

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

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

X Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il Sottoscritto SACCO MARCO

In qualità di Presidente dell'Associazione Culturale Voce nel Deserto

Il Sottoscritto PAOLO FIERRO

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

La Sottoscritta ELENA COCCIA

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

**PRESENTA**

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

Piano/Programma, sotto indicato

X Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

Codice procedura (ID\_VIP/ID\_MATTM) 5953

Oggetto: Deposito GNL nel porto di Napoli

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

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

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

X Aspetti di carattere generale *(es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)*

X Aspetti programmatici *(coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)*

X Aspetti progettuali *(proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)*

X Aspetti ambientali *(relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)*

Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

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

X Atmosfera

X Ambiente idrico

X Suolo e sottosuolo

X Rumore, vibrazioni,

X Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)

X Salute pubblica

X Beni culturali e paesaggio

X Monitoraggio ambientale

Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

## TESTO DELLE OSSERVAZIONI

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

Pertanto, i sopraddetti presentatori delle Osservazioni hanno favorito nelle forme e nei modi possibili la partecipazione avvalendosi dell'apporto fattivo di significative esperienze e professionalità della comunità locale, nonché del contributo di conoscenze e di esperienze del Comitato Civico di San Giovanni a Teduccio.

LE OSSERVAZIONI RIGUARDANO:

**OSSERVAZIONI** al «**Punto 10 - Popolazione e Salute Umana**» Doc. No. P0020206-1-H3 Rev. 0 - maggio 2022).

**OSSERVAZIONE** al «**Punto 7 - Istruttoria NOF**» Doc. No. P0020206-1-H3 Rev. 0 - maggio 2022

**OSSERVAZIONI** all'Appendice E, **Relazione Paesaggistica**, Doc. No P0020206-1-H3 Rev. 0 - maggio 2022.

**OSSERVAZIONE** all'«**Appendice A. Planimetria Stato di fatto - Planimetria Demolizioni**» Doc. No. P0020206-1-H3 Rev. 0 - maggio 2022.

\*\*\*\*

**OSSERVAZIONI** al «**Punto 10 - Popolazione e Salute Umana**» relative ai documenti integrativi richiesti dalla Commissione VIA al Promotore del progetto per la costruzione di un Deposito GNL sul Molo Vigliena nel Porto di Napoli, nell'ambito del Procedimento di Istruttoria VIA [ID\_VIP 5953] Doc. No. P0020206-1-H3 Rev. 0 - maggio 2022).

**---Nel Paragrafo 11.2.2, Fonte dei dati, pag. 123, il Promotore afferma che:**

*«I dati sanitari (mortalità, morbilità) adeguati per l'analisi richiesta, e con un dettaglio per lo meno comunale, sono disponibili solo presso gli Enti sanitari competenti, ovvero nei portali web dove tali Enti li mettono a disposizione.*

*Nel caso in esame, non essendo disponibile un portale di dati a livello comunale per la Regione Campania, i dati sanitari sono a disposizione solo dell'Assessorato alla Sanità: per tale motivo, pertanto, è stato necessario predisporre opportuna richiesta (Lettera No. P0020206-1-A1 – Marzo 2022) dei dati più aggiornati sia di mortalità che di ricovero. **Alla data odierna i dati richiesti non risultano pervenuti: qualora messi a disposizione da Regione Campania potranno essere oggetto di futura integrazione**».*

**Il Promotore, dunque, elabora i dati ISTAT relativi a residenti e decessi, patologie e ricoveri su base comunale, con raffronto con l'area metropolitana e regionale ma non elabora il Referto Epidemiologico Comunale (da ora in avanti REC), come proposto dalle nostre osservazioni. Tale documento, infatti, nel caso della città di Napoli risulta essere disponibile, essendo stato elaborato dalla Consulta cittadina per la Salute e la Sanità.**

Si fa presente, ove mai fosse sfuggito, che il REC è uno strumento riconosciuto a livello scientifico come elemento indispensabile per definire la salute di una comunità urbana al punto che è stato riconosciuto a livello legislativo come metodo ufficiale (Legge 22 marzo 2019 n°29 «Istituzione e disciplina della Rete Nazionale dei Registri dei tumori dei sistemi di sorveglianza e del referto epidemiologico per il controllo sanitario delle popolazioni»).

La differenza tra il REC elaborato dalla Consulta ed il metodo adottato dai tecnici del Promotore è rinvenibile nella capacità di focalizzare a livello territoriale lo stato di salute, considerato il fatto che **l'elaborazione cumulativa dei dati di tutta la città non riesce a mettere in luce le differenze tra quartieri**, come invece si ritiene necessario dal momento che i dati evidenziano che esiste una differenza talora significativa tra quartieri dell'area urbana e che, nel caso napoletano, questa differenza tra centro-area occidentale e periferie, in particolare quella orientale, è gravissima sui livelli di salute e tassi di mortalità. Quindi il metodo proposto nelle risposte ai temi della salute è manifestamente grossolano e riduttivo e non affronta il punto centrale della questione.

**---Nel Paragrafo 11.2.4, Metodologie di analisi, pag. 124, il Promotore nella descrizione dei metodi d'indagine, infatti, dichiara:**

*«L'analisi è proceduta nel modo di seguito descritto:*

*✓ raggruppamento dei dati di popolazione per classi di età quinquennali (0-4, 5-9, 10-14, ..., 75-79, 80-84, 85+), separatamente per sesso, **per Comune**, per anno (dal 2014 al 2018);*

*✓ raggruppamento dei dati di decesso, separatamente per sesso, per Comune, per anno (dal 2014 al 2018), per patologia;*

*✓ raggruppamento dei dati di popolazione e di decesso, per classi di età quinquennali (0-4, 5-9, 10-14, ..., 75-79, 80-84, 85+), separatamente per sesso, per la Provincia di Napoli e per l'intera Regione Campania, per anno (dal 2014 al 2018);*

*✓ calcolo del tasso di mortalità, per singola patologia, per sesso, per classi di età, per singolo anno, per la Regione Campania;*

*✓ calcolo degli eventi attesi di mortalità, per singola patologia, per sesso, per classi di età, per singolo anno, **per ciascun Comune** e per la Provincia di Napoli, moltiplicando il tasso di Regione Campania per la popolazione residente (per sesso, classi di età, singolo anno) di **ciascun Comune e della Provincia di Napoli**;*

*✓ calcolo degli eventi osservati e degli eventi attesi, per singola patologia e per sesso, per ciascun Comune (e per la Provincia di Napoli) accumulando i dati per tutte le età e per l'intero periodo. Questo calcolo equivale al procedimento che nelle linee guida viene indicato con il termine di standardizzazione indiretta, dove i fattori di standardizzazione sono l'età ed i singoli anni di calendario, ed il riferimento è costituito dai tassi della Regione Campania;*

*✓ calcolo del rapporto tra gli eventi osservati e gli eventi attesi (SMR: Standardized Mortality Ratio, Rapporto standardizzato di mortalità), moltiplicato per 100, per singola patologia e per sesso, per ciascun Comune (e per la Provincia di Napoli);*

*✓ calcolo dei limiti di confidenza al 90% (IC90%\_Inf, IC90%\_Sup) attraverso la applicazione della formula di Byar».*

Alla luce dei tassi, delle misure analizzate dal Promotore, si rileva che non vi è alcun accenno ad una indagine più approfondita relativa alle differenze per quartiere, quando proprio per l'area interessata – in particolare il quartiere di San Giovanni a Teduccio – sarebbe quanto mai opportuna la valutazione dei rischi aggiuntivi connessi alla realizzazione del nuovo impianto.

In ogni caso, pur non applicando correttamente l'indagine dettagliata per quartiere, l'area cittadina nel suo complesso risulta avere comunque una condizione di malessere diffuso. Infatti, vengono proposte delle tabelle (da 11.5 a 11.23) che mettono a confronto Napoli, i comuni limitrofi e la Regione, e nelle quali si valuta la mortalità generale e quella per cause specifiche. Dalle summenzionate tabelle è possibile rilevare che l'SMR di Napoli è sempre, costantemente, superiore a 100 (lo si può notare colorato in rosso nella rappresentazione grafica, con l'unica eccezione della scheda 13, relativa a Leucemie).

---Nel Paragrafo 11.2.6, Considerazioni conclusive, pag. 136, il testo nelle conclusioni del Promotore così recita:

*«Dall'esame delle tabelle riportate al precedente paragrafo si può concludere quanto segue.*

*La Tabella 11.5 mostra i risultati relativi alla mortalità generale. Nell'insieme dei Comuni esaminati (sia comprendendo che escludendo il comune di Napoli) i casi osservati risultano significativamente superiori rispetto ai casi attesi (ottenuti, come si è detto nella parte metodologica, con riferimento all'intera Regione Campania) sia nei maschi che nelle femmine, risultato che si registra anche in diversi singoli comuni ad esclusione di Portici e di San Giorgio a Cremano. L'eccesso si presenta anche nel totale della provincia di Napoli. Analogo risultato riguarda la mortalità per patologie cosiddette naturali (avendo cioè escluso la mortalità per accidenti, avvelenamenti e traumatismi) riportati nella Tabella 11.6.*

*Il totale delle patologie oncologiche è rappresentato in Tabella 11.7, dalla quale si evince che l'insieme dei Comuni oggetto di studio presenta una mortalità significativamente superiore rispetto al riferimento sia nei maschi che nelle femmine, risultato che si registra nella maggioranza dei singoli comuni oltre che nell'intera provincia di Napoli».*

Anche se costruita su dati non idonei, questa sintesi finale dovrebbe già costituire di per sé un ostacolo all'approvazione di qualunque nuovo impianto con possibile impatto ambientale aggiuntivo.

