

Il presente documento è finalizzato all'invio di ulteriori osservazioni relative alla documentazione integrativa sottoposta in data 08/08/2024 da Superba S.p.A. nell'ambito della procedura di VIA Statale del Deposito Costiero di prodotti petroliferi e chimici a Ponte Somalia.

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

- la disponibilità dell'area di progetto e la procedura di ATF;
- i contrasti tra Superba ed Attilio Carmagnani
- la formulazione dell'avviso al pubblico di Superba
- il DM 31/7/1934;
- le carenze dello Studio di Impatto Ambientale
- il Piano Regionale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria;
- l'analisi delle alternative;
- gli impatti sulla qualità dell'aria;
- gli impatti acustici;
- gli impatti sui beni culturali e paesaggistici.

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

In relazione all'attuale indisponibilità dell'area di progetto si ribadisce quanto evidenziato nelle precedenti osservazioni del marzo 2024 (paragrafo numero 1) segnalando i seguenti nuovi accadimenti.

In particolare, si pone l'attenzione sulla circostanza che tre dei ricorsi proposti avverso la procedura di Adeguamento Tecnico Funzionale sono stati accolti dal Tar Liguria con le sentenze nn. 327/2024, 328/2024 e 329/2024 dell'8 maggio u.s.

Con tali pronunce, per quanto qui maggiormente rileva, il Tribunale Amministrativo ha annullato i "*decreti del Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 n. 2/2019, n. 1/2020 e n. 5/2020, nelle sole parti in cui includono l'operazione di rilocalizzazione dei depositi chimici e vi destinano le relative risorse finanziarie*", le "*deliberazioni del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale n. 89/2021 e n. 104/2021*" nonché il "*parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 47/2022*".

Emerge senza dubbio come il processo di "*pregressa condivisione con gli Enti*" citato da Superba nelle risposte alle osservazioni sia di fatto azzerato e che l'ottenimento della concessione demaniale dell'area di riferimento sia ad oggi solo una lontana ipotesi.

2. I CONTRASTI TRA SUPERBA ED ATTILIO CARMAGNANI

La risposta di Superba S.p.A. conferma quanto rilevato dalla scrivente nelle osservazioni di Marzo 2024: la ormai improbabile delocalizzazione da Miltedo a Ponte Somalia riguarderebbe solo il Deposito di Superba e non anche quello Carmagnani. Tale scenario comporterebbe pertanto la presenza sul territorio comunale genovese non di uno, ma di due Depositi, il tutto in evidente controtendenza rispetto ai desiderata della cittadinanza: non solo Sampierdarena si troverebbe in carico una ulteriore inaccettabile servitù limitrofa al centro abitato, ma Miltedo continuerebbe ad avere i Depositi in prossimità delle abitazioni!

Tacendo ulteriori considerazioni su tale macroscopico controsenso, occorre sottolineare anche i seguenti aspetti:

- Il progetto proposto risulta ampiamente sovradimensionato rispetto alle attuali dimensioni del Deposito Superba: la sola consultazione del seguente stralcio dello SIA rende evidente come il mancato trasferimento di Carmagnani renderebbe disponibili per Superba una capacità di stoccaggio ed una movimentazione poco meno che triple rispetto allo stato attuale, ad ulteriore conferma che il progetto proposto non è una "Delocalizzazione", bensì un ampliamento

5.7.2.5 PRODOTTI MOVIMENTATI

Stato ante operam

Con riferimento alle attività attualmente svolte dalle società Attilio Carmagnani "AC" S.p.A. e Superba S.r.l., ed oggetto di delocalizzazione, si riportano nella seguente tabella le caratteristiche principali dei depositi delle suddette società da cui è possibile dedurre che nello stato di fatto vengono movimentati **270.000 t/a di prodotti**.

