



Spett.le

**Ministero della Transizione Ecologica**

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo

Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale

[CRESS@PEC.minambiente.it](mailto:CRESS@PEC.minambiente.it)

Milano, Napoli, 29 giugno 2021

Prot. LNG/9-21/FM-RI

**Oggetto: Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D. Lgs.152/2006 relativa al progetto "Deposito GNL nel Porto di Napoli VIP\_ID\_5953 – Controdeduzioni alle osservazioni e ai pareri pervenuti ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i."**

Egregi,

in accordo all'art. 23 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., si trasmette mediante la presente nota il documento elaborato dal Proponente riportante le controdeduzioni alle osservazioni ed ai pareri espressi da Enti Istituzionali e dal pubblico (associazioni, comitati, privati) pubblicati sul portale del Ministero della Transizione Ecologica alla sezione "Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali" (ultimo aggiornamento datato 15 giugno 2021).

Nel restare a disposizione per qualsiasi chiarimento, l'occasione è gradita per inviare i più

Coridali saluti

Edison S.p.A.

Fabrizio Mattana

Direttore Gas Assets

Edison S.p.A.

Kuwait Petroleum Italia S.p.A.

Raffaele Iollo

Direttore Logistics & Operations, BMS,

Qualità prodotti, Aviation

Kuwait Petroleum Italia S.p.A.

Allegati:

- "Risposte alle Osservazioni Pervenute in Sede di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D. Lgs.152/2006 – Deposito GNL nel Porto di Napoli" – Edison – Kuwait Petroleum Italia, giugno 2021

# **Risposte alle Osservazioni Pervenute in Sede di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 24 del D. Lgs.152/2006**

Deposito GNL nel Porto di Napoli

## SOMMARIO

PARERI PERVENUTI DA ENTI ISTITUZIONALI .....	3
1. Parere della Città Metropolitana di Napoli Tramite Ufficio di Gabinetto .....	4
2. Parere del Comune di Napoli – Direzione Generale e Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni.....	5
3 Osservazioni del Consiglio della 6° Municipalità del Comune di Napoli.....	23
OSSERVAZIONI PERVENUTE DA COMITATI ED ASSOCIAZIONI.....	26
1. Osservazioni di Comitati e Associazioni di Territorio .....	27
2. Osservazioni del Sig. Marco Ferruzzi .....	33
3. Osservazioni dell'Associazione Culturale Voce nel Deserto, di Medicina Democratica – Napoli e della Consulta Popolare per la Salute Sanità della Città di Napoli .....	39
4. Osservazioni del Partito di Rifondazione Comunista – Federazione di Napoli .....	54
5. Osservazioni del Sig. Giuseppe Orlandini .....	59

## PARERI PERVENUTI DA ENTI ISTITUZIONALI

## 1. Parere della Città Metropolitana di Napoli Tramite Ufficio di Gabinetto

In data 14 giugno la città Metropolitana di Napoli ha presentato il proprio parere negativo sul progetto “Deposito GNL nel Porto di Napoli.

Tale parere è stato protocollato e pubblicato dal MITE sul sito istituzionale “VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI” mediante documento n. 00 63553.14-06-2021 in data 14 giugno 2021.

### 1.1. RICHIESTA DI INTERVENTO AL MINISTRO

*[...] siamo in presenza della revoca della Delibera dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale che prevedeva la costruzione dell’impianto in questione e di numerosi pareri contrari formulati da esperti, da ricercatori e da associazioni del territorio interessato. Faccio mie tutte le preoccupazioni ed i richiami alla pericolosità immediata e futura di tale struttura collocata in zone densamente abitate. Desidero che Lei [Ministro della Transizione Ecologica, ndr] sappia, pertanto, che il mio parere è negativo e Le chiedo di intervenire per impedire la realizzazione dell’impianto ritenendo lo stesso altamente pericoloso in quanto collocato in un’area che, fra l’altro, registra già un elevato numero di impianti esistenti.*

Chiarimento del Proponente: si prende atto della posizione, seppur generica e poco circostanziata, del Sindaco della Città Metropolitana. Tuttavia, si segnala che, nell’ambito della Conferenza di Servizi Preliminare convocata in data 21 gennaio 2020 dal Ministero della Transizione Ecologica “finalizzata a indicare al richiedente, prima della presentazione di una istanza o di un progetto definitivo, le condizioni per ottenere, alla loro presentazione, i necessari pareri, intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso, comunque denominati” (cfr. comma 3 art. 14 della L. 241/90 e s.m.i.), la medesima Autorità, pur essendo stata invitata ed avendo ricevuto copia del progetto preliminare, non ha espresso alcun parere in merito al progetto in esame.

## 2. Parere del Comune di Napoli – Direzione Generale e Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni

In data 14 giugno il Comune di Napoli (Direzione Generale e Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni) ha presentato il proprio parere negativo sul progetto “Deposito GNL nel Porto di Napoli”.

Tale parere è stato protocollato e pubblicato dal MITE sul sito istituzionale “VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI” mediante documento n. 00 63832.14-06-2021 in data 14 giugno 2021. Nella fattispecie, il parere è di carattere generale, progettuale ed ambientale. Di seguito vengono riportati alcuni chiarimenti puntuali predisposti dal Proponente sugli aspetti di propria competenza.

### 2.1 ASPETTI URBANISTICI

*La proposta progettuale non consegue la conformità urbanistica e risulta in contrasto con: il piano regolatore portuale del 1958; l’art. 29 comma 5 lettera a) delle norme di attuazione della Variante generale al Prg; la delibera di C.C. n. 33/2012 relativa al perfezionamento dell’Intesa sulla proposta di piano regolatore portuale. [...] Il piano regolatore portuale attualmente vigente risale, come noto, al 1958 (Dm n. 2478 del 27/4/1958). Nella planimetria non è rinvenibile alcuna costruzione e/o deposito costiero. Le nuove costruzioni e i nuovi impianti, come nel caso in esame, risultano pertanto non conformi al Prg portuale. Va inoltre evidenziato che con delibera di G.C. n. 601 del 30/7/2012 è approvata la: “Proposta al Consiglio per l’espressione dell’assenso al perfezionamento dell’intesa di cui all’art. 5 comma 3 della L.84/1994 per il piano regolatore portuale di Napoli aggiornamento 2012 approvato con delibere di Comitato portuale n. 11 del 6 marzo 2012 e n. 18 del 12 luglio 2012, con le prescrizioni contenute nelle allegate relazioni”. In data 3 agosto 2012 il Comune di Napoli con delibera di consiglio comunale n. 33 ha espresso l’assenso al perfezionamento dell’intesa con emendamenti e prescrizioni sulla proposta di nuovo piano regolatore portuale*

*Previsione giugno 2012 mai giunta l'approvazione. In merito all'intesa, comunque raggiunta con il comune, la proposta di piano regolatore portuale prevedeva, propria relazione al citato comma 5 lettera a) dell'articolo 29 della variante generale la delocalizzazione degli impianti di approvvigionamento carburanti mediante realizzazione di un impianto di carico servizio del terminal petrolio all'esterno della diga foranea duca d'Aosta (Articolo 21 delle NTA del PRP ambito aria orientale). Ne consegue che la proposta progettuale in argomento svirgola non solo non consegue la conformità urbanistica, ma risulta in contrasto con: il piano regolatore portuale del 1958; l'articolo 29 comma 5 lettera a) delle norme di attuazione della variante generale al PRG; la delibera di consiglio comunale numero 33/2012 relativa al perfezionamento dell'intesa sulla proposta di piano regolatore portuale. Si evidenzia inoltre il contrasto della proposta in argomento con uno degli obiettivi fondanti della variante generale ovvero la delocalizzazione dei depositi petroliferi dell'area orientale.*

Chiarimento del Proponente: riguardo all'area di interesse per il progetto (sottozona Ac "Porto Storico, art. 29 delle NTA) il PRG del Comune di Napoli (Variante 2004) rimanda alla pianificazione portuale. In particolare, l'art. 29 delle NTA dispone quanto segue:

- comma 2: *"le trasformazioni fisiche ammissibili e le utilizzazioni compatibili sono determinate dal Piano Regolatore Portuale ai sensi della Legge No. 84 del 28 Gennaio 1994";*
- comma 3: *"nelle more dell'approvazione del piano di cui al precedente comma 2, sono consentiti gli interventi conformi al vigente Piano Regolatore Portuale e successive varianti".*

Riferendosi al Piano Regolatore Portuale (PRP), il comma 5 dello stesso articolo prevede quanto segue: *"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".*

Pertanto, il PRG non contiene, tra le linee di indirizzo programmatiche per il PRP, alcuna misura né tantomeno alcuna preclusione per il settore GNL.

Al contrario, invece, occorre ricordare che, in base alla Direttiva 14/2014 sullo sviluppo delle Infrastrutture per i Combustibili Alternativi e in base al D.Lgs n.257/2016 di suo recepimento, i porti "Core", come quello di Napoli, sono obbligati a dotarsi delle infrastrutture necessarie per consentire il buncheraggio marittimo con GNL.

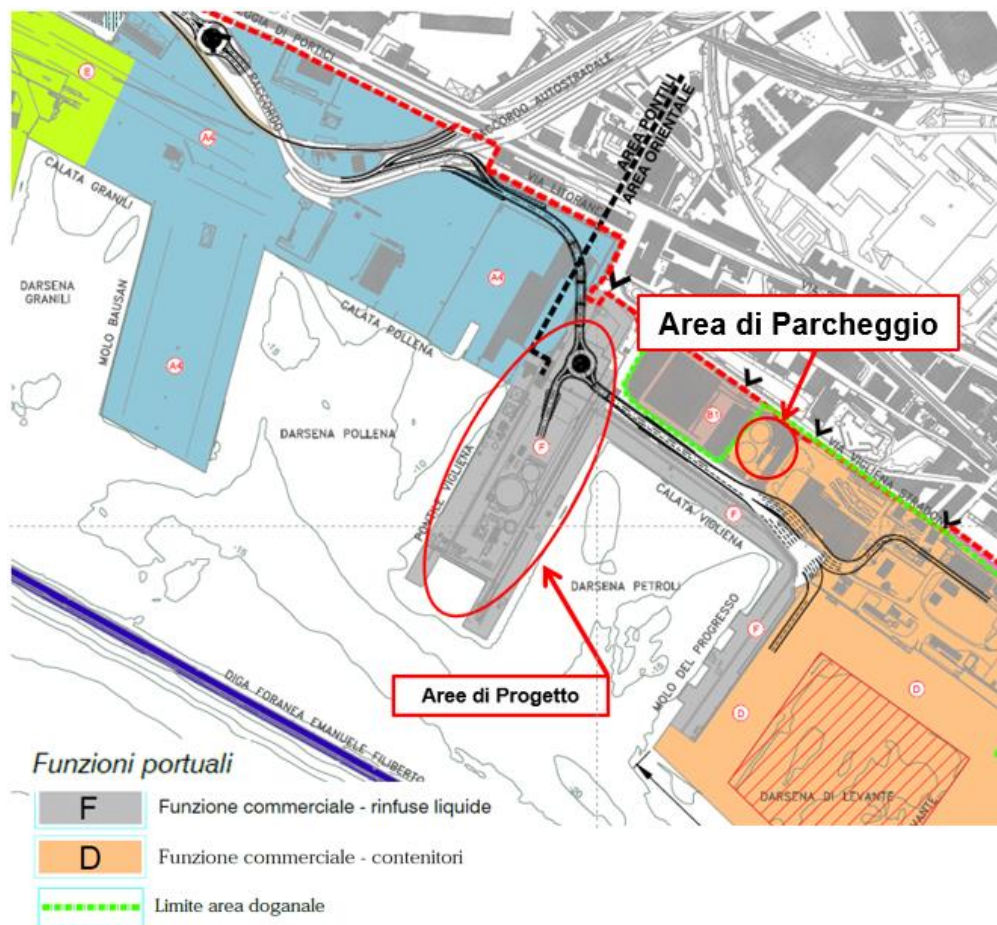
In coerenza con tali obblighi di derivazione eurounitaria, la pianificazione recente dell'ADSP ha previsto la realizzazione, nel Molo Vigliena, di un deposito di GNL: si veda in proposito il Masterplan del Porto di Napoli - Piano Operativo Triennale 2017-2019, redatto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale - Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, aggiornato e approvato con Delibera No. 7 del Comitato di Gestione del 19 Febbraio 2018.

E' pertanto innegabile che il Comitato di gestione dell'ADSP abbia previsto ed espressamente approvato la realizzazione di un deposito GNL nel Molo Vigliena. A maggiore riprova di ciò, nel "Piano Operativo 2017-2019 con proiezione al 2020 - Revisione anno 2018", di cui il Master Plan è un allegato, nella sezione "5 - Linee di indirizzo nello scenario al 2030", a pagina 15, viene infatti previsto quanto segue: ***"Resta infine invariata la collocazione dell'area F (nдр: la quale comprende il molo Vigliena, la calata Vigliena ed il molo del Progresso) destinata a funzione commerciale per le rinfuse liquide dove attualmente si svolgono le attività connesse alla movimentazione di prodotti liquidi infiammabili. Si aggiungerà la realizzazione di un deposito per lo stoccaggio di GNL, coerente con il Piano Energetico Nazionale e con le politiche energetiche della Unione Europea"***, mentre l'area D, dove si trova l'area di parcheggio delle autobotti, sarà destinata ad attività connesse alla "movimentazione e stoccaggio di contenitori".

Tale programmazione ha trovato successiva ed ulteriore conferma nel recente aggiornamento del Piano Operativo 2020 – 2022, disponibile sul sito dell'AdsP, a pagina 40, nella sezione *Linee di indirizzo nello scenario al 2030*.

