

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 Sottoscritto SACCO MARCO

In qualità di Presidente dell'Associazione Culturale Voce nel Deserto

Il Sottoscritto PAOLO FIERRO

in qualità di legale rappresentante con la carica di vicepresidente, di Medicina Democratica – Napoli, nonché della Consulta Popolare per la Salute Sanità della Città di Napoli.

(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)

Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM) 5953

Oggetto: Deposito GNL nel porto di Napoli

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

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,
 Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
 Salute pubblica
 Beni culturali e paesaggio
 Monitoraggio ambientale
 Altro *(specificare)* _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

In premessa Osserviamo che: le disposizioni concernenti la Partecipazione del Pubblico al Procedimento non sono state tali da consentire di esercitare compiutamente tale diritto (Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, articolo 24-bis).

Pertanto, i sopraddetti presentatori delle Osservazioni hanno promosso più iniziative al fine di favorire la più ampia partecipazione della cittadinanza, avvalendosi dell'apporto fattivo di significative esperienze e professionalità della comunità locale, nonché del contributo di conoscenze e di esperienze del Comitato Civico di San Giovanni a Teduccio e del Comitato Popolare Zona Est. Sui temi della cultura e del paesaggio hanno partecipato e condiviso la definizione della Osservazione N.1 l'Assise della Città di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia, Italia Nostra – Napoli e l'Associazione Culturale Ichos.

OSSERVAZIONE 1. Il Forte di Vigliena, l'opificio della ex Cirio, la Dogana del Ponte dei Granili e il Paesaggio

Le specificità dell'area oggetto dell'intervento.

Osservazione A. - Nel Paragrafo 2.4.1 del SIA il promotore dichiara che l'area di progetto è vincolata alle disposizioni del D.Lgs. 42/2004 ai sensi dell'art. 142 lettera a, poiché il piano rientra nella «fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battaglia». Il Promotore **si riserva** di predisporre una apposita relazione per ottenere l'Autorizzazione Paesaggistica. Tale carenza non consente una valutazione accurata sulle criticità del piano in relazione al Paesaggio che può essere effettuata unicamente con la disponibilità di tutta la documentazione necessaria. La Relazione Paesaggistica è indispensabile poiché nel SIA¹ viene descritto l'impatto percettivo del nuovo impianto riguardante le nuove attrezzature. In particolare, desta perplessità l'impatto sul panorama costituito dal serbatoio criogeno che avrà un'altezza di 35 metri e un diametro pari a 40 metri a cui si dovranno aggiungere altri 15 metri per la «sovrastuttura dedicata alla manutenzione». Allo stato, il panorama della città di Napoli, da qualsiasi punto del Golfo lo si osserva, risulta danneggiato dalla preesistenza della centrale Termoelettrica, dall'area portuale (che nei prossimi mesi incrementerà a dismisura le attività del porto commerciale) e dall'area petroli. Anzitutto scenario sarà ulteriormente deturpato se si dovesse procedere con la realizzazione del Deposito di GNL sul Molo Vigliena.

Osservazione B. - Nel Paragrafo 2.4.3 del SIA il promotore richiama l'indirizzo del Piano Territoriale Regionale (PTR) per l'ambito di «paesaggio 13 "Napoli"». Lo stesso Promotore evidenzia che per tale ambito il PTR dispone la «valorizzazione dei beni culturali e del paesaggio» e la «valorizzazione dei sistemi di beni archeologici e delle testimonianze della storia locale». Il Promotore sostiene che il progetto riguarderà tuttavia un'area già antropizzata e non «*interesserà aree appartenenti al patrimonio culturale*».² Tale affermazione non tiene conto dell'impatto del progetto sul territorio già fortemente antropizzato e non è ammissibile che si proceda ancora in tal senso poiché le disposizioni relative alla pianificazione indicano la prospettiva della valorizzazione e della riqualificazione del territorio.

Osservazione C. - Il Promotore nel Paragrafo 2.4.5 del SIA espone il progetto in relazione al Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Napoli (PTCP), di cui è in corso la procedura per l'approvazione.

¹ SIA, pag 292

² SIA, pag 30

Nella Tavola P.06.3 “Disciplina del Territorio” (PTCP) risulta che nel luogo interessato dal progetto sono definite tre distinte aree disciplinate dalle Norme di Attuazione, segnatamente dagli artt. 37, 51, e 56.

L’Articolo 37 riguarda le «Aree ed emergenze archeologiche».

Al comma 1. *«Il PTCP persegue la valorizzazione dei beni di interesse storico-archeologico, comprensivi sia delle presenze archeologiche accertate e vincolate ai sensi della legislazione vigente, sia delle aree che potrebbero essere interessate da ulteriori ritrovamenti o comunque ritenute strategiche alla valorizzazione dei beni stessi».*

Al Comma 2. *«Il PTCP individua nelle tavole P.06 e P.07 le aree interessate da ritrovamenti archeologici relativi a nuclei urbani o frammenti di sistemi insediativi riconducibili a un arco temporale che va dalla preistoria all’alto medioevo, con le loro immediate pertinenze, nonché gli “ambiti d’attenzione archeologica” costituiti da aree cui è attribuibile un valore archeologico potenziale ipotizzato sulla base di ritrovamenti diffusi».*

Dalla consultazione della Tavola P.06.3 si rileva che una vasta area adiacente l’area di progetto è indicata tra le «Aree ed emergenze archeologiche». Lo stesso promotore nel SIA scrive che lo spazio tra detta zona è «ad una distanza di circa 200 m dall’area di prevista realizzazione del deposito GNL e di circa 35 m dall’area destinata al parcheggio autobotti».³ Appare del tutto evidente che tale evenienza, prospettata dal promotore, debba essere scongiurata alla luce degli obiettivi fissati nel Piano Territoriale Regionale (PTR), per l’ambito di «paesaggio 13 “Napoli”», che dispongono la «valorizzazione dei sistemi di beni archeologici e delle testimonianze della storia locale».

Dalla consultazione della Tavola P.07.27 si rileva la presenza del Forte di Vigliena indicato con la denominazione «Architetture Militari». Nella menzionata Tavola non risultano però la ex Fabbrica Cirio e l’Edificio della Dogana di Via Ponte dei Granili. I tre siti sono sottoposti a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 elemento del quale il promotore non ha tenuto conto⁴.

³ SIA, pag 34

⁴ **Forte di Vigliena:** il Regio Decreto n° 799 del 25 settembre 1910 sancì che: «Gli avanzi del fortino di Vigliena, presso San Giovanni a Teduccio, sono dichiarati monumento storico di sommo interesse, agli effetti della legge 20 giugno 1909.

Nel Piano Regolatore del Porto di Napoli - Revisione giugno 2012, si evidenzia che il Forte di Vigliena rientra tra le «emergenze sottoposte a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004, Parte II e Parte III» pag. 38 (vedi <http://sitap.beniculturali.it/sitap/>).

Opificio ex Cirio: nel Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale, prot. DSA-DEC-2008-0000005 del 09/01/2008 -, il parere rilasciato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico di Napoli e Provincia, evidenzia che: «Si richiama, inoltre, l’attenzione di codesto Ministero sulla presenza, a breve distanza, di talune emergenze, quali lo storico Fortino di Vigliena e l’edificio della Cirio, anch’esso sottoposto a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 parte II Titolo I per il suo particolare interesse culturale». pag. 49.

Nel Piano Regolatore del Porto di Napoli - Revisione giugno 2012, si evidenzia che l’Opificio ex Cirio di Vigliena rientra tra le «emergenze sottoposte a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004, Parte II e Parte III», pag. 37.

Dogana dei Granili: l’edificio *ope legis* è sottoposto a tutela ai sensi dell’articolo 10 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio). L’articolo 10, «Beni culturali», al comma 1 stabilisce che: «Sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico».

L'Articolo 51 riguarda gli «Insediamenti urbani prevalentemente consolidati».

In tale spazio rientra il territorio a ridosso dell'area portuale. In questa area il Promotore intende costruire il parcheggio delle autobotti. Tale opzione non trova alcun riscontro nelle Norme di Attuazione del PCTP.

Il Comma 6 indica che *«Per i comparti urbani caratterizzati da una commistione disordinata di funzioni residenziali e produttive, occorre promuoverne la riqualificazione in relazione alla caratterizzazione funzionale più appropriata ed alla collocazione territoriale, prevedendo in ogni caso la rilocalizzazione all'interno di aree appositamente attrezzate delle attività incompatibili con i tessuti residenziali o collocate in sedi improprie».*

Il comma 8 indica che *«In via generale i PUC devono contenere misure volte ad incrementare la qualità ambientale e paesaggistica, tra le quali:*

a) la riduzione dei fattori di inquinamento atmosferico ed acustico;

f) la creazione di nuove aree verdi e di spazi per l'attività fisica all'aperto.

Il comma 13. *Oltre agli indirizzi di carattere generale, di cui ai precedenti commi, nelle zone urbane consolidate i PUC dovranno disporre:*

c) l'individuazione e la tutela degli edifici e dei complessi edilizi di valore storico, architettonico o documentario eventualmente presenti;

h) la delocalizzazione degli impianti produttivi esistenti considerati incompatibili con i tessuti residenziali, a seguito di opportuna valutazione in sede di PUC, individuando contestualmente le procedure e le modalità del trasferimento.

Il comma 15. *Nelle zone urbane con impianto incompiuto i PUC dovranno disporre:*

j) la verifica, per gli impianti produttivi esistenti, della compatibilità con i tessuti residenziali, prevedendo la delocalizzazione degli impianti incompatibili; a tal fine i Comuni dovranno definire idonee procedure e modalità per il trasferimento».

Il Piano proposto relativo al Deposito di GNL è incompatibile con le indicazioni dell'Art. 51.

L'Articolo 56 – Aree e complessi per servizi ed attrezzature pubbliche e/o di interesse pubblico di rilievo provinciale e/o sovracomunale

L'Articolo 56 riguarda l'area portuale. Alla lettera **a**, chiede di *«contenere e ridurre l'impatto ambientale e in particolare il consumo di risorse non rinnovabili e migliorare le condizioni di compatibilità con le funzioni del contesto circostante».*

Nel caso specifico il piano, di cui si chiede l'approvazione, propone di incrementare lo spazio e le attività che si svolgeranno nella Darsena Petroli risultando incompatibile con le finalità perseguite dall'art. 56 lettera a. Non risulta che per effetto della messa in opera del nuovo piano ci sarà una riduzione, o sostituzione, relativa alla movimentazione dei volumi di idrocarburi. Piuttosto avremo una sommatoria tra le vecchie e le nuove lavorazioni che amplieranno le attività dell'area petroli con le prevedibili ricadute sulla qualità urbana in termini di inquinamento e di rischi.

Alla lettera b dell'art. 56 si dispone di «*sviluppare le funzioni e la capacità delle Aree e complessi per servizi ed attrezzature pubbliche e/o di interesse pubblico di rilievo provinciale e/o sovracomunale esistenti e di quelle di nuovo impianto, nei limiti di compatibilità derivanti dalla mitigazione dei loro impatti ambientali e dal contestuale obiettivo di decongestionare l'area napoletana nella quale la gran parte di essi è collocata*».

Il progetto risulta incompatibile con le disposizioni dettate poiché si chiede espressamente di contenere le attività nei limiti di compatibilità che nel caso specifico risultano già ampiamente superate dalle attività preesistenti. La norma, peraltro, chiede espressamente di decongestionare l'area napoletana dalle attività inquinanti.

Osservazione D. - Il PRG della città di Napoli.

Le determinazioni assunte negli strumenti di pianificazione urbanistica per la città di Napoli riconfigurano le funzioni dell'Area Orientale prevedendone la riqualificazione e la dismissione degli impianti petroliferi. Nelle Norme di Attuazione del PRG del Comune di Napoli al comma 5 dell'art.29 si stabilisce che: «*Il piano è redatto nel rispetto della normativa di zona e delle seguenti specificazioni: a) la dismissione di tutte le attrezzature e gli impianti riguardanti il traffico petrolifero per le quali si prevede una nuova localizzazione al di fuori del golfo di Napoli, previo accordo con la Regione Campania e le altre amministrazioni competenti. Nelle more della nuova localizzazione e per il tempo, a tal fine strettamente necessario, sono consentite trasformazioni orientate esclusivamente al miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale*».

A tale proposito in data 11 dicembre 2006 fu sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra Regione Campania, Comune di Napoli, Napoli Orientale s.c.p.a., Kuwait Petroleum Italia, Kuwait Raffinazione e Chimica, avente per oggetto il piano di trasferimento degli impianti petroliferi. Nel Protocollo si concordò che le attività petrolifere dovevano essere dismesse nell'arco di venti anni. Il Protocollo fu sottoposto alla Giunta per la presa d'atto che venne ratificata con la delibera n. 2258 del 22 giugno 2007. L'accordo tra le parti è tuttora vigente. La imminente scadenza ventennale per il trasferimento delle attività petrolifere non può tramutarsi in un nuovo ciclo di attività a rischio.

In conclusione, le norme di attuazione del PCTP, il Piano Territoriale Regionale (PTR), il PRG della città di Napoli documentano che il programma del Deposito di GNL è inconciliabile con il territorio circostante.

Osservazione E. - Nel SIA, paragrafo 4.7.1.2 Beni Culturali, il Promotore asserisce più volte che: «*Il progetto in esame non risulta interessare direttamente né essere immediatamente limitrofo a beni culturali, architettonici e archeologici*»⁵.

Tale affermazione non tiene conto della storia del sito e delle preesistenze architettoniche.

Questa convinzione erronea è scaturita dalla consultazione del sito MiBACT «*Vincoli in Rete*» che fornisce un carente elenco dei «*Beni Culturali Immobili*» presenti nell'area.⁶ Nell'Elenco non figurano né lo storico Forte di Vigliena né l'ex opificio della Cirio realizzato negli anni Trenta del Novecento e neppure la ex Dogana di Via Ponte dei Granili.

5 SIA, pag. 200

6 SIA, *idem*

L'elenco pubblicato è incompiuto e richiede di essere completato dalle evidenze rinvenibili nell'area basate su dati obbligati dalla legge. I citati monumenti sono sottoposti a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004⁷.

Osservazione F. - Il Forte di Vigliena per effetto del progetto del Deposito di GNL verrebbe a trovarsi ad una distanza di circa 320 metri dall'impianto e a 60 metri dal parcheggio e dalla uscita delle autobotti. Tale collocazione aggrava ulteriormente lo stato di degrado in cui versa il Monumento. Il Forte è già stato oggetto del procedimento di VIA per la costruzione del Nuovo Terminale Contenitori di Napoli Levante.⁸ La competente Soprintendenza chiese di modificare il progetto del Terminale poiché le soluzioni prospettate erano penalizzanti per la conservazione del Monumento senza tuttavia ottenere la modifica sostanziale del piano. Per mitigare la portata di una decisione onerosa e sbagliata, ben oltre quanto disposto dalla normativa vigente, furono previste delle prescrizioni che ne annunciavano il recupero. Sono trascorsi tredici anni dall'approvazione del Decreto Autorizzativo senza che l'Adsp del Mar Tirreno centrale abbia avvertito l'esigenza di eseguire quanto prescritto nonostante le reiterate sollecitazioni della cittadinanza e delle Istituzioni Culturali cittadine e sebbene sia obbligata dal Codice dei Beni Culturali, che per le inottemperanze prevede sanzioni rigorose. A distanza di tredici anni ritorna nuovamente a palesarsi un nuovo onere (Deposito GNL) che rischia di cancellare una memoria importante.

La rilevanza storica del Forte di Vigliena classificato nel PCTP come «Architettura Militare»

Il Forte fu costruito all'inizio del 1700 per volere dell'ultimo viceré spagnolo, il marchese di Villena. Il 13 giugno del 1799 il Forte divenne testimone di una delle pagine più importanti della storia di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia con il tragico epilogo della Repubblica Napoletana.

Francesco Lo Monaco è stato un patriota, scrittore e filosofo italiano, nel suo «*Rapporto al Cittadino Carnot*»⁹ commentò i fatti di Vigliena, scrisse:

«Chi guardando le rovine di Vigliena, non sarà preso di ammirazione, è un essere che non è nato per la gloria; è un uomo a cui la schiavitù ha tolta la facoltà di pensare e di sentire.

Io farei imprimere su' rottami di quel forte l'iscrizione:

“Passaggero, annunzia a tutt' i nemici della tirannia, a tutte le anime libere, che imitino il nostro esempio, piuttosto anziché vegetare all'ombra del dispotismo”».

In occasione delle celebrazioni per il bicentenario della Repubblica Napoletana del 1799 l'avvocato Gerardo Marotta, fondatore dell'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, pose una lapide all'interno del Forte che riporta l'iscrizione proposta da Francesco Lo Monaco.

L'8 dicembre 1891 l'onorevole Matteo Renato Imbriani Poerio fu promotore di una proposta di legge per dichiarare il Forte monumento nazionale. La proposta recava un solo articolo qui riportato: «*Il fortino di Vigliena è dichiarato monumento Nazionale*».

L'onorevole Imbriani motivò la sua proposta nel modo seguente: «*Il fortino di Vigliena, piccola batteria situata verso la spiaggia innanzi al fabbricato dei Granili, era difesa da una legione di volontari, in gran parte calabresi. Fu assalito da forze preponderanti, composte di russi, di turchi e di*

7 Vedi nota 4

8 Decreto, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale, prot. DSA-DEC-2008-0000005 del 09/01/2008.

9 Francesco Lo Monaco, Rapporto fatto al cittadino Carnot, ministro della guerra, sulle segrete ..., Milano anno IX Repubblicano, 1801.

*orde del cardinale Ruffo. Penetrarono queste, per il gran numero, sulla breccia del fortino. Quando, dopo una lotta eroica, il capo di quel manipolo veramente d'eroi — il sacerdote Antonio Toscano già coperto di ferite, — vide impossibile ulteriore resistenza, invocando Dio e la libertà, die fuoco alle polveri e fece saltare in aria tutti gli irrompenti, che trovarono là il loro giaciglio. Ora tanta virtù militare, unita a tanta virtù civile, deve essere ricordata e deve essere perennemente consegnata alla storia. **Il fortino sta per essere venduto; ne vogliono fare un deposito di petrolio.** Il Parlamento italiano deve riaffermare con l'approvazione della presente legge il dovere patrio e la dovuta reverenza a quei forti, tra i primi iniziatori, ripeto, della risurrezione d'Italia».*

La cultura napoletana ha mostrato costantemente una notevole attenzione per gli avvenimenti del 1799.

Molteplici sono gli autori che hanno lasciato specifiche memorie relative alla vicenda del Forte di Vigliena ed è disponibile una ampia letteratura di autori contemporanei e posteriori.

Pubblicazioni sul Forte di Vigliena

- Pasquale Turiello, *Il fatto di Vigliena, (13 giugno 1799)*. Ricerca storica, Napoli, Morano, 1881.
- Giuseppe Abatino, *Il Forte di Vigliena, una ricerca topografica e storica*, Napoli, 1899.
- Francesco Pometti, *Vigliena: contributo storico alla rivoluzione napoletana del 1799 con documenti e disegni inediti*, Napoli, Casa Pontieri Editrice, 1904.
- Ugo Santa Maria, *Vigliena: nuove ricerche topografiche*, Estratto da: Bollettino storico e di cultura dell'arma del genio, n. 10, giu. 1939.
- Ugo Santa Maria, *“Vigliena”: Note d'architettura militare*, Estr. da: “Bollettino dell'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio”, n. 11, Dicembre 1939-XVIII.
- Diego Del Rio, Salvio Esposito; introduzione di Rosario Villari; prefazione di Giancarlo Alisio, *Vigliena*. Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, 1986

Autori contemporanei che hanno riferito gli avvenimenti accaduti a Vigliena il 13 giugno 1799

Francesco Lomonaco, Bernardo Nardini, Amodeo Ricciardi, Vincenzo Cuoco, Pietro Colletta, Gaetano Rodinò, Guglielmo Pepe, Antonio Cimbalo, Giacinto Paulini, Vincenzo Durante, Domenico Petromasi, Domenico Sacchinelli, Filippo Malaspina, Andrea Cacciatore, Luigi del Pozzo, Carlo De Nicola.

Autori posteriori

Alexandre père Dumas, Carlo Botta, Francesco Mastriani, Benedetto Croce, Giuseppe Ceci, Michelangelo d'Ayala, Salvatore Di Giacomo, Vittorio Spinazzola, Giuseppe Santangelo e tanti altri ancora.

Gli artisti

- Francesco Jerace, *Antonio Toscano a Vigliena*, h cm 140, Castel Nuovo, Napoli. La scultura in gesso fu eseguita in occasione delle celebrazioni del primo Centenario per la realizzazione di un monumento dedicato ai martiri di Vigliena da collocare nei pressi dei resti del Forte.
- Achille Gigante, *Il Fortino di Vigliena*, 1845;
- Domenico Cimatti, *Il fortino di Vigliena*. Napoli, 1914, Museo Nazionale San Martino;

- Errico Ruotolo, *L'urlo lo scoppio*, 1999. L'opera ricorda gli avvenimenti del 13 giugno del 1799 ed è esposta presso la sede municipale di San Giovanni a Teduccio;
- Luigi Esposito, Grazia Ascrizzi, *Il forte di Vigliena, Ricostruzione plastica e storica*, Napoli, Fiorentino, 1980;
- Giuseppe Zinno, *Medaglia Commemorativa per il 220° Anniversario del "Fatto di Vigliena"*, 2019;
- Lapide apposta dal Comune di San Giovanni a Teduccio in Via Ponte dei Francesi in occasione delle celebrazioni del primo Centenario del "Fatto di Vigliena".

Cronologia del Monumento Nazionale

- L'8 dicembre 1891 l'on. Matteo Renato Imbriani presentò un disegno di legge per dichiarare il Forte Monumento Nazionale;
- Il Regio Decreto n° 799 del 25 settembre 1910 sancì che: «Gli avanzi del fortino di Vigliena, presso San Giovanni a Teduccio, sono dichiarati monumento storico di sommo interesse, agli effetti della legge 20 giugno 1909, n.364»;
- Molteplici sono state le interrogazioni presentate ininterrottamente da parlamentari di diverso orientamento culturale e politico che hanno chiesto il restauro conservativo del Monumento;
- In occasione delle Celebrazioni per il Bicentenario della Repubblica Napoletana del 1799 furono avviati i lavori per il recupero del Forte di Vigliena che non vennero ultimati per la carenza dei fondi.

Osservazione G. - Ex Cirio di Vigliena

L'ex opificio della Cirio secondo quanto descritto dal progetto verrebbe a trovarsi a 120 metri dal Molo sul quale sarà installato il serbatoio per il GNL e dalle navi metaniere. Il complesso ex Cirio di fatto sarà inglobato nel Parcheggio Autobotti distante solo una sessantina di metri. La situazione attuale non è delle migliori, ma con il nuovo eventuale assetto della Darsena Petroli subirebbe una ulteriore penalizzazione. Il manufatto è tutelato dal Codice dei Beni culturali¹⁰, ma tale circostanza non è menzionata nel SIA. Parte del complesso è in uso al Teatro San Carlo che oltre ai laboratori per gli allestimenti scenici conta di realizzare un polo formativo di rilievo cittadino ed ha già promosso varie iniziative pubbliche. Se dovesse essere approvato il piano del Deposito di GNL è prevedibile che dette attività potrebbero essere dislocate altrove come del resto è già avvenuto per il contiguo Archivio Storico Enel. Detto Archivio Storico fu trasferito, con il concorso della stessa Regione Campania, in altro luogo a causa del degrado dell'area; degrado evidenziato dalla stessa Enel che fintanto che ha operato sul territorio (dagli inizi degli anni Sessanta/2004) ha contribuito, insieme ad altri attori dell'industria elettrica, a causare l'attuale deterioramento.

Caratteristiche architettoniche della ex Cirio di Vigliena

«L'impianto fu progettato nel 1928 dall'architetto Angelo Trevisan, ma fu portato a termine con alcune modifiche dal figlio Alessandro, che per l'occasione aveva condotto un viaggio di studi in America. L'edificio, ancora oggi esistente, appare come uno dei più significativi esempi di architettura

¹⁰ Vedi nota 4.

industriale napoletana, ed è costituito da un corpo centrale di quattro piani, strutturato su una maglia di pilastri “a fungo” in cemento armato, e da una torre montacarichi alta sette piani. Dall'esterno, l'intelaiatura strutturale interna risulta denunciata mediante un reticolo geometrico di pareti finestrate e di lesene aggettanti, che prolungandosi oltre il livello di copertura culminano in una suggestiva cornice merlata di coronamento.

