di mancata attuazione del progetto

a valutazione degli impatti ambientali è totalmente sconnessa dallo stato attuale dell'ambiente, né è riportata la descrizione dei metodi di previsione utilizzati per individuare e valutare gli impatti ambientali significativi del progetto

Ion è riporta la descrizione dei previsti impatti ambientali significativi e negativi del progetto, derivanti dalla vulnerabilità del progetto ai rischi di gravi incidenti e/o calamità che sono pertinenti per il progetto in questione

• Inaccettabile, infine, l'assenza del Progetto di Monitoraggio Ambientale, che rappresenta uno dei contenuti minimi dello SIA. Superba afferma infatti al Capitolo 9 dello SIA che, non essendo emersi impatti significativi negativi, non si renderebbe necessaria l'esecuzione di monitoraggi specifici. Tale

posizione non può essere ritenuta congrua, in considerazione da un lato dell'approssimatività delle valutazioni ambientali condotte e dall'altro delle numerosi ed ingenti misure di prevenzione e mitigazione identificate al Capitolo 8, fatto che già di per sé dimostra come le opere a progetto comportino eccome impatti ambientali da mitigare e monitorare.

6. IL PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO E TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

Il quadro programmatico non include la trattazione di almeno un aspetto di sicura rilevanza per la compatibilità dell'opera a progetto, ovvero la coerenza con le indicazioni del Piano Regionale di Risanaamento e Tutela della Qualità dell'Aria e per la riduzione dei gas serra. Il Piano identifica il territorio del Comune di Genova all'interno della zona maggiormente critica identificata nella Zonizzazione redatta sulla base della normativa applicabile al tempo della redazione del Piano (art. 8 del d.Lgs 351/99). Per tale casistica, il Piano stabilisce che "gli esiti dei procedimenti di VIA, di VAS e di rilascio dell'AIA ad impianti nuovi non devono compromettere le finalità di risanamento della qualità dell'aria nelle zone delimitate ai sensi dell'art. 8 del d.Lgs 351/99" e di mantenimento della qualità dell'aria nelle zone delimitate ai sensi dell'art. 9 del medesimo decreto. Dal momento che, come meglio specificato nel seguito della presente trattazione, il progetto comporta sicuramente impatti sulla qualità dell'aria, risulta evidente che sulla base dell'indicazione del Piano l'esito del procedimento VIA dovrà necessariamente tenere conto di questo aspetto, totalmente omissso dal proponente. Inoltre, il Piano richiama anche gli esiti dei procedimenti di VAS tra quelli che non devono compromettere le finalità di risanamento nell'area di Genova: ciò rafforza ancor di più il convincimento della scrivente relativo alla totale inadeguatezza del procedimento di ATF, nel cui ambito non sono state minimamente approfondite le tematiche potenzialmente interferenti con il risanamento della qualità dell'aria nel Comune di Genova.

7. ANALISI DELLE ALTERNATIVE

Lo SIA di Superba include una inadeguata analisi delle alternative progettuali considerate, totalmente non conforme a quanto previsto dalla normativa in materia (Art. 22, comma 3 e Allegato VII alla Parte Seconda del D Lgs 152/06 e ss.mm.ii.).

Si noti infatti che:

L'analisi delle alternative di localizzazione non include elementi valutativi e comparativi rispetto agli impatti ambientali di soluzioni diverse a quella di Ponte Somalia. Il paragrafo 5.2.2 dello SIA è infatti una mera presa d'atto del sito di localizzazione individuato (come?) da AdSP e Comune di Genova: un progetto quale quello in oggetto non può prescindere da una selezione scientifica dei siti di possibile localizzazione dal punto di vista dell'impatto ambientale e tale analisi non può non essere sottoposta all'esame del pubblico e del MASE;

risulta totalmente assente l'analisi dell'alternativa Porto Petroli, ipotesi come detto proposta da Attilio Carmagnani;

anche l'analisi delle alternative tecnologiche è del tutto generica e carente: non viene ad esempio analizzata la soluzione tecnologica dei serbatoi interrati, che potrebbe comportare vantaggi dal punto di vista della sicurezza e dell'impatto sui beni culturali e paesaggistici presenti anche nelle immediate vicinanze del sito di progetto.