Nella figura seguente si riporta l'identificazione delle aree sopracitate.





**Figura 1 Masterplan Porto di Napoli POT 2017-2019 - Assetto degli Spazi Portuali - Linee di Indirizzo al 2030 (Tavola MP.02)**

In merito al presunto contrasto del progetto al PRG del Comune di Napoli (Variante 2004) sostanziato nell'assunto "Si evidenzia inoltre il contrasto della proposta in argomento con uno degli obiettivi fondanti della variante generale ovvero la delocalizzazione dei depositi petroliferi dell'area orientale" si fa notare come la proposta progettuale riguardi l'installazione di un Deposito di GNL e che quest'ultimo è del tutto scollegato dalle installazioni petrolifere presenti in area orientale. In ogni caso occorre precisare che, allo stato attuale, per la richiamata delocalizzazione dei depositi petroliferi siti nell'area orientale non solo non risulta avviato alcun iter formale finalizzato all'individuazione del sito alternativo dove eventualmente ricollocare le predette installazioni petrolifere ma, in diciassette anni, neppure è stata identificata o anche solo valutata idonea un'area alternativa nella quale ospitare la richiamata delocalizzazione così come espressamente

previsto dagli Enti nelle proprie linee di programmazione strategica. Per i motivi oggettivi sopra esposti la delocalizzazione dei depositi nell'area orientale di Napoli, la quale, ricordiamo, non è in ogni caso in alcun modo influenzata dalla realizzazione dell'opera oggetto del presente procedimento, non è uno scenario concreto né tantomeno oggettivamente attuabile, come anche ribadito dalla stessa Autorità di Sistema Portuale che, con spirito di obiettività e concretezza pianificatoria, alle pagg. 13 e 126 delle richiamate Linee di indirizzo scrive:

**Premessa (Pag. 13)** - *“Su decennali discussioni infinite, in particolare per il Porto di Napoli, è giunto il momento delle scelte. Sarà inutile, per fare un esempio concreto, continuare a parlare della delocalizzazione della Darsena Petroli, sino a quando le Autorità competenti non avranno individuato un'area idonea ad accogliere una attività di stoccaggio che è strategica per il piano energetico nazionale.*

*Quando sarà assunta questa decisione, saremo pronti ad affrontare tale scenario, costruendo assieme agli operatori un percorso di transizione che comunque non sarà breve, e deve trovare le coerenze con le scelte energetiche del nostro Paese. Piuttosto intendiamo lavorare per l'efficienza energetica, per l'individuazione di forme per la ottimizzazione dei consumi e per la riduzione dell'impatto ambientale [...]”.*

**Capitolo 19 - Criticità da affrontare e risolvere (pag. 126)** - *“La presenza del terminal Petroli presso l'omonima darsena, all'interno del porto, resta al momento indispensabile, in quanto non è possibile concepire una delocalizzazione in assenza di un punto di approdo effettivamente dotato di caratteristiche di autorizzazione urbanistica, ambientale e di compatibilità economica. Sarà quindi il caso di cessare una discussione oziosa che si è determinata nel corso degli ultimi anni. Piuttosto, andranno poste all'attenzione le opportunità che deriveranno, nel 2020, dal completamento della bonifica in corso per l'area di proprietà della Q8. Se non si cominciano oggi ad assumere indirizzi e determinazioni, sarà poi inevitabile restare con una cattedrale incompiuta, in una città che richiede invece spazi urbani risanati e ricollocabili per altre funzioni”.*

Alla luce di tutto quanto sopra, si formulano dunque le seguenti considerazioni riguardo alla coerenza del progetto con la pianificazione portuale vigente:

- la realizzazione dell'opera all'interno della Darsena Petroli risulta coerente e compatibile, dal punto di vista urbanistico, con la destinazione d'uso industriale della Darsena stessa. Tale localizzazione, inoltre, evita, al contempo, di sottrarre al Porto ulteriori aree, attualmente destinate ad usi diversi (progetto in coerenza con il Masterplan Piano Operativo Triennale – POT- 2017-2019 e POT 2020-2022);
- nelle “Linee di indirizzo al 2030” del POT è stabilito che nell'area che comprende il molo Vigliena (area F), *“si aggiungerà la realizzazione di un deposito per lo stoccaggio di GNL, coerente con il Piano Energetico Nazionale e con le politiche energetiche dell'Unione Europea”*;
- sulla base degli atti di programmazione richiamati nei precedenti punti, infatti, l'Autorità stessa, nel 2018, ha pubblicato un bando pubblico per sollecitare gli operatori energetici alla presentazione di Manifestazioni di Interesse per la realizzazione di un deposito di GNL nel Molo Vigliena del Porto di Napoli, in accordo con uno studio che l'ADSP aveva commissionato all'Università degli Studi della Campania. In quella occasione diciassette operatori avevano manifestato l'interesse alla procedura ma il procedimento poi non ha avuto seguito;
- tra gli investimenti in infrastrutture, in merito al potenziamento ed adeguamento della rete stradale, il POT indica la necessità del collegamento tra la Darsena di Levante, il settore portuale di ponente e l'autostrada;
- presupponendo che l'attività amministrativa dell'ADSP sia improntata a razionalità, efficacia e coerenza, è lecito e ragionevole assumere che le previsioni delle più recenti linee di programmazione operativa del Porto (POT e Masterplan) verranno coerentemente prese a riferimento per i futuri aggiornamenti del PRP, in discontinuità con quanto era stato previsto nella Revisione del 2012 (prima cioè che venissero approvati i sopra richiamati atti di pianificazione) del futuro Piano Regolatore Portuale; piano che, ad oggi, è stato solo adottato e che, in ogni caso, dovrà essere modificato in

sede di procedimento di approvazione per rispondere alle obiezioni sollevate dal Consiglio Superiore L.L.P.P. <sup>1</sup>.

Ad ogni modo, sebbene si ritenga che, alla luce delle previsioni normative sopra richiamate, il progetto risulti coerente e sostanzialmente compatibile con la pianificazione portuale vigente, è chiaro ed indubbio che, **per effetto della norma speciale contenuta nell'art. 13 del d.lgs. n. 257/16, qualsiasi adeguamento o variante al PRP che, in sede di conferenza di servizi decisoria, dovesse risultare necessaria si perfezionerà contestualmente al rilascio dell'Autorizzazione Unica** di cui agli articoli 9 e 10 del d.lgs. n. 257/16, di competenza dei Ministeri della Transizione Ecologica e delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili. In base al suddetto art. 13, infatti, *“Nel caso in cui gli impianti e le infrastrutture di cui agli articoli 9 e 10 del presente decreto (N.d.R. infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL e infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale) sono ubicati in area portuale o in area terrestre ad essa contigua e la loro realizzazione comporta modifiche sostanziali del piano regolatore di sistema portuale, l'autorizzazione unica di cui agli articoli 9 e 10, previa acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, della legge 28*

---

<sup>1</sup> Il 22/03/2013 il Consiglio Superiore LL.PP., con voto n. 63, restituisce il P.R.P. all'Autorità portuale, avendo riscontrato carenze su aspetti pianificatori ( 1) e procedurali ( 2)

( 1) “... La mancata adeguata definizione delle ipotesi di realizzazione e gestione dell'impianto di carico a servizio dei prodotti petroliferi non consente di valutare la sua fattibilità, sostenibilità e sicurezza (della navigazione e antincendio) e pertanto non consente di valutare la fattibilità dell'insieme delle scelte operate nel Piano ...”; ( 2) “... La proposta di piano è pervenuta priva del Rapporto ambientale che costituisce parte integrante del piano e ne accompagna l'intero processo di elaborazione e di approvazione (art. 13, comma 3, D. Lgs. 152/2006) ...”. “... La documentazione esaminata non appare particolarmente approfondita in tema di protezione ambientale, della sicurezza e salute pubblica ... La delocalizzazione e ricollocazione delle funzioni di approvvigionamento di prodotti petroliferi è stata prospettata senza alcuna menzione delle soluzioni tecniche delineate...nulla viene riferito sui tempi e modalità occorrenti ... L'Assemblea esprime perplessità sull'art. 7 “flessibilità delle NTA” che deve essere stralciato, in quanto non risultano disposizioni normative a livello nazionale/regionale sulla base delle quali si possa ritenere che rientri nelle competenze dell'Autorità Portuale stabilire quando si è in presenza o meno di una variante o di adeguamenti tecnici funzionali al P.R.P. ... Gli aspetti economici e finanziari, data la loro significatività nella pianificazione portuale, avrebbero dovuto essere trattati e sviluppati...in un contesto di risorse economiche limitate ...”. (FONTE: sito ADSP)

gennaio 1994, n. 84, sui profili di compatibilità del progetto con la pianificazione portuale, costituisce anche approvazione di variante al piano regolatore di sistema portuale”.

Pertanto, l’eventuale rilascio dell’Autorizzazione Unica avrà, ex lege, l’effetto di variante al piano regolatore di sistema portuale, sanando così ogni eventuale non conformità del progetto con il vigente PRP.

Si segnala infine che il progetto già considera le linee guida del POT in merito agli adeguamenti alla viabilità previsti per il collegamento della darsena di Levante.

## 2.2. CUMULO CON ALTRI PROGETTI

*Le aree destinate nel progetto al parcheggio di autobotti e alla realizzazione della rotonda Darsena - identificate nel SIA come “disponibili” -risultano all’Ente attualmente in concessione alla Società Tirreno Power, in quanto dette aree rappresentano il sedime di strutture già abbattute e in corso di abbattimento della dismessa centrale di Vigliena, in virtù di un Decreto del Ministero delle attività produttive n. 55/01/2005. La realizzazione degli interventi non è conforme a quanto previsto da tale Decreto che prevede lungo lo stradone Vigliena la riqualificazione paesaggistica delle aree dismesse della ex Centrale. [...] In particolare, tra le prescrizioni del già Ministero per i Beni e le attività Culturali di particolare rilievo risultano le seguenti: nell’ambito dei futuri assetti urbanistici previsti per la zona orientale di Napoli, deve essere redatto un progetto di riqualificazione paesaggistica delle aree dismesse e restituite al demanio che, tenendo conto delle caratteristiche storico-ambientali della zona e della loro prevista valorizzazione e fruizione, rivaluti l’opportunità che le aree dismesse e l’antistante darsena non siano occupate da strutture a carattere industriale/commerciale; la redazione nelle aree occupate dalla ex Centrale di Vigliena (tra cui rientra l’area identificata come “parcheggio”) di un progetto di riqualificazione paesaggistica delle aree dismesse da restituire al demanio da sottoporre all’autorizzazione della competente Soprintendenza per i Beni architettonici e Paesaggio. Pertanto, si ritiene che la realizzazione degli interventi sia non conforme a quanto previsto dal un Decreto*

*del Ministero delle attività produttive n. 55/01/2005 che prevede lungo lo stradone Vigliena la riqualificazione paesaggistica delle aree dismesse della ex Centrale.*

Chiarimento del Proponente: Il proponente prende atto dell'osservazione, tuttavia ritiene che la tipologia di intervento a progetto sia in linea con la funzione commerciale già prevista nel POT 2017-2018 e confermata dal recente aggiornamento 2020 – 2022, come già evidenziato al punto precedente, e che la realizzazione del parcheggio, così come l'adeguamento della viabilità, possano comunque costituire, con gli opportuni accorgimenti, un'occasione di riqualificazione, in particolare per quanto concerne l'area ex Tirreno Power, che attualmente versa in uno stato di degrado e abbandono.

### **2.3 ASPETTI PAESAGGISTICI**

*Per posizione e dimensione il manufatto progettato impatta su visuali e punti panoramici da mare e da terra, la percezione dei quali è assunta come motivazione fondante di numerose tra le dichiarazioni d'interesse paesaggistico che i vari e successivi decreti ministeriali hanno riconosciuto per le differenti zone del territorio della città di Napoli, in quanto quadro naturale di singolare bellezza panoramica che offre dei punti di vista accessibili al pubblico dei quali si può godere l'incomparabile veduta della città e del golfo. Ne consegue che la proposta si ritiene non compatibile con l'interesse paesaggistico tutelato. [...]*

Chiarimento del Proponente: il proponente prende atto dell'osservazione, ma fa presente che l'ingombro e le altezze delle opere a progetto non si discostano da quelle attualmente già presenti nelle aree portuali in cui si inseriscono (si veda l'attuale serbatoio di acque di sentina o le gru per lo scarico dei container nel Molo Bausan). In ogni caso, il proponente è disponibile ad implementare le misure di mitigazione eventualmente richieste nell'ambito dello specifico procedimento di rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica, pur tenendo in considerazione la funzione precipua del porto di Napoli dove ad oggi si scarica circa il 50% delle merci movimentate a livello nazionale. Il Porto di Napoli, infatti, risulta essere tra i

principali scali nei traffici commerciali e registra aumenti costanti nel traffico passeggeri.