	AC attuale	Superba attuale	AC + Superba
Superficie (m ²)	29.000	22.000	51.000
Capacità di stoccaggio (m ³)	32.805	31.150	63.955
Numero serbatoi (unità)	35	42	77
Movimentato (ton/anno)	130.000	140.000	270.000

Tabella 13 – Caratteristiche principali dei depositi esistenti.

Stato post operam

L'attività del nuovo Deposito consisterà nello stoccaggio e movimentazione di prodotti liquidi, con una previsione di movimentazione annua stimata in circa **300.000 - 400.000 t/anno di prodotti**.

	AC attuale	Superba attuale	AC + Superba	Progetto
Superficie (m ²)	29.000	22.000	51.000	≈ 77.250
Capacità di stoccaggio (m ³)	32.805	31.150	63.955	94.300
Numero serbatoi (unità)	35	42	77	71
Movimentato (ton/anno)	130.000	140.000	270.000	300.000 - 400.000

Tabella 14 – Confronto tra Depositi esistenti e Deposito in progetto.

- Viene a mancare il principale risvolto positivo evidenziato nello SIA ed associato alla "delocalizzazione", ossia *"eliminare due sorgenti di rischio di incidente rilevante oggi presenti in territorio urbanizzato, a Multedo di Pegli, costituite dagli esistenti depositi Superba e Carmagnani"*. Di conseguenza, anche la seguente considerazione riportata a nella valutazione degli impatti sulla salute della popolazione non risulta più attuale: *"Risulta quindi evidente che la delocalizzazione delle due sorgenti di rischio di incidente rilevante oggi presenti in territorio urbanizzato (Multedo di Pegli), costituite dagli esistenti depositi Superba S.r.l. e Carmagnani S.p.A., indurrà evidenti impatti positivi in termini di riduzione (anzi eliminazione) del rischio per gli elementi di vulnerabilità tipicamente urbani che oggi insistono nell'area di Multedo"*
- Decade anche la seguente considerazione riportata nello SIA relativamente alle emissioni in atmosfera: *"Inoltre, relativamente al Deposito esistente di Attilio Carmagnani S.p.A., durante il suo normale funzionamento è lecito supporre che siano presenti sorgenti emissive, le quali cesseranno anch'esse, in quanto entrambi i depositi di Genova Multedo saranno dismessi a seguito della delocalizzazione prevista su Ponte Somalia"*.

In sostanza, l'intero progetto e le valutazioni ambientali riportate nello SIA non sono di fatto più coerenti con il nuovo stato di progetto confermato dalla stessa Superba S.p.A., motivo per il quale l'intera istanza di VIA Statale dovrebbe essere ritenuta non più valida.

3. LA FORMULAZIONE DELL'AVVISO AL PUBBLICO DI SUPERBA

La risposta di Superba S.r.l. all'osservazione della scrivente risulta totalmente insufficiente a chiarire le ragioni della supposta volontarietà della procedura VIA, prova ne sia che non viene in alcun modo commentato il carteggio tra Regione Liguria e MASE che aveva condotto all'archiviazione dello screening regionale ed alla richiesta di avvio della VIA Statale.

Si ribadisce pertanto che la VIA avviata da Superba non può 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

Si prende atto della risposta di Superba S.r.l., da ritenersi non sufficiente, e si confermano i rilievi evidenziati nelle osservazioni dello scorso Marzo 2024, integralmente ribaditi nel seguito

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 appartengano 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 tubazioni. Detta distanza potrà essere convenientemente ridotta quando speciali condizioni topografiche del luogo permettano di defilare dalla vista del mare i depositi e garantiscano egualmente la sicurezza del porto, ovvero quando, comunque, le condizioni topografiche del luogo non permettano di rispettare tale distanza, ma sia possibile raggiungere i sopradetti scopi con opportuni provvedimenti. Alla suddetta riduzione di distanza si potrà addivenire solo dietro proposta del competente Ministero dei trasporti e della navigazione (sentito 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 SIA;*
- *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 ATF, 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

Con riferimento alle risposte di Superba si rileva quanto segue:

- A conferma della bontà del rilievo della scrivente, anche CTVA ha richiesto integrazioni sull'analisi delle alternative riportata nello SIA, giudicate anche dalla Commissione del tutto insufficienti. Come meglio specificato al successivo Paragrafo 7, purtroppo anche le integrazioni su tale aspetto risultano totalmente incomplete e fuorvianti
- Sorprende la risposta di Superba relativa alla tematica della probabile evoluzione dello stato attuale dell'ambiente in caso di mancata attuazione del progetto: la proponente confonde tale concetto con quello dell'opzione zero, fatto che non merita ulteriori commenti
- La valutazione degli impatti ambientali continua ad essere totalmente sconnessa dallo stato attuale dell'ambiente, né la risposta di Superba consente di comprendere i metodi di previsione utilizzati per individuare e valutare gli impatti ambientali significativi del progetto. Nel dettaglio:
 - le tabelle 15 e 16 del Capitolo 6 citate nella risposta identificano quali fattori di pressione connessi alle azioni progettuali sono tali da comportare potenziali impatti sulle singole componenti ambientali: si dà atto che tale identificazione è concettualmente corretta ai fini della valutazione degli impatti
 - tuttavia, la sopra citata identificazione perde di significato di fronte alla trattazione dei singoli impatti ambientali, nei quali non viene mai citato lo stato ante operam dell'ambiente che invece è tipicamente un fattore decisivo nell'identificazione della significatività dell'impatto ambientale. Nella sostanza, gli impatti valutati da Superba tengono conto solo dell'entità dell'impatto connesso al fattore di pressione, senza in alcun modo considerare il carico ambientale ante-operam delle singole componenti.
- Anche per ciò che riguarda 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"*, la risposta di Superba risulta incompleta: il proponente si limita a rappresentare che il progetto ha ottenuto il NOF da parte del CTR (tramite un processo, peraltro, oggi sotto la lente di ingrandimento dell'autorità giudiziaria...) e ad osservare che sono previste misure di sicurezza, omettendo completamente la trattazione dei potenziali impatti derivanti da calamità naturali
- Relativamente al Progetto di Monitoraggio Ambientale, si prende atto della sua produzione come richiesto anche da CTVA, a conferma del fatto che tale documento è certamente necessario in considerazione degli ingenti impatti ambientali connessi alla realizzazione ed all'esercizio del Deposito Costiero. Preme tuttavia sottolineare che il piano prevede il monitoraggio solo di qualità dell'aria e clima acustico, mentre dovrebbe essere esteso a tutte le altre componenti ambientali sicuramente impattate dall'opera

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

La risposta di Superba all'osservazione della scrivente in merito al piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria denuncia una preoccupante mancanza nella comprensione della questione sollevata. Si noti infatti che la scrivente ha voluto sottolineare la non coerenza del progetto con il Piano in oggetto, ovvero una problematica di natura programmatica, mentre Superba ha predisposto una risposta del tutto fuori tema, trattando l'impatto ambientale sulla qualità dell'aria.

Restano pertanto senza risposta le argomentazioni su tale punto, ribadite integralmente nel seguito e relativamente alle quali si sottolinea come il rigetto dell'ATF da parte del TAR potrà comportare la sottoposizione a VAS dell'eventuale progetto di variante del PRP, i cui esiti non potranno compromettere le finalità di risanamento della qualità dell'aria nell'area di progetto.

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 Risanamento 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 omesso 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

Le risposte alle richieste di integrazioni di Superba includono quelli che dovrebbero essere gli approfondimenti dell'analisi delle alternative progettuali considerate. La nuova analisi delle alternative, in continuità con quella inclusa nello SIA, resta 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 2.2 della "Relazione di Riscontro alle Integrazioni Richieste dalla CTVA" è infatti un mero riassunto dei passaggi che avrebbero portato alla definizione di ponte Somalia come unico sito in cui localizzare i Depositi.