---Nel paragrafo 11.2.1 Indicatori di salute, pag. 119 e 120, si dice:

*[...]consultando le valutazioni effettuate da agenzie internazionali come EFSA, ECHA, WHO, USEPA e prendendo in considerazione la classificazione di pericolo armonizzata e assegnata secondo il regolamento (CE) n. 1272/2008, noto come CLP». Da tali consultazioni emerge che i potenziali impatti sulla salute pubblica dovuti all'esercizio del progetto in esame possono ricondursi esclusivamente a malattie e disagi correlati alle emissioni in atmosfera: sono stati pertanto individuati gli indicatori sanitari che potrebbero essere connessi all'inalazione, da parte dell'essere umano, di aria contenente NOx, SOx e CO».*

*«[...] Dalla consultazione delle fonti sopracitate emerge che NOx, SOx e CO sono tossici, ma non cancerogeni. Nel dettaglio si deve osservare quanto segue:*

*✓ l'inalazione di aria con elevate concentrazioni di NOx può irritare le vie respiratorie. Con una esposizione di breve periodo è possibile un aggravio delle malattie respiratorie (asma, in*

*particolare), con conseguenti sintomi respiratori come tosse, respiro affannoso o difficoltà respiratorie, ricoveri ospedalieri e visite al pronto soccorso. Con esposizioni più lunghe ed a concentrazioni elevate di NO<sub>2</sub> si può avere lo sviluppo di asma e aumentare la suscettibilità alle infezioni respiratorie. Il livello più basso al quale è stato osservato un effetto sulla funzione polmonare nell'uomo, dopo una esposizione di 30 minuti, è pari a 560 µg/m<sup>3</sup>; questa esposizione causa un modesto e reversibile decremento nella funzione polmonare in persone asmatiche sottoposte a sforzo. Sulla base di questa evidenza, e considerando un fattore di incertezza pari a 2, l'Organizzazione Mondiale per la Sanità ha raccomandato per l'NO<sub>2</sub> un limite guida di 1 ora pari a 200 µg/m<sup>3</sup>, ed un limite per la media annua pari a 40 µg/m<sup>3</sup>;*

*✓ la tossicità del CO è dovuta alla sua capacità di legarsi con l'emoglobina del sangue in concorrenza con l'ossigeno, formando carbossiemoglobina (COHb). Il legame tra CO ed emoglobina è duecento volte più intenso di quello tra l'emoglobina e ossigeno (ecco perché ad alte concentrazioni di monossido di carbonio nell'aria viene inibito il naturale processo di ossigenazione del sangue). La concentrazione di carbossiemoglobina nel sangue cresce molto rapidamente soprattutto nelle arterie coronarie e cerebrali, con conseguenze dannose sul sistema cardiovascolare, in particolare nelle persone affette da cardiopatie. Per concentrazioni ambientali di CO inferiori a 5 mg/m<sup>3</sup> (5,000 µg/m<sup>3</sup>), corrispondenti a concentrazioni di COHb inferiori al 3%, non si hanno effetti apprezzabili sulla salute negli individui sani. A concentrazioni maggiori si verificano cefalea, confusione, disorientamento, capogiri, visione alterata e nausea. La severità delle manifestazioni cliniche da intossicazione da CO dipende dalla sua concentrazione nell'aria inspirata e dalla durata dell'esposizione»;*

*l'anidride solforosa, gas irritante per la gola, gli occhi e le vie respiratorie, è fattore predisponente all'acuirsi di malattie croniche nei soggetti più esposti quali anziani, in particolare asmatici, e bambini. In ragione della sua alta idrosolubilità, l'85% circa della SO<sub>2</sub> viene trattenuta dal rinofaringe e solo in minime percentuali raggiunge zone più profonde quali bronchioli ed alveoli. Episodi di inquinamento atmosferico con aumento delle concentrazioni di biossido di zolfo sono risultati associati in studi epidemiologici con l'incremento sia dei ricoveri ospedalieri per patologie respiratorie sia con l'aumento della mortalità generale.*

*Ad integrazione degli effetti degli inquinanti NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e CO occorre considerare anche gli effetti del particolato (assimilato cautelativamente al PM<sub>2.5</sub>)».*

**---Inoltre al Paragrafo 11.2.2, pag. 122, Fonte dei dati, si legge:**

*«Per la selezione dei comuni interessati dal progetto sono stati analizzati i dati di output a maggior impatto relativi allo studio di dispersione degli inquinanti in atmosfera condotto con l'impiego del software CALPUFF in fase di esercizio (si rimanda per i dettagli al paragrafo 5.7.3.2.5 dello SIA) relativi al 99.8° percentile dell'NO<sub>x</sub> (NO<sub>2</sub>) orario (scenario massimo)».*

Si rileva pertanto che:

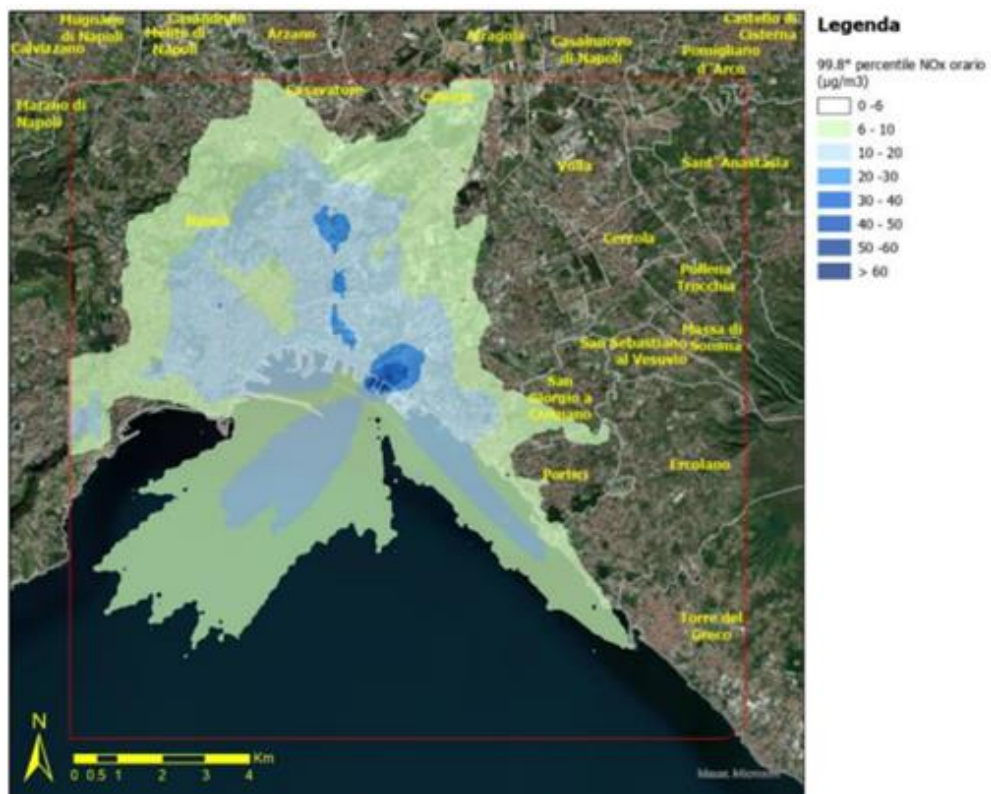
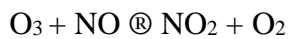
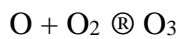
Come risulta evidente dalla figura 1 la concentrazione massima si verifica proprio nell'Area Orientale della città di Napoli e nel tratto portuale, proprio nel sito dove è previsto il Nuovo Deposito GNL che si aggiunge ad altri impianti operanti nella Darsena Petroli.

In tutto il passaggio relativo ai rischi delle emissioni si omette un elemento importante, l'inquinamento fotochimico, che viene segnalato da autorevoli fonti:

1. «Appunti sugli agenti nocivi - BIOSSIDI DI AZOTO 1. Serie Noxiae - Dipartimento Effetti Biologici e Sanitari degli Agenti Nocivi», a cura del Dip. Ambiente dell'ENEA 1992;
2. «Rapporto tra morbilità, mortalità e inquinamento atmosferico» Piano Regionale della Qualità dell'Aria -Attività A 2- a cura di Dott. L. Airoidi Istituto di Ricerche Farmacologiche Mario Negri-Milano, 2000.
- 3.

Nello specifico risulta che:

La sintesi dell'NO<sub>2</sub> può avvenire però anche attraverso il ciclo fotolitico che coinvolge principalmente gli NO<sub>x</sub>, l'ozono (O<sub>3</sub>), gli idrocarburi, le aldeidi e il perossiacetilnitrato (PAN), cioè i cosiddetti inquinanti fotochimici. Tra gli inquinanti atmosferici, l'NO<sub>2</sub> è quello che assorbe più efficientemente la luce UV che raggiunge la terra. L'interazione tra NO<sub>2</sub> e UV conduce ad una complessa serie di reazioni:



*Figura 1- 1: 99.8 Percentile delle Concentrazioni Orarie di NO<sub>2</sub> - Comuni ricadenti entro l'isolinia pari a 6 µg/m<sub>3</sub>*

La notevole reattività fotochimica è sicuramente la caratteristica peculiare degli ossidi di azoto. Le reazioni fotochimiche avvengono in seguito all'assorbimento di energia proveniente dalla radiazione solare da parte di molecole, atomi e ioni. Questo tipo di reattività li rende precursori di una

innumerevole serie di reazioni radicaliche che avvengono nella troposfera riassunte nel seguente “Ciclo Fotochimico”:

Poiché l'NO<sub>2</sub> viene rigenerato dalla reazione dell'NO e dell'O<sub>3</sub> formati, il risultato complessivo sembrerebbe una reazione ciclica continua e, in condizioni di stato stazionario, l'NO e l'O<sub>3</sub> dovrebbero essere sintetizzati e distrutti in uguali quantità. Ciò sarebbe vero se non intervenissero altri fattori e si mantenessero costanti i rapporti tra NO<sub>2</sub> e NO presenti in atmosfera. Appena nel sistema vengono introdotti gli idrocarburi, si verifica una modificazione degli equilibri in quanto gli idrocarburi reagiscono con gli atomi di ossigeno formando dei radicali liberi altamente reattivi che, a loro volta, ossidano l'NO a NO<sub>2</sub>, favorendo l'accumulo di NO<sub>2</sub> e di O<sub>3</sub>. Questa reazione avviene senza consumo di una equivalente quantità di O<sub>3</sub> e quindi il risultato finale consiste in un accumulo di NO<sub>2</sub> e O<sub>3</sub> e in una rimozione di NO. I radicali liberi possono ancora reagire con l'NO<sub>2</sub> per formare il PAN o con gli idrocarburi per formare aldeidi, chetoni e alchilnitriti.

Ulteriori reazioni non ancora completamente studiate sono quelle che portano nel giro di tre, quattro giorni alla scomparsa completa sia di NO che di NO<sub>2</sub>, si pensa per la loro trasformazione in presenza di umidità atmosferica in acido nitrico e di conseguenza in nitrati che ricadono poi al suolo con le piogge o sotto forma di particolati.

#### **Gli effetti sull'uomo:**

Gli NO<sub>x</sub> sono gas, per questa ragione la sola via significativa di esposizione è costituita dall'inalazione (WHO, 1987).

L'NO<sub>2</sub> è circa 4 volte più tossico dell'NO. Per quest'ultimo, alle normali concentrazioni riscontrabili nell'ambiente, non sono stati mai riportati fenomeni di irritazione o altri effetti sanitari (Gilli et al., 1988).

L'NO<sub>2</sub> agisce come un forte ossidante. I lipidi e le proteine di membrana sono facilmente ossidati con conseguente perdita del controllo della permeabilità della membrana cellulare.

L'NO<sub>2</sub> assorbito può essere l'80-90% di quello inalato. Una percentuale significativa viene rimossa dalla regione nasofaringea (circa il 40% in cani e conigli); quindi con l'esercizio fisico, durante il quale si verifica un incremento della respirazione orale, l'NO<sub>2</sub> penetra meglio nei tratti più profondi dell'apparato respiratorio. Le concentrazioni maggiori sembrerebbero comunque trovarsi nella zona al congiungimento delle vie aeree di conduzione con quella di scambio dei gas del polmone, come dimostrato dal fatto che in numerose specie animali vengono ivi riscontrate le tipiche lesioni morfometriche. Studi sperimentali hanno evidenziato che l'NO<sub>2</sub> o i suoi metaboliti possono permanere nel polmone per lunghi periodi. In seguito ad esposizione a NO<sub>2</sub> sono stati rinvenuti nel sangue e nelle urine acido nitrico (HNO<sub>3</sub>), acido nitroso (HNO<sub>2</sub>) ed i loro sali (Beard, 1982; WHO, 1987).