#### 2.4 PUBBLICA INCOLUMITÀ

*Si rileva che l'impianto proposto da Edison/Kupit rientra nelle attività a rischio di incidenti rilevanti per le quali è richiesto il Rapporto Preliminare di Sicurezza ai sensi del D.Lgs. 105/2015 (attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose). Pertanto, si evidenzia che dovrà essere previsto lo svolgimento della procedura di Nulla Osta di Fattibilità (NOF) presso il Comitato Tecnico Regionale della Campania, nel cui ambito è stato predisposto il Rapporto Preliminare di Sicurezza ai sensi dell'art. 16, comma 1 del sopra citato Decreto Legislativo. Si precisa che nell'area orientale di Napoli sono presenti diversi stabilimenti Rischio Incidente Rilevante (R.I.R.) e nel SIA non è stata data evidenza della loro localizzazione ed eventuale interferenza.*

Chiarimento del Proponente: si concorda con l'amministrazione osservante che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto debbano essere valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di Fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Campania in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15 - recepimento Seveso III). Infatti, il proponente ha predisposto il Rapporto Preliminare di Sicurezza finalizzato all'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ai sensi degli Artt. 16 e 17 del medesimo Decreto. Il Rapporto Preliminare di Sicurezza per l'acquisizione del NOF è stato depositato presso il Comitato Tecnico Regionale della Regione Campania in data 9 Marzo 2021 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata anche contestualmente alla documentazione di VIA in data 12 aprile 2021 sul sito del Ministero della Transizione Ecologica (portale "Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali"). Il procedimento per il rilascio del NOF è tuttora in corso. Il Rapporto Preliminare di Sicurezza ha preso in considerazione l'analisi dei possibili eventi incidentali, comprendente la stima delle frequenze e delle conseguenze degli

scenari incidentali ipotizzati. Sulla base delle risultanze dell'analisi di rischio il documento riporta le seguenti conclusioni generali:

- gli scenari incidentali rappresentativi del nuovo Deposito GNL e le distanze di danno associate sono da considerarsi nel complesso congrue per la realtà impiantistica in esame;
- la compatibilità dello Stabilimento con il territorio circostante, valutata in relazione alla sovrapposizione delle tipologie di insediamento con l'inviluppo delle aree di danno determinate dai singoli scenari incidentali credibili individuati, risulta rispettata;
- si evidenzia che gli effetti domino conseguenti all'accadimento degli scenari incidentali analizzati non sono possibili, grazie a opportune misure di prevenzione e protezione.

Oltre a quanto sopra esposto, si precisa che nel Rapporto Preliminare di Sicurezza è stata condotta una dettagliata analisi delle possibili mutue interazioni tra il nuovo Deposito GNL e le installazioni esistenti, già presenti all'interno della Darsena Petroli.

A tal proposito, è importante premettere che ad oggi all'interno della Darsena Petroli vengono eseguite esclusivamente operazioni di movimentazione di prodotti idrocarburici e non sono presenti né impianti di processo né di stoccaggio di prodotti petroliferi.

Dalle analisi condotte è emerso che la compatibilità del nuovo Deposito GNL con le installazioni preesistenti della Darsena Petroli risulta pienamente soddisfatta. Infatti, gli scenari incidentali di riferimento del nuovo Deposito GNL non possono causare effetti domino sulle installazioni esistenti, dedicate alla ricezione e scarico di prodotti petroliferi. Allo stesso modo, dall'analisi di rischio delle installazioni esistenti non risultano scenari incidentali in grado di determinare effetto domino sulle installazioni del nuovo Deposito GNL.

Per quanto riguarda infine le mutue interazioni con altre attività a Rischio di Incidente Rilevante già presenti nell'area orientale di Napoli, l'area prescelta per il nuovo Deposito GNL non risulta interessata dagli effetti degli scenari incidentali di



altri stabilimenti, così come nessuno degli scenari incidentali rappresentativi del Deposito GNL è tale da estendersi fino a interessare aree occupate da altri stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante.

## 2.5 ASPETTI RELATIVI AL “TITOLO V - BONIFICA DI SITI CONTAMINATI” ALLA PARTE QUARTA DEL DLGS152/2016 E S. M. I.

*L'area interessata dal progetto, ubicata sul Pontile Vigliena, è ricompresa nel perimetro del SIN Napoli Orientale ed è censita al Piano Regionale di Bonifica alla Tabella 4\_1 “Elenco recante il Censimento dei Siti Potenzialmente Contaminati nel SIN “Napoli Orientale” (CSPC SIN NO)” come con DGR n. 626 del 29/12/2020 con il codice 3049N106 e la denominazione “Darsena Petroli” per la quale lo stato delle attività risulta essere “Piano di Caratterizzazione Presentato”. Dal documento “Sintesi Non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale” datato marzo 2021 si evince che il proponente ritiene che le opere da eseguirsi rientrino tra gli interventi previsti al comma 1 dell'articolo 242-ter “Interventi e opere nei siti oggetto di bonifica” del D. Lgs. 152/06 (articolo introdotto dall'articolo 52 della L. 120/20 citato nel documento). Atteso che nel sito in parola non è stata ancora realizzata la caratterizzazione dell'area oggetto dell'intervento il soggetto proponente deve attenersi a quanto stabilito al comma 4, let a) del citato art. 242 ter, rilevato che la procedura descritta nel documento se ne discosta. Si evidenzia che, ai sensi di quanto previsto al comma 2 del richiamato articolo 242 ter del Dlgs 152/06, la Direzione Generale per il Risanamento Ambientale del Ministero della Transizione Ecologica, Ente competente della procedura in parola dovrà valutare, nell'ambito della presente procedura di valutazione di impatto ambientale, se le opere da eseguirsi rientrano tra gli interventi di cui al comma 1 del medesimo articolo. Nel caso in cui le opere in parola non rientrino tra quelle di cui all'art. 242-ter, il proponente deve attenersi a quanto disciplinato all'art. 252 del D.lgs 152/06.*

Chiarimento del Proponente: a tale riguardo, si rileva che in realtà, come anche enucleato nel SIA, Kuwait Petroleum Italia S.p.A. e EDISON S.p.A. (di seguito anche le “Società”)

tramite le Società ingegneristica Wood Amec Foster Wheeler Italiana S.r.l. hanno eseguito la caratterizzazione dell'area in questione in linea con quanto richiesto da Ministero della Transizione Ecologia (di seguito anche "MiTE"), già Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Di seguito si ripercorre brevemente l'iter seguito.

In particolare, con nota prot. 2631 del 21 gennaio 2020, avente ad oggetto "SIN Napoli Orientale – procedimento di autorizzazione all'installazione ed esercizio di un deposito costiero di GNL nel porto di Napoli. Convocazione della riunione della Conferenza di Servizi Preliminare (art.14, comma 3, legge 241/90) del 21.01.2020 – Riscontro convocazione del 16/01/2020", il MiTe ha richiesto che l'area fosse sottoposta a caratterizzazione.

Pertanto, le Società hanno prontamente ottemperato a tale richiesta elaborando ai sensi dell'art. 34 del D.L. 133/2014 e s.m.i. un Piano di caratterizzazione che hanno provveduto a presentare con nota del 13 maggio 2020 prot. n. CVE/68/2020 ad ARPA Campania per la relativa approvazione.

L'ARPA Campania, con nota del 15 giugno 2020, ha richiesto che venissero apportate alcune integrazioni al documento presentato; richiesta prontamente recepita dalle Società che hanno proceduto ad integrare il documento, inviandolo ad ARPA Campania il 30 luglio 2020.

In proposito, preme precisare che nel lasso di tempo intercorrente tra la presentazione originaria del Piano di caratterizzazione e la presentazione delle integrazioni richieste da ARPA Campania, è intervenuta una modifica normativa che ha prodotto conseguenze impattanti sul predetto Piano: il D.L. 133/2014 è stato sostituito dal D.L. 76/2020, convertito in legge dalla L. n. 120/2020, che ha introdotto l'art. 242 ter del D.lgs. 252/2006.

Nello specifico, l'art. 52 del D.L. 76/2020 riporta le misure per la "Semplificazione delle procedure per interventi e opere nei siti oggetto di bonifica", abrogando i commi 7, 8, 9 e 10 dell'"articolo 34 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164". Il nuovo dettato normativo si pone

in continuità al precedente, ampliando tuttavia il perimetro di applicazione delle procedure semplificate.

In particolare, si segnala il disposto di cui al comma 4 dell'art. 242-ter del D.Lgs. 15/2006 ove vengono descritte le attività che devono essere eseguite in caso di potenziale contaminazione dei siti oggetto di bonifica. Tali attività di caratterizzazione devono essere riportate in quello che, ora, è definito come "Piano di Indagini Preliminari" e non più "Piano di Caratterizzazione".

Quindi, le Società si sono adeguate alla novella normativa e allineandosi alle nuove previsioni hanno intitolato l'integrazione del Piano di Caratterizzazione, elaborato ai sensi della precedente normativa, "Piano di Indagini Preliminari".

Tale documento, che sotto il profilo tecnico e sostanziale presenta i contenuti di un Piano di Caratterizzazione e che non è in alcun modo propedeutico ad un'attività di bonifica a carico dei Proponenti, atteso che questi ultimi agiscono in veste di soggetti non responsabili, è stato approvato da ARPA Campania con nota del 25 gennaio 2021 ed eseguito dalle Società.

Le Società secondo quanto previsto dalla normativa in vigore hanno condiviso con ARPA Campania i risultati della caratterizzazione eseguita.

Di talché, si deve concludere che le Società, in ottemperanza a quanto richiesto dal MiTe, in qualità di soggetti non responsabili, hanno già provveduto a caratterizzare l'area adeguandosi al cambio di normativa intercorso tra la presentazione del Piano di Caratterizzazione e la sua successiva integrazione.

## **2.6 ASPETTI RELATIVI AL "TITOLO III - TUTELA DEI CORPI IDRICI E DISCIPLINA DEGLI SCARICHI" ALLA PARTE TERZA DEL DLGS152/2016 E S. M. I. –**

*Si evidenzia che tutti gli scarichi devono essere autorizzati ai sensi dell'art. 124 "Criteri generali". La gestione delle acque meteoriche e delle acque ad uso antincendio non è chiara.*

Chiarimenti del Proponente: in fase di cantiere le acque meteoriche dilavanti le aree di cantiere pavimentate saranno raccolte tramite il sistema di raccolta acque meteoriche esistente.

Eventuali acque di dilavamento provenienti dalle aree di deposito temporaneo del materiale scavato, opportunamente impermeabilizzate e dotate allo scopo di sistema di raccolta, saranno raccolte e smaltite come rifiuto.

In fase di esercizio, le acque meteoriche raccolte dal sistema di captazione saranno suddivise in acque di prima pioggia ed acque di seconda pioggia mediante un pozzetto scolmatore.

Nell'area del deposito le acque di prima pioggia verranno immagazzinate all'interno di una vasca di accumulo e rilanciate al centro di trattamento WWTP esistente nel deposito a terra di Kuwait Petroleum, mentre le acque di seconda pioggia saranno scaricate a mare.

Nell'area del parcheggio autobotti le acque di prima pioggia verranno trattate con una vasca di prima pioggia in continuo, mentre le acque di seconda pioggia, opportunamente laminate, saranno inviate in fognatura pubblica.

La rete di smaltimento sarà dimensionata considerando come aree scolanti le strade pavimentate, le coperture e le aree permeabili.

Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche sarà costituito dall'insieme di pozzetti e caditoie grigliate connessi a tubazioni in PEAD o PVC aventi classe di rigidità anulare SN8 (EN 13476).

Per le acque ad uso antincendio (per utilizzo antincendio dai monitori di banchina e dalle pompe antincendio), si prevede lo scarico a mare, previo opportuno controllo delle caratteristiche di qualità in linea con quanto già avviene nell'impianto esistente.

## 2.7 VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE –

*Si ritiene che la valutazione delle alternative non sia stata effettuata in coerenza con quanto previsto dall'allegato VII alla parte II del D.lgs 152/2006, le Linee guida europee (Environmental Impact Assessments of Projects - Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU) e le Linee Guida SNPA n. 28/2020. Non è stato effettuato un confronto degli effetti ambientali prodotti con la realizzazione del progetto e senza lo stesso. Inoltre, considerato che il progetto influirà in modo significativo sulla domanda di energia come potenziale futuro centro di distribuzione del GNL nel Centro-Sud Italia (sul versante sia Tirrenico che Adriatico), si ritiene che la previsione dell'alternativa localizzativa rinvenuta comunque all'interno dell'area portuale, non risulta efficace ai fini valutativi dell'alternativa stessa. Concludendo, si ritiene che, per il carattere regionale e sovraregionale degli impatti e in virtù della non compatibilità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, sia opportuno identificare un'alternativa localizzativa al di fuori del Porto di Napoli ed effettuare un raffronto tra gli impatti ambientali delle soluzioni alternative individuate.*

Chiarimenti del Proponente: nello SIA è stato incluso un confronto degli effetti ambientali prodotti dalla realizzazione del progetto e quelli invece correlabili alla sua non realizzazione (si veda paragrafo 3.4.1.1.).

In particolare, dal confronto è emerso che la realizzazione ed il successivo esercizio del deposito costiero di GNL comportano l'emissione di inquinanti in atmosfera, dovuta prevalentemente al traffico marittimo determinato dalle navi metaniere/bettoline in arrivo per lo scarico/carico di GNL e dai relativi rimorchiatori di supporto, e al traffico terrestre, connesso alle autocisterne per la distribuzione del GNL via terra. La mancata realizzazione dell'opera da un lato annullerebbe le emissioni suddette, ma dall'altro non consentirebbe l'impiego di GNL, con tutti i benefici che derivano, in termini di riduzione delle emissioni atmosferiche su più ampia scala (incluse le emissioni di gas climalteranti), generate dall'utilizzo diffuso di GNL. Nella tabella seguente è riportato il bilancio totale delle emissioni di CO<sub>2</sub>

legate all'esercizio dell'impianto, calcolato ipotizzando i volumi movimentabili dal Deposito GNL a regime nel 2035, posto a confronto con la stima delle emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e SO<sub>2</sub> mancate per effetto della sostituzione con il GNL di combustibili tradizionali utilizzati nel traffico stradale, traffico marittimo e per le utenze locali off-grid (si veda i Capitolo 5.6 e 5.7 dello SIA per il calcolo del bilancio emissivo e le relative assunzioni).