Il linguaggio adottato dal Trevisan in questo progetto si differenzia dalla soluzione di carattere liberty adottata per la fabbrica di cioccolato della Gay Odin, alla Riviera di Chiaia, ed appare come un tentativo di affrancare l'architettura industriale partenopea dalla cultura storicistica dominante, attraverso una diversa configurazione delle facciate esterne, sulle quali vengono esaltate in chiave ornamentale la struttura dell'impianto e la qualità dei nuovi materiali costruttivi»¹¹.

Il Teatro di San Carlo e i Laboratori Artistici di Vigliena

«La nuova struttura nasce dalla riconversione degli stabilimenti ex Cirio di Vigliena nella zona industriale di Napoli Est (Stradone Vigliena, Circostrizione di San Giovanni a Teduccio).

La riconversione ha dato vita ad una struttura ideale, con laboratori e officine di ampie dimensioni per la costruzione, il montaggio e la conservazione degli allestimenti degli spettacoli, per incrementare la produzione e la progettazione di questi.

Il progetto è frutto dell'accordo del 2007 tra Autorità Portuale, Demanio, Comune di Napoli e Regione Campania che ha conferito la gestione dell'opificio al Teatro di San Carlo per destinarvi un luogo più idoneo ad accogliere i laboratori degli allestimenti scenici.

La riconversione degli stabilimenti nei nuovi laboratori artistici rappresenta l'ultimo tassello del restauro del San Carlo avviato nel 2008, con il dislocamento dall'edificio storico delle sale per il montaggio delle scene, della falegnameria e dei magazzini.

Il percorso che si vuole iniziare oggi è propedeutico al progetto di domani: il Teatro San Carlo desidera promuovere, in tempi brevi, la realizzazione di un polo formativo della città dove possano confluire le nostre attività formative già esistenti e la creazione di nuove opportunità (scuola per tecnici, amministrativi, marketing, comunicazione, produzione, segreteria artistica, orchestra giovanile, canto), attività di spettacolo ed espositive»¹².

Osservazione H. - La Dogana di Via Ponte dei Granili

L'edificio è in pessimo stato conservativo ed è posto a circa 240 metri di distanza dall'uscita della Darsena Petroli. Il complesso è sottoposto a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004¹³ sebbene non sia menzionato nel SIA tra i beni culturali presenti nell'area. La Dogana di Via Ponte dei Granili nell'Ottocento è stata riportata e disegnata da Achille Gigante¹⁴ ed anche nel volume di Francesco de Bourcard «*Usi e costumi di Napoli e contorni...*»¹⁵. Nell'opera sono raccontati più volte i facchini di san Giovanni a Teduccio impiegati presso la Dogana. I facchini per il loro vigore erano reclutati ed apprezzati per la famosa festa dei Gigli di Nola. Nel volume ai facchini «*Sangiovannari*» è dedicato un disegno di Paolo Mattei. La Dogana è tuttora collocata in un punto nevralgico per raggiungere il centro cittadino. Sono diverse le riproduzioni, le cartoline e le foto d'epoca che raccontano lo scenario.

11 Roberto Parisi, *Lo spazio della produzione*. Napoli: la periferia orientale, Edizioni Athena, pag. 164.

12 <https://www.teatrosancarlo.it/it/pages/laboratori-vigliena.html>

13 Vedi nota 4.

14 Achille Gigante, *Viaggio da Napoli a Castellammare: con 42 vedute incise all'acqua forte*, 1845.

15 Francesco de Bourcard, *Usi e costumi di Napoli e contorni descritti e dipinti*, volume Secondo, 1853/58.

Cenni storici

«Diverso destino fu invece riservato alla Dogana progettata dallo stesso Gasse intorno al 1829. Essa era costituita da due corpi identici in stile neodorico, posti simmetricamente ai lati della via Reggia di Portici, alla confluenza con il canale di Pollena. Mentre il corpo posto a sud dell'arteria è ancora oggi esistente, sebbene in cattivo stato di conservazione, quello a nord fu demolito nel secondo decennio del Novecento per consentire l'insediamento della nuova centrale termoelettrica dell'Ente Autonomo del Volturno».¹⁶

Il Forte di Vigliena in primis, la ex fabbrica Cirio e la Dogana di Via Ponte dei Granili devono essere tutelati, valorizzati e recuperati, non possono subire ulteriori danni e la noncuranza degli Enti preposti alla Tutela del Patrimonio Culturale.

Il progetto per la installazione del Deposito di GNL sul Molo Vigliena è incompatibile con il contesto urbano sia dal punto di vista normativo, sia per i rischi che comporta la sua eventuale installazione, tenuto conto che l'impianto si aggiungerà agli altri già operanti, determinando una rischiosa commistione in spazi resi ancora più risicati per le molteplici attività che si intende svolgere. L'area ha bisogno di una concreta riqualificazione ambientale, civile e produttiva; peraltro, più volte annunciata e mai realizzata.

OSSERVAZIONE 2. Aspetti relativi alla Pianificazione del Porto e della città di Napoli

Il Promotore, al fine di dimostrare la compatibilità del progetto dal punto di vista urbanistico, nel SIA al punto 2.4.6¹⁷, ha citato le Norme di Attuazione del PRG del Comune di Napoli e segnatamente i commi 2 e 3 dell'art.29. A tale proposito evidenziamo che il suddetto articolo 29 deve essere recepito ed applicato in tutta la sua articolazione poiché nel comma 5 si precisa che: «**Il piano è redatto nel rispetto della normativa di zona e delle seguenti specificazioni: a) la *dismissione di tutte le attrezzature e gli impianti riguardanti il traffico petrolifero per le quali si prevede una nuova localizzazione al di fuori del golfo di Napoli, previo accordo con la Regione Campania e le altre amministrazioni competenti. Nelle more della nuova localizzazione e per il tempo, a tal fine strettamente necessario, sono consentite trasformazioni orientate esclusivamente al miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale***».

Le determinazioni assunte negli strumenti di pianificazione urbanistica per la città di Napoli riconfigurano le funzioni dell'Area Orientale, prevedendone la riqualificazione e la dismissione degli impianti petroliferi. Il decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n. 323 dell'11 giugno 2004, riguardante l'approvazione della Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli, al comma 2 precisa che: «**relativamente all'ambito n. 13 (ex Raffineria), al fine di rendere la Variante al P.R.G. conforme agli orientamenti introdotti in sede di esame delle osservazioni dal Consiglio Comunale, con particolare riferimento alla mozione consiliare allegato 11 della delibera di C.C. n. 137/2003, subordinare la redazione dei piani urbanistici esecutivi, nonché l'attuazione degli interventi diretti, previsti dalla normativa per l'ambito n. 13, all'adeguamento della scheda dell'ambito, della zonizzazione dell'area, e della relativa normativa, a quanto stabilito con il citato documento (allegato 11 alla Delibera C.C. n. 137 del 22.7.2003) in merito alla redazione e approvazione di un "piano di trasferimento" che, se necessario, definisca la riduzione e l'esatta**

¹⁶ Roberto Parisi, *Lo spazio della produzione. Napoli: la periferia orientale*, Edizioni Athena, pag.161

¹⁷ Studio di Impatto Ambientale, pag. 38

localizzazione delle aree (definite “molto limitate”) per la transitoria e temporanea prosecuzione delle attività di stoccaggio. Ciò anche nel rispetto delle norme di cui al D.M. 9.5.2001 avente ad oggetto “Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischi di incidente rilevante”».

Nei pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici più volte è stata sottolineata l'esigenza del trasferimento della Darsena Petroli per la contiguità della costruenda area container, per i rischi connessi alla movimentazione dei carburanti e per recepire l'indirizzo urbanistico del Comune di Napoli.

A tale proposito nel parere n.203, reso dal CSLP nell'adunanza del 29 ottobre 2004, avente per oggetto il «*Piano Regolatore Portuale – Porto di Napoli*», la questione della delocalizzazione della Darsena Petroli è citata più volte: «*Peraltro l'Assemblea auspica che in tempi contenuti possa essere definitivamente risolta la problematica relativa alla delocalizzazione della darsena petroli al fine di eliminare fonti di rischio e riqualificare la zona orientale del porto, coerentemente con le scelte strategiche deliberate dal Comune di Napoli e con lo scenario di cui alle ipotesi di sviluppo descritte negli elaborati grafici del P.R.P.*».

Con il parere n. 63/2012 del 22 marzo 2013, avente per oggetto «*Piano Regolatore del Porto di Napoli*», il CSLP ha riconfermato l'esigenza della delocalizzazione dell'area petroli. In questo caso il citato parere venne rilasciato a seguito della procedura relativa all'approvazione del PRP, Revisione giugno 2012. Il CSLP respinse il PRP ritenendolo carente in merito alle soluzioni prospettate relativamente all'area petroli e per quelle attinenti al «***tema di protezione ambientale della sicurezza e salute pubblica***», nonché sulla questione della «*delocalizzazione e ricollocazione delle funzioni di approvvigionamento dei prodotti petroliferi*». Inoltre, il PRP non risultava dotato del Rapporto ambientale, motivo per cui «*L'Assemblea ribadisce come già detto che “il rapporto ambientale costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione e di approvazione” (art.13, comma 3, del Dlgs. 152/06 e ss.mm.ii.)*. ***La mancanza di tale rapporto fa venir meno un presupposto necessario per la valutazione e l'esame del PRP***». La procedura autorizzativa, a distanza di dieci anni, è formalmente ancora in corso.

Lo stesso Masterplan del Porto di Napoli, approvato con la delibera n. 7 del 19 febbraio 2018, non ha risolto le complesse questioni relative alla pianificazione portuale, in quanto le determinazioni successive hanno mutato radicalmente quelle originarie. Il piano, inizialmente, prevedeva nuove colmate nell'area antistante la ex Corradini configurando di fatto il superamento del PRP Revisione 2012. Con la delibera 42/2021 l'AdSP ha, invece, soppresso «*l'intervento relativo all'ampliamento della banchina di levante mediante cassa di colmata*». Tale circostanza ha ulteriormente reso indilazionabile l'esigenza di ridefinire le questioni relative alla pianificazione portuale.

Dalla disamina degli atti citati si evince che il progetto del Deposito di GNL non trova riscontro nella pianificazione portuale vigente né tantomeno in quella relativa alla città di Napoli.

Sul sito dell'AdSP si chiarisce in modo inequivocabile che attualmente il PRP non è in vigore e che quindi ogni scelta dovrà essere sottoposta all'eventuale approvazione solo quando sarà vigente il nuovo Piano poiché: «*Il Piano Regolatore del porto di Napoli è in corso di rivisitazione, dopo la “restituzione” da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (marzo 2013) a causa delle “carenze riscontrate in merito agli aspetti pianificatori e procedurali” della proposta di piano del 2013*».¹⁸

18 <https://adsptirrenocentrale.it/piano-regolatore-portuale/>

Allo stato attuale le tematiche relative alla pianificazione portuale possono essere affrontate unicamente nell'ambito della definizione ed approvazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema previsto dalla normativa vigente.

OSSERVAZIONE 3. Verifica dei parametri di rischio di incidente industriale rilevante, in relazione al progetto 'Deposito GNL'

Premesso che:

- a) nelle norme di Attuazione della Variante al Piano Regolatore Generale Centro Storico, Zona Orientale, Zona Nord-Occidentale del Comune di Napoli (approvata in giugno 2004), articolo 29, comma 5 è prevista: *«la dismissione di tutte le attrezzature e gli impianti riguardanti il traffico petrolifero per le quali si prevede una nuova localizzazione al di fuori del golfo di Napoli, previo accordo con la Regione Campania e le altre amministrazioni competenti. Nelle more della nuova localizzazione e per il tempo a tal fine strettamente necessario, sono consentite trasformazioni orientate esclusivamente al miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale»;*
- b) il comma 6 dell'art.21 del D.Lgs 105/2015 prevede che, laddove nell'area oggetto del Piano di Emergenza Esterna redatto ci dovessero essere *«dei cambiamenti»*, causa installazione di nuovi impianti a rischio, il Prefetto disporrà l'aggiornamento del Piano;
- c) l'articolo 19 del D.Lgs 105/2015 prevede che il Comitato Tecnico Regionale, in accordo con la Regione o il soggetto da essa designato, in base alle informazioni fornite dai gestori ai sensi degli articoli 13 e 15, ovvero acquisite a seguito di una richiesta di informazioni aggiuntive o mediante le ispezioni svolte ai sensi dell'articolo 27, sulla base dei criteri definiti all'allegato E, individua gli stabilimenti o i gruppi di stabilimenti di soglia inferiore e di soglia superiore, per i quali la probabilità o la possibilità o le conseguenze di un incidente rilevante possono essere maggiori, a causa della posizione geografica, della vicinanza degli stabilimenti stessi e dell'inventario delle sostanze pericolose presenti in essi, dandone comunicazione ai gestori degli stabilimenti interessati;
- d) il comma 9 dell'art. 21 del D.Lgs 105/2015 prevede che per le aree ad elevata concentrazione di stabilimenti soggetti ad effetto domino, di cui al citato articolo 19, il Prefetto, d'intesa con la Regione e gli Enti locali interessati, sentito il CTR, redige il Piano di emergenza esterna, in conformità al comma 1, tenendo conto dei potenziali effetti domino nell'area interessata;
- e) il comma 1 dell'art. 21 del D.Lgs 105/2015 prevede che per gli stabilimenti di soglia superiore e di soglia inferiore, al fine di limitare gli effetti dannosi derivanti da incidenti rilevanti, il Prefetto, d'intesa con le regioni e con gli enti locali interessati, sentito il CTR e previa consultazione della popolazione e in base alle linee guida previste dal comma 7, predispone il piano di emergenza esterna allo stabilimento e ne coordina l'attuazione.

Considerato che:

https://adsptirrenocentrale.it/wp-content/uploads/ufficio_tecnico/piano_regolatore_portuale/IterPRP.pdf

- a) nello Studio di Impatto Ambientale, paragrafo 7.1.1, relativo ai «Rischi Associati a Gravi Eventi Incidentali», il promotore asserisce che: «*L'impianto proposto da Edison/Kupit rientra nelle attività a rischio di incidenti rilevanti*». Per la citata tipologia di attività è necessario il «*Nulla Osta di Fattibilità*» approvato dal Comitato Tecnico Regionale della Campania;
- b) il promotore ha fornito un riepilogo molto stringato della relazione funzionale al rilascio del «*Nulla Osta di Fattibilità*». Detta documentazione è stata depositata presso il Comitato Tecnico Regionale in data 9 marzo 2021 ed è stata sottoposta alla consultazione del pubblico solo in data 14 aprile, con scadenza per la presentazione delle osservazioni del pubblico prevista in data 14 giugno. Nella sintesi il promotore sostiene che gli scenari relativi ad eventuali incidenti sono congrui alle caratteristiche della realtà impiantistica in esame e che un eventuale effetto domino non è contemplato. Assicura, inoltre, la compatibilità del progetto con gli impianti già esistenti e conclude che il rischio connesso al nuovo Deposito GNL di Napoli risulta accettabile;
- c) al paragrafo 3.5.2.7.1 dello Studio di Impatto Ambientale, il promotore ha quantificato in un massimo di quattordicimila autobotti all'anno, l'aumento del traffico terrestre in fase di esercizio;
- d) alla tabella 4.7 della Sintesi non Tecnica, la movimentazione giornaliera di GNL tramite autobotti (mezzi pesanti) è quantificata in 60 mezzi al giorno;
- e) al paragrafo 3.2.4 dello Studio di Impatto ambientale, relativo al caricamento del GNL sulle autobotti, si afferma che la capacità delle autocisterne sarà fino a 59 metri cubi e quella degli isocontainer fino a 44,5 metri cubi;
- f) è possibile identificare, attraverso la letteratura accademica, almeno due casi di incidente legati ad effetto BLEVE, avvenuti in Spagna nel giugno 2002 e in ottobre 2011 [Planas-Cuchi, E., Gasulla, N., Ventosa, A., & Casal, J. (2004). Explosion of a road tanker containing liquefied natural gas. Journal of Loss Prevention in the Process Industries, 17,315-321]. Oltre ai due casi di esplosione dovuti ad un aumento incontrollato della pressione interna alla cisterna, gli autori del saggio appena citato registrano quindici casi di incidenti stradali che hanno coinvolto autobotti trasportanti GNL, nella sola Spagna, durante il periodo 1989-2004;
- g) l'esplosione fisica di un'autobotte da 56 metri cubi, quindi di volume mediamente inferiore rispetto alle autocisterne in esame, può provocare un effetto FIREBALL di durata fino a 10.69 secondi, diametro fino a 159.28 metri, altezza fino a 115.69 metri e potere emissivo superficiale fino a 252.23 kilowatt per metro quadrato [Zhang Q., Liang D., (2013). Thermal Radiation and Impact Assessment of the LNG BLEVE Fireball, Procedia Engineering 52, 602 – 606].
- h) dalla documentazione allegata al Piano di Emergenza (All.2 Ortofoto generale, All.2i Percorso Oleodotto), si evince la stretta prossimità territoriale tra il sito occupato dal nuovo Deposito e il sito occupato dal nuovo parcheggio per mezzi pesanti, da un lato, e la Darsena Petroli, l'Oleodotto, i depositi costieri, il Terminale Contenitori di Napoli Levante, la Centrale Turbogas 'TirrenoPower', dall'altro, nelle cui adiacenze coesistono aree residenziali densamente popolate e infrastrutture civili altamente trafficate. A p. 106 dello Studio di Impatto Ambientale, e in particolare nella Figura 4.11, è descritto il percorso delle autobotti tra il Molo Vigliena e l'imbocco dell'autostrada A3. Si può osservare con estrema chiarezza come il percorso attraversi determinate aree, per le quali non solo

si rilevano fitte presenze residenziali (ad es. Via Marina dei Gigli, Via Ponte dei Granili) ed elevata densità di traffico di mezzi civili (ad es. convergenza di Via G. Ferraris con Via Repubbliche Marinare e Rotatoria, imbocco verso le autostrade), ma che risultano immediatamente adiacenti al percorso dell'oleodotto, alla centrale turbogas 'TirrenoPower' (Via Marina dei Gigli, Via Ponte dei Granili) ed al Deposito costiero di proprietà della Kuwait Petroleum S.p.A, sito in Via Galileo Ferraris, 170/A (Via F. Sponsilli, Via G. Ferraris), quest'ultimo inserito dall'ISPRA e dal SNPA all'interno dell'«Inventario degli stabilimenti a rischio di incidenti rilevanti, connessi alla presenza di sostanze pericolose», pubblicato sul sito del Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi dell'art. 5, comma 3 del D.Lgs. 105/2015.

Ritenuto che:

- a) non risulta che il «Nulla Osta di Fattibilità» approvato dal Comitato Tecnico Regionale della Campania, allo stato attuale, sia stato rilasciato. Tale atto è determinante per il prosieguo dell'iter autorizzativo. La stringata narrazione dedotta dalla relazione funzionale al rilascio del «Nulla Osta di Fattibilità» risulta essere parziale e poco persuasiva;
- b) il progetto del Deposito di GNL muta ed aggrava il quadro ambientale, andando a configurare un nuovo scenario ed ulteriori fattori di rischio, quali effetti BLEVE- FIREBALL, accidentalmente causati dall'improvvisa ed estremamente rapida evaporazione del GNL in seguito ad una rottura del circuito in pressione, con conseguente esplosione fisica. James Venart, professore emerito di Ingegneria Meccanica alla University of New Brunswick, ha affermato che il rischio di eventi BLEVE, legati all'utilizzo del GNL, è rilevante [Venart, J. E. S. (20 05). Letter to the editor. Process Safety Progress, 24(4), 226], in particolar modo se il trasporto del GNL avviene a terra, tramite auto-botti.

Si osserva, pertanto, quanto segue:

1. in considerazione dell'eventuale concessione del Nulla Osta di Fattibilità e dell'eventuale costruzione del Deposito GNL, si evidenzia l'urgenza di adeguare il Piano di Emergenza Esterna e sottoporlo all'iter procedurale previsto dal comma 9 dell'art. 21 del D.Lgs 105/2015, quindi ad istruttoria tecnica da parte del CTR ed alla consultazione del Pubblico, ai sensi del comma 1 dell'art. 21 del D.Lgs 105/2015;
2. si invitano le istituzioni competenti a tener conto del possibile effetto FIREBALL, generato da eventi di natura puramente accidentale e potenzialmente in grado di innescare una reazione a catena nei numerosi stabilimenti a rischio di incidente rilevante, insistenti e adiacenti al sito ed alle infrastrutture impegnate sia dal nuovo deposito quanto dalla relativa movimentazione.

OSSERVAZIONE 4. Verifica dei parametri di rischio incidente rilevante per impianti attualmente incidenti sulla Darsena Petroli

Premesso che:

- a) i Depositi costieri, di proprietà della Kuwait Petroleum Italia SpA, sono inseriti dall'ISPRA e dal SNPA all'interno dell'«Inventario degli stabilimenti a rischio di incidenti rilevanti, connessi alla presenza di sostanze pericolose», pubblicato sul sito del Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi dell'art. 5, comma 3 del D.Lgs. 105/2015;

- b) l'art. 21 del D.Lgs 105/2015, al comma 11 affida al Prefetto la decisione di redigere, o meno, il Piano di Emergenza Esterna, ovvero, sentiti i pareri tecnici ed istituzionali, *«qualora non siano ragionevolmente prevedibili effetti, all'esterno dello stabilimento, provocati dagli incidenti rilevanti connessi alla presenza di sostanze pericolose»*;
- c) la Darsena Petroli, sebbene non classificata dalla normativa vigente come impianto a rischio di incidente rilevante, è operativamente inserita nel *«Piano di Emergenza Esterna per le Industrie a Rischio di Incidente Rilevante nella Zona Orientale di Napoli»*, redatto dalla Prefettura - Ufficio territoriale del Governo di Napoli, 2015;
- d) a p. 58 del Piano di Emergenza Esterna si evidenzia: *«la darsena petroli viene inserita nella presente pianificazione in quanto un incidente alla stessa potrebbe generare una ricaduta ai depositi costieri collegati»*;
- e) a p. 5 del Piano di Emergenza Esterna si evidenzia: *«il piano di emergenza esterna per l'Area Orientale del Comune di Napoli, sin dalla stesura del 2004, è stato configurato come piano d'area, pur in assenza di apposito provvedimento interministeriale di dichiarazione dell'area come "area ad elevata concentrazione di stabilimenti", così come prevedeva l'art. 13 del D. Lgs. 334/99»*.