I meccanismi biochimici mediante i quali l'NO<sub>2</sub> induce i suoi effetti dannosi non sono ancora del tutto chiari. Le teorie attualmente più accreditate sono la perossidazione lipidica, con conseguenti gravi danni alle membrane cellulari, e l'ossidazione di proteine e sostanze a basso peso molecolare. Tali reazioni di ossidazione si verificano in seguito alla formazione di radicali liberi, specie altamente reattive, e portano alla formazione di perossidi e di composti polari contenenti azoto.



Gli pneumociti di tipo I e l'epitelio ciliato sembrano particolarmente sensibili all'azione tossica dell'NO<sub>2</sub> e vengono pertanto sostituiti dai meno sensibili pneumociti di tipo II e cellule Clara. Ad elevate concentrazioni di NO<sub>2</sub> (>940µg/m<sup>3</sup> per 10 giorni), anche queste cellule meno sensibili, però, mostrano alterazioni citoplasmatiche e ipertrofia.

L'effetto maggiore, in seguito a concentrazioni di NO<sub>2</sub> elevate, è l'edema polmonare, a sua volta responsabile sia delle alterazioni enzimatiche sia di quelle nel contenuto lipidico che vengono spesso riscontrate nel polmone (Beard, 1982; Amdur, 1986; WHO, 1987).

Nel passaggio nel quale si minimizza l'effetto di Nox, Fox e Co, si afferma che le esalazioni previste dall'impianto non sarebbero cancerogene ma creerebbero reazioni irritative delle mucose respiratorie e aggraverebbero le manifestazioni asmatiche e di insufficienza cardiorespiratoria. Non tenendo conto, però, che questo aggravio di patologie colpirebbe una popolazione che già presenta un tasso di malattie respiratorie e relativa mortalità tra i più alti della città, come da limitati ma significativi dati del Rencam prodotto dall'ASL napolil nel periodo 2004/2005 (Cfr. Figura 2). **Si ammette, quindi la possibilità di arrecare un peggioramento delle condizioni respiratorie e relativa mortalità della popolazione per consentire un impianto industriale?**

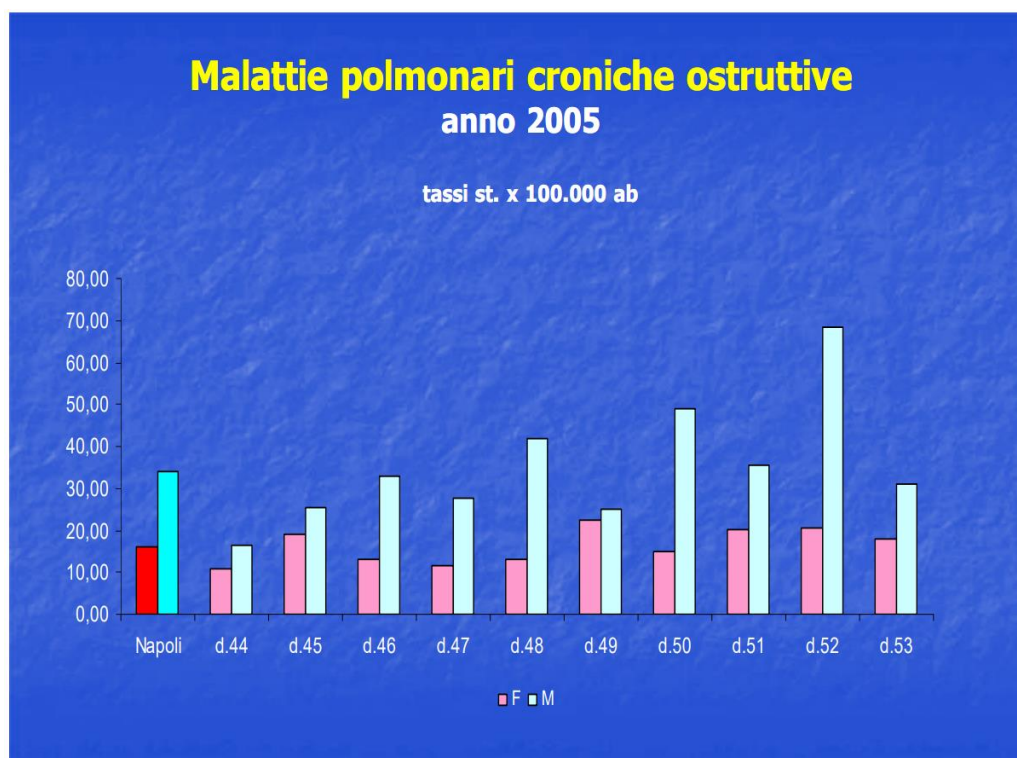


Figura 2: Malattie Polmonari croniche ostruttive per città e distretti sanitari (Anno 2005). Fonte: Asl

Si prevede quindi che:

- 1) messo in atto il progetto GNL a Vigliena, la curva di mortalità dovrà necessariamente innalzarsi a livelli ancora più elevati;
- 2) questo incremento di patologie si programma in un'area urbana che non è semplicemente una «Area Portuale», come descritto per assimilazione nello stesso documento in maniera superficiale nel paragrafo 11.2.1 (pag.119).



**---Ancora al paragrafo 11.2.1 Indicatori di salute si legge:**

*“Nel citato studio SENTIERI non è riportata alcuna opera assimilabile a quella in valutazione: l’oggetto che più gli si avvicina, per quanto ad essa largamente difforme, è ciò che nello studio SENTIERI viene indicato con il termine Area Portuale.”*

Si rileva che Nello specifico quello di San Giovanni a Teduccio è **un sito interessato da progressi processi produttivi a forte impatto ambientale e le cui valutazioni di nocività residua sono ancora in corso.**

**L’area è caratterizzata da: siti post-industriali che aspettano da decenni la bonifica; da un tratto di costa interessato dal passaggio e ormeggio di grandi navi turistiche e commerciali (containers); dall’inquinamento delle acque tra le peggiori del golfo, da un’area urbana che presenta tuttora grandi depositi di carburante e aziende attive nella produzione di energia, da manufatti di vario tipo, da un traffico veicolare in entrata ed in uscita tra i più intensi dell’area metropolitana.**

**Come si fa a programmare un aumento delle emissioni se non si sono calcolate dettagliatamente quelle già esistenti nell’Area Orientale della città di Napoli?**

**---Dalla lettura complessiva del documento si rileva che:**

In nessun paragrafo si prende in considerazione l’inquinamento ed il disagio indotto sia dall’aumento del traffico veicolare su gomma, in particolare di mezzi pesanti, si pensi ad autocisterne, TIR etc, sia di quello marittimo, interessato da un notevole ritmo di operazioni di carico e scarico del combustibile; con navi cisterna di grande stazza e mezzi marittimi minori impiegati per i rifornimenti in entrata ed in uscita.

In nessun paragrafo non si in considerazione l’incidente esplosivo e le prevedibili e connesse emissioni nocive. Si evidenzia la vicinanza degli insediamenti abitativi e degli stessi laboratori del Teatro di San Carlo e del Forte di Vigliena. Si ricorda ancora che nelle immediate adiacenze sono previsti, ed autorizzati, persino nuovi fabbricati civili. Si allega brochure del Teatro di San Carlo che annuncia il programma delle iniziative che intende svolgere nell’ex complesso industriale della Cirio di Vigliena ora gestito in parte dal prestigioso Teatro italiano. I detti Laboratori si trovano a qualche decina di metri dal Molo Vigliena e dallo stesso Parcheggio Autobotti.

Nonostante le assicurazioni dell’azienda che esclude la eventualità di incidenti che sono, invece, purtroppo possibili; basti pensare all’incidente dello scorso 8 giugno a Quintana Island, in Texas, e di cui non si conosce ancora la portata totale dei danni causati.

Il 9 giugno scorso il quotidiano Il Sole 24 Ore ha pubblicato un articolo recante il titolo **«Gas liquefatto, un “incidente” riduce di un quinto le forniture dagli Usa, Un’esplosione per cause ancora misteriose ha messo fuori uso per almeno tre settimane il terminal Freeport Lng, in un periodo in cui l’Europa ha più che mai bisogno di gas e la Cina si riaffaccia sul mercato dopo i lockdown»**. *«[...] È accaduto al terminal Freeport Lng, a Quintana Island, in Texas, dove alle 11.40 di mercoledì 8 (le 18.40 in Italia) si è verificata un’esplosione seguita da un incendio, le cui cause sono ancora oggetto di accertamento: un’indeterminatezza che agita sospetti, anche se non è emerso alcun elemento a sostegno dell’ipotesi di un atto doloso, men che meno di un attentato...» Sole 24 ore Finanza del 9/6/2022.*

I cittadini di Quintana forniscono spunti per svolgere un'accurata riflessione attinente ai rischi di incidente e forniscono la loro testimonianza relativa ai problemi connessi alla loro precaria e pericolosa quotidianità condizionata dalla presenza dell'impianto.

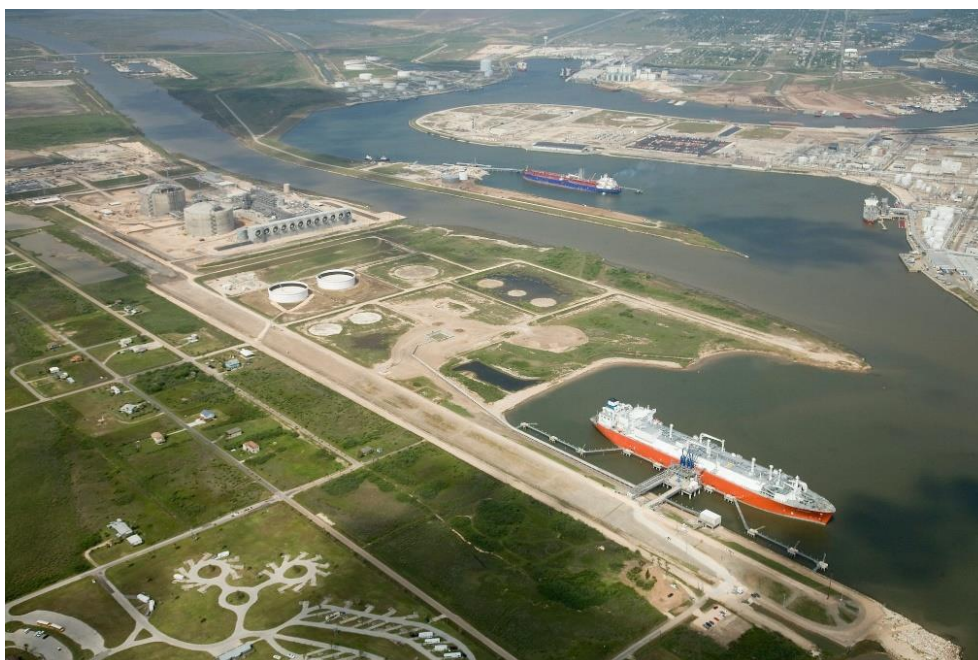
Per la veridicità delle testimonianze si allega il link di un articolo del giornale online "The Real News Network" e il link del video dell'esplosione pubblicato da «Quintana Beach County Park».