**Tabella 1 Bilancio Totale della Stima delle Emissioni di Inquinanti**

Fonte Emissioni	di	Emissioni CO <sub>2</sub> [t/anno]	Emissioni NO <sub>x</sub> [t/anno]	Emissioni PM <sub>10</sub> [t/anno]	Emissioni SO <sub>2</sub> [t/anno]
<b>Emissioni Esercizio dell'impianto</b>					
MCI		4,450	5.4	-	-
Torcia		773	0.3	-	-
Traffico navale		7,683	33	1.5	7.3
Traffico terrestre		86	61.4	0.3	0.2
<b>Totale</b>		<b>12,992</b>	<b>100</b>	<b>1.8</b>	<b>7.5</b>
<b>Emissioni Mancate</b>					
Riduzione traffico terrestre		-202,880	-4,271	-217	-0.5
Riduzione traffico navale		-74,178	-6,359	-122	-5,130
Riduzione off grid		-26,640	-1,927	-68	-117
<b>Totale</b>		<b>- 303,698</b>	<b>-12,557</b>	<b>-407</b>	<b>-5,247.5</b>
<b>BILANCIO TOTALE</b>		<b>- 290,706</b>	<b>-12,457</b>	<b>-405</b>	<b>-5,240</b>

L'analisi delle alternative localizzative dell'impianto (Paragrafo 3.4.1.2.1 dello SIA) è stata effettuata tenendo in considerazione l'elevato valore strategico del Porto di Napoli per la realizzazione di impianti di stoccaggio GNL su piccola scala (il cosiddetto "Small Scale LNG"), quale quello proposto, in quanto nodo marittimo "core" della rete TEN-T. Pertanto, data la tipologia dell'opera in progetto, che va

necessariamente inquadrata in un ambito infrastrutturale idoneo al settore dei trasporti e traffici commerciali, non è stata ritenuta percorribile la valutazione di un'alternativa localizzativa esterna all'area portuale di Napoli in quanto depositi costieri di GNL con distanze superiori ad 1 km dalla banchina di attracco delle navi non è tecnicamente né economicamente sostenibile. In ogni caso va ricordato che la localizzazione del deposito all'interno della Darsena Petroli è risultata essere già di per sé la soluzione preferibile per diverse ragioni tecnico-gestionali, di sicurezza ed a minor impatto ambientale, in quanto:

- risultando completamente isolata ed al riparo da eventuali condizioni meteo-marine avverse garantisce sempre l'ormeggio in sicurezza delle navi di GNL durante il loro stazionamento per le attività di scarica e comunque in una posizione di assoluta lontananza, e quindi di protezione, rispetto alle altre attività commerciali svolte nel Porto;
- è occupata al momento da un serbatoio per il trattamento di acqua di sentina di grandi dimensioni, che verrà sostituito dal serbatoio GNL; il progetto pertanto con impatterà l'area con la realizzazione di strutture differenti da quelle già presenti;
- permette di concentrare in un'unica area la movimentazione dei prodotti energetici evitando ulteriore ingombro di aree aggiuntive, esistenti e future che, in tal modo, possono essere riservate a differenti destinazioni di uso;
- assicura la sinergia e la continuità operativa di tutte le operazioni energetiche essendo già gestita operativamente da Kuwait Petroleum Italia S.p.A.. La Darsena può infatti contare su un presidio costante da parte di operatori specializzati nella gestione di prodotti pericolosi ed infiammabili, adeguatamente formati per la gestione delle emergenze e di consolidata esperienza in campo petrolifero e in campo marittimo per le operazioni di ormeggio e scarica e risulta già protetta da un sistema antincendio gestito e sottoposto a manutenzione in maniera costante da operatori petroliferi che garantiscono una presenza continuativa, anche in assenza di operazioni nave e che, in caso di emergenza, costituiscono un'adeguata brigata di

primo intervento, qualificata ed addestrata, a garanzia del rapido controllo dell'emergenza stessa;

- assicura il pescaggio agli attracchi interessati adeguato all'ormeggio delle navi di progetto, non implicando la necessità di attività di dragaggio dei fondali;
- è già dotata dei servizi necessari per una nuova realizzazione industriale.

Per quanto concerne la citata non conformità urbanistica, si rimanda a quanto già argomentato ai paragrafi 2.1. e **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata..**

La realizzazione dell'installazione in eventuali altri Porti marittimi e/o relative adiacenze presenti nel Centro-Sud Italia privi di tutte le caratteristiche sopra elencate comporterebbe necessariamente un aggravio dell'impegno previsto soprattutto in fase realizzativa (es. realizzazione ex novo o adeguamento di diga foranea esistente, dragaggio dei fondali, realizzazione impianti utilities) e gestionale con un possibile maggiore impatto sui diversi comparti ambientali di interesse. Va inoltre considerato che la mancanza di un punto di rifornimento di GNL nel porto di Napoli comporterebbe certamente uno spostamento degli interessi degli armatori nel porto, ove il GNL e in generale i carburanti per il rifornimento fossero disponibili con una evidente perdita di opportunità per l'intero indotto del Porto di Napoli.

### 3 Osservazioni del Consiglio della 6° Municipalità del Comune di Napoli

In data 9 giugno il Consiglio della 6° Municipalità del Comune di Napoli (Commissione Scuola-Sport-Spettacolo-Cultura) ha presentato le proprie osservazioni sul progetto "Deposito GNL nel Porto di Napoli".

Tali osservazioni sono state protocollate e pubblicate dal MITE sul sito istituzionale "VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI" mediante documento n. 00 0061908.09-06-2021 in data 10 giugno 2021.



Nella fattispecie, si tratta di osservazioni di carattere generale, programmatico, progettuale ed ambientale. Di seguito vengono riportati alcuni chiarimenti puntuali predisposti dal Proponente sugli aspetti di propria competenza.

*3.1 “[...] poco tempo fa Edison e Q8 hanno presentato un progetto per la realizzazione di un deposito costiero (del tipo small scale) di GNL nella Darsena Petroli a Napoli Est; [...] tale scelta appare poco opportuna per il pericolo intrinseco per l’ambiente nonché per la sicurezza in generale perché l’area interessata è in piena zona rossa a rischio eruzione del Vesuvio.”*

Chiarimento del Proponente: il Proponente chiarisce che il progetto si sviluppa in zona gialla (e non rossa) con riferimento al rischio di eruzione del Vesuvio. Per quanto riguarda il rischio vulcanico dell’area di interesse, si precisa 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/m<sup>2</sup> (equivalenti a 30 cm di accumulo) con la probabilità di superamento del valore di carico (300 kg/m<sup>2</sup>) pari al 5% (si rimanda al capitolo 2.4.9 dello SIA per maggiori informazioni).

Per tale area si indica nel decreto che è necessaria 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. Sebbene l’area di progetto interessi la zona gialla, il Piano di Emergenza dell’Area Vesuviana non prevede vincoli per tale area, ma piani di allontanamento della popolazione in caso di emergenza gestiti dalla Protezione Civile per i quali la realizzazione dell’opera ragionevolmente non interferirà. Si sottolinea inoltre che la ricaduta di materiale piroclastico (da cui nasce la definizione di questa “Zona gialla”) non è tale da poter

indurre un incidente industriale rilevante e, quindi, può essere esclusa dal novero degli eventi NATECH (*Natural Hazard Triggering Technological Disasters*). I carichi indotti dalla ricaduta di materiale piroclastico (300 kg/m<sup>2</sup>, con probabilità di superamento pari al 5%) non sono infatti tali da poter determinare il danneggiamento delle strutture dell'impianto, in particolare del serbatoio di stoccaggio del GNL. Per quanto attiene il rischio sismico, si evidenzia che la progettazione è stata sviluppata in accordo alla norma UNI EN 1473:2016 "Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto (GNL) – Progettazione delle installazioni di terra" che prevede la verifica degli impianti con l'evento sismico con tempo di ritorno medio minimo di 5000 anni, cioè largamente più cautelativo rispetto alla normativa antisismica per la progettazione delle opere civili che, in accordo alle NTC, prevede si faccia riferimento per la progettazione di impianti simili a periodi di ritorno di 60 e 101 anni. In ogni caso si fa presente che i profili di sicurezza connessi agli interventi a progetto in virtù anche della presenza di altri impianti industriali sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Campania in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15 - Seveso III). Infatti, il proponente ha predisposto il Rapporto Preliminare di Sicurezza finalizzato all'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ai sensi degli Artt. 16 e 17 del medesimo Decreto. A tal proposito il Rapporto Preliminare di Sicurezza per l'acquisizione del NOF è stato depositato presso il Comitato Tecnico Regionale della Regione Campania in data 9 Marzo 2021 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata anche contestualmente alla documentazione di VIA in data 12 aprile 2021 sul sito del Ministero della Transizione Ecologica (portale "Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali"). Il procedimento per il rilascio del NOF è tuttora in corso.

Per quanto riguarda la supposta causa di pericoli per l'ambiente, stante la genericità dell'osservazione, il proponente non può che osservare che questi sono specificatamente oggetto del procedimento di Valutazione Ambientale presso il Ministero della Transizione Ecologica.

## OSSERVAZIONI PERVENUTE DA COMITATI ED ASSOCIAZIONI

## 1. Osservazioni di Comitati e Associazioni di Territorio

In data 17 maggio le seguenti Associazioni e Comitati - *Onlus Figli in famiglia, Cooperativa Sepofà - Seminare le Politiche del Fare, Associazione Gioco Immagine e Parole, Fondazione Famiglia di Maria, Associazione Studenti Contro la Camorra, Associazione Noi@Europe, Movimento Medicina Democratica, Organizzazione di volontariato Terra di Confine, Associazione Let's do It! Italy, Comitato di Lotta ex Taverna del Ferro, Associazione Culturale Casamatta, Comitato Villa Tropeano, Comitato Popolare Zona Est – Napoli, Associazione K Marin* - hanno depositato attraverso il tramite della Prefettura, le proprie osservazioni.

Tali osservazioni sono state protocollate e pubblicate dal MITE sul sito istituzionale “VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI” mediante documento n. 0055178.24-05-2021 in data 25 maggio 2021.

Nella fattispecie, si tratta di osservazioni di carattere generale connesse in particolar modo alle tematiche della sicurezza e della salute pubblica. Di seguito vengono riportati alcuni chiarimenti puntuali da parte del Proponente (Edison S.p.A. e Kuwait Petroleum Italia S.p.A.).

- 1.1. *“La costruzione di questi impianti rappresenta un pericolo per la sicurezza pubblica e privata in quanto, considerata la peculiare conformazione dei nostri porti verrebbero a trovarsi all’interno di centri urbani densamente popolati. [...] Una eventuale esplosione del deposito di GNL, evento che deve essere preso in considerazione dal momento che un impianto a rischio zero non esiste, considerando la compresenza di altre attività a rischio elevato presenti nell’area est, e vista l’elevata densità abitativa rischierebbe di produrre una strage [...]”*

Chiarimento del Proponente: si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell’ambito del procedimento di rilascio del Nulla

Osta di Fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Campania in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15 - Seveso III). E' stato pertanto predisposto dalla Società RINA Consulting il Rapporto Preliminare di Sicurezza finalizzato all'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ai sensi degli Artt. 16 e 17 del medesimo Decreto. Il Rapporto Preliminare di Sicurezza per l'acquisizione del NOF è stato depositato presso il Comitato Tecnico Regionale della Regione Campania in data 9 Marzo 2021 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata anche contestualmente alla documentazione di VIA in data 12 aprile 2021 sul sito del Ministero della Transizione Ecologica (portale "Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali"). Il Rapporto Preliminare di Sicurezza ha preso in considerazione l'analisi dei possibili eventi incidentali, comprendente la stima delle frequenze e delle conseguenze degli scenari incidentali ipotizzati. Sulla base delle risultanze dell'analisi di rischio il documento riporta le seguenti conclusioni generali:

- gli scenari incidentali rappresentativi del nuovo Deposito GNL e le distanze di danno associate sono da considerarsi nel complesso congrue per la realtà impiantistica in esame;
- la compatibilità dello Stabilimento con il territorio circostante, valutata in relazione alla sovrapposizione delle tipologie di insediamento con l'inviluppo delle aree di danno determinate dai singoli scenari incidentali credibili individuati, risulta rispettata;
- si evidenzia che gli effetti domino conseguenti all'accadimento degli scenari incidentali analizzati non sono possibili, grazie a opportune misure di prevenzione e protezione;
- la compatibilità del nuovo Deposito GNL con le installazioni preesistenti della Darsena Petroli risulta pienamente soddisfatta.

Il procedimento è tuttora in corso.

- 1.2. *“L’installazione del deposito di GNL, come documenta lo stesso studio allegato alla VIA, comporterebbe un aumento del traffico su gomma e via mare contribuendo ad aggravare ulteriormente una situazione già fortemente compromessa”*

Chiarimento del Proponente: all’interno dello SIA sono state elaborate approfondite valutazioni circa la compatibilità della rete stradale esistente ed in progetto con i traffici che deriverebbero dal progetto (si veda paragrafo 5.10.4 “Traffico Indotto” e Appendice A “Studio sul Traffico Terrestre” dello SIA reso pubblico). La conclusione è che in considerazione del numero di mezzi (in particolare mezzi pesanti) previsto giornalmente in fase di esercizio per il progetto in esame si può assumere che i nuovi flussi di traffico saranno assorbiti e neutralizzati dal riassetto stradale previsto, che permetterà il diretto collegamento con l’autostrada e quindi il collegamento ad un’arteria ad elevata capacità di assorbimento. Per quanto concerne il traffico marittimo indotto, in considerazione del fatto che il Porto di Napoli rappresenta una delle infrastrutture più importanti dell’area mediterranea in quanto nodo marittimo “core” della rete TEN-T, si ritiene che lo stesso sia in grado di assorbire l’incremento di mezzi navali senza particolari difficoltà grazie all’importanza delle sue dimensioni e del suo ruolo. In considerazione dei benefici attesi dall’impiego futuro del GNL, dallo SIA si evince che l’impatto del progetto sul fattore ambientale Atmosfera (qualità dell’aria) è positivo. Infatti, la sostituzione dei mezzi che oggi utilizzano esclusivamente i carburanti fossili tradizionali con mezzi a GNL (anche a livello locale) più che compensano ampiamente le emissioni derivanti dall’incremento del traffico marittimo (navi metaniere/bettoline in arrivo per lo scarico/carico di GNL e dai relativi rimorchiatori di supporto), e del traffico terrestre (autocisterne per la distribuzione del GNL via terra). Tali benefici, su scala globale, avranno anche immediatamente un effetto locale perché consentirebbero di attirare nel porto i traffici a ridotto impatto ambientale, in sostituzione di quelli attuali.