Considerato che:

- a) nello Studio di Impatto Ambientale, p. 37, Il promotore ha citato il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Città Metropolitana di Napoli, riguardante la Darsena Petroli, nel quale si precisa che la Darsena Petroli del porto di Napoli non è classificata tra gli impianti a rischio di incidente rilevante dalla normativa vigente;
- b) nel Rapporto Tecnico, inoltrato in allegato alla richiesta di modifica non sostanziale all'Autorizzazione Integrata Ambientale e deliberata con Decreto Dirigenziale n. 206 del 30/10/2019 della Giunta Regionale della Campania, dell'impianto sito in Via Nuova delle Brece, 205 e di proprietà della società Kuwait Petroleum S.p.A, si specifica quanto segue: *«I prodotti petroliferi sono importati essenzialmente a mezzo navi cisterna dalla Darsena Petroli del Porto di Napoli e, tramite oleodotto, sono trasferiti sia al deposito Fiscale di Via Nuova delle Brece che al deposito "Ex-Benit" di Via Galileo Ferraris» e «gli approvvigionamenti avvengono quasi esclusivamente a mezzo navi cisterna dalla Darsena Petroli del Porto di Napoli»*;
- c) le linee guida (Ravenna, 24/10/2014) per la gestione delle emergenze in ambito portuale, formulate da Autorità Portuale di Ravenna, Autorità Portuale di Venezia (lead partner), Autorità Portuale di Trieste, Azienda speciale per il porto di Monfalcone, Consorzio per lo sviluppo industriale della Zona Aussa - Corno, Azienda speciale per il porto di Chioggia, Porto di Capodistria, Università del Litorale, per fornire alle Autorità Portuali nazionali un quadro di riferimento metodologico omogeneo per l'elaborazione dei Piani di Emergenza sui rischi d'incidente rilevante per le aree portuali, prevedono che l'area di interesse entro la quale l'Autorità Portuale svolgerà un ruolo attivo nella gestione delle emergenze comprenda almeno:
1. gli stabilimenti a rischio d'incidente rilevante che effettuano operazioni portuali;
 2. gli stabilimenti a rischio d'incidente rilevante che si avvalgono di ditte terze per l'effettuazione di operazioni portuali, con il coinvolgimento di sostanze pericolose;

3. gli stabilimenti a rischio d'incidente rilevante i cui contours di danno insistono sulle aree in cui si effettuano operazioni portuali (scarico, carico, trasbordo e deposito);

Si osserva, pertanto, quanto segue:

1. si rende opportuna un'apposita istruttoria tecnica della Darsena Petroli da parte del CTR, in vista di una quantificazione e qualificazione delle sostanze pericolose (gasoli ed olio combustibile) ivi movimentate ed utilizzate;
2. si rende opportuno un preciso inquadramento territoriale, che tenga conto dell'effettiva concentrazione di stabilimenti ed impianti soggetti a rischio di incidente industriale rilevante, adiacenti o in relazione con la Darsena Petroli;
3. tali verifiche tecniche dovranno essere sottoposte alla consultazione del Pubblico, ai sensi del comma 1 dell'art. 21 del D.Lgs 105/2015.

OSSERVAZIONE 5. Il Deposito GNL e il contesto urbano circostante

Secondo quanto si rileva dalla consultazione del sito dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, la Darsena Petroli è una infrastruttura *«strategica per l'approvvigionamento energetico per il Sud e il Centro Italia»*¹⁹, e non solo. La società Kuwait Petroleum SpA ci informa che l'azienda dispone di *«un'articolata logistica in Nord Italia che ci consente di fornire dei nostri prodotti anche altre Regioni, principalmente Lombardia, Liguria, Piemonte»*²⁰. La Q8 movimentata annualmente oltre 3 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (gasoli, benzine, jet fuel, oli combustibili), che tramite l'Oleodotto vengono smistati nei depositi costieri che dispongono di 61 serbatoi e di 31 baie di carico. Apprendiamo ancora che la Q8 ha presentato un progetto all'AdSP nel quale chiede di procedere al dragaggio dei fondali per incrementare la profondità della Darsena Petroli, poiché attualmente possono approdare solo le navi che non vanno oltre le 30 mila tonnellate, a fronte dell'esigenza di permettere l'attracco alle navi di 100 mila tonnellate di stazza, per intercettare *«i carichi di prodotti petroliferi dal Medio Oriente, dove si collocano i maggiori produttori del mondo»*²¹.

Nella Darsena Petroli è presente altresì un consorzio di operatori GPL che gestiscono il pontile n. 68 adiacente a quello della Q8. Le aziende complessivamente movimentano 850 mila tonnellate di GPL pari al 25% del mercato nazionale. Al pari del settore petroli anche per il GPL si evidenzia che si tratta di uno scalo strategico per *«lo stoccaggio e la distribuzione del GPL nell'Italia centro meridionale e in parte anche del Nord Italia»*²². Dalla Darsena, attraverso l'Oleodotto, il GPL viene immagazzinato nei serbatoi. La sola Energas SpA dispone di *«18 serbatoi per lo stoccaggio del prodotto, interrati e ricoperti da un prato»*²³. Energas ha presentato progetti per incrementare la capacità volumetrica dei suoi serbatoi di circa il 30%. Le società Energas, Petrolchimica partenopea, Italcost e Eni hanno chiesto di utilizzare il Pontile 69 (Molo del Progresso) per implementare il traffico di GPL di cui

19 <https://adsptirrenocentrale.it/porto-di-napoli-strategico-per-lapprovvigionamento-energetico-per-il-sud-e-il-centro-italia/>

20 *idem*

21 *idem*

22 *idem*

23 *idem*

prevedono una crescita. Il Molo 69 è quello che confina con il Nuovo Terminale Contenitori di Napoli Levante in via di ultimazione. Il Molo del Progresso, accosto 69, attualmente è in concessione alla Q8.

Presso la Darsena Petroli opera anche la compagnia di Stato algerina, «Sonatrach» che movimentata benzina, jet fuel e gasolio che distribuisce in tutto il Sud d'Italia. La Sonatrach dispone di depositi costieri e le sue navi attualmente scaricano i combustibili presso i pontili 65 e 60 collocati sul Molo Vigliena dove dovrebbe essere disposto sia l'accosto per le metaniere che il Deposito di GNL. La Sonatrach è anch'essa interessata alla gestione del molo 69.

In tale contesto pieno di attività pericolose dovrebbe operare il nuovo Deposito di GNL contemporaneamente a tutte le altre attività preesistenti. Peraltro, le aziende sollecitano e chiedono di incrementare sensibilmente il traffico dei combustibili nella stessa infrastruttura. In prima linea c'è proprio la Q8, che, come abbiamo visto prima, domanda di portare nella Darsena navi da 100 mila tonnellate.²⁴ La Q8, a quanto pare, ha sorpassato in modo unilaterale quanto sottoscritto nel Protocollo d'Intesa in data 11 dicembre 2006, tra Regione Campania, Comune di Napoli, Napoli Orientale s.c.p.a., Kuwait Petroleum Italia, Kuwait Raffinazione e Chimica, che prevede il ridimensionamento e il trasferimento delle attività petrolifere. Anzi, pare di essere ritornati alle prospettive delineate alla fine degli anni Cinquanta del secolo scorso quando si indicava «*Napoli Porto Terminale Euro-Mediterraneo del Petrolio*».²⁵

Appare piuttosto evidente che gli spazi disponibili per contenere tutte le attività preesistenti e quelle in itinere non sono compatibili con il progetto proposto dal Promotore. Stante la situazione di rischio tali attività dovrebbero, invece, essere ridimensionate e ricollocate così come previsto dal Protocollo d'Intesa del 2006, già menzionato, sottoscritto in data 11 dicembre 2006.

Nel Rapporto Preliminare di Sicurezza, paragrafo A.1.2 «Denominazione e ubicazione dello Stabilimento», il Promotore sostiene che per la messa in opera del progetto è necessaria «*un'area complessiva di circa 40.000 m² (circa 35.000 m² per l'area di impianto e circa 5.000 m² per l'area di parcheggio autobotti presso l'area ex Tirreno Power, situata a Nord Est rispetto al Molo Vigliena), mentre l'esecuzione di opere edili e impiantistiche interesseranno una superficie di circa 16.000 m²*».²⁶

Tale previsione è difforme da quella prevista dallo stesso Promotore sempre nel «Rapporto Preliminare di Sicurezza per la Fase di Nulla Osta di Fattibilità, Allegato I.11». Infatti, il Promotore in questo caso scrive: «*L'area occupata dal nuovo Deposito avrà una superficie complessiva di circa 14.000 m², di cui 12.000 m² per l'area di impianto e 2.000 m² per le aree di banchina*»²⁷. Il Promotore, poco sopra, ha precisato che: «*Nel caso in cui l'area disponibile non fosse sufficiente per realizzare il nuovo deposito di GNL come parte delle attività di ingegneria verranno identificate le strutture e le attrezzature esistenti che possono essere rilocate*»²⁸. Tale previsione progettuale dovrebbe essere già definita e disponibile nonché essere parte necessaria del progetto sottoposto alla Consultazione del Pubblico e non solo.

Dalla stima delle aree attualmente disponibili nella Darsena Petroli si deduce che il Deposito GNL occuperebbe gran parte dell'area petroli: 35000 m² sui 55000 m² fruibili, pari al 64% circa, sarebbero occupati dal Deposito GNL a cui si devono aggiungere i 5000 m² necessari per il parcheggio delle autobotti collocato in uno spazio adiacente all'area petroli. In quest'ultimo caso si rileva una espansione dell'area petroli non prevista dai documenti di pianificazione portuale e dal PRG della città

6 *idem*

25 Rosalbino Santoro, *Napoli Porto Terminale Euro-Mediterraneo del Petrolio*, L'Arte Tipografica, Napoli, 1957.

26 *Rapporto Preliminare di Sicurezza per la Fase di Nulla Osta di Fattibilità*, pag. 16.

27 *Rapporto Preliminare di Sicurezza - Allegato I.11.*, pag.15.

28 *Idem*.

di Napoli. Nondimeno, si rileva che il parcheggio delle autobotti è collocato a pochi metri dell'opificio della ex Cirio sottoposto a tutela ai sensi del D.L. vo 42/2004.

Ovviamente il promotore sostiene che le attività attualmente esercitate dalla Q8 sul Molo Vigliena, accosto 65, dovrebbero essere trasferite sul Molo del Progresso²⁹ cioè presso l'accosto 69 già reclamato dalle altre aziende del settore. In ogni caso, nel Piano sottoposto alla Consultazione del Pubblico l'insieme degli aspetti connessi alle diverse attività che si dovrebbero svolgere nella Darsena Petroli - comprensive di quelle svolte attualmente e di quelle proposte - non sono affrontate e trattate in modo chiaro. Nella sequenza delle argomentazioni a sostegno del progetto si fa riferimento costantemente all'accosto 69 che dovrebbe risolvere tutti i problemi, ma appare piuttosto evidente che la soluzione prospettata è alquanto incerta. Ovvero potrebbe esserlo, ma a discapito della sicurezza.

Nella Sintesi dei risultati dell'analisi degli eventi incidentali il Promotore nel paragrafo C.5.1 sostiene che: gli «*effetti domino conseguenti all'accadimento degli scenari incidentali analizzati non sono possibili*».³⁰ Si annunciano misure innovative in grado di prevenire ogni possibile incidente. Tale previsione non è comprensiva dello scenario reale che prevede contemporaneamente la presenza presso i moli, a poche decine di metri di distanza, di una nave metaniera, ormeggiata all'accosto 65 e di una nave gasiera, ormeggiata sul molo 68. Ovviamente sul molo 69 dovrebbero svolgersi oltre a quelle attuali tutte le altre attività, rilevantissime, che ora avvengono sul molo Vigliena; magari implementate come chiedono le aziende. Nello stesso accosto 60 dal lato della Darsena Pollena dovrebbe essere attraccata una bettolina con una capacità di carico compresa tra i 4.000 e 7.500 m³. Sul molo Vigliena, tra la metaniera e la bettolina, sarà collocato il serbatoio di stoccaggio con una capacità di 20000 m³. In sostanza potrebbero sommarsi gli effetti provocati dai 35000 m³ di GNL della metaniera, dei 20000 m³ di GNL contenuti nel serbatoio, dei 7.500 m³ di GNL della bettolina, della nave gasiera ormeggiata all'accosto 68, che in caso di incidente causerebbero, nel sopra descritto contesto, conseguenze gravi.

Nello Studio di Impatto Ambientale, paragrafo 5.10, il Promotore ha formalmente citato le problematiche concernenti la presenza nello stesso ambito del nuovo Terminale Contenitori di Napoli Levante, senza tuttavia trattare adeguatamente le questioni relative agli «*impatti cumulativi [...] di una serie di attività, scarichi ed emissioni che si combinano o che si sovrappongono, creando, potenzialmente, un impatto maggiore rispetto ai singoli contributi*».³¹ Il nuovo Terminale è in via di ultimazione ed è stato progettato per movimentare 1000000 di Teus. Si tratta della messa in opera di una notevole infrastruttura con tutte le sue implicazioni connesse in termini di impatto ambientale. In ambito portuale, poi, l'analisi del Promotore si è concentrata prevalentemente sulla questione della rete stradale, di fondamentale importanza considerate le notevoli quantità di merci e di autobotti in transito. Queste insieme non solo costituirebbero un potenziale pericolo, ma potrebbero comportare anche problemi di viabilità visti gli spazi molto risicati in cui si intende svolgere determinate attività.

Da questo punto di vista, inoltre, segnaliamo che dalla lettura del piano non sono percepibili le criticità concernenti il tipo di materiali trasportati che sono altamente pericolosi e il fatto che la stessa viabilità della zona interessata appare piuttosto insufficiente, vista la notevole quantità di camion in transito. Si menziona, poi, la costruzione di un nuovo cavalcavia³², di cui non si conosce attualmente il progetto, che qualora realizzato, rappresenterebbe una ulteriore lacerazione del tessuto urbano già fortemente compromesso. Nel Piano presentato dal Promotore, poi, non sono trattate adeguatamente le molteplici criticità esistenti: nello stesso ambito, quello del Molo del Progresso, dovranno, infatti,

29 *Idem*.

30 *Rapporto Preliminare di Sicurezza per la Fase di Nulla Osta di Fattibilità, C.5.1*, pag. 71.

31 SIA, pag. 307 e sgg.

32 *Rapporto Preliminare di Sicurezza per la Fase di Nulla Osta di Fattibilità*, pag. 17

coabitare molte delle attività che si svolgono attualmente nella Darsena Petroli e quelle del Terminale Contenitori, in uno spazio largo appena 40 metri c.a., oltre il quale c'è l'area container.

Di conseguenza, lungo il Molo del Progresso, accosto 69, si concentrerebbero gran parte delle attività dell'Area Petroli. A poca distanza, nel Canale di Navigazione, ci sono le banchine del Nuovo Terminale Contenitori dove ormeggeranno le navi portacontainers per le operazioni di scarico. La contiguità delle due attività costituisce un pericolo reale e nel piano non si rileva nessun cenno all'eventuale riorganizzazione dell'accosto 69, che, nel nuovo scenario, sarebbe utilizzato in modo intensivo, poiché gli operatori lo indicano come nodo cruciale per il prosieguo delle loro attività. Tale circostanza, quindi, richiede che sia soddisfatta l'esigenza di conoscere gli aspetti non secondari della eventuale riorganizzazione della Darsena Petroli in relazione al Terminale Contenitori e al tema della sicurezza.

Nel piano, inoltre, non si rileva alcun riferimento ai rischi collegati al canale di Navigazione indispensabile per raggiungere gli attracchi petroliferi. In particolare, nel canale, le metaniere, le bettoline, e tutte le altre navi, transiteranno a poche decine di metri dalle navi portacontainer che a breve saranno ormeggiate sulle banchine del Terminale Contenitori di Napoli Levante. Il Canale nel tratto in questione, vale a dire la rotta di accesso al porto, è largo circa 243 metri che, in previsione, saranno occupati o da due navi da 6.000 TEU, accostate alla banchina, oppure da una nave di 11.000 TEU. Nella parte restante dovranno transitare le altre navi, come quelle cariche di carburante, tra cui le metaniere che nel loro tragitto saranno accompagnate, sui fianchi, dai rimorchiatori che occuperanno altro spazio ancora rendendo l'ambito di manovra molto risicato, incrementando di conseguenza i fattori di rischio. Da non dimenticare che all'entrata del Canale di Navigazione il PRG della città di Napoli prevede, tuttora, la realizzazione di un Porto Turistico per 900 posti barca.

A tale proposito il CSLP nel parere n.203, reso nell'adunanza del 29 ottobre 2004, nel valutare la complessità dovuta alle diverse tipologie di imbarcazioni presenti nello stesso ambito osservò che: *«le rotte del naviglio turistico devono essere tenute nettamente distinte da quelle delle navi commerciali, predisponendo adeguati sistemi di sicurezza»*. Stante all'attuale indirizzo, quindi, quello citato è uno scenario che potrebbe verificarsi, è necessario perciò ridefinire tutti gli aspetti relativi alle diverse attività appurandone la compatibilità e le condizioni da specificare.

Nel SIA, paragrafo 7.1.1 - Rischi Associati a Gravi Eventi Incidentali, il Promotore esclude ogni possibilità di incidente relativo al coinvolgimento del «territorio circostante»³³ la Darsena Petroli. Nella documentazione, però, risulta non messo in luce adeguatamente il contesto urbano circostante. Da questo punto di vista si rileva l'inosservanza delle disposizioni concernenti la Partecipazione del Pubblico al Procedimento (prevista dal D.Lgs. 3.4.2006 n.152 e dal D.Lgs. 26.6.2015 n.105) che avrebbe consentito allo stesso Promotore di conoscere la realtà territoriale.

Il serbatoio del GNL è distante circa 400 metri da Via Ponte dei Francesi e da Via Ponte dei Granili. Il parcheggio delle autobotti è posto a meno di 200 metri dalle residenze che affacciano su entrambi i lati di via Ponte dei Francesi e nelle quali risiedono diverse centinaia di nuclei famigliari. Ancora più vicini all'area di progetto, a circa 200 metri dal Molo Vigliena e a circa 80 metri dal parcheggio autobotti, si rivelano 42 appartamenti e gli uffici dell'ASIA e della Città Metropolitana di Napoli, con annesso parcheggio e verde attrezzato, ed altre residenze ancora. Su via Ponte dei Francesi all'altezza del Civico n.43, lungo una strada privata che si immette dall'altro lato su Via Nominale, sono insediate diverse attività commerciali. Su via Ponte dei Granili è situato a circa 270 metri dal Molo Vigliena il cosiddetto «palazzo della Navalmeccanica» che il 21 dicembre del 1985 subì danni gravissimi per la

33 SIA, pag. 322

esplosione dei depositi di carburante dell'AGIP. Alla fine dello Stradone Vigliena c'è il complesso abitativo delle cosiddette «*Cento Cammarelle*», distante circa 250 metri dal parcheggio delle autobotti. Alla stessa distanza è posto il Parco Pubblico di Vigliena.

Oltre agli insediamenti abitativi collocati a poca distanza dall'Area di Progetto, come sopra descritto, il PUA del Comune di Napoli prevede la realizzazione di un insediamento residenziale di 56 alloggi e «*un'area pubblica destinata a verde attrezzato e parcheggio*».³⁴ Detto insediamento è collocato proprio sullo Stradone Vigliena, cioè di fronte al proposto Deposito GNL. La distanza dal serbatoio GNL è di circa 300 metri mentre quella relativa al parcheggio è di c.a. 40 metri. Analoga iniziativa è in corso poco più avanti, all'incrocio tra Via Vigliena e Via Detta Innominata, dove è previsto un ulteriore insediamento abitativo già in via di realizzazione per la costruzione «*di 71 nuovi alloggi di edilizia residenziale sociale, destinate alle fasce più deboli. Il progetto prevede la realizzazione di un complesso residenziale con annessi servizi integrati (spazi collettivi ad uso polifunzionale, spazi pubblici con connessione wi-fi, un punto ristoro, aree verdi e una terrazza ricreativa per attività ludiche e culturali), finalizzati alla costruzione di un senso di comunità e di appartenenza, attraverso la realizzazione di luoghi di incontro e di socializzazione*»³⁵. In questo caso la distanza è di circa 500 metri dalla metaniera e di 270 metri circa dall'area di parcheggio delle autobotti.

Il Piano Urbanistico Attuativo della costa di San Giovanni a Teduccio prevede una intensa opera di riqualificazione dell'area di Vigliena:

«1. Nuova strada parallela allo stradone di Vigliena con accesso dal Ponte dei Francesi e sbocco su Corso S. Giovanni nei pressi del deposito Anm;

2. Parco archeologico urbano del Forte di Vigliena;

3. Nuova piazza attrezzata antistante il complesso residenziale «*Centocamerelle*»;

4. Restauro dell'ex Corradini, finalizzato alla formazione di un complesso per attività collettive e la produzione artistico-culturale».³⁶

Per le considerazioni esposte risulta piuttosto evidente l'incompatibilità del progetto con il contesto locale per il quale è necessaria una vasta opera di riqualificazione e riconversione industriale così come previsto dalle norme vigenti.

OSSERVAZIONE 6. Emissioni, inquinamento, possibili incidenti

Installare un deposito GNL all'interno del porto di Napoli significa aggiungere una nuova bomba ecologica in un contesto già complicato, per più motivi:

- dispersione in atmosfera di gas «fuggitivo» durante il trasporto, il trasferimento e lo stoccaggio; tale dispersione non è eliminabile, può essere solo ridotta, e può arrivare fino al 2,5% del totale³⁷.
- aumento dell'inquinamento a causa della movimentazione del gas su gomma, dalla Darsena Vigliena all'imbocco autostradale, in una città gravemente compromessa dal punto di vista del traffico e dell'inquinamento atmosferico; inoltre lo studio sul traffico veicolare, che ritiene che

34 <https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/13005>

35 <https://www.comune.napoli.it/comunicatistampa?id=22058>

36 <https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/9441>

³⁷A dirty little secret, 23 luglio 2016, The Economist, <https://www.economist.com/business/2016/07/23/a-dirty-little-secret>

il deposito non sarà impattante sulla città, richiesto dal Committente, è da considerarsi nullo, poiché è stato eseguito nei mesi di giugno e luglio 2020, cioè solitamente un periodo di scarsa circolazione veicolare, che è stata ancora di più diminuita dalle restrizioni per l'emergenza Cov-Sars-2, e peraltro durante i lavori del viadotto ferroviario (da via Ponte dei Granili a Via G. Ferraris).

- aumento del traffico navale e del connesso inquinamento;
- i possibili incidenti che possono essere connessi alle attività di un tale deposito.

1. Il GNL, emissioni e perdite

Il GNL è gas naturale che diventa liquido a bassa temperatura (-161°), e può essere stoccato in grande quantità. Tra i combustibili fossili il gas naturale è quello meno impattante, ma produce comunque inquinanti come ossidi di azoto, ossido di carbonio, composti organici, polveri sottili; in proporzione, la sua combustione produce circa la metà di CO₂, e molto meno zolfo, di quella del carbone.

Il metano, costituente predominante del gas naturale, come la CO₂, è un gas serra, ma ha caratteristiche diverse: resta nell'atmosfera per molto meno tempo, 12 anni contro i più di 500 dell'anidride carbonica, ma se si considera un periodo di 100 anni il suo Global Warming Potential, cioè quanto contribuisce all'effetto serra in relazione alla CO₂, è di 25 volte superiore di quello dell'anidride carbonica.

L'Environmental Defense Fund (EDF), una ONG americana che lavora con l'industria per ridurre le emissioni di metano, negli ultimi anni ha installato telecamere a infrarossi lungo gli oleodotti delle aziende energetiche e accanto a migliaia di pozzi di petrolio e gas, nonché kit di monitoraggio aereo per raccogliere dati. I risultati suggeriscono che le perdite di metano sono significativamente più elevate di quanto si fosse capito in precedenza. EDF ha scoperto che una quantità sproporzionata di emissioni fuggitive dall'infrastruttura di petrolio e gas proviene da pochi siti "superemittenti". Spesso i colpevoli possono essere serbatoi di stoccaggio con valvole difettose, che possono essere riparati solo con una chiave, ma mentre vengono lasciati incustoditi, il metano fluttua nell'aria.

2. La relazione tecnica sulla viabilità ordinaria

La relazione tecnica sullo studio di impatto su viabilità ordinaria della movimentazione ATB nel percorso Darsena Vigliena/Imbocco Autostrade nel Comune di Napoli, richiesta dal Committente dell'opera, Q8, e scaricabile dal sito del Ministero, ritiene che il trasporto del gas su gomma non avrà impatto sul traffico cittadino. Ma lo studio sul traffico, come avvertono gli autori, è stato effettuato nei mesi estivi del 2020, «a seguito della volontà espressa da parte della Committente Q8 che la raccolta delle informazioni sul traffico a base della simulazione è stata eseguita allo stato della circolazione nei mesi di giugno/luglio. I rilievi, sono stati effettuati in condizioni particolari in quanto: svolti a ridosso di un periodo di sospensione della quasi totalità delle attività produttive e commerciali, e conseguente lenta ripresa, di molte di esse, a causa dell'epidemia di Covid-19, che ha determinato una notevole alterazione degli ordinari flussi di traffico della circolazione veicolare; nei mesi estivi generalmente si registra un notevole calo del volume di traffico veicolare nell'ambito di realtà metropolitane; il percorso ipotizzato per il tratto Darsena Vigliena – Autostrade, è stato interessato da lavori all'impalcato del viadotto ferroviario (da imbocco in via Ponte dei Granili a Via G. Ferraris) Di conseguenza non è stato possibile effettuare il rilievo del flusso veicolare: soltanto al termine dei lavori, avvenuta alla fine di luglio è stata eseguita una serie di rilievi. Con le premesse fatte e le conseguenti indeterminazioni sui dati di partenza i risultati ottenuti verranno presentati con cautela».³⁸

³⁸Studio di Impatto Ambientale - Appendice A Studio sul Traffico Terrestre, <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7806/11366>

Inoltre «I flussi di traffico sono stati rilevati per i percorsi indicati e per quasi tutti le condizioni della pavimentazione stradale (manto d'usura ed anche strati sottostanti) è apparsa in condizioni scadenti di manutenzione e tali da limitare le velocità di transito dei veicoli».