<https://therealnews.com/>

<https://www.facebook.com/QuintanaBeachCountyPark/posts/5399676693423429?>



*Figura 3: Immagine dell'esplosione. Fonte: Quintana Beach County Park*



*Figura 4 Immagine del deposito*

**Nonostante l'evidente intento di minimizzare l'accaduto, da una breve ricerca risulta che tali incidenti non sono rari.**

Ecco l'elenco (peraltro non aggiornato) degli incidenti avvenuti nella filiera del gas e delle gasiere (che servono per rifornire i rigassificatori o gli stoccaggi costieri) dal 1979 al 2006:

**Cleveland, Ohio, USA, 1944** (incendio dei serbatoi di stoccaggio) 20.10.1944. Esplode impianto GNL: 131 morti – 225 feriti – 79 case distrutte – 2 fabbriche – 217 auto – 680 senz'altro un'area di circa 12 ettari fu completamente devastata.

**Gasiera Methane Princess, 1965 (perdita di GNL)**

**Gasiera Jules Verne, maggio 1965 (fuoriuscita di GNL)**

**Panigaglia-La Spezia, Italia 1971 (fuoriuscita di GNL).** Ci fu un improvviso aumento di pressione nel serbatoio che causò la fuoriuscita di vapore di GNL dalle valvole di sicurezza di una gasiera e la nube rimase in aria alcune ore. Si stima che uscirono fuori dal serbatoio circa 2000 tonnellate di vapore di GNL.

**Montreal, Quebec, Canada, 1972 (esplosione nella camera di controllo).** Il 27 maggio 1972 ci fu un'esplosione nell'impianto di liquefazione, quando un operatore provò ad accendere una sigaretta.

**Staten Island, USA, 1973** (esplosione all'interno di un serbatoio di stoccaggio a terra). Un fuoco scoppiò in un serbatoio di GNL fuori servizio che era in riparazione. 40 operai che vi lavoravano all'interno morirono. Nonostante gli accurati sistemi di controllo, un cortocircuito di un macchinario usato per la manutenzione provocò l'innescò di una sacca residua di gas ed una serie di reazioni a catena.

**Massachusetts, USA, 1974 (perdita di GNL).** Il GNL era stato caricato su una chiatta; a causa di un problema elettrico si verificò la chiusura automatica delle valvole del liquido principale. Una certa quantità di GNL fuoriuscì da una valvola malfunzionante che però non aveva mostrato cedimenti durante le 7 ore di caricamento della nave. Si verificarono molte fratture sul ponte della nave in un'area di circa 2 metri.

**Aquarius, settembre 1977 (fuoriuscita di GNL).** Durante il riempimento del serbatoio della nave ci fu una fuoriuscita di 125.000 mc di GNL dal tubo con cui si effettuava il caricamento.

**Das Island, Emirati Arabi Uniti, marzo 1978 (fuoriuscita di GNL da una tubazione).** Questo incidente avvenne a causa della rottura di un tubo di collegamento allacciato nella parte inferiore di un serbatoio di stoccaggio. Il serbatoio era del tipo a doppio guscio con un muro interno di acciaio al 9% di nichel mentre quello esterno era di acciaio al carbonio. La fuoriuscita di vapore dal guscio esterno del serbatoio formò una nuvola più pesante dell'aria; fortunatamente non prese fuoco.

**Cove Point, Maryland, USA, 1979 (perdita di GNL)** Da una pompa ad alta pressione si verificò una perdita di GNL che trovò sfogo in un condotto elettrico; il gas si accumulò nella scatola elettrica all'interno della centralina di trasformazione. Quando l'impiegato aprì il circuito per fermare la pompa

si verificò l'innesco con conseguente esplosione. L'impiegato morì ed un altro rimase seriamente ferito.

**Mostafà Ben Bouliad, aprile 1979 (perdita di GNL da una valvola).** Mentre una nave gasiera di GNL con serbatoio di 125.000 metri cubi scaricava a Cove Point, una valvola di controllo si ruppe rilasciando GNL. Si verificarono crepe sul ponte della nave

**Pollenger, aprile 1979 (perdita di GNL da una valvola).** Mentre la nave stava scaricando il gas nel terminale di Everett in Massachusetts, una perdita di GNL da una valvola fratturò il coperchio di uno dei serbatoi della nave stessa. L'area fratturata fu di circa 2 metri quadri.

**Bontang, Indonesia, 1983 (esplosione di uno scambiatore di calore).** Il 14 aprile avvenne una grande esplosione di GNL. La rottura di uno scambiatore di calore in un terminal GNL causò una grave esplosione. La rottura avvenne a causa di una pressione troppo elevata dello scambiatore di calore causata da una valvola chiusa sulla linea di scarico. Tutti i sistemi di sicurezza per la rilevazione della pressione erano connessi a questa linea.

**Nevada Test Site, Mercury, NV, 1987 (nube di GNL).** Si verificò l'innesco di una nube di vapore di GNL durante un test a scala reale. La nube si infiammò causando danni alle apparecchiature.

**Bachir Chilani, 1990 (frattura del guscio di un serbatoio).** Si verificò una frattura nel guscio interno di un serbatoio da 130.000 metri cubi della nave gasiera, provocando l'ingresso di acqua di mare nello spazio dietro l'isolamento del carico.

**Est dello Stretto di Gibilterra, 2002 (collisione gasiera con sottomarino nucleare).** Collisione tra la Norman Lady, una nave gasiera GNL, e il sottomarino nucleare U.S.S. Oklahoma City. Per fortuna la nave aveva da poco scaricato il carico di GNL a Barcellona in Spagna.

**Skikda – Algeria, gennaio 2004 (insufficiente manutenzione)** 20.1.2004. Esplose impianto GNL: 27 morti e 74 feriti Il 19 gennaio si è verificata una esplosione di una parte dell'impianto di produzione di GNL, che ha innescato una densa nube di vapore; sono state necessarie 8 ore per estinguere l'incendio. L'esplosione ed il fuoco hanno distrutto una porzione dell'impianto causando la morte di 27 operai, 74 feriti e danni anche molto al di fuori dei confini dell'impianto. L'incidente è stato causato da una perdita di GNL da una tubazione dovuta ad una insufficiente manutenzione.

**Trinidad Tobago, giugno 2004 (cause ancora da accertare).** Una turbina, utilizzata nell'impianto numero 3 per fornire energia ai compressori necessari alla liquefazione del gas, è esplosa. Le cause dell'incidente sono ancora da accertare.

**Belgio, 31 luglio 2004.** Esplose un gasdotto di GNL: 15 morti – 200 feriti.

**Norvegia, settembre 2004.** Una gasiera GNL si è incagliata a nord di Bergen. I motori della nave si erano fermati e le ancore erano inutilizzabili a causa delle condizioni di tempesta. Comunque, due rimorchiatori erano riusciti ad agganciare e rimorchiare la nave quando questa era arrivata a solo 30 metri dalle rocce. Erano stati fatti i preparativi per evacuare le 800 persone residenti dell'isola di Fedje, per paura che la nave potesse esplodere nel caso di collisione con le rocce.

**Nigeria, 30 agosto 2005.** Esplose un gasdotto di GNL a Kalakama: 11 dispersi, 27 chilometri quadri inghiottiti dall'inferno. Un gasdotto di GNL interrato è esplosa a **Kalakama**. Undici persone disperse.

La fauna, pesci e crostacei tipici dell'ambiente delle mangrovie, e la flora acquatiche sono andati completamente distrutti.

**Savannah, GA, marzo 2006.** Una fuoriuscita potenzialmente disastrosa è accaduta quando la gasiera GNL Golar Freeze ha scaricato il gas liquido al terminal GNL Southern presso l'isola Elba Island. La nave ha rotto gli ormeggi e si è allontanata dalla banchina. Il porto è stato chiuso per 36 ore. La Guardia Costiera e i tecnici della FERC (Federal Energy Regulatory Commission) hanno aperto un'inchiesta.

**Trinidad & Tobago, maggio e giugno 2006.** Un altro incidente è accaduto all'impianto Atlantic GNL a Point Fortin. Lo scoppio e l'incendio è dovuto a una guarnizione che ha ceduto.

**Giordania, luglio 2006.** Una gasiera GNL ha avuto un incendio quando scaricava il GNL a Aqaba. Sono rimaste ferite 12 persone. Quattro di queste persone erano vigili del fuoco. Gli altri feriti erano dell'equipaggio della gasiera. La nave è stata subito evacuata ed è stata trainata dalla banchina a un porto nel Mar Rosso in quanto aveva scaricato soltanto la metà del suo carico.

Documentazione tratta da:

Report T2.4.2" Database incidenti e rischi"-On the MoS Way

Aspetti di sicurezza dei terminali di rigassificazione GNL -G. Uguccioni

<http://conference.ing.unipi.it>

Morti in porto a Livorno, quei 212 serbatoi e l'incubo di esplosioni a catena – Il Tirreno 13 /5/2019

Gas Naturale Liquefatto: cronologia degli incidenti più gravi

Medicina Democratica Livorno

- <http://medicinademocraticalivorno.it>

Civetta di Minerva giugno 2022, periodico quindicinale edito a Siracusa;

In gran parte di questi episodi rintracciabili nelle cronache locali, si è trattato di impianti collocati in aree isolate o poco popolate o su piattaforme offshore essendo insita la precauzione di evitare il coinvolgimento di residenti nei territori ospiti in eventi catastrofici di dimensioni difficilmente prevedibili.

**---Nel documento del progetto dell'impianto del GNL di Vigliena** non ci risulta che siano state previste misure di interdizione né spazi di tale ampiezza liberi da insediamenti civili così come si evince dalla documentazione fotografica del Deposito di Quintana Island, in Texas.

Si rileva che la pericolosità dell'impianto proposto anche per l'eventuale rilascio di sostanze nocive sia durante l'esercizio sia in caso di incidente è tale per cui per l'impianto su piattaforma marina a Livorno, ad esempio, sono state previste misure eccezionali.

**La Capitaneria di Porto di Livorno, infatti, ha previsto tre zone di interdizione e limitazione alla navigazione e alla sosta**, per motivi di sicurezza, proibendo qualsiasi normale attività di pesca, subacquea e di passaggio in un'area circolare di sedici miglia di diametro (688 chilometri quadrati), con al centro il rigassificatore costantemente pattugliato da una nave guardiana (la LNG Guardian).

La capitaneria di porto ha previsto, in particolare, una **zona circolare di interdizione totale** con al centro il rigassificatore avente un diametro di 4 miglia nautiche (7,4 km). Si tratta, perciò, di un'area ampia 47 chilometri quadrati.

Inoltre, non si è previsto l'effetto domino rispetto a tutte le altre strutture potenzialmente a rischio incidenti catastrofici già presenti sul territorio: depositi e condotte sotterranee di carburante, stazioni di rifornimento per i mezzi marittimi etc.