Nel dettaglio, l’importanza del progetto nel favorire l’uso di GNL come combustibile alternativo si tradurrà in una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e dei principali inquinanti atmosferici (NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e SO<sub>2</sub>). Nella tabella seguente è riportato il

bilancio totale delle emissioni di CO<sub>2</sub> legate all'esercizio dell'impianto, calcolato ipotizzando i volumi movimentabili dal Deposito GNL a regime nel 2035, posto a confronto con la stima delle emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e SO<sub>2</sub> mancate per effetto della sostituzione con il GNL di combustibili tradizionali utilizzati nel traffico stradale, traffico marittimo e per le utenze locali off-grid (si veda i Capitolo 5.6 e 5.7 dello SIA per il calcolo del bilancio emissivo e le relative assunzioni).

Tabella 2 **Bilancio Totale della Stima delle Emissioni di Inquinanti**

Fonte di Emissioni	Emissioni CO <sub>2</sub> [t/anno]	Emissioni NO <sub>x</sub> [t/anno]	Emissioni PM <sub>10</sub> [t/anno]	Emissioni SO <sub>2</sub> [t/anno]
<b>Emissioni Esercizio dell'impianto</b>				
MCI	4,450	5.4	-	-
Torcia	773	0.3	-	-
Traffico navale	7,683	33	1.5	7.3
Traffico terrestre	86	61.4	0.3	0.2
<b>Totale</b>	<b>12,992</b>	<b>100</b>	<b>1.8</b>	<b>7.5</b>
<b>Emissioni Mancate</b>				
Riduzione traffico terrestre	-202,880	-4,271	-217	-0.5
Riduzione traffico navale	-74,178	-6,359	-122	-5,130
Riduzione off grid	-26,640	-1,927	-68	-117
<b>Totale</b>	<b>- 303,698</b>	<b>-12,557</b>	<b>-407</b>	<b>-5,247.5</b>
<b>BILANCIO TOTALE</b>	<b>- 290,706</b>	<b>-12,457</b>	<b>-405</b>	<b>-5,240</b>

Nel complesso si può osservare come la realizzazione del progetto in esame, rendendo possibile l'impiego del GNL quale combustibile per il traffico navale, terrestre e per le utenze off-grid, sia in grado di determinare un'importante riduzione delle emissioni, a parità di traffico, che può essere stimata in:

- **290.706 t CO<sub>2</sub>/anno;**
- **12.457 tNO<sub>x</sub>/anno ;**

- **405 t PM10/anno ;**
- **5.240 t SO<sub>2</sub>/anno .**

Il bilancio appare pertanto ampiamente positivo, evidenziando nel complesso una riduzione delle emissioni di tutti gli inquinanti considerati, con un conseguente impatto positivo a livello globale sulla qualità dell'aria, di fondamentale rilevanza in considerazione della localizzazione del progetto; senza considerare poi l'attrattività maggiore che avrebbe il Porto di Napoli per i vari operatori del settore con tutte le conseguenze economiche ed in tema di occupazione.

- 1.3. *“Inoltre non va trascurato il rischio vulcanico. [...] La darsena Petroli, su cui si vorrebbe installare il deposito di GNL, ricade all'interno della zona gialla, una zona compressa tra le due zone rosse, quella del Vesuvio e dei campi Flegrei. La presenza contemporanea di rischi di natura vulcanica, idrogeologica e industriale in un'area fortemente urbanizzata ne fanno una vera e propria bomba ambientale”*

Chiarimento del Proponente:

In merito al rischio vulcanico si rimanda ai chiarimenti già riportati al punto 3.1 della precedente Sezione (“Pareri pervenuti da Enti Istituzionali”). Nello stesso punto sono anche riportati i dettagli del procedimento in corso presso il Comitato Tecnico Regionale della Campania, volto a valutare i profili di sicurezza pubblica connessi con l'esercizio dell'impianto in accordo alla normativa Seveso.

Per quanto attiene il rischio idrogeologico, si evidenzia che:

- dalla consultazione del “Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico Appennino Meridionale” si evince che l'area di progetto (deposito e parcheggio di attesa delle autobotti) non rientra in nessuna area di pericolosità idraulica;
- dalla consultazione della cartografia del “Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico” si evince che l'area di progetto (deposito e parcheggio di attesa delle autobotti) inclusa nell'ambito della “Unit of Management” Regionale Campania Nord Occidentale - ex Autorità di Bacino delle



Campania Centrale) non rientra in nessuna area a rischio frana e a rischio idraulico:

- dalla consultazione del sito web Geoportale Regione Campania, Sistema Informativo Territoriale della Regione Campania, si evince che le aree di progetto (area impianto e parcheggio di attesa delle autobotti) risultano esterne alle zone su cui è posto il vincolo idrogeologico forestale.

1.4. *“Anche in considerazione degli attuali e vigenti strumenti urbanistici la scelta di collocare il deposito GNL è inaccettabile. Il vigente piano regolatore della città di Napoli, infatti, prevede, e lo prevedeva sin dal 1972, come condizione preliminare alla riqualificazione dell’area orientale, la delocalizzazione di tutti gli impianti petroliferi [...]. A ciò va aggiunta l’aggravante che, nonostante a partire dal 2020 vi sia stato il tentativo di dotare il porto di un nuovo e adeguato strumento di pianificazione, allo stato attuale il Piano Regolatore Portuale vigente resta quello approvato con D.M. 2478 del 27 aprile 1958 e ss.mm.ii. Questo Significa che si progetta un impianto in assenza di uno strumento adeguato alla situazione attuale.”*

Chiarimento del Proponente: data l’analogia con l’osservazione sollevata dal Comune di Napoli (Direzione Generale e Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni), per una puntuale risposta a tale obiezione si rimanda al Capitolo 1 punto 2.1 della Sezione “Pareri pervenuti da Enti Istituzionali”.

## 2. Osservazioni del Sig. Marco Ferruzzi

In data 8 giugno il Sig. Marco Ferruzzi ha presentato le proprie osservazioni sul progetto “Deposito GNL nel Porto di Napoli”.

Tali osservazioni sono state protocollate e pubblicate dal MITE sul sito istituzionale “VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI” mediante documento n. 00 0061420.08-06-2021 in data 10 giugno 2021.

Nella fattispecie, si tratta di osservazioni di carattere generale, programmatico, progettuale ed ambientale. Di seguito vengono riportati alcuni chiarimenti puntuali predisposti dal Proponente.

- 2.1. *“Simulazione dell’impatto sulla viabilità non veritiera [...]. La scelta del “particolare” periodo indicata dalla Q8 ai professionisti incaricati per la redazione dello studio non consente di ottenere risultati attendibili essendo la simulazione basata su dati non rispondenti alle normali condizioni di traffico del territorio. Lo studio avrebbe dovuto tendere a simulare una situazione quanto più vicina alla realtà dei fatti, cosa che le indicazioni date dalla Q8 ai professionisti che hanno condotto lo studio non hanno permesso di fare. L’inappropriatezza del periodo di analisi, pertanto, a parere dello scrivente, non giustifica la cautela suggerita dai professionisti autori dell’analisi nel considerare le conclusioni a cui lo studio giunge ma pregiudica il lavoro che non può essere ritenuto valido ai fini della valutazione dell’impatto sul traffico cittadino.”*

Chiarimento del Proponente: I rilevamenti effettuati sono stati utilizzati per un’analisi delle percentuali dei veicoli sulla rete, inserite poi nelle simulazioni. Sono inoltre stati utilizzati per la prima serie di simulazioni, mentre per la seconda e la terza serie di simulazioni il numero dei veicoli è stato incrementato in percentuale del 10, 50, 100, 150 e 200, 250 e 300%. L’ultimo gruppo di simulazioni è inoltre stato indagato fino a cercare le condizioni di blocco della rete.

Nonostante le misurazioni siano avvenute in un periodo ragionevolmente rappresentativo di bassi flussi di circolazione, le simulazioni, effettuate incrementando i volumi di traffico fino a raggiungere il blocco della rete, hanno permesso di sviluppare ipotesi congruenti con situazioni di traffico note e riscontrate in altre condizioni dell'anno ed in periodi diversi.

I risultati dello studio svolto possono pertanto essere ritenuti rappresentativi e validi anche per periodi diversi da quello in cui sono state svolte le rilevazioni, in quanto appunto le simulazioni hanno ipotizzato differenti livelli di traffico, incrementando i volumi di traffico fino anche al 300%.

Si sottolinea, inoltre, che le misurazioni sono avvenute lungo la viabilità attuale e che lo studio è stato sviluppato considerando quanto attualmente esistente. Si ricorda che il progetto "Riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, 2019" prevede la riorganizzazione della viabilità interna portuale, che, nell'area di interesse, contempla, tra l'altro, una nuova sopraelevata ed una nuova rotonda. La nuova viabilità porterà ad un miglioramento sia della distribuzione dei volumi di traffico sia delle condizioni della pavimentazione stradale, che attualmente contribuiscono a limitare la velocità dei mezzi transitanti causando traffico poco scorrevole.

I nuovi flussi di traffico saranno pertanto assorbiti dal riassetto stradale previsto, che permetterà il diretto collegamento con l'autostrada e quindi il collegamento ad un'arteria ad elevata capacità di assorbimento.

Come dimostrato dallo studio effettuato, la movimentazione delle autobotti adibite al trasporto di GNL non provoca interferenze particolari sulle situazioni di traffico sia riscontrate sia ipotizzate.

Con la prevista modifica e riorganizzazione della viabilità queste interferenze saranno ulteriormente ridotte.

- 2.2. *“Incompatibilità con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP [...]. Il progetto sottoposto a valutazione di impatto ambientale confligge con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP puntando di fatto a realizzare nell’area orientale ricompresa nel sub ambito 33 un nuovo insediamento industriale in disaccordo con l’obiettivo di riqualificazione dell’area orientale di Napoli e il progressivo allontanamento degli impianti petroliferi.”*

Chiarimento del Proponente: Fermo restando che l’impianto a progetto rientra nel settore GNL e pertanto non è un impianto petrolifero, si evidenzia, in ogni caso, che la cartografia del Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Città Metropolitana di Napoli esaminata nello SIA si riferisce all’aggiornamento delle Tavole di progetto in allegato al Piano aggiornate dalla Deliberazione del Sindaco Metropolitan No. 75 del 29 Aprile 2016.

Con particolare riferimento all’aggiornamento sopracitato e nello specifico alla tavola P05-1 (Descrizione Ambienti Insediativi Locali) si conferma che l’area di intervento rientra nell’AIL (Ambiente Insediativo Locale) “I-NAPOLI”; tuttavia, tale cartografia aggiornata, non prevede più la ripartizione delle AIL in sub-ambiti, come prevedeva l’Allegato 1 al PTCP 2006 (Rapporto Ambientale), con la suddivisione dell’AIL “I-NAPOLI” in 6 sub-ambiti tra cui il citato sub-ambito “33 Napoli quartieri orientali”.

Nella Proposta di PTC, adottata con le Deliberazioni del Sindaco Metropolitan No. 25 del 29 Gennaio 2016 e No. 75 del 29 Aprile 2016, sono allegati le NTA (revisione del 2013), che, all’art. 18 (Assi strategici, azioni, progetti e soggetti per le situazioni locali) prevedono la gestione delle AIL come di seguito riportato:

- Comma 1: La Provincia di Napoli individua come prioritari nella applicazione a livello locale del PTCP, i seguenti “assi strategici”:
  - A. la valorizzazione e riarticolazione del sistema urbano, in forme policentriche e reticolari atte a migliorare l’efficienza e l’efficacia delle città in quanto motori di sviluppo sostenibile, ed a promuovere la competitività e la qualità diffusa del territorio provinciale, di cui al precedente articolo 12;
  - B. la conservazione e valorizzazione del patrimonio ambientale, naturale, culturale e paesistico, di cui al precedente articolo 10, in modo da rafforzare

i valori identitari, l'attrattività e l'abitabilità del territorio provinciale ed a propiziare forme sostenibili di sviluppo endogeno locale;

C. lo sviluppo, la riorganizzazione e la qualificazione della mobilità e dei trasporti pubblici in chiave intermodale, di cui al precedente articolo 13, al fine di assecondare la riarticolazione urbana di cui al punto A, di ridurre le difficoltà d'accesso ai servizi e alle risorse e di ridurre l'impatto ambientale del traffico e delle infrastrutture;

D. il rafforzamento dei sistemi locali territoriali, di cui al precedente articolo 11, e della loro capacità di auto-organizzarsi e di affacciarsi sui circuiti sovralocali di scambio e produzione, concorrendo nel contempo ad assicurare il mantenimento e la riqualificazione del patrimonio ambientale, in particolare nello spazio rurale.