3. L'inquinamento atmosferico

Gli ultimi dati legati alla mortalità prematura dovuta all'inquinamento atmosferico indicano infatti come ogni anno nel nostro Paese siano oltre 50mila le morti premature dovute all'esposizione eccessiva ad inquinanti atmosferici come le polveri sottili (in particolare il Pm_{2,5}), gli ossidi di azoto (in particolare l'NO₂) e l'ozono troposferico (O₃).³⁹

La connessione fra inquinamento atmosferico e mortalità ha avuto di recente un importante sviluppo. Un tribunale inglese ha emesso il mese scorso una sentenza storica, riconoscendo lo smog come concausa della morte di Ella Kissi-Debrah, una bambina di 9 anni, scomparsa nel 2013 in seguito all'ennesimo attacco d'asma. A distanza di 7 anni, sia il giudice che il medico legale hanno riconosciuto che i livelli di biossido di azoto (NO₂) vicino alla casa della bambina – superiori ai valori indicati dalle linee guida dell'OMS e dell'Unione Europea –, abbiano contribuito all'aggravamento della situazione sanitaria della bambina. Una sentenza che potrebbe portare nei prossimi anni ad avere numerose cause da parte dei cittadini nei confronti del decisore pubblico in quei territori dove i limiti non vengono rispettati.

Fino ad oggi, però, questa percezione non è stata recepita dalla classe dirigente italiana, o quantomeno non è stata affrontata in maniera strutturale e con una pianificazione adeguata. Lo dimostrano le due procedure di infrazione comminate all'Italia per il mancato rispetto dei limiti normativi previsti dalle Direttiva europea per il Pm₁₀ e gli ossidi di azoto, a cui si è aggiunta lo scorso novembre una nuova lettera di costituzione in mora da parte della Commissione europea in riferimento alle eccessive concentrazioni di particolato fine (Pm_{2,5}) a cui ora l'Italia dovrà rispondere, essendo state giudicate “non sufficienti” le misure adottate dal nostro Paese per ridurre nel più breve tempo possibile tali criticità. Lo dimostra la mancanza di ambizione dei Piani nazionali e regionali e degli Accordi di programma che negli ultimi anni si sono succeduti ma che, nella realtà dei fatti, sono stati puntualmente elusi e aggirati localmente pur di non dover prendere decisioni impopolari.

A Napoli, per oltre 50 giorni all'anno, si supera il limite fissato di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per le PM₁₀. La centralina di Via Argine, limitrofa alla zona interessata dal deposito e dai trasporti ad esso connessi, ha visto arrivare gli sforamenti delle emissioni fino a 55 giorni. Se i giorni di superamento del Pm₁₀ sono un campanello d'allarme dello smog, le medie annuali rappresentano la cronicità dell'inquinamento e sono il parametro di riferimento per la tutela della salute, come indicato dalle linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità che stabilisce in 20 microgrammi per metro cubo la media annuale per il Pm₁₀ da non superare. Sono 60 le città italiane (il 62% del campione analizzato) che hanno fatto registrare una media annuale superiore a quanto indicato dall'OMS nel 2020.⁴⁰ In testa Torino con 35 microgrammi/mc come media annuale di tutte le centraline urbane del capoluogo; tra le capofila al Sud, c'è Napoli (28 $\mu\text{g}/\text{mc}$). L'aggiunta di altre navi e tir per trasportare il gas, non può che peggiorare una situazione già compromessa. Inoltre, d'estate, quando il traffico veicolare è al minimo, la presenza di particolato è sempre molto alto, anche a causa della presenza del porto e di tutte le sue attività, e specialmente a causa dell'assenza di banchine elettrificate, che costringono tutte le navi, i traghetti e le navi da crociera, a restare in porto con i motori sempre accesi. Uno scempio che dura da anni e che potrebbe essere risolto con dei semplici lavori alle banchine.

³⁹Air Quality in Europe 2020, EEA

⁴⁰Rapporto Legambiente Mal'Aria di città 2021, a cura di Andrea Minutolo, Mirko Laurenti, Andrea Poggio.

Le restrizioni a causa dell'inquinamento atmosferico nel mondo e in Europa saranno sicuramente ancor più stringenti in futuro: nei prossimi mesi l'OMS pubblicherà le nuove linee guida che suggeriranno valori ancora più stringenti di quelli attuali, a seguito degli approfondimenti scientifici internazionali avvenuti negli ultimi anni (le ultime raccomandazioni risalgono al 2005) e la Commissione europea, che sta ragionando sulla revisione della direttiva sulla qualità dell'aria, è intenzionata a far convergere i limiti normativi con quelli dell'OMS, stabiliti in 20 microgrammi/mc (contro i 40 microgrammi/mc stabiliti dalla normativa europea). Le concentrazioni di polveri sottili provengono da emissioni di fonte primaria, ovvero rilasciate al punto di scarico in atmosfera, come mobilità, porti, industria e riscaldamento domestico. Ad essere sempre più prevalenti sono le polveri di formazione secondaria, derivanti da reazioni chimiche che si verificano direttamente in atmosfera a partire da inquinanti in forma gassosa. Le polveri di formazione secondaria sono prevalentemente formate da microcristalli di sali d'ammonio, la cui fonte prioritaria è l'allevamento del bestiame.

L'inquinamento dell'aria causa circa 2 milioni di morti premature all'anno in tutto il mondo, più di 400.000 morti premature all'anno nel continente, con costi esterni totali legati alla salute dell'ordine di EUR 330-940 miliardi all'anno. In Italia si parla di oltre 50mila morti nel 2018 per il solo Pm_{2,5}.

Una riflessione più approfondita va fatta per l'anno appena trascorso perché è lecito domandarsi come mai, con le restrizioni applicate a causa dell'emergenza Covid19 ed il conseguente lockdown avvenuto tra la metà di marzo e l'inizio di maggio, i valori di inquinamento atmosferico non siano diminuiti nel nostro Paese. Nonostante, nelle città metropolitane, come Roma e Milano, lo smart working abbia toccato maggiori percentuali di lavoratori (5-10% in più): un buon indicatore nazionale relativo a tutto l'anno sono i consumi di carburante: -21% per benzina e metano, -17% per il gasolio da autotrazione.

4. I possibili incidenti

In un contesto colmo di rischi pre-esistenti, si andrebbe ad aggiungere anche la presenza del GNL, che ha le caratteristiche tipiche di una sostanza infiammabile, con la propensione ad incendiarsi ed eventualmente esplodere in determinate concentrazioni in volume con l'aria. In caso di rilascio accidentale, i vapori generati si comportano come una nube densa fino al momento in cui la temperatura della nube si innalza per mescolamento con l'aria. Una volta riscaldati al di sopra dei -112°C, essendo più leggeri dell'aria, i vapori possono disperdersi rapidamente in atmosfera soprattutto se in ambiente non confinato.

I fenomeni fisici di rilievo legati all'uso del GNL sono: infiammabilità, detonabilità, Roll-over, transizione rapida di fase (RPT), BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion), Boil-off.

Una nube di vapori di GNL è potenzialmente soggetta ad innesco quando la concentrazione è compresa tra i limiti di infiammabilità:

LFL (Lower Flammability Level - Limite Inferiore di Infiammabilità): 5% in volume

UFL (Upper Flammability Level - Limite Superiore di Infiammabilità): 15% in volume

Entro tali limiti una nube di vapori di GNL – aria, in presenza di innesco, può incendiarsi dando luogo a:

- Flash-fire: combustione rapida di nubi di vapore, non esplosiva, sviluppata in ambiente non confinato, Rappresenta la quasi totalità dei casi.

- Jet-fire: incendi di getti di vapore prodottisi a seguito di perdite in serbatoi pressurizzati o tubazioni. Il getto di GNL che fuoriesce in atmosfera evapora e si espande simultaneamente, miscelandosi con l'aria (dardi di fuoco).

- Pool-fire: incendio di pozza o recipienti in seguito a fuoriuscita accidentale di GNL.

Il potere emissivo delle fiamme di GNL è particolarmente elevato (circa 200 kW/m²), ragion per cui è necessario monitorare le zone potenzialmente suscettibili di rilasci accidentali e provvedere all'opportuno distanziamento delle apparecchiature per evitare danni a persone e cose.

Il Roll-over (basculamento) è invece possibile, quando nei serbatoi di stoccaggio del GNL si formano due celle stratificate, generalmente come risultato di una miscelazione non adeguata di GNL fresco con un fondo di GNL di densità differente, in seguito ad operazioni di riempimento. Lo strato inferiore, a causa dell'ingresso di calore nel serbatoio, si riscalda a tal punto che la sua densità si avvicina a quella dello strato superiore. I movimenti di convezione all'interno del serbatoio possono causare una rottura della stratificazione in un tempo molto breve con conseguente rapido incremento della velocità di evaporazione dal serbatoio stesso ed emissione di grandi quantità di gas.

La RPT (Rapid Phase Transition - transizione rapida di fase) è un vero e proprio fenomeno esplosivo senza combustione dovuto al fatto che l'aumento di temperatura del GNL, ad esempio a causa del contatto con un liquido a temperatura differente (come l'acqua), è così rapido da determinare una rapida evaporazione con produzione di vapore a velocità esplosiva.

Il BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) è un'esplosione per espansione di vapori di un liquido in ebollizione che si ha allorché il GNL al suo punto di ebollizione e al di sopra di una certa pressione, rilasciato improvvisamente in seguito alla rottura del circuito in pressione, evapora in modo estremamente rapido con conseguente esplosione fisica.

Indipendentemente dalla sua infiammabilità, la bassa temperatura alla quale viene trattato il GNL (-161°C) può costituire un pericolo causando danni al personale che venga accidentalmente a contatto con esso (ustioni da contatto, congelamento, ipotermia).

In grosse concentrazioni può risultare pericoloso in quanto provoca asfissia per riduzione del tenore di ossigeno nell'aria (asfissia reversibile in atmosfere con concentrazioni di ossigeno fino al 18%), ma non produce fumi tossici per combustione in quanto non tossico; rispetto ad altri idrocarburi non è nemmeno corrosivo o nocivo.

Gli scenari incidentali nella filiera del GNL (riferiti a piccoli impianti di stoccaggio, < 200 t) sono:

rottura serbatoio criogenico; rottura pompa criogenica; rottura tubazioni (rigide o mobili) per la movimentazione del GNL nell'impianto; rilascio accidentale di GNL nelle operazioni di carico del serbatoio criogenico (dall'autocisterna al serbatoio criogenico dell'impianto fisso), o per rottura di componenti dell'impianto; innesco di incendio o esplosione del GNL fuoriuscito accidentalmente.⁴¹

OSSERVAZIONE 7. Punto 2.4.9 Pianificazione di emergenza per il Rischio Vulcanico del Vesuvio di cui allo Studio di Impatto Ambientale.

In tale punto lo Studio di impatto ambientale si limita ad indicare che “... *Il DPCM del 16 Novembre 2015 ha adottato l'aggiornamento della pianificazione di emergenza per il rischio vulcanico del Vesuvio, il quale prevede la definizione della “Zona gialla” della pianificazione nazionale per rischio vulcanico del Vesuvio. Tale area è stata istituita in quanto esposta alla potenziale ricaduta di materiale piroclastico e comprende i Comuni che ricadono anche parzialmente all'interno della curva di isocarico di 300 kg/m² (equivalenti a 30 cm di accumulo) con la probabilità di superamento del valore di carico (300 kg/m²) pari al 5%...*”.

Come si ha modo di dimostrare la circostanza che il quartiere di San Giovanni a Teduccio del Comune ricada quasi totalmente nella zona gialla non comporta solo “... *l'adozione di specifiche misure di salvaguardia per la popolazione che prevedono l'intervento del Servizio nazionale della Protezione Civile, con strategie operative diversificate e attuabili in maniera dinamica sul territorio al momento dell'emergenza.*”

⁴¹Tommaso Franci, Cos'è il GNL, Aspetti di rischio incidentale. Roma, 11 Giugno 2015, Prima fiera GNL, Corso di formazione base sul GNL, REF4E, http://www.conferenzagnl.com/sito/wp-content/uploads/2015/07/REF-E_Rischio-incidentale_T_Franci1.pdf

Oltre a queste misure bisogna che il Comune di Napoli:

- Adotta un piano di emergenza per il rischio vulcanico del Vesuvio;
- Opera una ricognizione di tutte le strutture potenzialmente pericolose che possano amplificare il rischio.

Inoltre, lo SIA deve dimostrare che:

- la struttura proposta sopporti i carichi verticali dalla caduta ceneri;
- non ostacoli le vie di fuga;
- il comportamento della struttura in caso sismi prodotti da eventi vulcanici e dalle conseguenziali mareggiate.

Propedeuticamente bisogna dire che nella valutazione del rischio cui è esposto il territorio dell'area vesuviana e in particolare di San Giovanni a Teduccio occorre utilizzare un approccio uniforme, per quanto possibile quantitativo, per le diverse tipologie di eventi disastrosi possibili.⁴²

Ciò richiede un'omogeneizzazione di terminologia e pertanto si utilizzano le seguenti definizioni:

- **Sorgente di rischio o pericolo:** è tutto ciò che può potenzialmente creare conseguenze avverse indesiderate alla popolazione e/o all'ambiente. È quindi un concetto legato solo alle caratteristiche intrinseche di una situazione di arrecare danno a persone, cose o elementi dell'ambiente.

Nel nostro caso le conseguenze avverse sono sia l'evento vulcanico sia la localizzazione del deposito GNL.

- **Evento avverso:** è il verificarsi, in una zona considerata, di un fenomeno con conseguenze potenzialmente avverse, legata ad una sorgente di rischio localizzata all'interno o all'esterno della zona considerata e caratterizzato da una certa intensità.

Nel nostro caso gli eventi avversi sono l'eruzione del Vesuvio e quella dei Campi Flegrei. L'evento avverso interno è provocato anche indirettamente dall'evento principale dell'eruzione vulcanica ed è rappresentato dall'esplosione del deposito di GNL o di fughe di sostanze tossiche.

- **Intensità:** è la misura dell'entità con la quale si manifesta il fenomeno generato da un evento avverso e dal quale il recettore può subire danno.

Gli eventi avversi pericolosi indotti possono essere l'esplosione del deposito, l'incendio dello stesso e la propagazione del fuoco nelle zone circostanti e il rilascio di sostanze tossiche; gli eventi avversi naturali sono il terremoto, il maremoto le colate laviche, i flussi piroclastici e la caduta di ceneri.

- **Pericolosità:** è la probabilità che un evento avverso dovuto ad una determinata sorgente di rischio si verifichi con una data intensità in un intervallo di tempo ed in un luogo definiti. Ne deriva che la pericolosità è valutata tenendo in considerazione sia le caratteristiche della sorgente di rischio sia quelle del sito al quale è riferita.

San Giovanni a Teduccio è vicina sia agli epicentri dei crateri vulcanici del Vesuvio e dei Campi Flegrei sia alle aree dove possono sorgere delle nuove bocche vulcaniche.

- **Valore esposto:** è la misura di tutto ciò che si può perdere a seguito del verificarsi di un evento avverso in una certa area. Può essere espresso in vite umane oppure in termini economici reali o convenzionali (poiché il valore storico, culturale e ambientale non è, in molti casi, monetizzabile). Esso è quindi dipendente sia dalle attività (umane, culturali, economiche, ecc.) sia dalle peculiarità ambientali che caratterizzano l'area cui ci si riferisce.

⁴² La seguente descrizione è tratta in parte dal capitolo relativo alla rete del rischio ambientale afferente al primo quadro territoriale di riferimento del Piano territoriale regionale della Campania approvato con legge regionale n. 13/2008

San Giovanni a Teduccio ha una popolazione esposta di circa 26000 abitanti e presenta luoghi di valore storico e culturale nonché ambientale. Il recente polo universitario è presente a poca distanza dal deposito GNL ed è inoltre ubicata la stazione ferroviaria che rappresenta una delle eventuali vie di fuga.

- **Vulnerabilità:** è la frazione del valore esposto che può essere persa a seguito del verificarsi di uno specifico evento avverso.

Il prodotto valore “esposto x vulnerabilità” fornisce per San Giovanni a Teduccio l’estensione presunta del danno (a uomini, cose, ambiente) che si avrebbe a seguito del verificarsi di un evento di un certo tipo e intensità in uno specifico luogo e tempo.

- **Danno:** sono le conseguenze, in termini di vite umane, danni materiali, perdite economiche, del verificarsi di un evento pericoloso.

Esse possono essere immediate o a lungo termine. Ad esempio per il deposito GNL gli incendi, le esplosioni e alcune sostanze tossiche provocano lesioni o danni immediati. Altre sostanze chimiche, possono produrre effetti sulla salute solo dopo molti anni.

- **Esposizione:** è la modalità attraverso cui un recettore vulnerabile viene in contatto con gli eventi avversi generati da una sorgente di rischio.

Nel nostro caso è la collocazione del deposito GNL.

- **Percorso di esposizione:** è il percorso attraverso il quale il pericolo raggiunge il recettore sensibile.

L’intero territorio di San Giovanni a Teduccio è un percorso di esposizione.

- **Rischio:** è la probabilità che una determinata conseguenza negativa (cioè un danno di un certo tipo ed estensione) si verifichi in un certo periodo di tempo a seguito di uno specifico evento avverso. Può essere espresso come una frequenza (il numero di accadimenti della conseguenza negativa in un anno o in un altro periodo di tempo) o come una probabilità (che quella conseguenza negativa si verifichi a seguito di una particolare azione). Ciò che distingue il rischio dal pericolo (cioè dalla sorgente di rischio) è proprio il fatto che nel rischio è tenuta in conto (e quantificata) la probabilità che si verifichi un certo danno come risultato dell’esposizione a un pericolo.

Il rischio è quindi un parametro funzione della probabilità di accadimento di un certo evento e della entità delle conseguenze su uomini, ambiente e cose. Può essere quantificato dal prodotto:

Rischio = (probabilità di accadimento) x (entità delle conseguenze) (1)

oppure dall’espressione:

Rischio = (pericolosità) x (vulnerabilità) x (valore esposto) (2)

che risulta equivalente alla prima dando alla “pericolosità” il significato prima indicato, cioè di probabilità di accadimento di uno specifico evento avverso, in un tempo e un luogo fissati.

L’espressione (2) è generalmente adoperata quando si vogliono quantificare i rischi da eventi naturali in particolare utilizzata per gli eventi vulcanici.

Per San Giovanni a Teduccio la pericolosità è rappresentata dall’eruzione vulcanica con tutti i fenomeni connessi; la vulnerabilità è rappresentata dalla natura stessa del territorio e la vicinanza con la sorgente del rischio; il valore esposto è rappresentato dalla densità di popolazione, dai valori culturali –storico – ambientali nonché dalle vie di fuga.

Per la programmazione del deposito di GNL nella zona di San Giovanni a Teduccio bisogna utilizzare anche la prima formula, ovvero la probabilità di accadimento sono connessi oltre da eventi autonomi dall’eruzione vulcanica, anche legati agli eventi vulcanici stessi; l’entità delle conseguenze sono disastrose in quanto il deposito è collocato vicino alla costa, da un lato confina con il porto e dagli altri lati confina con una zona densamente abitata.

Le sorgenti di rischio vulcanico, pertanto, per il territorio di San Giovanni a Teduccio sono costituite dai vulcani del Somma-Vesuvio e dei Campi Flegrei. Ognuno di questi vulcani ha eruttato almeno una volta in epoca storica e più volte negli ultimi 4000 anni.

L'evento avverso eruzione vulcanica dà luogo a differenti fenomeni dannosi (colate di lava, colate piroclastiche, piogge di cenere, colate di fango o lahar) che possono verificarsi con differenti probabilità nell'area considerata. La pericolosità dell'evento eruttivo in una determinata area è quindi data dalla somma delle pericolosità di ciascuno dei fenomeni collegati all'evento avverso ed è legata alla modalità di eruzione e ad una serie di parametri estranei all'eruzione stessa (morfologia del terreno, direzione dei venti, ecc.). La vulnerabilità ed il valore esposto vanno calcolati per ciascuno dei fenomeni dannosi e va tenuto conto del fatto che una eruzione vulcanica è generalmente accompagnata da altri fenomeni (oscillazioni e deformazioni del suolo) per ciascuno dei quali va fatta una valutazione di rischio. La determinazione del rischio vulcanico in una determinata area è quindi un'operazione più complessa rispetto a quella relativa ad altri tipi di rischi naturali.

Ciò che rende elevato il rischio vulcanico nell'area napoletana è l'alta densità di popolazione e di beni esposti ad un evento eruttivo esplosivo che, nel caso produca nubi piroclastiche, ha una immane potenza distruttiva.

Il Piano di Emergenza per il Vesuvio assume che, nei prossimi cinquanta anni, l'evento eruttivo massimo possibile sia un'eruzione esplosiva tipo quella del 1631. Il piano considera che l'area esposta a pericoli che possono produrre danni a persone ed a strutture è di circa 1400 kmq. Essa è stata suddivisa in tre zone a diversa pericolosità in funzione del tipo e dell'intensità dei fenomeni attesi:

- una “zona rossa” che potrebbe essere soggetta a distruzione pressoché totale a causa di colate piroclastiche, colate di fango (lahar), surge piroclastici. Per la velocità e l'alto potere distruttivo di questi flussi il piano considera come unica difesa praticabile l'evacuazione della zona rossa;
- una zona gialla che sarebbe interessata da spessi ricoprimenti di cenere e lapilli con carichi al suolo superiori a 300 kg/mq;
- una zona blu che, oltre a essere interessata da ricaduta di ceneri e lapilli con carichi al suolo superiori a 300 kg/mq potrebbe essere interessata da inondazioni ed alluvionamenti.

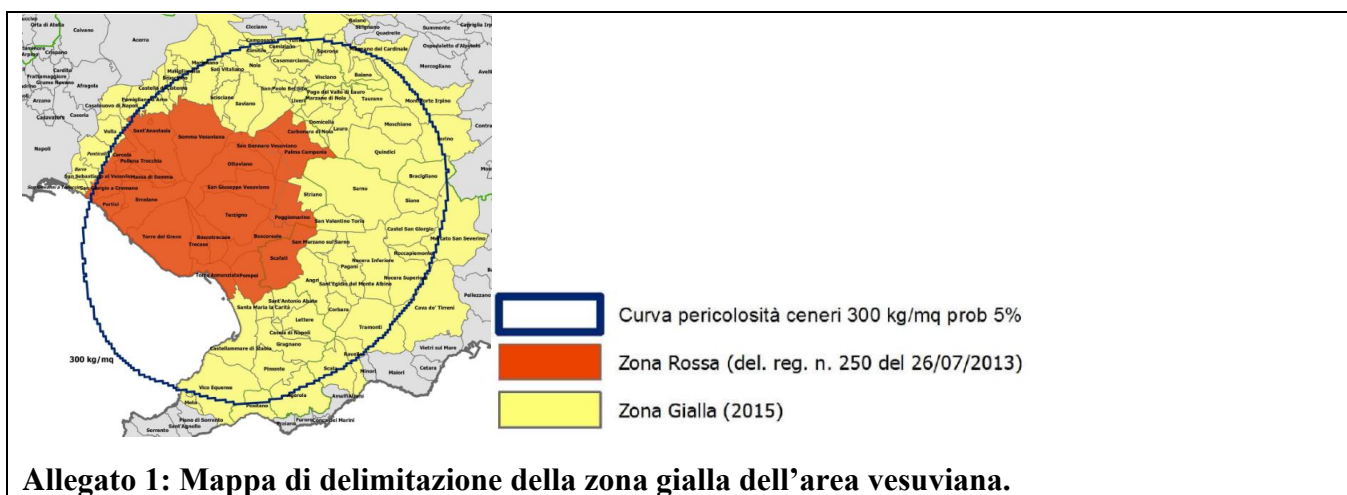
A questi eventi devono essere sommati quelli indiretti: terremoti e maremoto nonché quelli derivanti dal danneggiamento di industrie pericolose in particolare il deposito di GNL.