## **Conclusioni**

In conclusione, riteniamo che i documenti forniti dal Promotore per la realizzazione del Deposito GNL siano inaccettabili e carenti per quello che concerne i rischi sanitari e gli effetti sull'uomo per i seguenti motivi:

- 1) L'analisi, per ammissione degli stessi autori, è inficiata dalla grave mancanza di dati recenti normalmente accessibili presso le AASSLL (nel caso napoletano dell'unica azienda territoriale, l'ASL Napoli 1) e la Regione;
- 2) Il Ministero poteva obbligare le citate autorità sanitarie locali a produrre in tempi rapidi i dati richiesti, posto che con l'uso dei mezzi telematici essi sono facilmente reperibili nelle banche dati sia dell'Asl che della Regione, risolvendo così sia i problemi dell'indagine specifica sia la grave inadempienza consumata ai danni dei cittadini di tutta Napoli da parte di Asl e Regione;
- 3) L'analisi non prende in considerazione l'altra preziosa fonte di informazione ai fini sanitari che è costituita dall'Anagrafe Comunale per quanto attiene i dati della mortalità in rapporto al numero di residenti per quartiere;
- 4) L'analisi non prende in considerazione il Referto Epidemiologico Comunale, prodotto dal gruppo epidemiologia della Consulta Popolare Salute e Sanità della Città di Napoli, dal quale si desume che l'area destinata ad accogliere l'impianto presenta un SMR (Rapporto Standardizzato di Mortalità) di 117,5 per gli uomini e 112,1 per le donne, tra i peggiori delle periferie napoletane;
- 5) L'analisi si adatta quindi a considerare secondo lo schema SENTIERI la situazione epidemiologica di tutta la città di Napoli in rapporto con i comuni limitrofi e la Regione senza differenziare i dati per singolo quartiere, ben sapendo che la condizione dell'area Orientale - San Giovanni a Teduccio – ove mai analizzata nel dettaglio con qualunque metodo sarebbe risultata peggiore di Napoli e di tutta la Regione;
- 6) Nonostante questi gravi difetti, l'analisi segnala e supporta, senza però affermare conclusioni in linea, che **la già grave condizione della città di Napoli sia per quanto riguarda la mortalità generale che per le singole patologie - fatta eccezione per le leucemie (scheda 11.13 dello studio presentato) - non consentirebbe alcun rischio aggiuntivo;**
- 7) L'indagine assimila l'area di San Giovanni a Teduccio - Vigliena ad una qualunque area portuale secondo lo schema SENTIERI, senza conoscerne la storia di secolare scalo portuale ma anche insediamento di Depositi di Carburante e aziende manifatturiere (in parte dismesse in parte ancora attive o di nuovo impianto, ma tutte di grande impatto ambientale e molte di acclarata nocività, che necessitano programmi di bonifica mai avviati o minimamente realizzati). Inoltre, la zona presenta un traffico veicolare tra i più intensi della



regione, e l'impianto proposto sarebbe troppo vicino ad uno degli insediamenti abitativi più significativi di tutta l'area;

- 8) L'indagine riduce i rischi del nuovo impianto alle emissioni di Nox, Sox e Co, senza calcolare la prevedibile quota aggiuntiva dell'inquinamento fotochimico;
- 9) L'indagine esibisce una mappa delle concentrazioni orarie di NO<sub>2</sub> (fig. 11.1. 98,08 Percentile delle concentrazioni orarie di NO<sub>2</sub>) nell'area del golfo di Napoli omettendo di segnalare che le concentrazioni massime (< 60 nella legenda colorimetrica) riguardano proprio la zona Orientale di Napoli;
- 10) La relazione riduce gli effetti dei gas analizzati a reazioni irritanti e fenomeni di aggravamento di condizioni respiratorie come l'asma o l'insufficienza respiratoria senza considerare che, pur valutando solo tali aspetti, esse sarebbero elementi di ulteriore letalità in una situazione documentata di alta incidenza di malattie respiratorie (RENCAM pubblicato sul sito del Comune di Napoli relativo anni 2004-2005 - distretto 52-attuale ds 32);
- 11) L'indagine non considera la ricaduta del traffico veicolare e marittimo che il GNL a Vigliena comporterebbe sia in termini di inquinamento da gas di scarico sia di rumore e di disagio per gli abitanti;
- 12) La relazione non considera i rischi relativi a possibili esplosioni o incendi che – nonostante tutte le misure di prevenzione - sono sempre ipotizzabili come realistici, come, inoltre, dimostra il recente incidente dell'8/6/2022 a Quintana Island in Texas ed altri 25 casi ben documentati dal 1944 al periodo attuale;
- 13) La relazione non considera l'effetto domino di un evento esplosivo in un'area con fitta presenza di altre strutture a rischio, come depositi e condutture per carburanti ,stazioni di rifornimento per traffico marittimo e su strada etc.
- 14) La relazione non considera lo stress emotivo derivante da questa ipotesi su di una popolazione già provata da un catastrofico incendio del deposito di carburante del 1985;
- 15) La relazione non considera la vicinanza con gli insediamenti civili di un impianto a rischio di gravi incidenti esplosivi, sia in tempi di pace che in prevedibili scenari di guerra;
- 16) La relazione non considera, come si evince dai dati su citati, gli obblighi relativi alle recenti modifiche costituzionali negli articoli 8 e 41 della Carta Costituente che vietano attività produttive che arrechino danni non solo agli addetti alle lavorazioni ma anche alle comunità del territorio, all'ambiente ed alla fauna.

Si rileva dunque che: pur volendo considerare come omogenea la situazione epidemiologica di tutta la città o del tratto di costa vesuviano – pur sapendo che Napoli Orientale è interessata da una situazione epidemiologicamente più grave, l'impianto GNL, per ammissione degli stessi esperti del Promotore, come fonte aggiuntiva di inquinamento, **arrecherebbe un ulteriore danno ambientale ad un'area che necessita di una radicale bonifica e specialmente di un'azione di contrasto sanitario "all'eccesso di mortalità per tutte le cause e tutti i tumori fra le donne" e alla mortalità per malattie dell'apparato digerente e genitourinario per ambo i sessi.**

Infine, relativamente al rischio incidenti ed in relazione alle ultime modifiche costituzionali, il presente gruppo di lavoro dichiara la propria insoddisfazione per le analisi proposte e riproposte ancora una volta dalla documentazione integrativa del Promotore che non intende tenere conto della complessità e delle condizioni oggettive in cui versa l'area sulla quale intende realizzare il Deposito GNL. Ribadiamo pertanto la nostra opposizione motivata dalla preoccupazione per le ricadute sulla salute della popolazione del territorio dell'Area Orientale della città di Napoli e non solo.

**OSSERVAZIONE** al «Punto 7 - Istruttoria NOF» relativa ai documenti integrativi richiesti dalla Commissione VIA al Promotore del progetto per la costruzione di un Deposito GNL sul Molo Vigliena nel Porto di Napoli, nell'ambito del Procedimento di Istruttoria VIA [ID\_VIP 5953] Doc. No. P0020206-1-H3 Rev. 0 - maggio 2022).

---Nel Paragrafo 8 «Punto 7 - Istruttoria NOF» pag. 111

Alla richiesta della commissione CTVA che scrive: «*Relativamente al rischio industriale, di acquisire gli atti conclusivi del CTR, relativamente all'istruttoria del Rapporto di Sicurezza Preliminare – fase NOF dell'opera in esame, ai fini di tenerne conto nell'ambito della presente procedura (istruttoria tecnica prevista in materia di valutazione di impatto ambientale), secondo quanto indicato all'art. 31 c.2 del D.Lgs. 105/2015*», il Promotore ha risposto che: «*Come concordato in occasione dell'incontro virtuale avvenuto in data 14 febbraio 2022 con la CTVA, in data 22 febbraio 2022 tramite protocollo n. LNG/02-22/MB-MC le Proponenti hanno provveduto ad inviare al MiTE (CTVA e Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo – Divisione V Sistemi di Valutazione Ambientale) il Verbale n. U.0041398 del 10 dicembre 2021 del Ministero dell'Interno (Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e Della Difesa Civile - Direzione Regionale Campania) mediante cui si comunica che il Comitato Tecnico Regionale della Campania ha concluso favorevolmente il procedimento istruttorio di cui all'art. 15 del D. Lgs. 105/2015 relativo al Rapporto Preliminare di Sicurezza per il progetto Deposito GNL nel Porto di Napoli*».

Riteniamo che detto parere, ossia quello del Comitato Tecnico Regionale della Campania, sia di grande rilevanza e deve essere reso pubblico per «*tenerne conto nell'ambito*» della procedura di Consultazione del Pubblico.

**OSSERVAZIONI** all'Appendice E, Relazione Paesaggistica, Doc. No P0020206-1-H3 Rev. 0 - maggio 2022.

**Pag. 2** - Il Promotore in premessa ha sottolineato che: «*l'entrata in vigore della L. 156/2021 ha introdotto rilevanti modifiche all'art. 142 del D.lgs. 42/2004*», ed aggiunge ancora che: «*In tale casistica rientra appunto l'area d'intervento, che, in quanto individuata come area portuale già in data antecedente al 1985 e assimilata alla zona B, non rientra tra le aree di interesse paesaggistico, di cui alla lett. a, comma 1, art.142 del D.lgs. 42/2004*».

La nuova normativa introdotta a procedimento avviato deve essere verificata nelle sue molteplici implicazioni. L'esiguità del tempo disponibile non ci consente di effettuare tutti gli approfondimenti che il caso richiede dal punto di vista tecnico e giuridico. Ciò premesso: se per il Molo Vigliena è del tutto evidente che esso rientra nell'area portuale, analoga certezza non può essere espressa per lo spazio sul quale si intenderebbe realizzare il «*Parcheggio Autobotti*». Lo spazio individuato è posto sulla linea di costa laddove in precedenza insistevano le attrezzature al servizio della centrale termoelettrica Vigliena. L'attuale configurazione della linea di costa, davanti a Via Stradone Vigliena, è stata realizzata mediante colmate tra la spiaggia e il mare a partire dagli anni Venti del '900. Il primo intervento si deve alla S.M.E. che costruì la centrale termoelettrica «Maurizio Capuano» non certo per gestire le attività portuali. Negli anni Trenta intervenne la Società Cirio che realizzò il fabbricato tuttora esistente e ora, peraltro, sottoposto a tutela dal Codice dei Beni Culturali. Il contratto stipulato dalla Società Generale delle Conserve Alimentari Cirio chiese la concessione di una zona di suolo demaniale per la durata di cinquanta anni dal 17 dicembre del 1925 in poi. Com'è noto la Cirio si occupava di conserve. Negli anni Cinquanta del '900 intervenne ancora la S.M.E. per costruire la centrale Termoelettrica Vigliena, abbattuta di recente. Per la Centrale Vigliena, dove adesso è stata

individuata l'area «*Parcheggio Autobotti*», l'amministrazione comunale di Napoli a metà degli anni Novanta del '900 aveva previsto la restituzione della suddetta area a seguito della dismissione della centrale per realizzare un ambizioso progetto di riqualificazione urbana. Tale progetto naufragò per effetto dell'Accordo di programma siglato il 23 dicembre 2000 tra Regione Campania, Comune di Napoli, Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Università Federico II, Ministero dei Trasporti e Ministero dei Lavori Pubblici. L'accordo recepito dal PRG ha previsto poi: «*l'utilizzazione delle aree della centrale termoelettrica dell'Enel a Vigliena, dismesse in seguito alla trasformazione in impianto a ciclo combinato, per realizzare attrezzature pubbliche in conformità a quanto previsto nell'accordo di programma ovvero quanto disposto dall'Accordo di Programma*». Quindi solo successivamente all'anno 2000 l'area della vecchia centrale è stata ricompresa nel PRP del Porto di Napoli.