- Comma 3: Per rendere operativi gli assi strategici di cui al comma 1, le linee strategiche specifiche dei programmi e dei piani settoriali sono articolate con priorità, distinte sulla base degli STS (Sistemi Territoriali Strategici), che tengono conto del quadro di riferimento ambientale e paesistico degli ambienti insediativi locali (AIL) che in essi sono presenti.

Lo stesso comma 3 riporta, per STS "NAPOLI - SISTEMA URBANO" (Costituito dal Comune di Napoli), in cui ricade l'area di progetto, le seguenti linee strategiche specifiche:

- Razionalizzazione e decongestione dell'area centrale di Napoli attraverso il decentramento di funzioni di livello superiore pubbliche e private e l'incremento e qualificazione dei servizi al turismo;
- Realizzazione delle nuove centralità di Bagnoli attraverso il Programma di interventi previsto dal PUE; dell'area Nord-Scampia con la promozione di servizi pubblici e privati di livello superiore (formazione universitaria, cultura, tempo libero); dell'area orientale attraverso l'integrazione dei servizi pubblici e privati di livello superiore, **la qualificazione/riconversione e promozione delle attività produttive e la promozione di servizi alle imprese, cogliendo in particolare le opportunità offerte dalle aree industriali dismesse.**

Da quanto precede appare evidente che , nella suddetta versione del Piano non solo non risulta esplicitamente citato l'allontanamento degli impianti petroliferi ma, al contrario, viene inserita tra le linee strategiche la promozione delle attività produttive.

- 2.3. *“Incompatibilità con le indicazioni contenute nella Variante del piano regolatore generale della città di Napoli adottata e inadeguatezza del piano regolatore portuale vigente [...]. Il progetto per il nuovo deposito costiero di GNL non è conforme alle previsioni contenute nella variante del P.R.G. della città di Napoli né a quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente né è ricompreso nelle previsioni di modifica oggetto del procedimento di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Infatti, l'attuale destinazione prevede esclusivamente la mera movimentazione di prodotti petroliferi, senza stoccaggio.”*

Chiarimento del Proponente: data l'analogia con l'osservazione sollevata dal Comune di Napoli (Direzione Generale e Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni), per una puntuale risposta a tale obiezione si rimanda al Capitolo 1 punto 2.1 della Sezione “Pareri pervenuti da Enti Istituzionali”.

- 2.4. *“Mancato coinvolgimento dei cittadini (attività Seveso) [...]. La direttiva Seveso III pone in carica al Comune l'obbligo di informare i cittadini e promuovere una consultazione popolare per ogni nuovo progetto d'impianto a rischio d'incidente rilevante, nonché in caso di insediamenti o infrastrutture intorno agli stabilimenti esistenti in grado di aggravare il rischio d'incidente rilevante [...]. La cittadinanza non è mai stata coinvolta né informata sulle procedure in atto tese alla realizzazione del deposito costiero di GNL.”*

Chiarimento del Proponente: in merito al citato Decreto Legislativo n. 105/15 - Seveso III si fa presente che è stato predisposto il Rapporto Preliminare di Sicurezza finalizzato all'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ai sensi degli Artt. 16 e 17 del medesimo Decreto. Il Rapporto Preliminare di Sicurezza per l'acquisizione del NOF è stato depositato presso il Comitato Tecnico Regionale

della Regione Campania in data 9 Marzo 2021 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata anche contestualmente alla documentazione di VIA in data 12 aprile 2021 sul sito del Ministero della Transizione Ecologica (portale “Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali”) per la consultazione pubblica prevista dalla normativa in vigore .

- 2.5. *“Illegittimità del bando emanato dall’Autorità Portuale Mar Tirreno Centrale per il rilascio di una concessione demaniale della durata di 30 anni per la realizzazione e gestione di un deposito costiero GNL [...]. La mancanza dell’approvazione del progetto preliminare da parte del MISE renderebbe illegittimo il bando di gara finalizzato al rilascio del titolo concessorio ai sensi dell’art. 18 L.84/94, comma 9 bis e avviato con la citata delibera 231 dall’allora presidente dell’AsDP, Pietro Spirito.”*

Chiarimento del Proponente: Il proponente non si esprime sulla legittimità del bando emanato dall’Autorità di Sistema Portuale, aspetto peraltro oramai superato dall’intervenuto provvedimento di revoca dello stesso. E’ peraltro necessario evidenziare che sul progetto di fattibilità del progetto, gli Enti competenti al rilascio delle autorizzazioni necessarie alla costruzione ed esercizio si sono espressi nell’ambito di una Conferenza Preliminare dei Servizi in accordo al comma 3 dell’art. 14 della L.241/90 e s.m.i. Il procedimento, incardinato presso il Ministero dello Sviluppo Economico (ora Ministero per la Transizione Energetica), finalizzato ad *“acquisire, prima della presentazione dell’istanza di autorizzazione, le opportune indicazioni sulle condizioni per ottenere, alla sua presentazione, i necessari pareri, intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso comunque denominati necessari al rilascio dell’autorizzazione unica per la realizzazione, all’interno del porto di Napoli, di un deposito costiero di stoccaggio di GNL di capacità geometrica di circa 24.000”* si è concluso con DETERMINA favorevole, di fatto esprimendo una valutazione preliminare positiva nei confronti del progetto di fattibilità.

### 3. Osservazioni dell'Associazione Culturale Voce nel Deserto, di Medicina Democratica – Napoli e della Consulta Popolare per la Salute Sanità della Città di Napoli

In data 14 giugno le suddette associazioni hanno presentato le proprie osservazioni sul progetto “Deposito GNL nel Porto di Napoli”.

Tali osservazioni sono state protocollate e pubblicate dal MITE sul sito istituzionale “VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI” mediante documento n. 00 00 63788.14-06-2021 in data 14 giugno 2021.

Nella fattispecie, si tratta di osservazioni di carattere generale, programmatico, progettuale ed ambientale. Di seguito vengono riportati alcuni chiarimenti puntuali predisposti dal Proponente sugli aspetti di propria competenza.

#### 3.1. *OSSERVAZIONE 1: “Il Forte di Vigliena, l’opificio della ex Cirio, la Dogana del Ponte dei Granili e il Paesaggio.*

*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 battigia». 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.*

Chiarimento del Proponente: Il proponente specifica che il procedimento di autorizzazione paesaggistica non è correlato a quello della VIA e pertanto si riserva di sottoporre la predetta richiesta di autorizzazione paesaggistica in un secondo momento. Segnala tuttavia che nello SIA la componente paesaggio è stata debitamente analizzata e che l'impatto percettivo connesso alla presenza delle nuove strutture è stato valutato di significatività media. Il Proponente è peraltro



disponibile ad adottare le misure di mitigazione eventualmente richieste nell'ambito del procedimento di rilascio della autorizzazione paesaggistica.

***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.*

Chiarimento del Proponente: il Proponente prende atto delle osservazioni, ma, come già descritto e motivato nello Studio di Impatto Ambientale, ritiene che gli interventi possano essere inseriti nel contesto della Darsena Petroli senza detrimento dei valori paesaggistici ed in pieno allineamento alla vocazione industriale della specifica porzione di territorio interessata dal progetto.

***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. [...] 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.*

Chiarimento del Proponente: si fa presente che il progetto, relativo alla realizzazione di un deposito costiero di GNL per l'approvvigionamento come combustibile alternativo nell'ambito del trasporto marittimo e terrestre, è finalizzato alla sostituzione in tali ambiti di carburanti più impattanti. Non si condivide quindi l'osservazione che si tratti di un'attività inquinante. Al contrario, lo scopo specifico di tale progetto è quello di consentire la decongestione anche dell'area napoletana dalle attività più impattanti sotto il profilo ambientale in considerazione dei benefici

attesi dall'impiego futuro del GNL, lo SIA evidenzia che l'impatto del progetto sul fattore ambientale Atmosfera (qualità dell'aria) è fortemente positivo.

Nel dettaglio, lo studio evidenzia come l'importanza del progetto nel favorire l'uso di GNL come combustibile alternativo si tradurrà in una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di 291 Kton/anno oltre ad una rilevante riduzione dei principali inquinanti atmosferici cosiddetti "locali" (NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e SO<sub>2</sub>). Nella tabella seguente è riportato il bilancio totale delle emissioni di CO<sub>2</sub> legate all'esercizio dell'impianto, calcolato ipotizzando i volumi movimentabili dal Deposito GNL a regime nel 2035, posto a confronto con la stima delle emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e SO<sub>2</sub> mancate per effetto della sostituzione con il GNL di combustibili tradizionali utilizzati nel traffico stradale, traffico marittimo e per le utenze locali off-grid (si veda i Capitolo 5.6 e 5.7 dello SIA per il calcolo del bilancio emissivo e le relative assunzioni).

**Tabella 2 Bilancio Totale della Stima delle Emissioni di Inquinanti**

Fonte di Emissioni	Emissioni CO <sub>2</sub> [t/anno]	Emissioni NO <sub>x</sub> [t/anno]	Emissioni PM <sub>10</sub> [t/anno]	Emissioni SO <sub>2</sub> [t/anno]
<b>Emissioni Esercizio dell'impianto</b>				
MCI	4,450	5.4	-	-
Torcia	773	0.3	-	-
Traffico navale	7,683	33	1.5	7.3
Traffico terrestre	86	61.4	0.3	0.2
<b>Totale</b>	<b>12,992</b>	<b>100</b>	<b>1.8</b>	<b>7.5</b>
<b>Emissioni Mancate</b>				
Riduzione traffico terrestre	-202,880	-4,271	-217	-0.5
Riduzione traffico navale	-74,178	-6,359	-122	-5,130
Riduzione off grid	-26,640	-1,927	-68	-117
<b>Totale</b>	<b>- 303,698</b>	<b>-12,557</b>	<b>-407</b>	<b>-5,247.5</b>

Fonte di Emissioni	Emissioni CO <sub>2</sub> [t/anno]	Emissioni NO <sub>x</sub> [t/anno]	Emissioni PM <sub>10</sub> [t/anno]	Emissioni SO <sub>2</sub> [t/anno]
<b>BILANCIO TOTALE</b>	<b>- 290,706</b>	<b>-12,457</b>	<b>-405</b>	<b>-5,240</b>

Nel complesso si può osservare come la realizzazione del progetto in esame, rendendo possibile l'impiego del GNL quale combustibile per il traffico navale, terrestre e per le utenze off-grid, sia in grado di determinare un'importante riduzione delle emissioni, a parità di traffico, che può essere stimata in:

- **290.706 t CO<sub>2</sub>/anno;**
- **12.457 t/anno di NO<sub>x</sub>;**
- **405 t/anno di PM10;**
- **5.240 t/anno di SO<sub>2</sub>.**

Il bilancio appare pertanto ampiamente positivo, evidenziando nel complesso una riduzione delle emissioni di tutti gli inquinanti considerati, con un conseguente impatto positivo a livello globale sulla qualità dell'aria, di fondamentale rilevanza in considerazione della localizzazione del progetto.

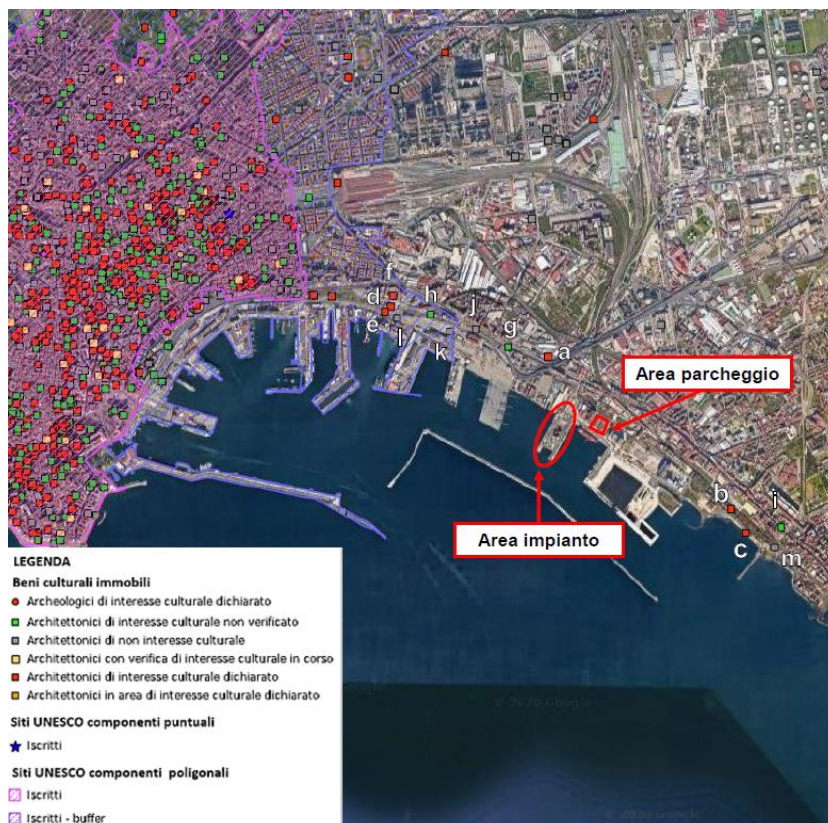
*Osservazione D. - Il PRG della città di Napoli. Le determinazioni assunte negli strumenti di pianificazione urbanistica per la città di Napoli riconfigurano le funzioni dell'Area Orientale prevedendone la riqualificazione e la dismissione degli impianti petroliferi. Nelle Norme di Attuazione del PRG 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». [...] 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.*

Chiarimento del Proponente: data l'analogia con l'osservazione sollevata dal Comune di Napoli (Direzione Generale e Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni), per una puntuale risposta a tale obiezione si rimanda al Capitolo 1 punto 2.1 della Sezione "Pareri pervenuti da Enti Istituzionali".