Abbassare il rischio vuol dire anche delocalizzare tutte le industrie pericolose e conseguenzialmente non programmarne altre quali il deposito di GNL.

Con Delibera n. 29 del 09/02/2015 la Giunta Regionale ha delimitato la zona gialla del piano di emergenza dell'area vesuviana.⁴³

Tale zona costituita dai territori di 63 Comuni campani e di parte di 3 circoscrizioni del Comune di Napoli, interni o intersecati dalla curva di probabilità di superamento del 5%, per eruzione di scenario sub-pliniana, relativa al carico di 300 kg/mq determinato dall'accumulo di ceneri vulcaniche.

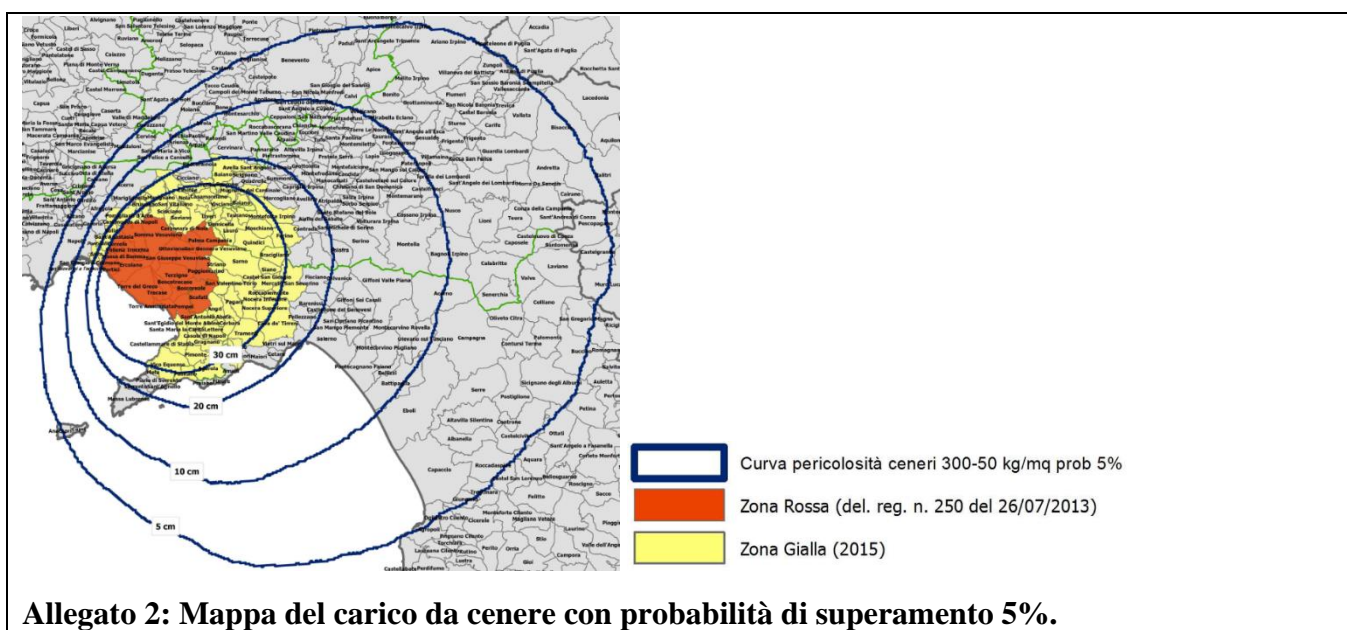
⁴³ Questa parte è tratta dalla delibera di Giunta regionale della Campania n. 29/2015 nonché dai suoi allegati.



Allegato 1: Mappa di delimitazione della zona gialla dell'area vesuviana.

Nel perimetrare detta zona gialla si è definita contestualmente la mappa di pericolosità per il superamento delle soglie di carico da accumulo di ceneri di spessore 50-100-200 mm, con probabilità di superamento del 5% per eruzione di scenario sub-pliniana.

San Giovanni a Teduccio ricade nella fascia tra i 300 kg/mq (30 cm di ceneri vulcaniche) e quella dei 200 kg/mq (20 cm di ceneri vulcaniche).



Allegato 2: Mappa del carico da cenere con probabilità di superamento 5%.

Dall'allegato 4 alla succitata delibera si forniscono Indicazioni per la pianificazione di emergenza dei comuni esposti al rischio di ricaduta di ceneri vulcaniche in caso di eruzione del Vesuvio.

“Come riportato nel documento redatto dal Gruppo di lavoro “Scenari e livelli di allerta” della “Commissione Nazionale per l’aggiornamento del Piano d’emergenza dell’Area Vesuviana”, lo scenario di un’eruzione sub-Pliniana è caratterizzato da emissione esplosiva di ceneri e gas vulcanici che si innalzano per 10-20 Km sopra la bocca del vulcano. Una volta raggiunta tale altezza, la nube eruttiva è normalmente piegata dal vento e il materiale solido ricade al suolo, nell’area sottovento, dando luogo ad una continua pioggia di cenere e lapilli.

L’emissione della cenere è molto abbondante durante la fase eruttiva di colonna sostenuta che, in poche ore, può portare ad accumuli considerevoli entro distanze di 10-15 Km dal vulcano. Spessori di

deposito maggiori di 10 cm possono coprire aree di 300-1000 Km² e distanze di 20-50 Km dal vulcano. L'estensione dell'area esposta alla ricaduta di ceneri vulcaniche dipende dall'altezza della colonna eruttiva, dalla direzione e dalla velocità del vento presente al momento dell'eruzione.

Nel corso del fenomeno di caduta delle ceneri, la luce del giorno sarebbe oscurata e l'aria risulterebbe satura di polvere; tali condizioni ambientali richiedono normalmente alle persone di permanere in luoghi riparati e chiusi. La principale fonte di pericolo per l'incolumità delle persone è prodotta dall'eventuale collasso delle coperture laddove queste non fossero adeguate a sopportare l'aumento di peso prodotto dall'accumulo delle ceneri. L'aumento di peso può essere ulteriormente aggravato da eventuali piogge che dovessero inumidire le ceneri stesse.

Oltre al problema del collasso dei tetti, la deposizione delle ceneri vulcaniche, può produrre, a livello locale, l'intasamento delle fognature, difficoltà di circolazione degli automezzi, interruzione di linee elettriche e di comunicazione, possibilità di arresto di motori, ecc.”

Come è del tutto evidente San Giovanni a Teduccio sarebbe travolta da simili eventi mettendo in crisi qualsiasi struttura aumentando a dismisura il rischio per qualsiasi impianto potenzialmente pericoloso come i depositi GNL in oggetto.

Continua il citato studio

“Sulla base di recenti studi e di simulazioni della distribuzione a terra di ceneri vulcaniche prodotte da un'eruzione sub-Pliniana del Vesuvio, in funzione della direzione variabile del vento, è stata individuata la “Zona Gialla”, di cui all'Allegato 1, quale area con probabilità di superamento del 5% della soglia di carico dei 300 Kg/mq, pari a spessori di circa 30 cm.”

È il caso della circoscrizione di San Giovanni a Teduccio.

“Spessori di deposito di ceneri vulcaniche minori di 30 cm possono interessare aree esterne alla “Zona Gialla”; in particolare nei Comuni di cui all'Allegato 3 sono previsti – sempre in riferimento a una probabilità condizionata del 5%, di superamento della soglia di carico specifica di 50 Kg/mq – accumuli di cenere superiori a 5 cm.”

“Pertanto i Comuni campani, di cui agli Allegati 1 e 3, esposti al rischio di ricaduta di ceneri vulcaniche nei termini sopra descritti dovranno prevedere nei piani di emergenza l'adozione di specifiche azioni di salvaguardia per le categorie più vulnerabili, ivi comprese misure di evacuazione cautelativa della popolazione e possibili allontanamenti temporanei di popolazione residente in edifici vulnerabili rispetto ai carichi da accumulo di cenere nonché di difficile accessibilità. Le strategie operative dovranno essere diversificate e attuabili in maniera “dinamica” nell'ambito dei rispettivi Piani di Emergenza dal momento che l'area sottovento esposta alla ricaduta di cenere non è individuabile preventivamente, ma solo ad evento in corso, in modo da poter opportunamente predisporre a fronteggiare i diversi possibili scenari.”

“In particolare, dovranno essere individuate le tipologie di coperture più vulnerabili, prevedendo che le valutazioni di vulnerabilità scendano, se possibile, al dettaglio dell'edificio in modo da disporre di dati particolareggiati che consentano una pianificazione di emergenza mirata a scala locale. Tale pianificazione dovrà altresì individuare strutture sicure presenti sul proprio territorio tali da poter garantire l'alloggiamento temporaneo della popolazione che necessiterà di evacuazione.”

“Dovranno inoltre essere previste procedure di pronto intervento per il ripristino della viabilità e un servizio d'informazione per i cittadini riguardo all'evoluzione del fenomeno e alle norme comportamentali da tenere.”

“I Comuni dovranno, altresì, individuare le aree di temporaneo deposito delle ceneri vulcaniche rimosse dalle aree urbane.”

“La possibile maggiore severità delle fenomenologie attese nella “Zona Gialla”, è tale da poter richiedere, per i comuni sottovento al momento dell’eruzione (elencati in Allegato 1), oltre alle misure sopra richiamate, anche l’evacuazione totale della popolazione di alcune aree al di fuori del territorio comunale; in tal caso si potrà rendere necessario un intervento di livello regionale e nazionale a supporto delle attività a livello comunale.”

“A tal fine, detti comuni dovranno recepire nella propria pianificazione di emergenza specifiche ulteriori misure connesse con la strategia generale di pianificazione che sarà definita dal Dipartimento della Protezione Civile, in accordo con la Regione Campania, attraverso le Indicazioni operative per l’aggiornamento delle pianificazioni di emergenza per il rischio vulcanico della zona gialla vesuviana.”

È del tutto evidente che San Giovanni a Teduccio ricadendo parte in zona rossa e totalmente in zona gialla dovranno essere previste le attività di protezione civile indicate nel documento precedente.

Evitare di sistemare strutture che possono aumentare il rischio; favorire le vie di fuga anche verso la zona portuale.

Allo stato attuale non sembra che il comune di Napoli sia dotato di un piano di emergenza e non è stata fatta una ricognizione delle strutture potenzialmente pericolose ubicate nella zona gialla e rossa del piano di emergenza dell’area vesuviana ricadenti nel territorio comunale.

Di seguito si allega la tabella dei probabili danni sulle infrastrutture prodotti da ricaduta di ceneri vulcaniche.

Infrastrutture	Spessore delle ceneri < 1 mm	Spessore delle ceneri 1-5 mm	Spessore delle ceneri 5-100 mm	Spessore delle ceneri >100 mm
CONDUTTURE Sistemi aperti (es. acque meteoriche)	Bassa probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
Sistemi chiusi	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile
EDIFICI Tetto a terrazza	Bassa probabilità	Moderata probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
Tetto a falda (>20°)	Bassa probabilità	Moderata probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
SERVIZI PER GLI EDIFICI Aria condizionata	Bassa probabilità	Moderata probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
Grondaie	Bassa probabilità	Moderata probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
RETE ELETTRICA Linee di alta tensione	Trascurabile	Bassa probabilità	Moderata probabilità	Alta probabilità
Linee isolate - bassa tensione - alta tensione	Trascurabile Trascurabile	Moderata probabilità Bassa probabilità	Alta probabilità Moderata probabilità	Alta probabilità Alta probabilità
Linee sotterranee	Trascurabile	Moderata probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
STRUTTURE CIVILI Strade	Bassa probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
Ferrovie	Trascurabile	Moderata probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
ACQUE REFLUE Liquami	Bassa probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
SISTEMI IDRICI Fiumi/Ruscelli	Bassa probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
Riserve prive di copertura	Bassa probabilità	Moderata probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
Riserve con copertura/Falde	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile
Serbatoi sui tetti	Bassa probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
TELECOMUNICAZIONI Dispositivi di scambio	Bassa probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
Linee	Trascurabile	Bassa probabilità	Moderata probabilità	Alta probabilità
Ponti radio a microne	Bassa probabilità	Moderata probabilità	Moderata probabilità	Alta probabilità
INFRASTRUTTURE SPECIFICHE Porti	Bassa probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità
Aeroporti -trasporto aereo	Moderata probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità	Alta probabilità

Si evince chiaramente che le zone portuali presentano una alta probabilità di danno da ricaduta di ceneri vulcaniche e se a questa si somma la presenza di depositi GNL è palese il rischio derivante.

L'allegato 6 della citata delibera ha prime indicazioni per la determinazione dei carichi verticali conseguenti alla ricaduta di ceneri vulcaniche.

“1. Per la progettazione degli interventi strutturali e la verifica delle strutture esistenti in “Zona rossa” e “Zona gialla” del Piano Nazionale di Emergenza del Vesuvio si suggerisce di considerare anche il carico verticale conseguente all’accumulo di ceneri vulcaniche.

2. Il carico da cenere è una “azione eccezionale”, così come definita al paragrafo 3.6 delle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al D.M. del 14 gennaio 2008.

3. I valori di calcolo si definiscono in base allo scenario subpliniano di riferimento, considerando il carico da cenere asciutta, riportato nella cartografia di cui all’Allegato 7, che ha probabilità di superamento del 10%, così come valutato dall’Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) e dal Centro Studi Plinivs dell’Università di Napoli Federico II – Centro di Competenza del Dipartimento della Protezione Civile (DPC) - in base alle statistiche del vento in quota.

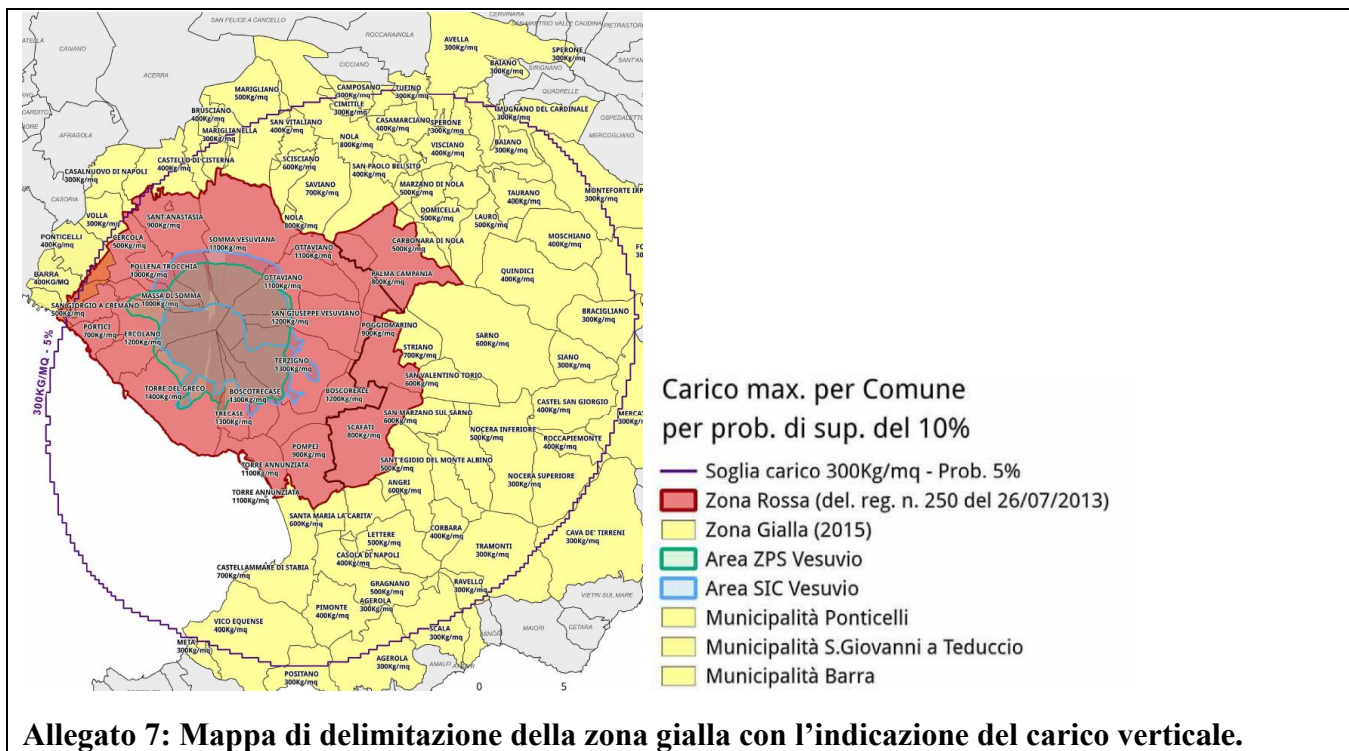
4. Il carico da cenere asciutta deve essere opportunamente maggiorato per tener conto dell’effetto di possibili piogge concomitanti o successive all’eruzione vulcanica. Tale incremento è pari a 1,5 KN/mq, ovvero al corrispondente carico da cenere asciutta se inferiore.

5. Per tener conto degli effetti delle pendenze delle coperture, si applicano le medesime regole che le Norme Tecniche indicano per il carico da neve.”

Amnesso che tale struttura di deposito GNL possa essere fatta in zona gialla certamente non sono state prese in considerazione le indicazioni di cui al citato precedente allegato.

Come indicato dall’allegato 7 della citata delibera il carico verticale per San Giovanni a Teduccio conseguente alla ricaduta di ceneri vulcaniche da utilizzare per la progettazione di interventi strutturali è pari a circa 400 Kg/mq.

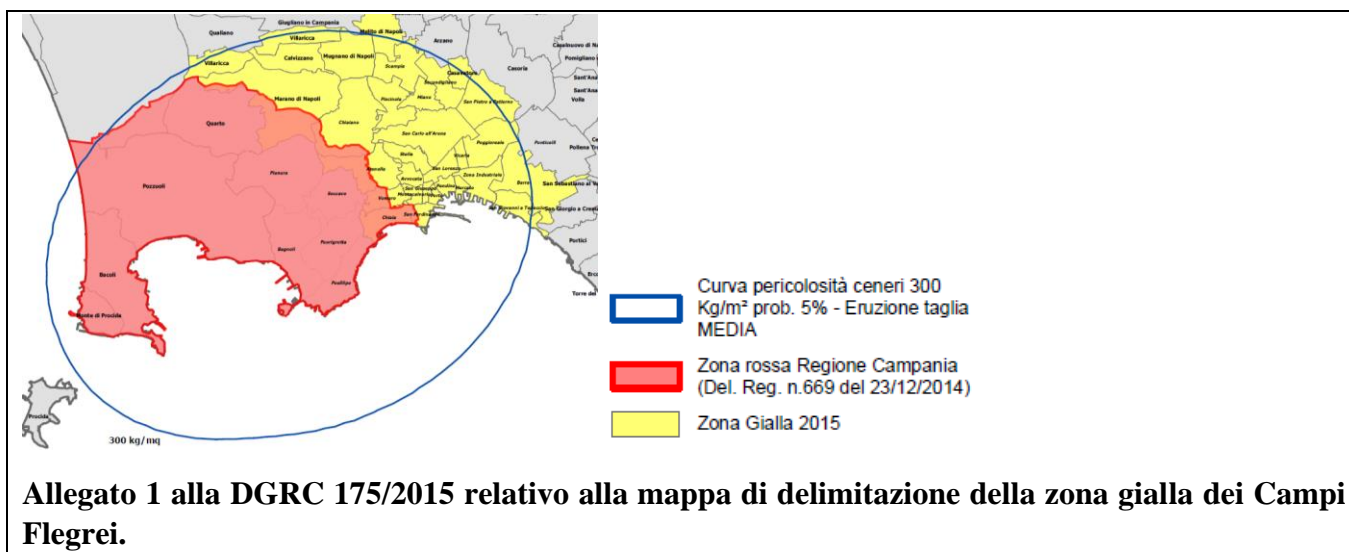
Inoltre, la progettazione di interventi strutturali funzionali all’abbattimento dei rischi legati alla ricaduta di ceneri vulcaniche non è esplicitata nello Studio di Impatto Ambientale



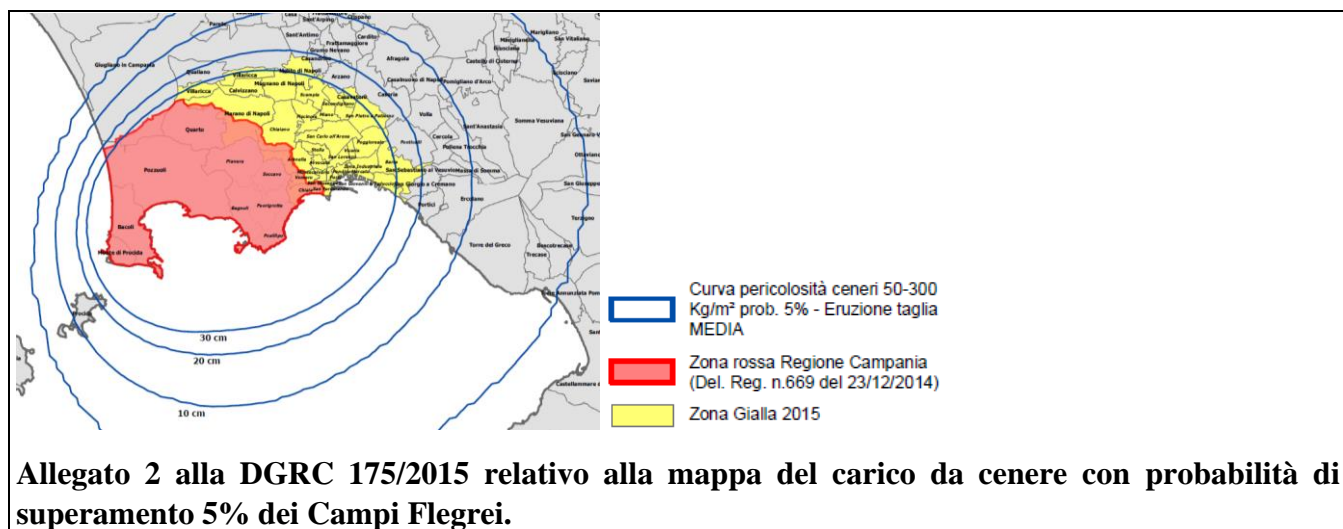
Il rischio vulcanico dell'area Flegrea⁴⁴

Al paragrafo 2.4.9 dello studio di impatto ambientale si tiene conto del fatto che il quartiere di San Giovanni a Teduccio rientra nella zona gialla della pianificazione di emergenza per il rischio vulcanico in area Flegrea, di cui alla delibera di Giunta regionale della Campania n. 175 del 3 aprile 2015.

Detta delibera prende “... atto ed approvare la nuova proposta di delimitazione della cosiddetta “Zona gialla” dei Campi Flegrei, trasmessa dal Dipartimento della Protezione Civile al Presidente della Giunta regionale della Campania, ... e costituita dai territori di 6 Comuni campani e di parte di 24 circoscrizioni del Comune di Napoli, interni o intersecati dalla curva di probabilità di superamento del 5%, per eruzione di taglia media da una qualsiasi bocca eruttiva all'interno della caldera flegrea, relativa al carico di 300 kg/mq determinato dall'accumulo di ceneri vulcaniche ...”.



Inoltre, detta delibera prende atto della mappa di pericolosità per il superamento delle soglie di carico da accumulo di ceneri di spessore 50-100-200 mm, con probabilità di superamento del 5% per eruzione di taglia media da una qualsiasi bocca eruttiva all'interno della caldera flegrea. San Giovanni a Teduccio rientra nella fascia dei 30 cm e per una piccolissima porzione nella fascia tra i 30 cm e i 20 cm.