La trattazione continua a non includere una selezione scientifica dei siti di possibile localizzazione dal punto di vista dell'impatto ambientale, fatto che non consente di comprendere quale sito tra quelli citati nella confusionaria analisi di Superba sarebbe preferibile da tale punto di vista. Manca infatti quanto richiesto da CTVA nel seguente passaggio della sua osservazione "L'analisi e la valutazione devono poi essere di tipo comparativo, ponendo a confronto gli elementi propri delle varie soluzioni alternative. La selezione dei siti alternativi deve essere condotta dal Proponente con criteri ben definiti e chiari e con sufficiente esaustività (aspetto questo del tutto trascurato dal Proponente)".

8. GLI IMPATTI SULLA QUALITÀ DELL'ARIA

Si prende atto della risposta di Superba relativamente ai confronti con i valori limite ai ricettori residenziali: resta comunque non chiaro il potenziale effetto delle ricadute sulla salute dei cittadini, motivo per il quale si ritiene congruo richiedere al proponente di sottoporre il progetto a Valutazione di Impatto Sanitario.

Resta invece del tutto inevasa la questione relativa all'elettrificazione della banchina, dal momento che dalla risposta di Superba sembra essere confermato come tale intervento non sia parte del progetto sottoposto a



VIA. Resta ferma l'indicazione della scrivente per la quale **nel caso, di cui qui si nega la possibilità, che il MASE disponga un Decreto di Compatibilità ambientale favorevole per il progetto in oggetto, debba essere apposta la 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, nonostante la richiesta di integrazione di CTVA che si unisce all'osservazione della scrivente, NON ha aggiornato la "Valutazione Previsionale di Impatto Acustico", giudicata anche dalla Commissione totalmente carente.

Tacendo dell'approccio approssimativo della proponente su questo e su numerosi altri aspetti, si osserva quanto segue:

- Si prende atto della non necessità della macchina battipalo, invitando la Commissione VIA a porre, nel lontano caso di emissione di un parere positivo, una Condizione Ambientale che ne vieti l'utilizzo
- Nella sua risposta Superba continua a non considerare dal punto di vista acustico il futuro intervento di realizzazione della barriera acustica di Lungomare Canepa, che comporterà la radicale diminuzione dei livelli sonori attuali indotti da traffico veicolare presso tutti i ricettori residenziali considerati da Superba incluso il ricettore R3, fatto che rende completamente carente e fuorviante lo studio acustico. Eppure, Superba si dimostra a conoscenza di tale intervento, citato a pag. 43 della Relazione Paesaggistica
- Come sopra anticipato, sconcerta l'insistenza di Superba nel non voler rilevare il clima acustico ante-operam, attività obbligatoria nell'ambito di uno studio acustico nonché esplicitamente richiesta dalla CTVA: nella sostanza, Superba non ha fornito gli elementi necessari alla corretta istruttoria tecnica della Commissione, fatto che ad avviso della scrivente non può non comportare l'emissione di un parere negativo e, di conseguenza, di un decreto di compatibilità ambientale negativo
- Completamente errata inoltre la risposta di Superba su quanto sollevato relativamente al criterio differenziale. Superba afferma infatti che *"Tale criterio risulta non applicabile, come spiegato nello studio acustico, nei casi in cui il contributo sonoro delle sorgenti di progetto stimato in facciata al ricettore risulta inferiore a 50 dBA durante il periodo diurno e inferiore a 40 dBA durante il periodo notturno, indipendentemente dal rumore residuo ovvero dal livello di immissione presso il ricettore nella situazione ante operam"*, quando invece la normativa (DPCM 14 novembre 1997) parla di "rumore misurato" (Art. 4, comma 2, lettera a) e "rumore ambientale" (Art. 4, comma 2, lettera b), quest'ultimo definito (anche da Superba) come il rumore a sorgenti accese: né potrebbe essere in alcun modo sostenibile una diversa interpretazione, dal momento che il disturbo a ricettori acustici non può essere definito trascurabile senza conoscere il reale rumore da essi patito a causa delle nuove sorgenti acustiche introdotte da un progetto. In sostanza, la non applicabilità del criterio differenziale pretesa da Superba rappresenta un ulteriore errore nell'interpretazione delle normative ambientali applicabili al progetto.