*Osservazione E. ed Osservazione F. - 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». Tale affermazione non tiene conto della storia del sito e delle preesistenze architettoniche. [...]*

Chiarimento del Proponente: il Proponente prende atto dell'osservazione, ma, come già descritto e motivato nello Studio di Impatto Ambientale, ritiene che gli interventi, in relazione alla specifica scelta localizzativa, non generino interferenze con le preesistenze architettoniche segnalate nelle vicinanze dell'area di progetto. E descritte nel Paragrafo 4.7.1.2 dello SIA. In particolare, ai fini dell'individuazione dei beni culturali nell'area di interesse, è stata utilizzata quale fonte il sito web "Vincoli in Rete" del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo (MiBACT). I beni architettonici segnalati, riportati nella figura seguente tratta dal sopracitato sito web, sono suddivisi in:

- beni immobili architettonici di interesse culturale dichiarato (in rosso);
- beni immobili architettonici di interesse culturale non verificato (in verde);
- beni immobili architettonici di non interesse culturale (in grigio).



**Figura 3 Beni Culturali Immobili (MIBACT, Vincoli in Rete-web GIS).**

Oltre a tali beni architettonici, l'area di progetto è ubicata ad una distanza minima di circa 60 m dal Fortino Vigliena, classificato dal PTC della Città Metropolitana di Napoli come "architettura militare"; quest'ultimo non risulta comunque incluso nell'Elenco dei Beni Vincolati ai sensi del D.Lgs No. 42/2004 (art. 10, comma 1) o soggetto a specifico Decreto del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, come riportato nella Tavola P05-1 (Descrizione Ambienti Insediativi Locali) del Piano (AIL "I-NAPOLI").

Si conferma che nessuno dei beni citati sarà interferito dal progetto, né in fase di realizzazione né in fase di esercizio.

**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. [...] 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.*

Chiarimento del Proponente: il Proponente prende atto dell'osservazione, ma non ritiene che la realizzazione delle opere previste a progetto in prossimità dell'ex opificio Cirio (una area chiusa di parcheggio temporaneo per le autobotti in attesa di essere caricate di GNL in area impianto, opportunamente presidiata da personale e dotata dei necessari servizi) possa costituire un elemento di degrado dell'area, ma anzi un elemento di riqualificazione dello stato attuale fortemente degradato e non si ritiene che possa pertanto interferire con altri usi.

**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. 42/2004/13 sebbene non sia menzionato nel SIA tra i beni culturali presenti nell'area. [...]*

Chiarimento del Proponente: Si evidenzia che il complesso non risulta incluso nell'Elenco dei Beni Vincolati ai sensi del D.lgs 42/2004 (art. 10, comma 1) o sottoposto a specifico Decreto del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, come riportato nella Tavola P05-1 (Descrizione Ambienti Insediativi Locali) del PTC 2016 (AIL "I-NAPOLI"). Ad ogni modo si esclude che la realizzazione delle opere a progetto possa interferire con lo stesso, data la sua ubicazione lungo Via Ponte dei Granili (strada funzionale all'accesso di gran parte delle aree portuali, e attualmente già integrata nel tessuto cittadino) e con eventuali futuri interventi finalizzati alla sua conservazione.

### 3.2. 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., 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».*

Chiarimento del Proponente: data l'analogia con l'osservazione sollevata dal Comune di Napoli (Direzione Generale e Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni), per una puntuale risposta a tale obiezione si rimanda al Capitolo 1 punto 2.1 della Sezione "Pareri pervenuti da Enti Istituzionali".

### 3.3. OSSERVAZIONE 3 e 4 - RIR

*Verifica dei parametri di rischio di incidente industriale rilevante, in relazione al progetto 'Deposito GNL'. [...] 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; 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.*

*Verifica dei parametri di rischio incidente rilevante per impianti attualmente incidenti sulla Darsena Petroli. [...] 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*

Chiarimento del Proponente: Da quanto inteso, le osservazioni in esame sono indirizzate a valutazioni di pertinenza del CTR nell'ambito della procedura di rilascio del NOF sulla base del Rapporto Preliminare di Sicurezza presentato dal Proponente.

Ad ogni modo, è possibile anticipare alcune considerazioni in riferimento a quanto richiamato nelle osservazioni:

- nel Rapporto Preliminare di Sicurezza è stata condotta una dettagliata analisi di rischio che ha permesso di escludere, grazie alle precauzioni prese in fase di progettazione dell'impianto, l'accadimento di fireball;
- nell'area orientale di Napoli sono presenti altre attività che ricadono nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 105/15 (attività a rischio di incidente rilevante) ma nessuna adiacente (confinante) con l'area prescelta per la realizzazione del nuovo deposito GNL;
- all'interno della Darsena Petroli vengono eseguite, ad oggi, esclusivamente operazioni di movimentazione di prodotti idrocarburici e non sono presenti né impianti di processo né di stoccaggio di prodotti petroliferi



- l'area prescelta per il nuovo Deposito GNL non risulta interessata dagli effetti degli scenari incidentali di altri stabilimenti, così come nessuno degli scenari incidentali rappresentativi del Deposito GNL è tale da estendersi fino a interessare aree occupate da altri stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante.

3.4. *OSSERVAZIONE 5. Il Deposito GNL e il contesto urbano circostante. [...]*

*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.*

Chiarimento del Proponente: il Proponente prende atto dell'osservazione, che ritiene generica; fa presente, infatti, che le argomentazioni in merito alla congruità del progetto proposto rispetto agli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale siano state descritte nello SIA in maniera adeguata a consentire una corretta valutazione.

3.5. *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 totale; 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 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. [...]*

Chiarimento del Proponente: data l'analogia con le osservazioni sollevate in merito all'aumento delle emissioni in atmosfera e del traffico, si rimanda rispettivamente ai punti 4.1 e 2.1 per una puntuale argomentazione a tali obiezioni.

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

*[...] 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. [...] 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. [...] 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. [...] L'intero territorio di San Giovanni a Teduccio è un percorso di esposizione.*

Chiarimento del Proponente:

In merito al rischio vulcanico si rimanda ai chiarimenti già riportati al punto 3.1 della precedente Sezione ("Pareri pervenuti da Enti Istituzionali"). Nello stesso punto sono anche riportati i dettagli del procedimento in corso presso il Comitato Tecnico Regionale della Campania, volto a valutare i profili di sicurezza pubblica connessi con l'esercizio dell'impianto in accordo alla normativa Seveso.

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

*[...] 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.*

Chiarimento del Proponente: Nell'analisi programmatica svolta nell'ambito dello SIA e nella caratterizzazione ambientale (paragrafi 2.4 e 4.3) è stato evidenziato che il sito di localizzazione del progetto non interessa direttamente nessuna area naturale protetta/vincolata (Aree Naturali Protette, Siti della Rete Natura 2000, Ramsar, IBA) ed è situato in un contesto antropizzato (Porto di Napoli), nel quale non sono distinguibili elementi naturali. Le aree a valenza naturalistica più prossime all'area di progetto sono:

- Parco Metropolitano delle Colline di Napoli (EUAP1224) ad una distanza di 4 km dall'area del progetto,
- ZPS IT8030037 Vesuvio e Monte Somma a circa 6 km dall'area del progetto,
- Parco Nazionale del Vesuvio (EUAP0009) a circa 6 km dall'area del progetto.

Inoltre, come più volte evidenziato, all'interno dell'area portuale si concentrano le principali infrastrutture e gran parte dell'apparato produttivo regionale; infatti, come specificato nello SIA (paragrafo 4.3) il contesto in cui si propone di realizzare l'opera risulta essere a connotazione marcatamente industriale, come riscontrato nel Piano Territoriale Regionale che evidenzia una estrema frammentarietà ecostistemica con valore di bassa naturalità. Tale caratteristica risulta inoltre confermata dall'analisi della cartografia dell'uso suolo (SIA Paragrafo 4.4) dalla

quale si può evincere che l'area di progetto ricade nella classe definita come Aree Portuali (codice 1.2.3 Corine Land Cover); negli immediati dintorni dell'area di intervento non sono presenti aree naturali, ma piuttosto:

- unità industriali e commerciali (codice 1.2.1 Corine Land Cover) e reti di strade e binari e territori associati (codice 1.2.2) nel comparto a Nord-Est;
- tessuto urbano continuo (codice 1.1.1 Corine Land Cover) nei settori occidentali ed orientali a bordo dell'area portuale.

In considerazione di quanto sopra evidenziato ed in mancanza di un'interferenza diretta con le aree naturali protette non si è ritenuto pertanto necessario eseguire un sopralluogo naturalistico, in forza anche del fatto che l'area di ubicazione del progetto, essendo fortemente antropizzata, non presenta connessioni di alcun tipo con aree che presentino anche minime caratteristiche di naturalità nei dintorni. Si rimarca, infine, che la superficie del molo Vigliena e quella dell'area dismessa in cui è prevista la realizzazione del parcheggio risultano attualmente prive di qualsiasi vegetazione arbustiva ed arborea.

### 3.8. *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. [...]*

Chiarimento del Proponente: Risulta utile premettere che la tipologia di intervento proposto non rientra tra quelle che la normativa vigente (ex Art. 23, comma 2 del D. Lgs No. 152/2066 e s.m.i.) individua da sottoporre ad una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) a fronte della quantità e della tipologia di emissioni (Raffinerie, Centrali Termoelettriche, etc) e conseguentemente da sottoporre ai relativi approfondimenti di natura sanitaria fra cui la determinazione nel dettaglio dei profili di salute per gli esiti di mortalità, ricovero e incidenza per tumore. Pertanto, l'analisi

condotta nello SIA, al Paragrafo 4.2, è stata incentrata sulla caratterizzazione generale dello stato di salute della popolazione nell'ambito territoriale della Provincia di Napoli, basata su recenti dati di mortalità desumibili da fonti autorevoli, quali ISTAT, in linea con gli obiettivi dello SIA. Tale analisi, seppur condotta in ambito generale, ha comunque rilevato criticità sanitarie nella Provincia, evidenziando che la maggior incidenza di decessi per il periodo considerato sia imputabile alle malattie del sistema circolatorio, che risultano la principale causa di morte sia per le donne che per gli uomini, seguita dai tumori.

L'impatto sulla salute pubblica nello SIA è stato poi esaustivamente valutato, evidenziando la criticità ambientale preesistente legata alla qualità dell'aria di Napoli per gli inquinanti NO<sub>2</sub> e PM10 (Paragrafo 4.6.2.2) ed evidenziando al Paragrafo 5.2 che l'impatto dell'impianto sulla Salute Pubblica, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio dell'impianto, è trascurabile.

Si rimarca che in fase di esercizio, il progetto comporta un impatto positivo imputabile, oltre che alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, alle mancate emissioni di NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> e polveri per effetto della sostituzione con il GNL di combustibili quali diesel, MDO e olio combustibile nel traffico stradale e marittimo e per le utenze industriali e reti locali (*off-grid*). Per tale aspetto si rimanda all'Osservazione C del punto 3.1 di questo capitolo.

Si evidenzia infine che, proprio per consentire la verifica dei benefici sulla qualità dell'aria, è stata inserita nello SIA (capitolo 6) una proposta preliminare di monitoraggio, da svolgersi nelle varie fasi del progetto (*ante*, in corso e *post-operam*), da condividere con le Autorità competenti ed eventualmente integrare, se ritenuto opportuno, in una fase più avanzata del progetto.

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

*[...] 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.

Chiarimento del Proponente: si prende atto dell'osservazione. Il Proponente ritiene che la disponibilità di un'infrastruttura (una delle prime in Italia e nel Mediterraneo) di approvvigionamento di GNL nel Tirreno consentirebbe al Porto di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali, incentivando la conversione dei mezzi navali dei porti target del GNL (navi da crociera, traghetti, navi merci), migliorando sensibilmente la qualità dell'aria nella città di Napoli.

Si ritiene inoltre favorevole il previsto incremento del volume dei servizi portuali, con presumibili ricadute positive per i cantieri navali presenti nell'area, per il Porto e per il tessuto sociale e commerciale che su di esso dipende. Si ricorda infatti che il Porto di Napoli è la prima "industria" di Napoli

Il funzionamento del deposito inoltre richiederà l'impiego di circa 30 persone direttamente impegnate nella sua gestione operativa e di una serie di servizi sia portuali che terrestri.

## 4. Osservazioni del Partito di Rifondazione Comunista – Federazione di Napoli

In data 14 giugno la suddetta Associazione ha presentato le proprie osservazioni sul progetto “Deposito GNL nel Porto di Napoli”.

Tali osservazioni sono state protocollate e pubblicate dal MITE sul sito istituzionale “VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI” mediante documento n. 00 63849.14-06-2021 in data 14 giugno 2021.

Nella fattispecie, si tratta di osservazioni di carattere generale, progettuale ed ambientale. Di seguito vengono riportati alcuni chiarimenti puntuali predisposti dal Proponente sugli aspetti di propria competenza.