⁴⁴ Questa parte è tratta dalla delibera di Giunta regionale della Campania n. 175/2015 nonché dai suoi allegati.

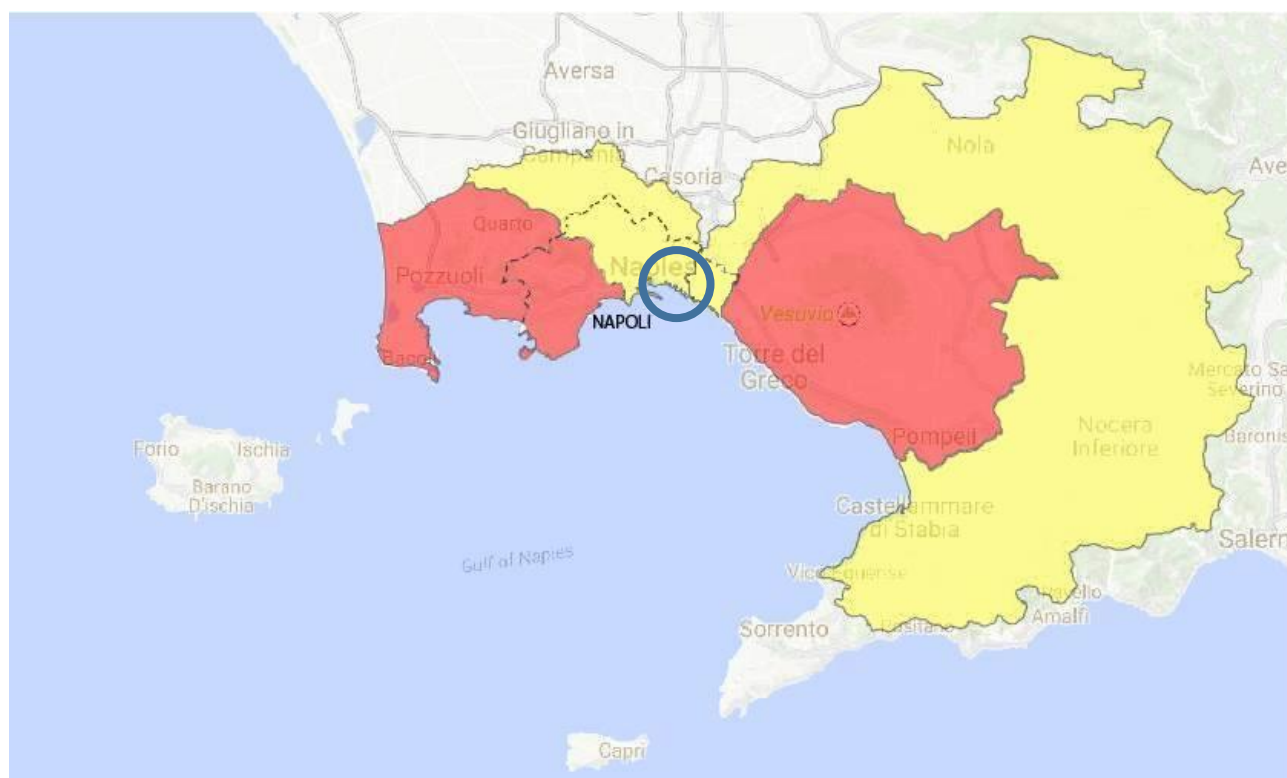
Per quanto riguarda alle prime indicazioni per la determinazione dei carichi verticali conseguenti alla ricaduta di ceneri vulcaniche si fa riferimento a quanto già detto per la zona vesuviana.

Il carico massimo per San Giovanni a Teduccio per probabilità di superamento del 10% è pari a 200 Kg/mq.

Effetti cumulativa

In sintesi, San Giovanni a Teduccio è contemporaneamente inserita nella zona gialla dell'area vesuviana e di quella dell'area Flegrea.

Pertanto, deve essere preso in considerazione anche un eventuale rischio relativo ai due eventi in simultanea. Tale rischio ovviamente è amplificato.



OSSERVAZIONE 8. Verifica impatto ambientale del progetto sul fattore biodiversità.

Premesso che:

- Nelle norme di Attuazione della Variante al Piano Regolatore Generale Centro Storico, Zona Orientale, Zona Nord-Occidentale del Comune di Napoli (approvata in giugno 2004), articolo 29, si prevede «*la sistemazione delle aree in prossimità del confine orientale dell'ambito portuale secondo modalità compatibili con la riqualificazione che la presente variante prevede nelle aree immediatamente adiacenti, finalizzata [...] a migliorare i collegamenti tra il quartiere di San Giovanni e la linea di costa, da riqualificare salvaguardandone il profilo naturale*».
- L'art. 22, "Studi di Impatto ambientale", del D.L.vo n. 152/2006, comma 5, come sostituito dall'art. 11 del d.lgs. n. 104 del 2017, prevede in capo al proponente, in fase di valutazione, che la

predisposizione della documentazione sia elaborata da esperti con competenze e professionalità specifiche nelle materie afferenti alla valutazione ambientale, e che l'esattezza complessiva della stessa sia attestata da professionisti iscritti agli albi professionali.

Considerato che:

- a) nello Studio di Impatto Ambientale, p. 114, il promotore ha citato il PTR (Piano Territoriale Regionale, 2008) per caratterizzare la zona in esame in base alla *«massima frammentazione ecosistemica, in quanto si trova nella porzione del territorio regionale più antropizzata e di massima trasformazione, coincidente con l'area metropolitana di Napoli, all'interno della quale si concentrano le principali infrastrutture e gran parte dell'apparato produttivo regionale»*;
- b) nella Sintesi Non tecnica, p. 49, il promotore ha affermato quanto segue: *«biodiversità: l'impatto su tale fattore ambientale è considerato di significatività sostanzialmente bassa, dal momento che l'area di progetto risulta ubicata all'interno di una zona industriale caratterizzata da bassa naturalità, sia per quanto riguarda la parte terrestre, sia con riferimento allo specchio acqueo marino interessato dall'opera»*;
- c) al paragrafo 5.1.2 della citata Sintesi non Tecnica e a p. 238 dello Studio d'Impatto Ambientale ha stimato *«bassa» la significatività complessiva dell'impatto del nuovo stabilimento, in fase di cantiere ed attività, sulla biodiversità*;
- d) al paragrafo 4.10 dello Studio di Impatto Ambientale, il promotore ha ipotizzato quanto segue: *«in caso di mancata realizzazione del progetto, l'evoluzione delle condizioni della biodiversità nell'area resterebbe immutata rispetto a quanto attualmente in corso, in considerazione della natura industriale del sito (area di massima frammentazione ecosistemica) e della sua distanza dai Siti Natura 2000 più prossimi»*.
- e) Il documento non reca evidenza della professionalità dei redattori dello Studio di Impatto Ambientale, né della specifica competenza della materia e delle metodologie delle scienze biologiche.

Ritenuto che:

- a) il promotore, nei propri assunti, si limita ad elencare le caratteristiche generali dell'intera area metropolitana di Napoli, la sua distanza dai Siti Natura 2000 in un raggio di 10 chilometri e l'attuale caratterizzazione urbanistica dei luoghi, senza tener conto delle future prospettive urbanistiche e senza fornire effettive informazioni sui caratteri biofisici e chimici della biosfera del sito in esame e dei siti immediatamente adiacenti;
- b) Si ritiene che occorra una visione sistemica della biodiversità, in modo da analizzare la presenza e le funzioni delle reti ecologiche effettivamente esistenti.

Si osserva, pertanto, quanto segue:

- a) la *«bassa naturalità»* del sito andrebbe verificata per mezzo di una perizia condotta da professionisti a tanto abilitati, in grado di applicare metodologie proprie delle scienze biologiche ed

evidenziare l'effettivo stato dell'ecosistema marino e costiero, nel sito in esame e nei siti immediatamente adiacenti;

- b) al pari, la significatività complessiva dell'impatto del nuovo stabilimento, in fase di cantiere ed attività, sulla biodiversità, dovrà essere rivalutata sulla base dei risultati della perizia indicata. Si attendono verifiche di coerenza esterna e analisi di alternative che dovranno considerare anche la presenza di piani e strumenti di tutela e miglioramento della biodiversità.

OSSERVAZIONE 9. Impatto del progetto sulla salute della comunità.

Nel SIA, nel paragrafo 4.2 Popolazione e Salute Umana, il Promotore ha analizzato il tema della condizione epidemiologica della Provincia di Napoli e della Regione Campania. Dall'analisi dei dati non emerge la peculiare e grave condizione epidemiologica relativa all'area orientale della città di Napoli nonché quella ancora più preoccupante di San Giovanni a Teduccio. Tale contesto ai fini della decisione deve invece essere considerato e ponderato approfonditamente.

La già complessa organizzazione industriale preesistente con la messa in opera di un nuovo impianto determina un ulteriore sovraccarico della struttura di stoccaggio dei combustibili e del fittissimo sistema di scambi, carico e scarico, trasporto e distribuzione della materia energetica, con conseguenze preoccupanti in un contesto già fortemente provato dalle attività relative alla lavorazione e alla distribuzione dei carburanti.

Tutto questo avverrebbe al centro di uno dei SIN, quello di Napoli Orientale, a più alta nocività dell'Italia Meridionale.

Edison e Q8, affermano che l'impianto avrebbe un impatto ininfluenza sull'ambiente risultando compatibile con la salute umana.

Rileviamo che per effetto della messa in opera di un ulteriore impianto il territorio subirebbe un peggioramento aggiuntivo in una situazione già gravissima per la salute della popolazione residente e quindi il Deposito GNL deve ritenersi incompatibile con le attuali normative in materia di tutela sanitaria.

Si Osserva che:

Da un punto di vista sanitario ed epidemiologico bisogna sicuramente escludere il quartiere San Giovanni a Teduccio, oltre che tutta l'area rientrante nel SIN Napoli Orientale, da ogni ulteriore appesantimento concernente la messa in opera di impianti che determinano un impatto ambientale. Tutto ciò è da escludere per una condizione rilevata di eccesso di mortalità riconducibile al cumularsi delle attività industriali pregresse a cui si cumulerebbe quella proposta dai Promotori. L'area situata nel SIN Napoli Orientale richiede un'attività di bonifica non ancora attuata e l'arresto di ogni altra attività potenzialmente inquinante.

Le risultanze contenute nel SIA, nel paragrafo 4.2 Popolazione e Salute Umana, non tengono conto della stridente anomalia dei dati sanitari ed epidemiologici dell'area in questione poiché si fa riferimento soltanto alla Regione Campania e alla provincia di Napoli.

Le aree demografiche in questione già presentano un eccesso di mortalità evitabile rispetto al dato medio nazionale. L'area metropolitana del capoluogo, rispetto al resto della stessa Regione, mostra una riduzione della aspettativa di vita di quattro anni in rapporto a quella del resto del paese.

Questa premessa deve essere attenzionata dalle autorità competenti prima che sia assunta qualsivoglia decisione rispetto a programmi di aggravio dell'impatto ambientale.

I dati sanitari reali contraddicono l'analisi del Promotore, il quale sostiene che la situazione epidemiologica della realtà di Napoli Orientale non è dissimile dal resto della Provincia e della Regione, che peraltro presentano elementi di criticità dal punto di vista epidemiologico.

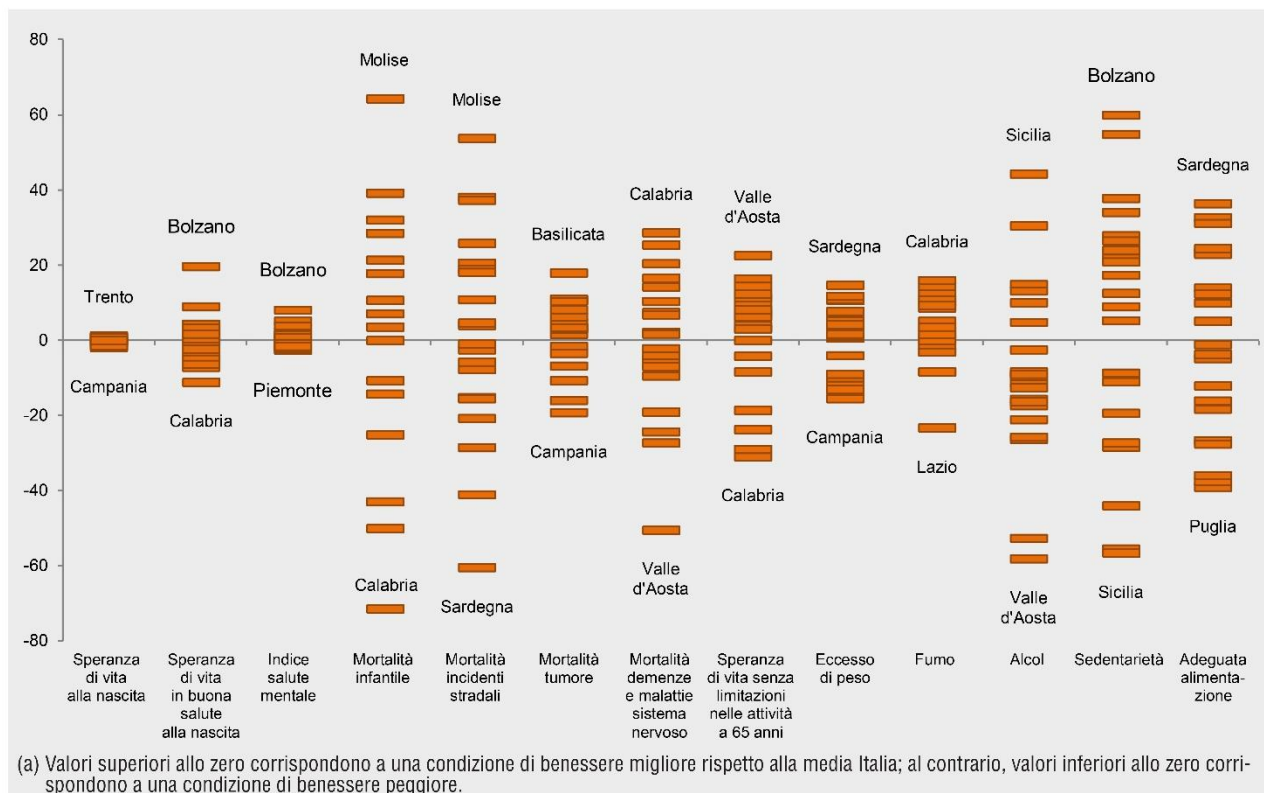


Figura 1. Variazione percentuale degli indicatori del dominio Salute rispetto al valore Italia per regione. Ultimo anno disponibile (a).

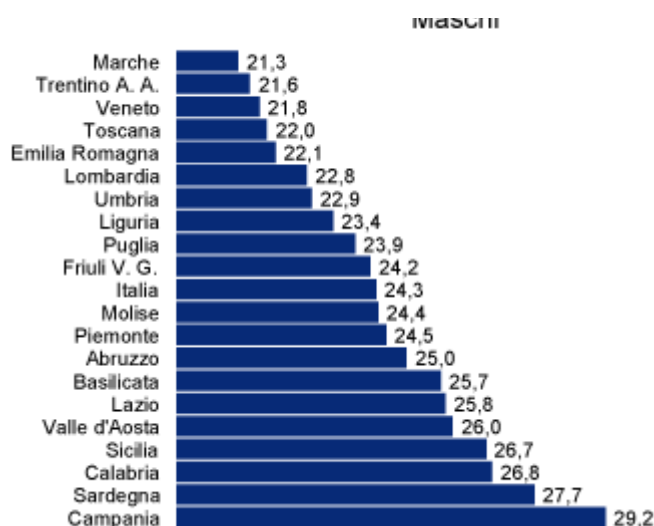


Figura 2. Da MEV 2015, dati della mortalità evitabile in Italia

MEV(i) Atlante

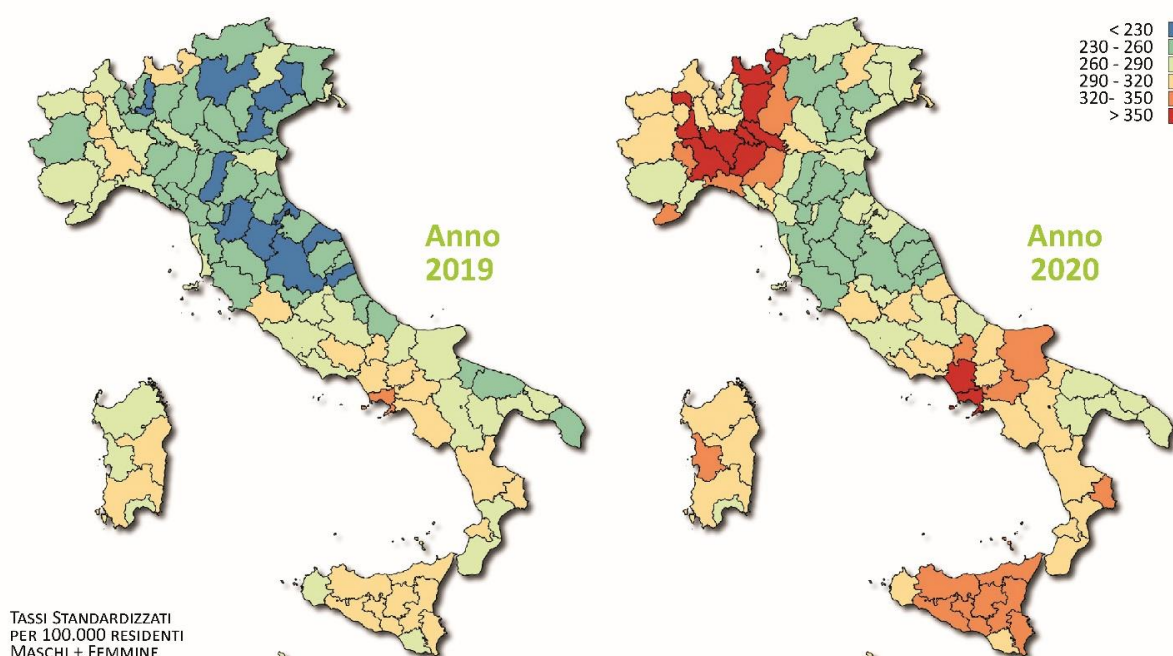
ed. 2020
2021

Mortalità generale 0-74 anni: nel 2020 il 13% in più del 2019

I decessi 2020 0-74 anni superano di 22.000 casi quelli dell'anno precedente (a fronte di circa 15.000 decessi Covid segnalati).

Il tasso di mortalità std per 100mila nelle età fino a 74 anni è in media nazionale di 297 nel 2020 contro il 263 del 2019 e se per le femmine l'aumento medio nell'ultimo anno è del 9%, per i maschi raggiunge il 16%.

Le già rilevanti differenze territoriali si amplificano ulteriormente rendendo lo scenario ancora più eterogeneo ma Campania e Sicilia si confermano nel 2020 le Regioni con la mortalità generale 0-74 anni più elevata.



Il Rapporto MEV(i) ai tempi del Covid

Il Progetto MEV(i) è finalizzato all'analisi della mortalità evitabile, vale a dire quella quota di decessi che avvengono per cause di morte contrastabili con adeguati e tempestivi interventi di prevenzione primaria e di diagnosi e trattamento della malattia.

Si tratta di approfondimenti che vengono condotti sui casi di morte avvenuti entro i 74 anni di età e per i quali è disponibile la causa del decesso, dati che al momento sono aggiornati al 2018 e che costituiscono la base delle analisi presentate nella seconda parte di questo Rapporto, dedicata alla mortalità evitabile.

Alla luce degli eventi del 2020 legati all'epidemia di SARS-CoV-2 il Centro Studi Nebo ha tuttavia realizzato un focus sulla mortalità generale dell'ultimo biennio, limitatamente alla popolazione 0-74 anni, classe di età di primario interesse dei Rapporti MEV(i).

È in questo contesto infatti che andranno a inserirsi le future analisi sulla mortalità evitabile, una volta disponibili i dati sui decessi per causa: gli studi dei prossimi anni consentiranno, auspicabilmente, di misurare la discontinuità oggi evidenziata solo in termini quantitativi (cfr cartogrammi in questa e nella prossima pagina) anche qualitativamente e di valutare le ricadute indirette dell'epidemia sulla mortalità per causa.

Figura 3. Dall'ultimo rapporto MEV: nonostante l'impatto Covid sulle province lombarde, Napoli e Caserta mantengono le prime posizioni di mortalità evitabile nel 2020.

Si rileva, al contrario, che la situazione non è accettabile dal punto di vista sanitario sia rispetto alla Regione sia rispetto alla Provincia. I dati epidemiologici dimostrano, in modo piuttosto evidente, le differenze tra l'area napoletana nel complesso e i dati del quartiere in senso peggiorativo.

1. valutazione sociodemografica.

La Sesta Municipalità della città di Napoli presenta una densità abitativa di 5.785 abitanti per kmq inferiore al dato cittadino. Il quartiere di San Giovanni a Teduccio, al contrario, con una densità di oltre 10.149 abitanti per Kmq supera la densità di Napoli.

2. Salute e quadro epidemiologico.

Uno degli indicatori per la valutazione dello stato di salute della suddetta popolazione è sicuramente il Registro Epidemiologico Cittadino (**REC**) che a Napoli è stato redatto dal gruppo epidemiologico della **Consulta Popolare per la Salute e la Sanità della città di Napoli con la collaborazione di cattedratici delle Università di Milano, Genova e Napoli. Il citato studio è stato** validato da ben due congressi scientifici nazionali nel 2019 (Congresso SNOP Bologna 11-12 ottobre 2019; XLIII Congresso AIE Catania, 23-25 ottobre 2019).

Il metodo adottato:

Nel periodo 1.01.2009 – 31.12.2017 è stato rilevato il numero di decessi verificatisi in ciascuno dei 29 quartieri di Napoli, per classi quinquennali di età (da 0 a 70 anni compiuti, classe superiore oltre 70 anni) e genere, e la distribuzione entro classi di età e genere per ogni quartiere dei residenti totali nel periodo considerato.

- Considerando la distribuzione per genere e classi di età di deceduti e residenti totali nel comune di Napoli, sono stati calcolati i tassi di mortalità specifici per genere e classi di età come standard per il calcolo dei decessi attesi di ciascun quartiere nel periodo 2009-2017.
- Applicando i tassi alla distribuzione dei residenti nei quartieri per età e genere sono stati calcolati i decessi attesi, riportati nella seguente tabella insieme a quelli osservati, il valore di SMR (rapporto standardizzato di mortalità x 100) e l'errore standard del suo logaritmo naturale.

I risultati:

- Da questa indagine risultano 14 quartieri con SMR significativamente maggiore di 100 (test a 2 code al 5% di significatività) per maschi e/o per femmine.
- Montecalvario, Secondigliano, Avvocata, Poggioreale, Barra, Stella, Mercato, Scampia, Piscinola Marianella, Pendino, San Lorenzo, San Pietro a Patierno, San Giovanni a Teduccio (n°29 nella mappa), Stella sono significativamente oltre il valore 100 per maschi e/o per femmine. Per i quartieri con eccesso di mortalità statisticamente significativo al 5% si è calcolato l'estremo inferiore dell'intervallo di confidenza al 90% che indica l'eccesso minimo di mortalità compatibile, al 95% di confidenza, con l'osservazione fatta.
- Dall'indagine si evince, come è possibile osservare dalle Figure 6 e 7 (riportanti i dati cumulativi del periodo analizzato), che San Giovanni a Teduccio occupa il penultimo posto per i maschi, dopo Miano, ed il terzultimo posto dopo Miano e San Lorenzo per le femmine.

- In più, lo stesso studio ha analizzato le curve di sviluppo durante lo stesso periodo per osservare eventuali segni di miglioramento o peggioramento.
- I grafici elaborati dal prof. Dario Bruzzese della Federico II, mostrano non solo una costante posizione al di sopra della media cittadina per quanto riguarda l'eccesso di mortalità, ma soprattutto delle tendenze al peggioramento (vedi Figura 5).