8. GLI IMPATTI SULLA QUALITÀ DELL'ARIA

Dall'analisi dello SIA emerge che:

- Per quanto riguarda lo studio modellistico della dispersione in atmosfera, viene proposto il confronto tra le concentrazioni delle ricadute di COV (unico inquinante simulato) ai ricettori residenziali con quelli di TLV-TWA (esposizione professionale sulle 8 ore lavorative per 40 anni lavorativi), approccio che si commenta da sé in quanto a tentativi di minimizzare i reali impatti ambientali dell'opera;

Ma soprattutto, **tutte le conclusioni di Superba su un preteso impatto non significativo sulla qualità dell'aria si fondano sull'assunto che siano realizzati a Ponte Somalia gli interventi di elettrificazione della banchina.** Sconosciuta pertanto come Superba non riporta alcun dettaglio né tecnico, né tantomeno a livello di tempistiche di realizzazione dell'elettrificazione all'interno dello Studio di Impatto Ambientale. E sicuramente non rileva il fatto che l'elettrificazione sembra essere prevista tra gli interventi in carico ad AdSP: il progetto sottoposto da Superba non può ovviamente prescindere dall'includere tutti gli interventi che poi vengono spesi come fattori in grado di limitare gli impatti ambientali dell'opera, in questo caso sulla qualità dell'aria. **Nel caso, di cui qui si nega la possibilità, che il MASE disponga un Decreto di Compatibilità ambientale favorevole per il progetto in oggetto, si ritiene necessaria l'apposizione di una Condizione Ambientale per cui l'entrata in esercizio del Deposito sia vincolata alla realizzazione ed all'operatività continua del sistema di elettrificazione delle banchine di Ponte Somalia.**

9. GLI IMPATTI ACUSTICI

Superba ha sviluppato la "Valutazione Previsionale di Impatto Acustico", che include la stima degli impatti acustici connessi alle fasi di costruzione ed esercizio del Deposito Costiero. Tale valutazione non può però essere ritenuta esaustiva in quanto:

• le stime relative alla fase di costruzione non tengono in considerazione la sorgente tipicamente più rumorosa in cantieri quali quello in oggetto, ovvero la macchina battipalo che potrà essere utilizzata per l'infissione di pali di fondazione dei serbatoi. Tale omissione condurrebbe ad una evidente sottovalutazione dei livelli sonori ai ricettori;

• per quanto riguarda la fase di esercizio, sorprende la valutazione dell'impatto ai ricettori in assenza del reale livello sonoro ante-operam. Non può infatti essere accettata la conclusione secondo cui il limite di immissione sarebbe verificato presso tutti i ricettori in quanto "il contributo complessivo delle sorgenti di progetto risulta inferiore di oltre 10 dBA rispetto al limite previsto, risultando trascurabile ai fini della verifica del limite", dal momento che non sono prodotte evidenze relative al fatto che il rumore attuale ai ricettori si attesti a 70/60 dBA (rispettivamente in periodo diurno e notturno). Non solo: tale stima denuncia una preoccupante non conoscenza dell'area vasta e dei progetti che saranno realizzati nel prossimo futuro, quali ad esempio la realizzazione della barriera acustica di Lungomare Canepa presentata negli scorsi mesi dal Comune di Genova. Tale barriera comporterà la radicale diminuzione dei livelli sonori attuali indotti da traffico veicolare presso tutti i ricettori residenziali considerati da Superba, fatto che rende completamente carenne e fuorviante lo studio acustico.

GLI IMPATTI SUI BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI

Lo SIA analizza in modo sommario gli impatti sulla componente Paesaggio e Patrimonio Culturale, concludendo che "la realizzazione dell'impianto non prevede alcun danneggiamento diretto/indiretto e/o compromissione dell'assetto degli ambiti vincolati dal punto di vista paesaggistico presenti nel contesto territoriale di riferimento" e che "I beni puntuali presenti (Sitos Occhetti, Centrale Enel) sono localizzati in contesti già deteriorati dal punto di vista paesaggistico per i quali si escludono deterioramenti ulteriori nello scenario progettuale".

Relativamente all'impatto Paesaggistico, la valutazione condotta risulta una mera riproposizione dei contenuti dell'elaborato "Valutazione delle modifiche relative ai carichi ambientali derivanti all'inserimento della funzione C5 negli ambiti S2 e S3 del vigente piano regolatore portuale", redatto ai fini della procedura di ATF, e dello Studio Preliminare Ambientale, redatto per la procedura di assoggettabilità a VIA regionale archiviata; l'utilizzo di tali contenuti per una procedura di VIA è da ritenersi almeno improprio (tale approccio è peraltro reiterato da Superba anche nelle valutazioni di impatto ambientale su altre componenti). Dall'analisi del documento "Allegato 2 - Stralcio della Valutazione delle Modifiche ai Carichi Ambientali Derivanti dall'Inserimento della Funzione C5 negli ambiti S3 e S3 del Vigente PRP" emerge inoltre quanto segue:

analisi è basata sulla metodologia delle Linee Guida regionali della Lombardia: tale scelta è da ritenersi impropria, in quanto tale metodologia è implicitamente non adatta alla valutazione dell'impatto paesaggistico di opere da localizzarsi in ambito costiero;

la sensibilità dei luoghi viene giudicata in modo confuso e contraddittorio, in quanto è indicata bassa nell'assegnazione dei punteggi di cui alla Tabella 5.16, mentre è definita alta nel testo sottostante la Tabella 5.16 stessa. La categorizzazione corretta non può che essere alta in considerazione del fatto che l'area collinare retrostante la zona di progetto è individuata come area di notevole interesse ex art. 136 del D. Lgs 42/2004 (la presenza dei depositi compromette pertanto la visuale da un'area di notevole interesse paesistico);

per quanto riguarda il grado di incidenza del progetto, il giudizio è viziato da una chiara sottovalutazione dell'incidenza ambientale: infatti la realizzazione di 71 serbatoi di altezza compresa tra 6 e 12 metri non può dirsi trascurabile;

1 ogni caso, anche in base ai valori sottostimati del documento in considerazione, il giudizio finale di compatibilità paesistica è "sopra la soglia di rilevanza".