10. GLI IMPATTI SUI BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI

Superba ha prodotto una "Relazione Paesaggistica" e relativi allegati in risposta al parere del MIC, a cui la stessa rimanda per le risposte alle osservazioni della scrivente. Si osserva in tal senso quanto segue:

- A. La "Relazione Paesaggistica" è del tutto non conforme ai requisiti di cui al DPCM 12/12/2005, il cui Allegato elenca i contenuti necessari e che sarebbero dovuti essere presenti nel documento Superba per consentire al MIC una corretta istruttoria. Al contrario, Superba si è limitata ad elaborare uno

stringato documento includendo i contenuti di cui alla “scheda per la presentazione della richiesta di autorizzazione paesaggistica per le opere il cui impatto paesaggistico è valutato mediante una documentazione semplificata” presente nello stesso DPCM, ulteriore esempio dell’approccio semplicistico ed approssimativo di Superba nell’analisi degli impatti ambientali e paesaggistici dell’opera nonostante la richiesta del MIC, che aveva richiesto esplicitamente la redazione della relazione paesaggistica e non la compilazione della scheda

- B. Superba nella documentazione integrativa omette completamente l’analisi fatta nell’elaborato “Valutazione delle modifiche relative ai carichi ambientali derivanti all’inserimento della funzione c5 negli ambiti s2 e s3 del vigente piano regolatore portuale” relativamente alla quale la scrivente aveva proposto alcune osservazioni, riproposte integralmente nel seguito in quanto del tutto ancora valide

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 (Silos 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:

- *l’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 sottostima dell’incidenza ambientale: infatti la realizzazione di 71 serbatoi di altezza compresa tra 6 e 12 metri non può dirsi trascurabile;*
- *in 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

- C. Per quanto riguarda il vincolo architettonico puntuale denominato “Silos Occhetti”, Superba afferma di aver individuato idonee mitigazioni selezionando una idonea configurazione cromatico/compositiva del Deposito “la quale si caratterizza per riferimenti al citato fabbricato vincolato esclusivamente attraverso la forma circolare dei silos per il deposito dei prodotti chimici, piuttosto che per cromatismi similari”. Chiaramente tale misura non è in alcun modo sufficiente a mitigare le evidenti interferenze delle opere a progetto con il vincolo architettonico in oggetto, dal momento che nessuna misura ne eviterebbe la totale compromissione visiva. Si noti inoltre che Superba non ha prodotto fotoinserimenti per la valutazione della fruibilità visiva del Silos Occhetti prima e dopo la realizzazione del Deposito, che avrebbero dimostrato tale totale compromissione: si ricorda in tal senso che la dichiarazione di 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) del Silos Occhetti 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 silos in acciaio di recentissima costruzione, che pregiudicano



fortemente l'impatto visivo dell'intero complesso sui quattro lati". L'unica reale mitigazione sarebbe l'opzione di interrare i serbatoi, totalmente esclusa da Superba.

In conclusione, le integrazioni proposte da Superba ad avviso della scrivente non superano le criticità di cui alle osservazioni della scrivente e del parere del MIC. Inoltre, essendo le integrazioni non in linea con quanto richiesto dal MIC e non sufficienti a dimostrare la compatibilità dell'intervento, si ritiene esistano gli estremi per l'emissione di un parere negativo, in considerazione del seguente passaggio incluso nel parere MIC del 17/04/2024: "Si rappresenta fin d'ora la possibilità di parere negativo in assenza della documentazione richiesta o qualora la stessa risulti ancora carente o non dimostri la compatibilità dell'intervento con gli aspetti di competenza di questo Ministero".

Presidente Municipio II Genova Centro Ovest

Michele Colnaghi