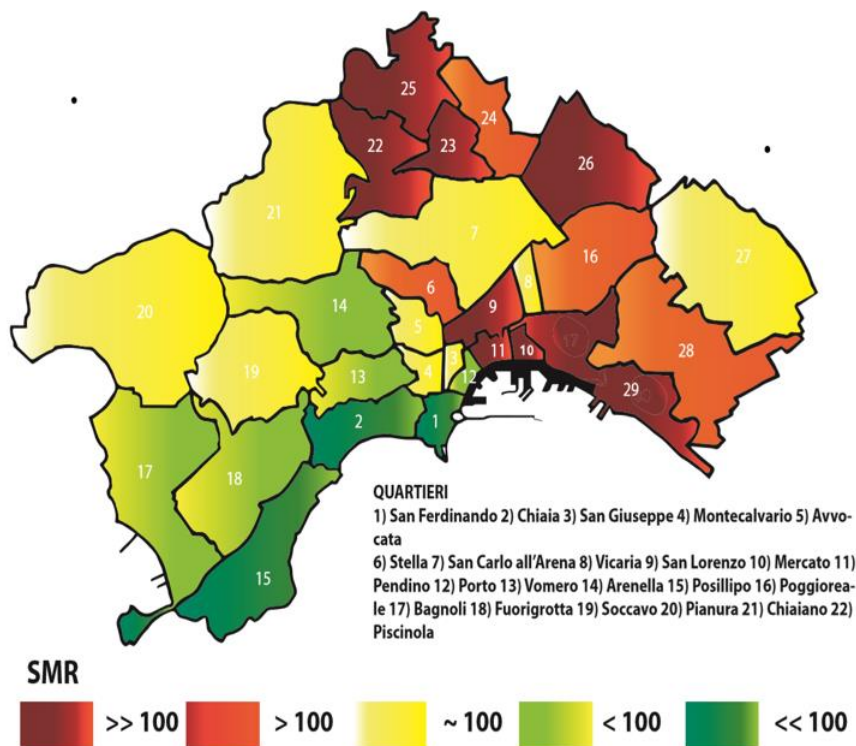


Figura 4. Dati relativi all'SMR nei quartieri di Napoli. Il quartiere di San Giovanni a Teduccio (indicato con il numero 9) mostra dati riguardanti l'SMR molto oltre la media cittadina.

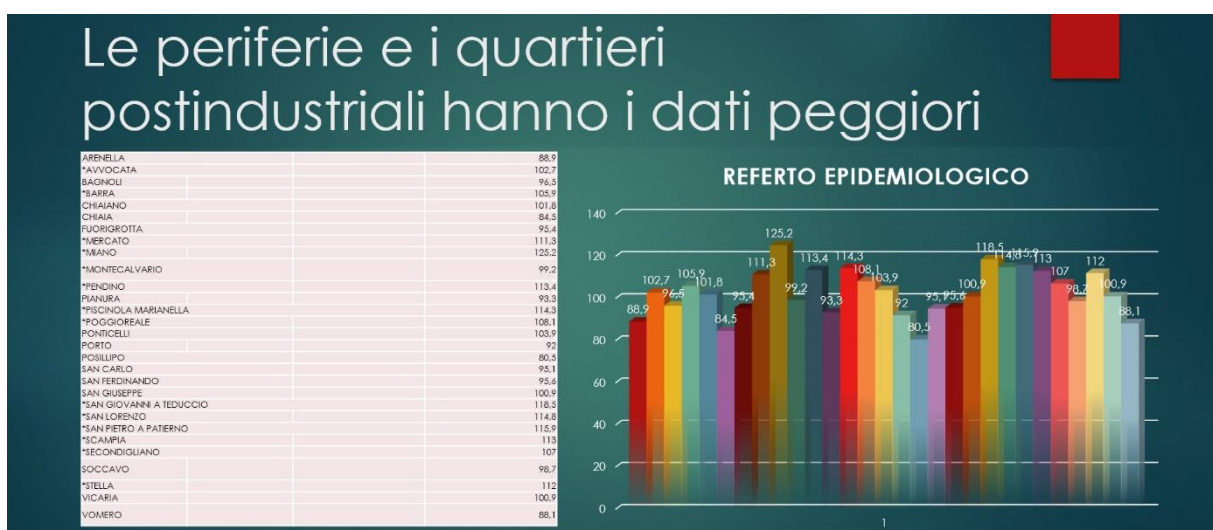


Figura 5. Dati relativi all'SMR nei quartieri di Napoli. San Giovanni a Teduccio presenta sempre un SMR molto superiore a 100 attestandosi in questo caso a 118, con un andamento che appare peggiorativo nel tempo.

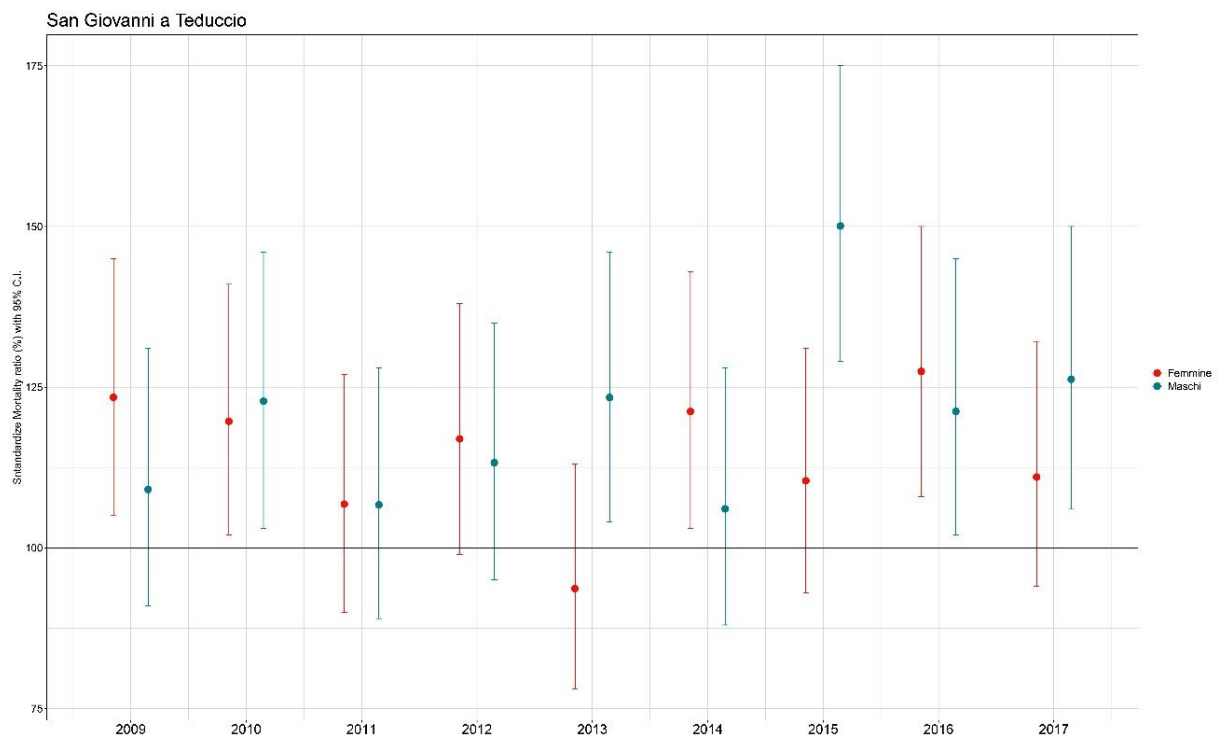
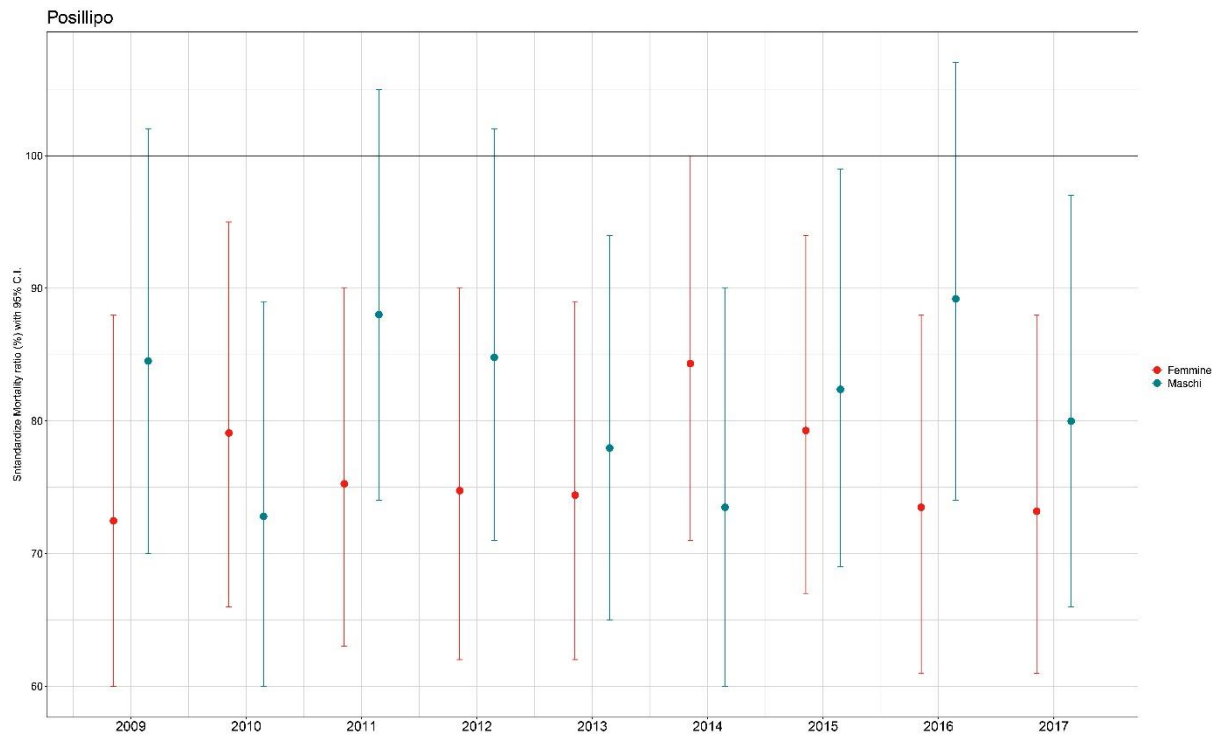


Figure 6. e 7. Andamento SMR relativo al periodo 2009/2017 nei quartieri di Posillipo e San Giovanni a Teduccio.

Dalla comparazione dei dati epidemiologici del quartiere di Posillipo, il quale mostra dati ottimali, con quelli di San Giovanni a Teduccio emerge in maniera evidente il divario tra le due realtà dovuto ad un alto tasso di inquinamento di quest'ultimo.

Per quello che concerne il quartiere di Posillipo si rileva un SMR sempre inferiore a 100, sia per i maschi che per le femmine. Lo stesso valore superiore dell'intervallo di confidenza sale di rado al di sopra di 100.

Un altro strumento da utilizzare per valutare l'opportunità di concedere la VIA, ad un impianto che procura un ulteriore impatto ambientale in un'area con le caratteristiche dell'area orientale, è il **RENCAM** (Registro Nominativo delle Cause di Morte). Tale registro è pubblicato sul sito ufficiale del Comune di Napoli e fa riferimento agli anni 2004-2005. Sebbene i dati del registro siano relativamente datati e limitati per il periodo analizzato, riteniamo, che in assenza di novità strutturali intervenute nel lasso di tempo successivo, il quadro delle cause di morte e quindi del rischio relativo sia rimasto immutato.

Il distretto 32 (Barra-S.Giovanni-Ponticelli) corrisponde nei grafici al d.52 (vecchia classificazione precedente alla riduzione delle ASL e dei distretti).

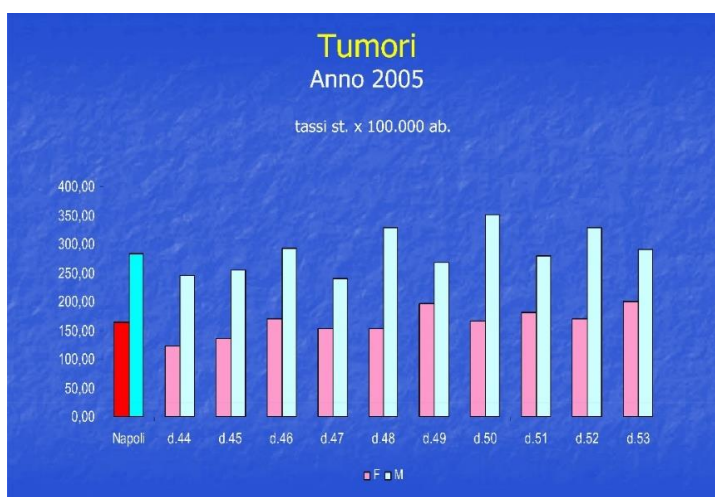


Figura 8. Il Distretto 32 di cui è parte San Giovanni a Teduccio è collocato al secondo posto per mortalità da tumore (RENCAM 2004-2005).

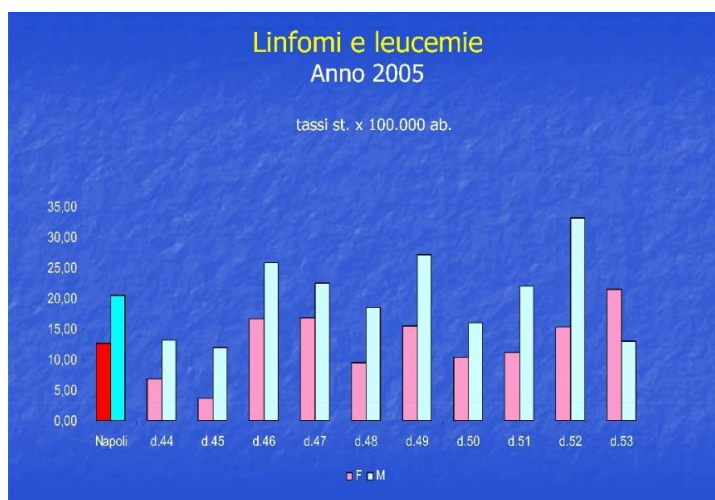


Figura 9. Nel Distretto 32, nel 2005, si rileva un picco di linfomi e leucemie rispetto a tutta la città (RENCAM 2004-2005).

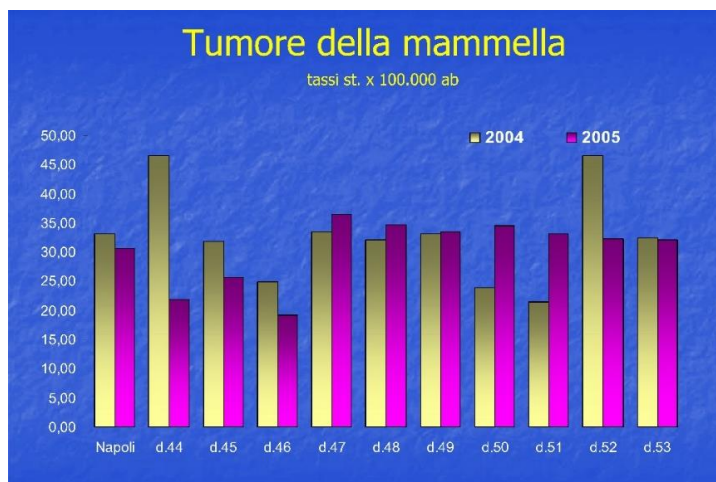


Figura 10. Nel grafico relativo al periodo 2004-2005 nel distretto 32 si registra un picco di tumori alla mammella (RENCAM 2004-2005).

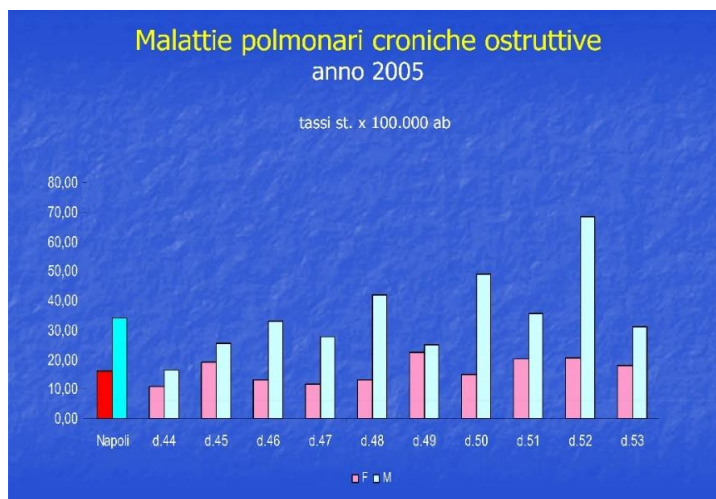


Figura 11. Nel grafico si nota che le Malattie Polmonari Croniche Ostruttive rappresentano una netta prevalenza nel distretto 32 in cui rientra San Giovanni a Teduccio (RENCAM 2004-2005).

Come risulta del tutto evidente dai grafici si rileva che San Giovanni a Teduccio e le aree limitrofe presentano un quadro di allarme sanitario sia per mortalità generale sia per incidenza di malattie ad alta letalità. Bisogna quindi interrogarsi sulle cause e nel caso di San Giovanni la motivazione principale per spiegare l'eccesso di mortalità e di patologie specifiche è l'inquinamento. L'area orientale ha purtroppo una storia secolare di convivenza con gli impianti inquinanti ad alta nocività causata negli anni scorsi dalla raffinazione ed attualmente dallo stoccaggio e distribuzione di enormi quantitativi di carburante. Gli impianti partono dalla linea di costa e si snodano verso il territorio circostante. Tali attività hanno prodotto un tale cumulo di sostanze inquinanti nell'area per i quali effetti devastanti sono state previste operazioni di bonifica di una vastissima area di circa 830 ettari. L'area di progetto rientra nel perimetro del SIN di «Napoli Orientale». Allo stato le operazioni di bonifica non risultano siano state eseguite in maniera massiccia e i terreni da bonificare sono ancora la parte preponderante del SIN.

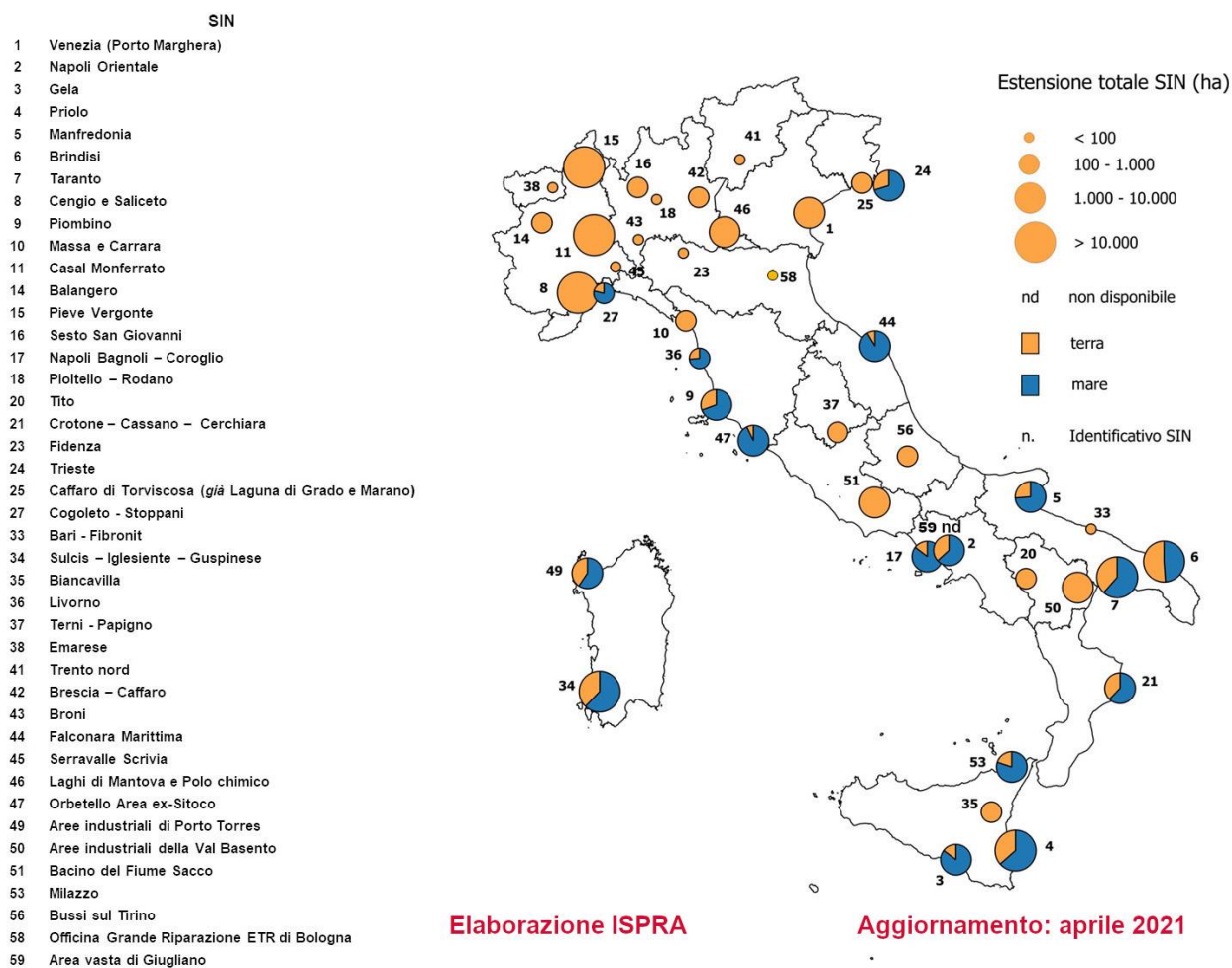


Figura 12. L'area del progetto GNL ricade all'interno del SIN Napoli Orientale (n°2 nella mappa ISPRA Istituto Superiore per la Ricerca e Protezione Ambientale 2021).

Come descritto nello stesso documento di Sintesi non Tecnica dello studio di impatto ambientale, paragrafo 1.4.1 Inquadramento Territoriale, il Promotore rileva che:

«L'ambito di intervento si caratterizza come un'area a connotazione fortemente industriale e caratterizzato dalla presenza di strutture ed aree di tipologia analoga a quelle a progetto, aree dismesse e fortemente antropizzate.

Il progetto del Deposito ricade all'interno del Sito di Interesse Nazionale "SIN 3 - Napoli Orientale" individuato con la Legge No. 426/98, e successivamente perimetrato con Ordinanza Commissariale del 29 dicembre 1999 del Sindaco di Napoli.

Dal punto di vista dell'uso suolo l'area ricade nella classe definita come "Aree Portuali"; negli immediati dintorni dell'area di intervento non sono presenti aree naturali, ma piuttosto "unità industriali e commerciali", "reti di strade e binari e territori associati" nel comparto a Nord-Est, e "tessuto urbano continuo" nei settori occidentali ed orientali a bordo dell'area portuale.

Gli interventi antropici hanno alterato la rete idrografica superficiale con implicazioni sull'assetto idrogeologico; l'area è ubicata nella piana di Volla, nella zona orientale di Napoli, originariamente interessata da una intensa circolazione idrica superficiale in gran parte alimentata da antiche sorgenti ormai prosciugate, e caratterizzata dal recapito idrico di deflusso superficiale rappresentato

dall'antico F. Sebeto, che rappresenta il corso idrico superficiale più vicino al sito del Molo Vigliena, ormai totalmente interrato, la cui foce è situata nel porto di Napoli.

L'area di progetto presenta nelle vicinanze alcune abitazioni civili e servizi commerciali in Via Marina dei Gigli a circa 200 m a Nord dell'area di impianto.

Ad Est del molo Vigliena è localizzata la Darsena Petroli, la quale è dotata di edifici, serbatoi di stoccaggio acque e fasci di tubazioni a servizio della movimentazione di idrocarburi e gas. Gli accosti della Darsena Petroli, destinati alle navi porta rinfuse liquide di prodotti petroliferi, incluso il GPL (Gas di Petrolio Liquefatto), sono collegati mediante condotte ai depositi delle diverse società situati nell'area orientale della città. Il tracciato di tali condotte attraversa il molo Vigliena.

A Nord –Ovest del molo Vigliena è presente un'area destinata alla cantieristica navale, ai margini della quale sono presenti aree di deposito container».