Tutto ciò premesso si evidenzia ancora che: i suoli realizzati nel tratto di costa anzidetto furono creati esclusivamente per lo svolgimento di attività industriali e hanno mantenuto tale funzione ininterrottamente per un lungo periodo. L'ex opificio Cirio è stato in funzione fino all'anno 2000 poiché, anche dopo il trasferimento dell'azienda a Caivano, a Vigliena restò il deposito del latte Berna (marchio della Cirio). Nel 1992 l'Enel aveva dichiarato che intendeva dismettere parte degli impianti per la produzione di energia elettrica. L'amministrazione comunale nel 1996, prevedendo lo smantellamento degli impianti che occupavano uno spazio di 130.000 mq sul mare, era impegnata a definire un progetto per realizzare «*attrezzature costiere per il turismo e il tempo libero*».

Pertanto, lo spazio individuato per il «*Parcheggio Autobotti*» non era in data antecedente al 1985 ricompreso nell'area portuale e rientra tra le aree sottoposte a tutela di cui alla lett. a, comma 1, art.142 del D.lgs. 42/2004.

Si rileva ancora che:

- la citata legge 9 novembre 2021/156 all'art. 4, comma 1-septies stabilisce pure che le «*regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS*». Si rileva che allo stato non risulta che la Regione Campania abbia «provveduto» o deciso di adeguare il «*piano territoriale paesistico regionale*».

- lo stesso Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), adottato dell'Adsp MTC con deliberazione del Comitato di Gestione nella seduta del 26 ottobre 2021 con la delibera n.80, è stato approvato in data antecedente alla legge 2021/156 e del tutto legittimamente non prevede il Deposito GNL sul Molo Vigliena e sostiene l'obiettivo della delocalizzazione dell'area petroli.

In conclusione, si ritiene che il progetto proposto non disponga di un quadro normativo tale da consentire la sua eventuale approvazione.

#### **Pag. 4 - «Sotto il profilo urbanistico»**

Viste le argomentazioni del Promotore sul punto che ripropone negli stessi termini già trattati nella Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico avviata nel 2021, riconfermiamo quanto già documentato nelle Osservazioni inviate al Ministero della Transizione Ecologica con il documento MATTM-2021-0063788 (Osservazioni 1, 2, 3).

**Pag. 8** - Il Promotore sostiene che: «*La disposizione della nave ormeggiata [metaniera all'attracco 65], dal punto di vista degli ingombri, è tale da consentire l'ormeggio di una ulteriore nave all'attracco 68*». Si rappresenta il fatto che la nave carica di combustibile ormeggiata all'attracco 68 sarà posta a pochi metri dalla metaniera dell'attracco 65. In sostanza il Promotore oltre a sostenere solo formalmente la congruità degli spazi disponibili avrebbe dovuto fornire a sostegno della sua tesi le

misure relative ai natanti e illustrare dettagliatamente gli spazi di manovra necessari, nonché i protocolli di manovra atti a garantire la sicurezza. Sui menzionati aspetti non ci sono riscontri. Nelle stesse simulazioni fotografiche si continua a non dare il quadro d'insieme della Darsena Petroli sia dal punto di vista delle ricadute sul paesaggio che da quello della sicurezza. In sostanza è necessario sapere come funzionerà e quale aspetto avrà la Darsena Petroli nel suo assetto definitivo. La descrizione deve essere comprensiva di tutte le attività che dovrebbero essere svolte dall'insieme degli operatori (otto) che potrebbero secondo il piano proposto lavorare contemporaneamente nella detta Darsena Petroli.

**Pag. 9** - Il Promotore sostiene che: *«l'ormeggio della nave di GNL in Darsena Petroli avverrebbe sempre in una posizione di assoluta lontananza, e quindi di protezione, rispetto alle attività commerciali svolte all'interno della Darsena di Levante e Darsena Pollena in quanto l'infrastruttura per il GNL è ubicata in posizione baricentrica tra la Darsena di Levante e Darsena Pollena»*. Si rileva che la metaniera ormeggiata all'attracco 65 è posta a meno di 300 metri sia dalle navi attraccate alle banchine del Terminale Contenitori di Napoli Levante (collocate nel canale di navigazione), sia da quelle attraccate nella Darsena Pollena e segnatamente sul Molo Bausan. Si evidenzia che per effetto della "Nuova organizzazione" della Darsena Petroli sul Molo del Progresso (Pontile 69) sarà certamente attraccata una nave carica di carburante, in questo caso a qualche metro di distanza dal "Nuovo Terminale Contenitori di Napoli Levante" con le prevedibili conseguenze in caso di incidente e con il rischio di coinvolgimento per tutte le navi ormeggiate nella Darsena Petroli e Pollena (attracchi: 60, 61, 62, 65, 68, 69). Nello scenario descritto occorre ricomprendere anche le navi ormeggiate sulle banchine del Terminale Contenitori di Napoli Levante nonché quelle attraccate nella Darsena Pollena. Appare piuttosto evidente che il quadro di insieme procurerà un violento impatto paesaggistico e non solo. Le stesse «Figure» allegate alla relazione sono carenti e poco indicative poiché trascurano di mostrare l'assetto integrale a regime dell'area oggetto dell'intervento con l'insieme delle navi attraccate ai moli e comprensiva delle imbarcazioni in transito nel canale di navigazione al fine di valutare correttamente l'impatto sul paesaggio nonché i rischi connessi.

**Pag. 9** - Il Promotore sostiene che: *«la collocazione del deposito nella Darsena Petroli permette di concentrare in un'unica area del porto di Napoli, con destinazione d'uso già coerente, la movimentazione dei prodotti energetici evitando l'occupazione di ulteriori aree, esistenti e future»*.

L'affermazione potrebbe avere un senso sempreché ci fossero gli spazi necessari per soddisfare le esigenze del Promotore che intende svolgere nello stesso ambito attività aggiuntive nonostante la Darsena Petroli risulti già essere satura dal punto di vista delle attività che vi si svolgono. Lo stesso Promotore evidenzia che sono ben *«sette distinte società petrolifere»* ad operare nella Darsena Petroli a cui si unirebbe poi ancora la nuova Società costituita da Edison S.p.A. e dalla Kuwait Petroleum Italia S.p.A.

Il Deposito GNL occuperebbe tutto il Molo Vigliena. Nella Darsena Petroli per le restanti attività possono essere utilizzati, dai sette distinti gestori, gli attracchi 65 e 69 che sarebbero del tutto insufficienti a garantire la movimentazione dei combustibili in sicurezza.

La richiesta laddove accolta costituirebbe grave pericolo per la sicurezza nonché per la qualità del paesaggio.

**Pag. 10** - Appare quantomeno forzata l'affermazione del Promotore secondo cui: *«la movimentazione di GNL non solo non comporterebbe aggravii al sistema di gestione esistente, ma si integrerebbe perfettamente nello stesso»*. Gli «aggravii» sulla Darsena Petroli sono, per le ragioni già ampiamente esposte, onerosi e non «perfettamente» compatibili con l'attuale situazione della Darsena Petroli che

dovrebbe invece essere alleggerita anche in previsione della sua delocalizzazione, così come viene indicato dai documenti di pianificazione vigenti.

**Pag. 10** - Appare altrettanto forzata l'affermazione del Promotore secondo cui il vecchio serbatoio è «già collocato in posizione analoga a quella prevista per la futura realizzazione del serbatoio GNL, che non andrebbe quindi ad impattare sull'area con un tipo di struttura non presente in precedenza». Dal punto di vista paesaggistico la dimensione del serbatoio è tale da essere visibile in tutto il Golfo di Napoli. Il promotore insiste ancora nonostante che a tale proposito si sia espresso il Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Napoli con il documento MATTM-2021-0079791 allegato agli atti del procedimento. Nel documento che si conclude con il «parere negativo» si evidenzia che:

*«- a causa della sua mole, la nuova infrastruttura risulterebbe visibile anche a notevole distanza, in condizioni atmosferiche differenziate, dai numerosi punti panoramici posti lungo la fascia marino-costiera del golfo di Napoli, caratterizzata da un sistema continuo di beni paesaggistici a profondità variabile e punteggiata da un sistema diffuso di beni culturali costieri;*

*- il nuovo imponente deposito GNL risulterebbe visibile anche dai mezzi in movimento che quotidianamente percorrono lo spazio del golfo di Napoli a fini turistici e per la pubblica fruizione del paesaggio marino-costiero, così come da ampie parti del porto monumentale occidentale di Napoli (compresi il Molo S. Vincenzo e la Stazione Marittima) e dalla fascia costiera del Miglio d'Oro (dal borgo di S. Giovanni al Museo ferroviario di Pietrarsa fino a Portici), aree portuali e costiere per le quali il PRG vigente del Comune di Napoli dal 2004 prevede azioni di tutela, riqualificazione e valorizzazione integrata, non solo in riferimento ai singoli beni culturali ma anche in rapporto al complessivo contesto urbano storico;*

*- il Molo di Vigliena e l'intera area orientale circostante sono tutt'oggi riconosciuti come Sito di Interesse nazionale per l'estremo degrado ambientale e paesaggistico che sugli stessi grava, in particolare connesso alle attività petrolifere, rispetto alle quali da oltre due decenni la città attende azioni di bonifica ambientale e di riqualificazione territoriale e paesaggistica;*

*- il Molo di Vigliena ricade nella "Sottozona Ac - Porto storico" del vigente PRG del comune di Napoli, che identifica il territorio portuale formato in epoca storica, a tutela del quale l'art. 29 delle Norme Tecniche di Attuazione detta chiari indirizzi per 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";*

*- la scrivente Soprintendenza, nelle osservazioni al Preliminare di Piano urbanistico Comunale (PUC) di Napoli (nota del 8 luglio 2020 prot. 7040), in fase di scoping della correlata VAS, nell'apprezzare la dichiarata continuità culturale tra il nuovo strumento urbanistico e la Variante al PRG del 2004, ha specificamente raccomandato di prevedere azioni per la tutela e la riqualificazione del porto storico e del paesaggio marino-costiero dell'area orientale di Napoli».*

A quanto pare le motivazioni della competente Soprintendenza non sono ritenute ancora sufficienti per accantonare il progetto. Si rileva invece che tali osservazioni sono da recepire soprattutto perché si

riferiscono ad un quadro di regole che obbligano chiunque abbia competenza nel procedimento ad applicarle.