Emerge chiaramente come la conclusione di Superba secondo cui non sarebbe identificabile alcuna compromissione dell'assetto paesaggistico sia del tutto errata, conclusione peraltro del tutto aprioristica vista la totale mancanza di fotosimulazioni delle opere a progetto.

Relativamente alla tematica paesaggistico-culturale, lo SIA minimizza le evidenti interferenze delle opere a progetto con il vincolo architettonico puntuale denominato "Sitos Occhetti", localizzato nelle immediate vicinanze dell'area di impianto. Relativamente a tale vincolo, infatti, occorre evidenziare che il Sitos Occhetti è stato dichiarato bene di interesse Storico Artistico Particolarmente Importante ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D. Lgs 22 gennaio 2004, n.42 con nota del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria del 21 Dicembre 2007 (DDR 186/07). Tale dichiarazione include la Relazione storico-artistica relativa al bene, nella quale è riportato, tra l'altro, quanto segue: "Attualmente, sulla calata Mogadiscio, l'edificio risulta affiancato da moderni sitos in acciaio di recentissima costruzione, che pregiudicano fortemente l'impatto visivo dell'intero complesso sui quattro lati". Risulta evidente che l'ulteriore compromissione della fruibilità visiva del bene vincolato indotta dalla realizzazione delle nuove opere non può essere trattata come un fattore trascurabile, ma avrebbe dovuto essere

approfondita con valutazioni oggettive quali foto inserimenti da visuali significative che non avrebbero potuto che confermare la definitiva compromissione visiva del bene culturale, al contrario giustificata da Superba proprio in considerazione della supposta attuale compromissione dei luoghi, approccio del tutto ingiustificabile in una qualsiasi valutazione ambientale. Toma in tal senso valido quanto sopra riportato con riferimento all'analisi delle alternative progettuali: Superba non ha in alcun modo considerato l'opzione di interrare i serbatoi, fatto che consentirebbe di mantenere la fruibilità visiva dei Silos Occhetti.

11. STUDI SULLE POSSIBILI ALTERNATIVE ALLA DISLOCAZIONE

In merito alle possibili alternative ci sono da sottolineare due elementi ad avviso della scrivente essenziali:

- a. pochi mesi prima che venisse comunicata l'intenzione di dislocare i depositi costieri su Ponte Somalia, il Sindaco Marco Bucchi ed AdSP avevano commissionato al Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università di Genova l'organizzazione di un dibattito pubblico, proprio per studiarne una dislocazione in Porto. Sono state prese in considerazione e studiate quattro aree, ma in questi studi non è mai stato neanche menzionato Ponte Somalia:
- b. il Comitato di Gestione di AdSP, alla riunione del 3 marzo 2023, aveva chiesto "una riflessione approfondita sul tema dei depositi chimici, e i quattro rappresentanti hanno siglato un documento in cui viene richiesta una mappa dei 20 chilometri portuali con le possibili collocazioni alternative dei Depositi rispetto a quella di Ponte Somalia, corredata di analisi costi-benefici e pro e contro di ogni opzione" (cit. "The Meditelegraph"). Ma di tale studio e vaglio di alternative non ve ne è però traccia

12. CONCLUSIONI

Ferme restando le considerazioni relative al fatto che:

- ✓ preliminarmente e pregiudizialmente è stato depositato un esposto nanti alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova, in merito al provvedimento del CTR, menzionato nell'istanza di VIA da parte di Superba s.r.l. si ritiene che l'istanza si basi su un provvedimento
- ✓ il progetto disattende le previsioni normative del DM 31/07/1934,
- ✓ ad oggi Ponte Somalia non è nella disponibilità del proponente,
- ✓ la delocalizzazione da Mulledo dei Depositi potrà avvenire solo una volta che sarà individuato un progetto unitario da Superba e Carnagnani, che ad oggi seguono invece due strade totalmente non convergenti,
- ✓ non sono mai state prese in considerazione eventuali alternative, come peraltro richiesto dal Comitato di Gestione di AdSP alla riunione del 03.03.2023

si ritiene di tutta evidenza che la documentazione sottoposta a VIA da Superba non sia tale da poter escludere importanti impatti ambientali connessi alla realizzazione ed all'esercizio delle opere a progetto.