Sul Sito dell'Arpac, nella sezione Siti Contaminati, nel capitolo SIN Napoli Orientale è possibile visionare l'Elenco recante il Censimento dei Siti Potenzialmente Contaminati di «Napoli Orientale» (CSPC SIN NO). Il documento reca ben 23 pagine di tabelle che elencano 525 aziende o siti di stoccaggio, attivi o dismessi, che richiedono analisi del rischio, piani di caratterizzazione degli inquinanti e/o bonifiche.

Sullo stesso sito è possibile rilevare che in molti di questi luoghi esaminati si rilevano livelli eccessivi di metalli pesanti (mercurio, cromo, cadmio, antimonio, alluminio, piombo) e sostanze cancerogene (Idrocarburi Policiclici aromatici, Benzene, Etilbenzene, Toluene, Xilene, Stirene, Fenoli e Clorofenoli).

Come è del tutto evidente l'area interessata dal progetto è già sovraccaricata da numerose presenze ad alto impatto, collocate per lo più in un contesto ad alta densità di abitanti.

Le immagini che seguono (fig. 13 e 14), furono realizzate dal prof.⁴⁵ Franco Ortolani e documentano l'inquinamento del sottosuolo, della falda e del mare del SIN Napoli Orientale.



⁴⁵ Conferenza convegno tenuta nella Sala Consiliare della VI Municipalità sul tema “Napoli EST non deve morire”, 2018. Ringraziamo la dott.ssa Silvana Pagliuca per la concessione delle immagini.

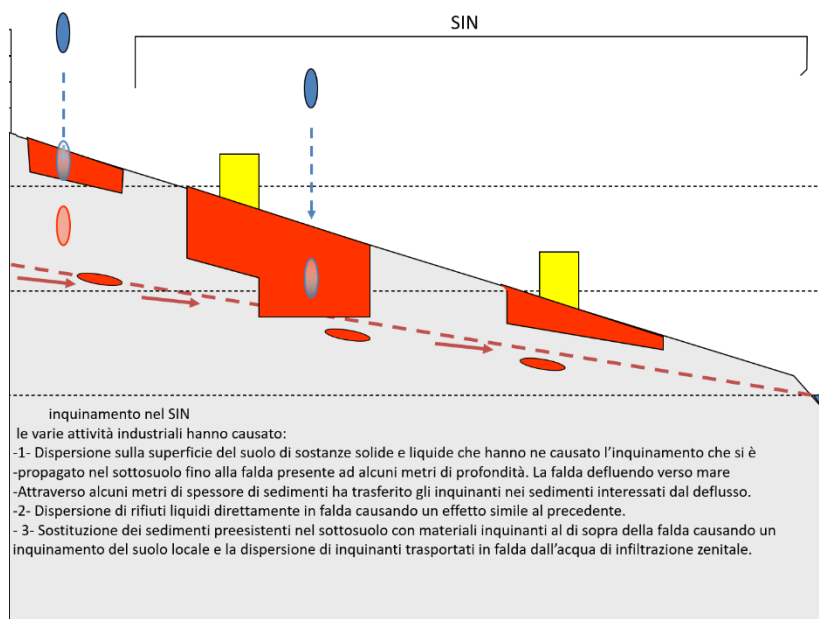


Figure 13 e 14. Inquinamento del suolo della falda e del mare del SIN Napoli Orientale (prof. Franco Ortolani)

Si evidenzia, inoltre, che l'area è una delle più congestionate da scarichi inquinanti che si riversano in mare lungo tutto il litorale.

Arpac ha realizzato una mappatura di tutti gli scarichi che arrivano a mare in tutta la Campania. **In totale sono 475 e sono stati divisi** per la loro possibile capacità di inquinamento delle acque. Attraverso una mappa interattiva è possibile valutare quali sono quelli più pericolosi per Napoli e provincia. Si tratta di scarichi da dove è più probabile che arrivino sostanze inquinanti in acqua. Ogni singolo scarico è stato etichettato con un colore che va dal grigio al rosso a seconda della capacità inquinante.



Figura 15. Da questa mappa, consultabile sul sito dell'Arpac, risultano ben 13 scarichi ad alta pericolosità tra Portici e San Giovanni a Teduccio.

3. La normativa vigente in relazione alla concessione della VIA e l'inquinamento.

Il SIN Napoli Orientale, comprende l'area portuale del quartiere San Giovanni a Teduccio e gran parte del litorale. Il D.Lgs. n. 22 del 5 febbraio 1997, attuazione delle direttive sui rifiuti pericolosi, conosciuto come Decreto Ronchi, all'articolo 17 definisce il Sito Contaminato quando in esso si verifica il superamento nel suolo, nelle acque superficiali e/o nelle fonti sotterranee dei limiti di accettabilità definiti in funzione della specifica destinazione degli stessi.

Quindi, le disposizioni della legge per un'area territoriale con le caratteristiche di San Giovanni a Teduccio prevedrebbero una sottrazione di attività inquinanti e non lo stanziamento di ulteriori attività potenzialmente inquinanti anche se fossero esse ad impatto zero.

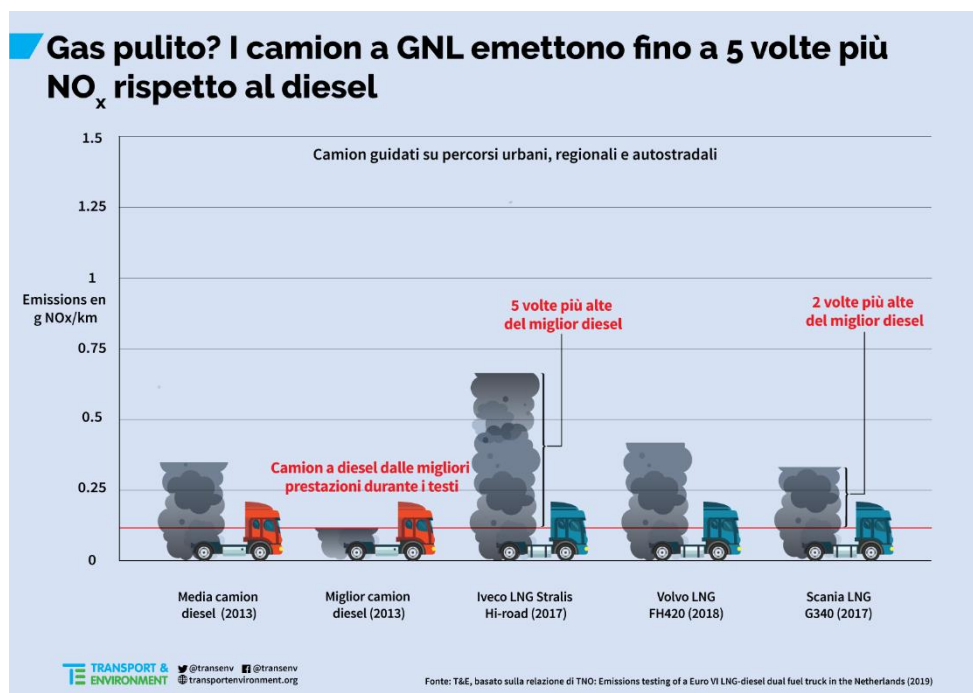
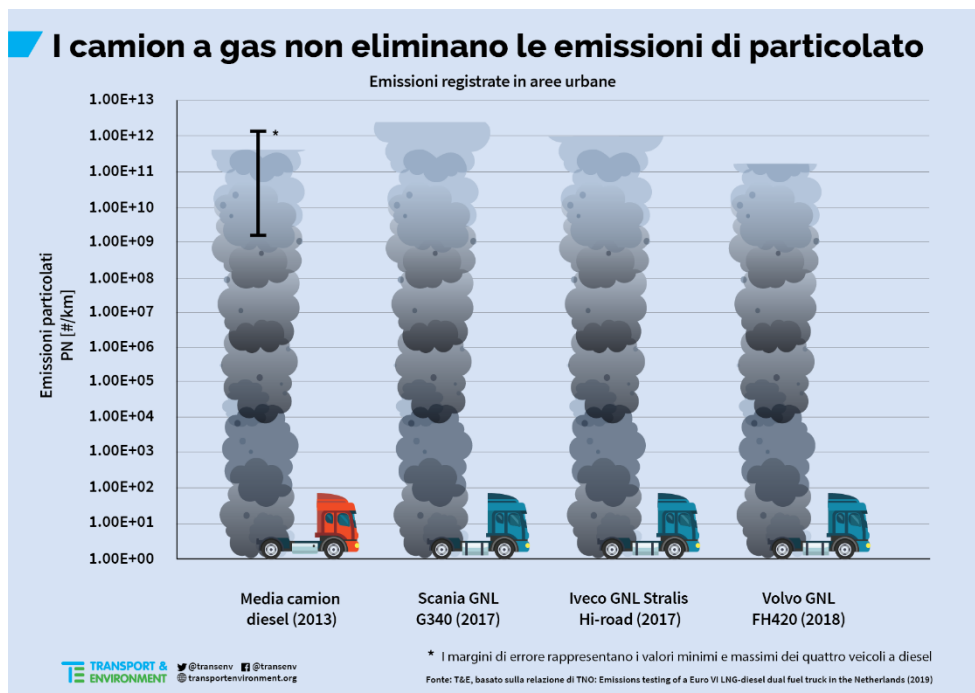
Infatti, nonostante le rassicurazioni del Promotore l'impianto del GNL di Vigliena non può essere considerato ad impatto trascurabile per il semplice fatto che comporterebbe, come risulta dagli elaborati pubblicati dal Promotore, a parte il rischio connesso ad eventuali incidenti rilevanti, un aumento del traffico di automezzi pesanti di circa 14.000 unità all'anno (autocisterne per il ritiro e trasporto del gas), che si sommerebbe al già pesante bilancio attuale. Questo determinerebbe, chiaramente, un raddoppiamento dell'inquinamento atmosferico di quello già attualmente rilevato. Inoltre, l'aumento non trascurabile del traffico navale e di barche sul Molo Vigliena avrebbe come conseguenza un innalzamento della soglia dell'inquinamento insostenibile. Al rischio di emissioni nocive fuori controllo si somma, poi, quello riguardante l'inquinamento acustico, senza tralasciare le rischiose sollecitazioni sugli edifici più vicini alle banchine causati dalle vibrazioni. .

Se affrontiamo poi la più volte raffigurata, dal Promotore, scarsa nocività del Gas naturale liquefatto dobbiamo subito sottolineare che se è vero che la combustione di GNL produce meno CO_2 è invece altrettanto vero che essa produce una quantità cinque volte superiore di Ossido di Azoto.

A tal proposito si allegano due grafici pubblicati da Transport Environment relativi allo studio delle emissioni causate dei mezzi pesanti a GNL commissionato dai Paesi Bassi.

Indirettamente lo studio riproduce anche l'impatto del traffico dei mezzi pesanti e delle conseguenze relative alle emissioni nocive nell'atmosfera.

In conclusione, per le motivazioni esposte si ritiene il proposito di realizzare un Deposito di GNL sul Molo Vigliena del tutto inopportuno.



10. San Giovanni a Teduccio: analisi del contesto socio-economico.

Il quartiere di San Giovanni a Teduccio, localizzato nell'area orientale della città di Napoli e facente parte della sesta municipalità insieme ai quartieri di Barra e Ponticelli, si caratterizza per una situazione socio-economica disastrosa. Condizione che condivide con gli altri quartieri periferici della città partenopea e di cui ci si può fare un'idea analizzando gli indicatori socio-economici prodotti dall'Istat. In questa breve relazione sono tre gli indicatori che andremo ad analizzare per avere un primo quadro generale: tasso di occupazione; percentuale di laureati; percentuali di Neet. Anche se l'aggiornamento di questi dati risale al censimento del 2011 ed al momento non è possibile averne di più aggiornati, questi possono comunque essere considerati come rappresentativi della situazione attuale. È da sottolineare inoltre che sulle pagine del comune di Napoli o dell'Istat è possibile reperire, oltre ai dati che saranno esposti a breve, anche altre informazioni utili ad avere un quadro più esaustivo della condizione socio-economica nel suo complesso.

Per quel che riguarda l'occupazione, l'ultimo dato disponibile ci dice che a San Giovanni a Teduccio, solo il 24,1% degli abitanti risulta occupato. Percentuale ben distante dalla media cittadina che è pari al 31,8% e dai quartieri più benestanti della città come Posillipo che mostra una percentuale di occupati pari a 43,4% o il Vomero che si attesta al 41%. Guardando al passato il "quadro" diventa ancora più problematico poiché mentre la città di Napoli e molti dei quartieri che la compongono hanno visto nel tempo aumentare la propria percentuale di occupati a San Giovanni a Teduccio, invece, sono stati fatti passi indietro: sebbene di poco, nel 1981 la percentuale di occupati era più alta rispetto a quella registrata nel 2011 (25,4%) (figura 1). È da sottolineare inoltre che se nel 1981 il divario sugli occupati fra San Giovanni a Teduccio e Posillipo era di 13 punti percentuali, nel 2011 questo divario sale a circa 20 punti percentuali. È chiaro come all'interno della città di Napoli ci sono quartieri che avanzano e quartieri – San Giovanni così come altri quartieri periferici - che restano dietro; vedendo crescere sempre più il divario con i quartieri benestanti della città. Il dato sorprende in parte conoscendo la storia del quartiere, che nei decenni scorsi era caratterizzato da una importante realtà operaia. Infatti, la deindustrializzazione e la mancata riconversione produttiva sono da considerarsi alla base di quanto si osserva oggi.

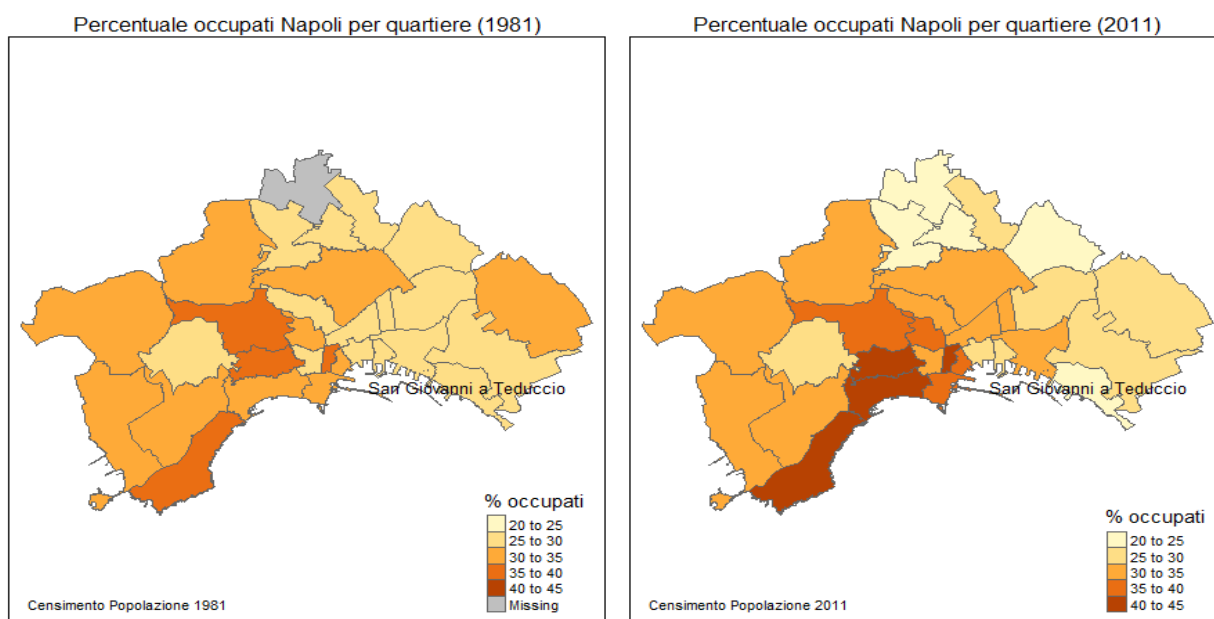


Figura 1. Percentuale di occupati nei quartieri di Napoli (anni 1981 e 2011)

Guardando ai titoli di studio la situazione non sembra migliorare. Il capitale umano, come è noto, è un indicatore importante per lo sviluppo di una realtà territoriale ed entro quest'ottica se guardiamo alle percentuali di laureati più che di sviluppo si prospetta una realtà di desertificazione per il quartiere. Mentre nei quartieri come Chiaia (34%), Posillipo (34%), Vomero (33,8%), San Giuseppe (29,8%) e Arenella (27%) la percentuale di laureati viaggia intorno al 30%, San Giovanni a Teduccio presenta un'imbarazzante percentuale del 3,6%. Il quartiere non è l'unico a viaggiare così in basso; infatti, Scampia (3,4%), San Pietro a Patierno (3,6%), Miano (3,6%), Barra (4,3%), Ponticelli (4,7%), Secondigliano (4,8%), Piscinola (5,2%), Zona Industriale (5,3%) mostrano dati simili.

Così come per l'occupazione anche sull'istruzione i divari fra quartieri sono aumentati rispetto agli anni '80. Se nel 1981 il divario con il quartiere con la più alta percentuale era di 15 punti percentuali, nel 2011 questo divario raddoppia e passa a 30 punti percentuali (figura 2).

Infine, Sempre con riferimento al capitale umano, un altro dato preoccupante è quello che riguarda i NEET, ovvero la quota di giovani che non sono né occupati né impegnati in percorsi di formazione. Nel quartiere di San Giovanni, nel 2011, il dato si attesta intorno al 30%, mentre a livello cittadino è pari al 22% e in alcuni quartieri come il Vomero non supera il 10%.

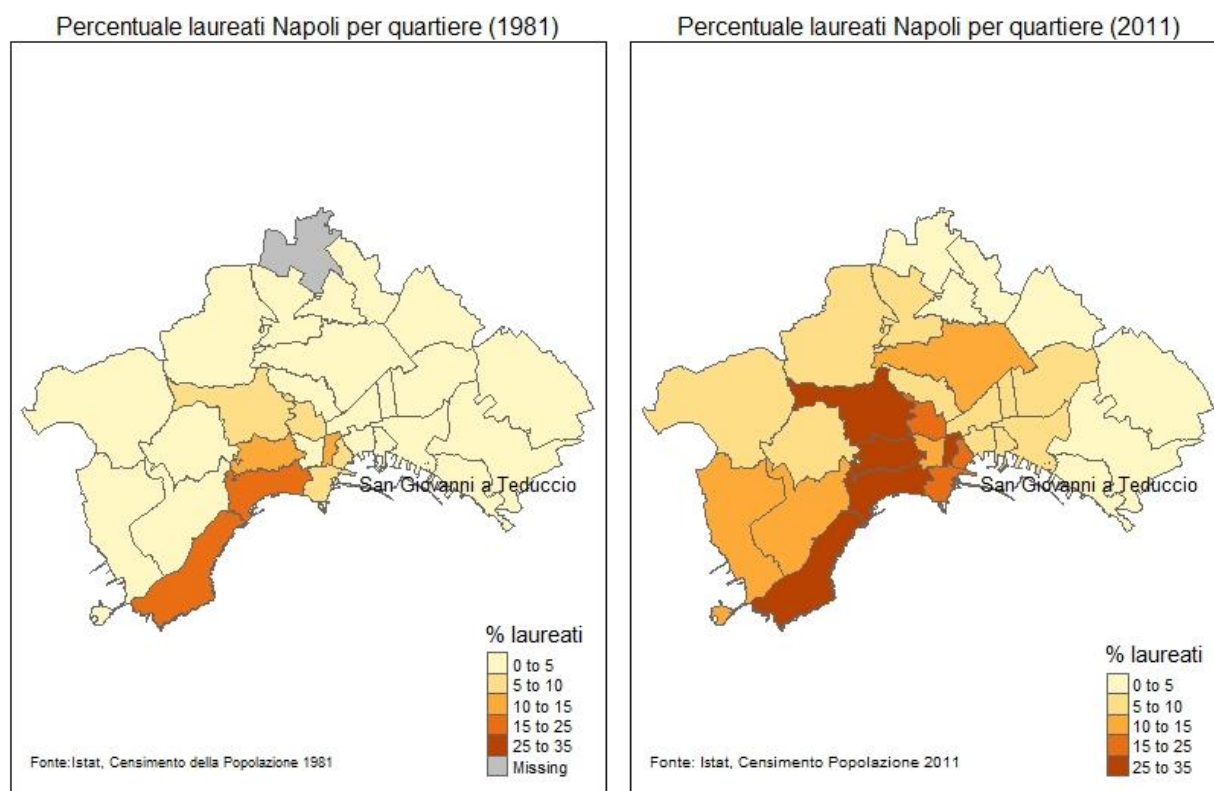


Figura 2. Percentuale di laureati nei quartieri di Napoli (anni 1981 e 2011)

Dalla lettura dei tre indicatori appena menzionati emerge come la condizione socio-economica del quartiere di San Giovanni a Teduccio risulti molto complessa e preoccupante. Complessità a cui si aggiunge il dato relativo alla situazione epidemiologica. I ricercatori di Medicina Democratica -Napoli, infatti, hanno messo in evidenza come il Rapporto di Mortalità Standardizzata (SMR) risulta essere tra i peggiori della città e prodotto dall'esposizione pluridecennale a veleni industriali mai rimossi dall'ambiente.

Alla luce del fatto che gli ultimi dati disponibili indicano che il numero di disoccupati⁴⁶ è di circa 2500 unità nel quartiere e di 11700 unità nella zona orientale⁴⁷, l'impatto sul quartiere in termini di occupazione del deposito GNL sarà praticamente nullo per due motivi:

1) nel rapporto Studio di Impatto Ambientale, 3.5.2.5.2 - Personale Addetto, si legge che per l'effettivo esercizio saranno assunte circa 30 persone, numero che rappresenta solo l' 1,2% del totale dei disoccupati del quartiere e addirittura lo 0,25% dell'intera area orientale comprensiva dei quartieri di Barra e Ponticelli.

2) all'attuale capitale umano del quartiere saranno probabilmente preferite figure esterne considerando le competenze specialistiche richieste e gli stessi accordi sottoscritti per le 30 posizioni aperte così come risulta nel SIA nel paragrafo 5.2.3.7 Incremento Occupazionale in Fase di Esercizio. Peraltro, la tempistica per effettuare dette assunzioni è molto diluita nel tempo. Questo progetto, quindi, oltre a non aver ricadute positive sull'occupazione, potrebbe influenzare in negativo la qualità del tessuto sociale del quartiere.

A nostro avviso, l'installazione del deposito di GNL ed i pericoli reali o "percepiti" ad essa connessi, renderanno il quartiere ancora meno appetibile dal punto di vista di eventuali investimenti per una auspicabile riqualificazione produttiva, sociale e civile.

È fondamentale tenere conto, poi, del fatto che qualora le istanze dei cittadini del quartiere contrari all'installazione del deposito non venissero ascoltate potrebbe generarsi in loro un sentimento di distacco e sfiducia verso le istituzioni. Distacco e sfiducia che, alla luce dei tassi di astensionismo registrati in loco, già caratterizzano buona parte del tessuto sociale. Perdere quest'ulteriore pezzo di società civile a lungo termine potrebbe essere disastroso per il quartiere.

Dal punto di vista sociologico, dunque, si ritiene deleteria l'installazione del deposito GNL nel quartiere per tre motivi:

- a) impatto nullo – sia presente che futuro – sia sui numeri che sulla struttura del mercato del lavoro;
- b) impatto negativo sull'immagine del quartiere e sulle possibilità di rigenerazione futura;
- c) impatto disgregante sugli ultimi baluardi della società civile in essa innestati.

⁴⁶ Nel conteggio dei disoccupati abbiamo incluso oltre che gli appartenenti alla forza lavoro in cerca di occupazione, anche i NEET.

⁴⁷ Che comprende i quartieri di San Giovanni, Barra e Ponticelli

Il/La Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - _____ (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

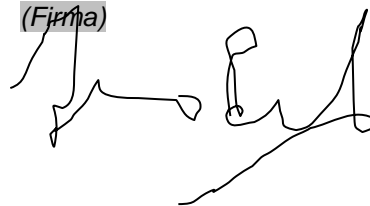
Luogo e data - Napoli, 11 giugno 2021

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

Paolo Fierro

(Firma)



Marco Sacco