**Pag. 11** - Non è attendibile la versione secondo cui «*Non vi sono punti di visuale accessibili al pubblico dai quali il sito d'intervento risulta visibile. L'unica "visuale accessibile" è quella dal mare*». Come già evidenziato il Deposito GNL sarebbe visibile da tutti i punti di vista ivi compreso dai residenti di: Via Ponte dei Granili, Via Ponte dei Francesi, Via Pazzigno, dal lato che affaccia verso il Ponte dei Francesi. Il diritto di godere del paesaggio non può essere leso nemmeno ai residenti di una periferia degradata. Lo stesso laboratorio del Teatro San Carlo risulterebbe penalizzato dalla collocazione del serbatoio che sarebbe persino visibile dalla sala utilizzata per gli eventi culturali (allegato 1). L'«*Area Parcheggio*» provocherà un impatto che non è stato evidenziato sia nella relazione sia nei fotoinserti tenuto conto che detta area è collocata a circa 60 metri dal Forte di Vigliena e altrettanti dalla ex Cirio. Si precisa che entrambi i siti sono sottoposti a tutela dal Codice dei Beni Culturali. Il serbatoio, laddove realizzato, provocherà un sensibile danno al paesaggio circostante. Appare quantomeno discutibile che tale esigenza non sia tenuta in debito conto. La stessa visuale della Napoli conosciuta nel mondo come città di mare non può essere compromessa da chicchessia tantomeno dalle ragioni del Promotore che minimizza la portata dell'impatto sostenendo audacemente che «*L'unica "visuale accessibile" è quella dal mare*». Peraltro, dal mare guardano il panorama una moltitudine di turisti provenienti da tutto il mondo che ogni giorno giungono sulle navi da crociera nel golfo di Napoli, trovandosi già adesso di fronte ad un disastro inenarrabile che potrà essere solo ulteriormente aggravato e documentato dagli stessi turisti che provvederanno a divulgarlo nel mondo.

Paradossalmente il serbatoio collocato sul molo Vigliena, stando alle fotosimulazioni, è alto più del doppio rispetto a quello attuale. Il Serbatoio sarà visibile da Via Marina dei Gigli e da quanti transitano su Via Ponte dei Granili e Via Ponte dei Francesi. Per la sua posizione, il serbatoio diverrà, a seconda del senso di marcia, la porta d'ingresso che conduce verso il centro cittadino o verso la città di Napoli Orientale. Com'è noto in architettura, in genere le Porte Urbiche, vale a dire gli ingressi principali della città (Treccani) sono caratterizzate da «una ricerca di decoro architettonico e di monumentalità» (Allegato 3).

Nella relazione paesaggistica il Promotore ritorna più volte sulla questione del paesaggio sostenendo il medesimo argomento, vale a dire che la visuale non è accessibile al pubblico poiché il Deposito GNL si realizzerà su un'area degradata per cui gli scriventi non riprenderanno lo stesso punto in seguito, avendolo già ampiamente trattato nelle stesse osservazioni al piano inviato nel corso del 2021 al Ministero della Transizione Ecologica (documento MATTM-2021-0063788, Osservazioni 1, 2, 3).

**Pag. 13** - Il Promotore indica gli accosti n. 59, 60, 61, 62, 65 necessari alla esecuzione del suo progetto ma continua a non fornire elementi utili per comprendere il funzionamento della Darsena Petroli a regime, comprensiva cioè della lavorazione sugli accosti n. 68, 69. Tale elemento di conoscenza è di fondamentale importanza per considerare in modo compiuto tutti i fattori relativi al paesaggio e al rischio.

**Pag. 15** - Il Promotore insiste ancora sostenendo che «*l'intervento viene a configurarsi come una ristrutturazione e riorganizzazione di un impianto esistente*». Risulta in modo piuttosto evidente che il piano non è configurabile come ristrutturazione di un impianto esistente ma bensì come un nuovo piano che ha come obiettivo quello di aggiungere la lavorazione di una nuova tipologia di carburante con la relativa e specifica attrezzatura per lo scarico e il trasposto del GNL. Nella valutazione si dovrà tenere conto non solo dal punto di vista del rischio ma anche per quanto riguarda gli aspetti relativi all'impatto sul paesaggio tutelato dalla legislazione vigente.



**Pag. 15** - Il Promotore sostiene che: *«Il deposito costiero si sviluppa integralmente sul Molo Vigliena, ad eccezione dell'area di parcheggio per le autobotti per la quale è stata identificata un'area esterna al Molo ma sita all'interno dei limiti demaniali e attualmente non interessata da attività di alcun genere»*. L'area di parcheggio verrebbe a trovarsi a pochi metri del complesso ex Cirio oggi in parte utilizzato dal Teatro di San Carlo che usa lo spazio per i propri laboratori e conta di implementare le attività culturali e formative rivolte alla cittadinanza. Sull'altro lato di Via Stradone Vigliena c'è lo storico Forte di Vigliena, che verrebbe a trovarsi di fronte al «*Parcheeggio Autobotti*», sottoposto insieme alla ex Cirio a tutela dalla legge 42/2004.

**Pag. 15** - È poi davvero singolare la schiettezza del Promotore che ci tiene a «*chiarire*» sin da subito *«che l'attività di progetto non potrà prevedere misure di mitigazione classicamente finalizzate alla qualificazione e miglioramento dell'assetto vegetazionale, che risulterebbero peraltro incompatibili con lo svolgimento della funzione ed esse stesse inconferenti con il sistema di paesaggio portuale in cui l'impianto si inserisce»*. In definitiva la postazione dell'improbabile impianto può essere sfruttata in modo intensivo e impattante senza ostacoli di sorta, senza nulla a pretendere, poiché ricade nel «*paesaggio portuale*» nel quale sarebbe consentito ogni cosa; tale affermazione non prende in considerazione la legislazione di riferimento che obbliga a predisporre ogni misura in tal senso.

**Pag. 16** - Il Promotore sostiene impropriamente che: *«Come sarà possibile dedurre dall'analisi del presente paragrafo, nessuno degli strumenti della pianificazione urbanistica ovvero di valenza paesaggistica, anche solo adottati, assegnano all'area d'intervento qualsivoglia tipologia di tutela o elemento caratterizzante che non sia in continuità con le caratteristiche e le peculiarità del paesaggio portuale. A tal proposito, nell'immagine riportata di seguito, si evidenzia come in un raggio di 3 km siano presenti pochissimi beni culturali tutelati»*.

Secondo il Promotore, tale conclusione troverebbe riscontro nel Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Campania, nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli, nel Piano Urbanistico del Comune di Napoli (P.U.C.). Vista l'argomentazione del Promotore che ripropone negli stessi termini già trattati nei documenti sottoposti nel 2021 alla consultazione pubblica la questione, riconfermiamo quanto già documentato nelle Osservazioni inviate al Ministero della Transizione Ecologica con il documento MATTM-2021-0063788 (Osservazioni 1, 2, 3).

**Pag. 27** - Colpisce particolarmente l'argomentazione insistente e ripetutamente espressa che *«nella disanima di eventuali vincoli, si rappresenta che per il Progetto non sono direttamente interessati beni culturali immobili»*. Vista la reiterata ed insistente argomentazione si auspica che il Ministero della Cultura e non solo comunichino al più presto al Promotore, in modo ufficiale, notizie e documenti relativi al fatto che nell'area di progetto sono posti a pochi metri beni sottoposti a tutela dalla legge 42/2004. A tale proposito riconfermiamo quanto già documentato nelle Osservazioni inviate al Ministero della Transizione Ecologica con il documento MATTM-2021-0063788 (Osservazioni 1, 2, 3).

**Pag. 27** - In un unico caso il Promotore ha dovuto riconoscere la rilevanza dell'area posta a ridosso del sito: *«Si evidenzia inoltre che l'area di progetto è ubicata a circa 40 m da un'area indicata come emergenza archeologica nel Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Città Metropolitana di Napoli e a circa 130 m dal Fortino Vigliena, individuato nella figura 3.3.5. Pertanto, il progetto non ha interferenze rispetto a tali aree, così come meglio evidenziato nelle immagini riportate di seguito (figure 3.3.4 e 3.3.5)*. Tuttavia, la presa d'atto sulle peculiarità dell'area non ha portato alla conclusione logica, vale a dire che l'area del progetto si qualifica come un'area preservata e tutelata

dai documenti di pianificazione e dalle Leggi dello Stato e che in definitiva il progetto proposto dal Promotore è incompatibile con tale quadro normativo.

Intanto va precisato che il Forte di Vigliena si trova a circa 40 metri dall'entrata del proposto parcheggio delle autobotti e non come erroneamente riferito a 120 metri. La sottolineatura è sin troppo ovvia: si può costruire il Deposito GNL «a circa 40 m da un'area indicata come emergenza archeologica» e a 40 metri dal Forte di Vigliena e dentro i Laboratori del Teatro di San Carlo?

A tale proposito si allega copia di una brochure distribuita dal Teatro San Carlo in occasione della Festa della Musica a Vigliena svoltasi il 20 giugno scorso e nella quale si indicano gli ambiziosi obiettivi che il Teatro San Carlo si propone di conseguire a Vigliena (allegato 4). Abbiamo assodato che probabilmente i dirigenti del Teatro sono all'oscuro di quanto sta accadendo e se si dovesse malauguratamente procedere per la costruzione del Deposito GNL, con ogni probabilità, il territorio sarà privato di una occasione di vera riqualificazione, atteso che i propositi del San Carlo, alla luce di quanto avviene, sarebbero sicuramente ridimensionati.

#### **Pag. 29 - «3.5 Assetto urbanistico»**

Viste le argomentazioni del Promotore sul punto che ripropone negli stessi termini già trattati nella Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico avviata nel 2021, riconfermiamo quanto già documentato nelle Osservazioni inviate al Ministero della Transizione Ecologica con il documento MATTM-2021-0063788 (Osservazioni 1, 2, 3).

#### **Pag. 31 - «Piano Regolatore Portuale»**

Viste le argomentazioni del Promotore sul punto che ripropone negli stessi termini già trattati nella Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico avviata nel 2021, riconfermiamo quanto già documentato nelle Osservazioni inviate al Ministero della Transizione Ecologica con il documento MATTM-2021-0063788 (Osservazioni 1, 2, 3).

**Pag. 31** - Il Promotore sostiene a proposito del PRP che *«Ad oggi dunque il procedimento amministrativo non è ancora concluso, pertanto risulta vigente il Piano Regolatore Portuale del 1958»*. Tale affermazione evidenzia solo che non è in vigore alcun Piano Regolatore Portuale e che ogni scelta potrà essere compiuta solo quando l'iter per il nuovo piano sarà concluso.

Allo stato il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) dell'Adsp MTC, adottato con deliberazione del Comitato di Gestione nella seduta del 26 ottobre 2021 con la delibera n. 80, ha stabilito che: *«Per quanto riguarda la movimentazione dei prodotti petroliferi, dal porto ai depositi costieri, si prevede il mantenimento di tale funzione nella Darsena Petroli per tutto il tempo necessario alla loro delocalizzazione, peraltro già prevista dal PRG vigente del 2004 del comune di Napoli, limitando le azioni ivi previste alla sola manutenzione degli impianti esistenti ai fini di un corretto funzionamento, della sicurezza e della protezione ambientale. Allorquando i predetti depositi saranno delocalizzati si prevede di destinare la predetta Darsena alla sola funzione commerciale – logistica»*.