### 4.1. *Applicazione normativa Seveso*

*Nella documentazione tratta da siti istituzionali (ALL. A) si può notare che nella zona dove viene ipotizzata la costruzione del deposito di GNL insistono già 4 depositi costieri di GPL – che tra i pericoli hanno, com'è noto, la proiezione di frammenti – e 3 depositi di idrocarburi liquidi. – La zona è oggetto di un piano d'emergenza esterno per le industrie a rischio di incidente rilevante ai sensi del d-lgs n. 105/2015 e data la concentrazione di impianti con sostanze pericolose può essere oggetto del cosiddetto “effetto domino” (ex-art. 19 d-lgs n. 105/2015). – In sintesi, a differenza di quanto sembra emergere dalla documentazione inviata dalle due multinazionali, l'esistenza di altri simili impianti, non è un fatto sostanzialmente positivo o giustificativo della propria richiesta perché aumenta i rischi di contesto.*

Chiarimento del Proponente: data l'analogia con l'osservazione sollevata dal Comune di Napoli (Direzione Generale e Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni), per una puntuale risposta a tale obiezione si rimanda al Capitolo 1 punto 2.4 della Sezione “Pareri pervenuti da Enti Istituzionali”. Eventuali

rischi incidentali (credibili) sarebbero valutati comunque nell'ambito del procedimento di NOF. Preme tuttavia puntualizzare quanto segue:

- l'Autorità Competente per l'individuazione degli stabilimenti o dei 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 per "effetto domino" causato dalla posizione geografica, dalla vicinanza degli stabilimenti stessi e dall'inventario delle sostanze pericolose presenti in essi (gruppi domino), è il CTR, in accordo con la regione o il soggetto da essa designato. L'individuazione è condotta in base alle informazioni fornite dai Gestori ai sensi degli articoli 13 e 15 del D.Lgs. 105/15, ovvero acquisite a seguito di una richiesta di informazioni aggiuntive o mediante le ispezioni svolte ai sensi dell'articolo 27 del D.Lgs. 105/15, sulla base dei criteri definiti all'allegato E del medesimo decreto;
- l'area di stoccaggio dei quattro depositi costieri di GPL a cui si fa riferimento è ubicata a distanza significativa dalla Darsena Petroli (circa 3 km), all'interno della quale è stata individuata l'area per la realizzazione del nuovo Deposito GNL. In particolare, con riferimento alla posizione del serbatoio di stoccaggio GNL:
  - il Deposito Costiero ENERGAS S.p.A. è ubicato in Via Argine, 259 – Napoli, a una distanza, in linea d'aria, di circa 1620 m,
  - il Deposito Costiero ENI S.p.A. è ubicato in Via Nuova delle Brecce, 287 - Napoli, a una distanza, in linea d'aria, di circa 2570 m,
  - il Deposito Costiero ITALCOST S.r.l. è ubicato in Via De Roberto, 41 - Napoli, a una distanza, in linea d'aria, di circa 3220 m,
  - il Deposito Costiero PETROLCHIMICA PARTENOPEA S.r.l. è ubicato in Via Argine, 245 - Napoli, a una distanza, in linea d'aria, di circa 1620 m;
- all'interno della Darsena Petroli, dove è prevista la realizzazione del nuovo Deposito GNL, i Depositi Costieri già menzionati svolgono unicamente operazioni di movimentazione di prodotti idrocarburici e non sono presenti impianti di processo o di stoccaggio di GPL;



- nel Rapporto Preliminare di Sicurezza, presentato dal proponente ai fini dell'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità (NOF), è stata condotta una dettagliata analisi delle possibili mutue interazioni tra il nuovo Deposito GNL e le installazioni esistenti, già presenti all'interno della Darsena Petroli. Dalle analisi condotte è emerso che la compatibilità del nuovo Deposito GNL con le installazioni preesistenti della Darsena Petroli risulta pienamente soddisfatta. Infatti, gli scenari incidentali di riferimento del nuovo Deposito GNL non possono causare effetti domino sulle installazioni esistenti, dedicate alla ricezione e scarico di prodotti petroliferi. Allo stesso modo, dall'analisi di rischio delle installazioni esistenti non risultano scenari incidentali in grado di determinare effetto domino sulle installazioni del nuovo Deposito GNL;
- per quanto riguarda le mutue interazioni con altre attività a Rischio di Incidente Rilevante già presenti nell'area orientale di Napoli (tra cui i depositi costieri di GPL citati), l'area prescelta per il nuovo Deposito GNL non risulta interessata dagli effetti degli scenari incidentali di altri stabilimenti, così come nessuno degli scenari incidentali rappresentativi del Deposito GNL è tale da estendersi fino a interessare aree occupate da altri stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante.

#### 4.2. *Rischio Vulcanico*

*Nella relazione del dott. A. Marfella, Presidente della Sezione napoletana dei "Medici per l'Ambiente", viene messo in evidenza il rischio vulcanico e, in particolare, rileva come esista "un rischio particolarmente elevato proveniente sia dalle bocche vulcaniche sottomarine che dalle ricadute di ceneri bollenti in caso di eruzione minima subpliniana che vede inserito tale impianto nella cosiddetta "zona gialla" cioè in una zona dove si ritiene altamente probabile una ricaduta di ceneri bollenti in misura non inferiore a 100 (tra 100 e 300) kg/mq".*

Chiarimento del Proponente: data l'analogia con l'osservazione sollevata da Comitati e Associazioni di Territorio, per una puntuale risposta a tale obiezione si rimanda al Capitolo 1 punto 1.3 della Sezione "Osservazioni pervenute da comitati ed Associazioni".

#### 4.3. *Rischio epidemiologico*

*Di estrema importanza la documentazione inviataci dal dott. Paolo Fierro di "Medicina Democratica" in cui, sulla base di dati del Registro Epidemiologico Cittadino, si mette in evidenza come, a differenza dei dati forniti da Q8, il quartiere di San Giovanni a Teduccio sia uno di quelli con un Rapporto Standardizzato di mortalità tra i più elevati per cui si ritiene che occorra escludere l'area "da ogni ulteriore sovraccarico di nocività e rischio per una condizione rilevata di eccesso di mortalità riconducibile al cumularsi delle attività industriali pregresse e attuali per le quali non si è mai attuata un'attività di bonifica e/o di limitazione opportuna".*

Chiarimento del Proponente: data l'analogia con l'osservazione sollevata da Comitati e Associazioni di Territorio, per una puntuale risposta a tale obiezione si rimanda ai punti 3.1 e 3.8 della presente Sezione.

#### 4.4. *Rischio di incidente*

*la zona in esame è già stata oggetto di un tragico incidente nel dicembre 1985 con un incendio di vaste proporzioni del deposito AGIP che causò 5 morti, 165 feriti e 2.594 sfollati e, anche in seguito ad esso, si giunge al Protocollo d'intesa tra la Regione Campania, il Comune di Napoli, la Napoli Orientale S.C.P.A., la Kuwait Petroleum Italia Spa e la Kuwait Raffinazione e Chimica Spa dell'11/12/2006 dove si prevede la bonifica delle zone e il trasferimento degli impianti seppur graduale (si veda allegato D). – L'avvio dell'attuazione progressiva del citato protocollo, quindi, permetterebbe il rispetto del vigente PRG del Comune di Napoli. – Le posizioni di Kuwait ed Edison sembrano, invece, del tutto ignorare il problema di creare le condizioni di attuazione del protocollo in questione.*

Chiarimenti del Proponente: data l'analogia delle osservazioni sollevate si rimanda ai chiarimenti già riportati al punto 2.4 della precedente Sezione ("Pareri pervenuti da Enti Istituzionali"). Nello stesso punto sono anche riportati i dettagli del procedimento in corso presso il Comitato Tecnico Regionale della Campania, volto a valutare i profili di sicurezza pubblica connessi con l'esercizio dell'impianto in accordo alla normativa Seveso.

4.5. *Gara per l'assegnazione della concessione demaniale*

*E' di questi giorni la revoca della delibera dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale che prevedeva la costruzione dell'impianto in questione e riteniamo, alla luce delle considerazioni qui formulate e della documentazione allegata che, a nostro avviso, si debba dare esito negativo alla valutazione di impatto ambientale data l'elevata possibilità di "incidente rilevante" che può creare una situazione anche più pericolosa di quella che si è verificata nell'agosto dello scorso anno nel porto di Beirut.*

Chiarimento del Proponente: Il Proponente non si esprime sulla legittimità del bando emanato dall'Autorità di Sistema Portuale, né sulla sua revoca. Al riguardo si osserva soltanto che tra le motivazioni del provvedimento di revoca non rientrano (né potrebbero rientrare, in quanto non spettanti all'ADSP) motivazioni inerenti alla (mancata) sicurezza del deposito. Invece, per quanto riguarda l'incidente di Beirut, si specifica che le informazioni ad oggi disponibili riconducono l'incidente all'innescò di un quantitativo di nitrato di ammonio impropriamente stoccato presso un magazzino del porto in condizioni non idonee e non conformi alle norme di sicurezza; si ritiene pertanto il paragone del tutto inconferente e che la proposta analogia costituisca un elemento fuorviante nell'ambito della presente valutazione. Si sottolinea infatti che il progetto attiene al GNL e non al nitrato di ammonio ed è soggetto a Nulla Osta di Fattibilità, iter attivato dal Proponente ed attualmente in itinere.

## 5. Osservazioni del Sig. Giuseppe Orlandini

In data 14 giugno il Sig. Giuseppe Orlandini ha presentato le proprie osservazioni sul progetto “Deposito GNL nel Porto di Napoli”.

Tali osservazioni sono state protocollate e pubblicate dal MITE sul sito istituzionale “VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI” mediante documento n. 00 64138.14-06-2021 in data 14 giugno 2021.

Nella fattispecie, si tratta di osservazioni di carattere generale, ed ambientale. Di seguito vengono riportati alcuni chiarimenti puntuali predisposti dal Proponente sugli aspetti di propria competenza.

### 5.1. *Progetto non sufficiente al raggiungimento degli obiettivi di riduzione degli impatti climalteranti. [...]*

*Si osserva che sebbene il progetto, come rilevato ancora al paragrafo 2.3.2 “Finalità e Benefici” dello Studio di Impatto Ambientale, affermi di rientrare tra gli obiettivi della Strategia Energetica Nazionale (SEN) e del Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), questi stesse misure, nel considerare il Gas Naturale come un combustibile di transizione, si ritengono insufficienti al fine di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e limitare l'aumento della temperatura globale a 1.5°C rispetto ai livelli pre-industriali. Il programma per l'ambiente delle Nazioni Unite (UNEP) nel suo undicesimo Emission Gap Report 2020, tra le varie raccomandazioni, afferma infatti l'esigenza di ridurre il sostegno ai combustibili fossili per colmare il divario tra ciò che si sta facendo e ciò che si dovrebbe fare per limitare davvero il riscaldamento globale; così come il rapporto Net Zero by 2050 A Roadmap for the Global Energy Sector, della International Energy Agency (IEA) di cui l'Italia è membro, suggerisce una trasformazione totale dei sistemi energetici, e nelle previsioni di scenario per un reale raggiungimento del “Net-Zero” afferma che non sono necessari molti degli impianti di GNL attualmente in costruzione o in fase di progettazione (pag. 102 del rapporto).*

Chiarimento del Proponente: preme chiarire che il progetto rientra all'interno di una strategia comune a livello europeo oltre che nazionale: la Commissione Europea con la cosiddetta "Direttiva DAFI" (Deployment of Alternative Fuels Infrastructure), prevede che entro la fine del 2025 sia disponibile una rete di rifornimento GNL per le navi e per i veicoli pesanti lungo la rete centrale TEN-T. Il Porto di Napoli è uno dei porti italiani della rete TEN-T ed è quindi strategico per la realizzazione di impianti di stoccaggio GNL su piccola scala (il cosiddetto "Small Scale LNG").

Inoltre, si segnala che la Commissione Europea, tramite il CEF (*Connecting Europe Facility*) ha già approvato il finanziamento di una quota parte degli studi relativi al presente progetto confermandone con ciò l'importanza quale strumento fondamentale per la transizione energetica verso la decarbonizzazione, ovvero l'abbandono dell'utilizzo di risorse considerate a più elevato impatto ambientale.

A livello nazionale, poi, recependo la Direttiva europea DAFI con il D.lgs. 257 del 16 dicembre 2016, il parlamento italiano ha valutato e dichiarato strategiche le infrastrutture di stoccaggio di GNL e delineato due ambiziosi obiettivi nel settore dei trasporti al 2030:

- il contributo del GNL per il 50% del consumo marittimo;
- il contributo del GNL per il 30% del trasporto stradale.

Infine si evidenzia che gli impianti GNL cui si fa riferimento a pag. 102 del rapporto dello IEA sono i grandi terminali di liquefazione il cui scopo è quello di produrre il GNL per l'esportazione su larga scala e la sua successiva rigassificazione e distribuzione sul territorio attraverso la rete di trasporto e non fa riferimento quindi ai depositi costieri necessari al previsto aumento dell'uso nel settore del trasporto terrestre pesante e marittimo cui invece è destinato il progetto di Napoli.

#### 5.2. *Frustrazione delle alternative più ecologicamente sostenibili. [...]*

*Si osserva che tali affermazioni si basano su un presupposto logico fallace, ovvero sulla presunzione che se non si userà il GNL necessariamente si userà il petrolio, non considerando minimamente che ci sono alternative energetiche raccomandabili in continua crescita, come il solare o l'eolico, che hanno impatti climalteranti di gran lunga minori che lo stesso GNL.*

Chiarimento del Proponente: si prende atto dell'osservazione del Sig. Orlandini. Ad ogni modo si vuole precisare che il deposito è finalizzato a favorire l'utilizzo di GNL come combustibile alternativo e meno inquinante per veicoli pesanti e marini che attualmente utilizzano unicamente prodotti petroliferi e che non potrebbero essere alimentati da altre alternative energetiche quali quelle citate nell'osservazione. Ad oggi infatti, a differenza del trasporto terrestre per i veicoli leggeri, il GNL è l'unica soluzione tecnologicamente matura, disponibile e in grado di contribuire sin da subito alla decarbonizzazione dei trasporti terrestri pesanti e nel settore marittimo.