Alla luce di tale deliberazione che riconferma gli indirizzi del PRG della città di Napoli si evidenzia che non solo non si possono realizzare nuovi impianti di carburante ma anche quelli esistenti dovranno essere delocalizzati e il nuovo PRP dovrà conformarsi a tali indirizzi.

**Pag. 33** - Ritorna ancora una volta la versione secondo cui *«Come precedentemente esposto, il progetto è un revamping ovvero ristrutturazione, ammodernamento ed efficientamento di un'infrastruttura tecnologica esistente ed è finalizzato all'installazione di un deposito di GNL di*

*piccola taglia e manufatti accessori connessi, come descritto al capitolo 2». Il progetto ha lo scopo di ampliare e aggiungere un ulteriore prodotto da commercializzare in aggiunta agli altri. Le banchine non vengono ammodernate ma attrezzate allo scopo di sfruttare in modo intensivo il sito oltre ogni ragionevole limite.*

**Pag. 37** – Il Promotore sostiene che: *«Nell’ambito dell’analisi delle relazioni con il contesto, è importante sottolineare che il progetto si inserisce non già in uno scenario “naturalistico” o “naturalizzato”, quanto piuttosto in un paesaggio industriale che fortemente risente del carattere antropico. Pertanto, è lecito affermare che la realizzazione del progetto non produce interferenze paesaggistiche negative al sistema paesaggio dell’area di studio». È discutibile sostenere che è «lecito» procedere con la messa in opera di una nuova infrastruttura impattante che si aggiunge alle altre perché in fondo l’area è degradata e si può proseguire tranquillamente ad aggravare il quadro. Ricordiamo che da anni il Comune di Napoli e gli altri Enti Locali, nonché la stessa Adsp (con accenti e finalità differenti), nei documenti relativi alla Pianificazione vigente, sostengono l’obiettivo della riqualificazione dell’area. L’obiettivo semmai deve essere quello di un alleggerimento progressivo e costante del traffico di carburante scaricato nella Darsena Petroli, così come richiesto dalle determinazioni degli Enti preposti.*

**Pag. 51** - Secondo il Promotore, che ha sin qui riproposto lo stesso *refrain*, non si può porre alcuna condizione sulle caratteristiche del serbatoio che dovrebbe in ogni caso essere autorizzato in modo conforme al progetto, nonostante tutto e sebbene sia evidente che ponga palesi problemi di impatto paesaggistico, nonché dubbi sulla sicurezza assai seri. Il Promotore scrive: *«Occorre, in ogni caso, precisare che le dimensioni e le caratteristiche geometriche del Serbatoio GNL (es. rapporto diametro/altezza, presenza delle sovrastrutture in acciaio) sono vincolate da limiti strutturali e di sicurezza»*. A tale proposito l’unica possibilità d’intervento che il Promotore concede è quella delle caratteristiche cromatiche del serbatoio su cui formula anche la sua propensione sostenendo che: *«la coloritura grigio cemento sia quella che garantisce la migliore omogeneità cromatica con le strutture retrostanti e circostanti»*.

Il serbatoio GNL che si intende costruire sul Molo Vigliena sarà collocato praticamente a ridosso del complesso ex Cirio, ora Fondazione Teatro di San Carlo, in sostanza a pochi centimetri dove in genere si esibiscono gli artisti e i musicisti.

A tale proposito su una brochure del Teatro San Carlo già citata, distribuita in occasione della Festa della Musica a Vigliena il 20 giugno scorso, si legge che *«Il Teatro San Carlo desidera promuovere [a Vigliena], in tempi brevi, la realizzazione di un polo della creatività, che sia insieme formativo e produttivo, con l’obiettivo di inserire questa nuova fabbrica urbana creativa all’interno di un tessuto connettivo che vede coinvolte varie entità della zona, generando con esse uno scambio proficuo e nuove ricadute nel territorio, dove possano confluire le attività educative già esistenti nell’ambito della struttura, creando nuove opportunità di dialogo con la comunità attraverso la partecipazione attiva della cittadinanza alle attività formative-ricreative»*.

Le due opzioni che riguardano l’area di progetto e le sue immediate adiacenze richiedono che siano chiariti i termini delle questioni: nell’area si deve produrre formazione e cultura o scaricare il GNL e quant’altro?

Il Promotore senza fornire la dovuta documentazione ritiene che *«si può escludere la possibilità di un’incidenza sulle caratteristiche paesaggistiche di area vasta, quindi l’ambito specifico è quello attinente al sito interessato dall’intervento»*. Purtroppo, il serbatoio e le navi metaniere saranno visibili dai punti panoramici della città di Napoli e non solo.

**Pag. 55** - Il Promotore avviandosi al *rush* finale dice che: considerata «*la tipologia di progetto e alle caratteristiche di degrado delle aree interessate, la scelta progettuale non produce particolari trasformazioni nell'ambito portuale, ma si relaziona alle trasformazioni in atto come la realizzazione del Terminal Contenitori nella Darsena di Levante (già autorizzata) con la sua destinazione commerciale. Come descritto nei precedenti paragrafi, al fine di migliorare la sostenibilità del progetto sotto il profilo ambientale e paesaggistico, si punta alla massima coerenza con i caratteri del territorio che ne hanno costruito da sempre i caratteri strutturanti e qualificanti*».

Il Promotore prosegue spedito per la sua strada e poco interessa se ci sono indirizzi, piani e progetti di riqualificazione dell'area, precisa in modo inappropriato che la zona individuata in fondo è un'area degradata e che tutto sommato intendono procedere in coerenza con i caratteri del territorio estremamente degradato. Il Promotore intende impegnare persino la prospettiva dei futuri residenti.

**Pag. 60** - Il Promotore insiste nel sostenere che: «*L'area inoltre non risulta all'interno di perimetrazioni relative a beni ambientali o da tutela naturale e paesaggistica, e non risultano presenti elementi di pregio storico-architettonico o archeologico. Pertanto, l'area di progetto è avulsa da vincoli di tipo ambientale, paesaggistico e storico-culturale. In particolare, il progetto si colloca in un'area portuale caratterizzata da una forte urbanizzazione industriale vicina ad un tessuto con prevalenza produttivo-commerciale che ha sempre caratterizzato questa zona di Napoli sin dalla fine del XIX secolo, funzionando come sbocco dello sviluppo industriale di Napoli e dell'intera area metropolitana*». Ci sono nelle adiacenze dell'area di progetto, come più volte evidenziato, beni di pregio storico-architettonico e archeologico. Il Promotore avoca a sé anche gli indirizzi programmatici affidando all'area una missione relativa allo «*sviluppo industriale di Napoli e dell'intera area metropolitana*» sorvolando sul fatto che c'è chi ha la competenza e l'autorità di decidere e che solo in tale ambito può pianificare i propri progetti.

**Pag. 60** - Il Promotore sostiene che il Deposito GNL «*produrrà ricadute positive in termini economici oltre che ambientali, a livello locale*» senza mai specificare chi sarà il destinatario dei benefici formalmente annunciati atteso che non sono di sicuro orientati, come abbiamo appurato, a sostenere il tessuto sociale dell'Area Orientale della città di Napoli che, se si realizzerà il progetto, saranno eventualmente ulteriormente penalizzati. Riconfermiamo quindi quanto già documentato nelle Osservazioni inviate al Ministero della Transizione Ecologica con il documento MATTM-2021-0063788 (Osservazione 10).

Si osserva inoltre che: le «*Figure*» allegate non sono corrispondenti allo stato effettivo di quello che sarà eventualmente la realtà dell'area di progetto. Manca l'assetto completo a regime e cioè le navi attraccate alle otto banchine interessate dal progetto, comprensive di quelle ricadenti nel Nuovo Terminale Contenitori di Napoli Levante. Le immagini inoltre dovrebbero includere le navi in transito nel canale di navigazione. Lo stesso serbatoio dovrebbe essere riproposto dalla visuale dei fabbricati di Via Vigliena, di Via Ponte dei Granili, di Via Ponte dei Francesi, di Via Pazzino e dai punti panoramici della città di Napoli. Si segnala ancora che il serbatoio GNL, laddove realizzato, potrebbe essere visibile da Via Marina dei Gigli nonché dall'incrocio tra Via Ponte dei Granili e Via Ponte dei Francesi. Tenuto conto del prevedibile impatto paesaggistico sarebbe stato opportuno produrre i fotoinserimenti che purtroppo non stati allegati. Si rileva poi che l'«*Area Parcheggio*» non è stata evidenziata nei fotoinserimenti preso atto che detta area è collocata a circa 60 metri dal Forte di Vigliena e altrettanti dalla ex Cirio. Si precisa che entrambi i siti sono sottoposti a tutela dal Codice dei Beni Culturali.

### **Allegati OSSERVAZIONI «Appendice E, Relazione Paesaggistica»:**

- 1) la foto ritrae l'area utilizzata dal San Carlo per la disposizione dell'orchestra e degli artisti. In fondo, oltre la vetrata, sono visibili le navi ormeggiate nella Darsena Petroli. Il serbatoio del GNL sarà eventualmente visibile sul lato destro della vetrata;
- 2) L'«Area Parcheggio» provocherà un impatto che non è stato evidenziato sia nella relazione sia nei fotoinserti tenuto conto che detta area è collocata a circa 60 metri dal Forte di Vigliena e altrettanti dalla ex Cirio. Si precisa che entrambi i siti sono sottoposti a tutela dal Codice dei Beni Culturali. La foto è stata scattata all'uscita del cancello del Forte di Vigliena, sulla destra è visibile la ex Cirio.
- 3) Paradossalmente il serbatoio collocato sul molo Vigliena, stando alle fotosimulazioni, è alto più del doppio rispetto a quello attuale. Il Serbatoio sarà visibile da Via Marina dei Gigli e da quanti transitano su Via Ponte dei Granili e Via Ponte dei Francesi. Per la sua posizione, il serbatoio diverrà, a seconda del senso di marcia, la porta d'ingresso che conduce verso il centro cittadino o verso la città di Napoli Orientale. Com'è noto in architettura, in genere le Porte Urbiche, vale a dire gli ingressi principali della città (Treccani) sono caratterizzate da «una ricerca di decoro architettonico e di monumentalità».
- 4) Brochure del Teatro San Carlo distribuita in occasione della Festa della Musica a Vigliena il 20 giugno scorso (2022).

## Allegato 1



*Allegato 1 - La foto ritrae l'area utilizzata dal San Carlo per la disposizione dell'orchestra e degli artisti. In fondo, oltre la vetrata, sono visibili le navi ormeggiate nella Darsena Petroli. Il serbatoio del GNL sarà eventualmente visibile sul lato destro della vetrata.*



## Allegato 2



*Allegato 2 - L'«Area Parcheggio» provocherà un impatto che non è stato evidenziato sia nella relazione sia nei fotoinserimenti tenuto conto che detta area è collocata a circa 60 metri dal Forte di Vigliena e altrettanti dalla ex Cirio. Si precisa che entrambi i siti sono sottoposti a tutela dal Codice dei Beni Culturali. La foto è stata scattata all'uscita del cancello del Forte di Vigliena, sulla destra è visibile la ex Cirio.*

### Allegato 3



*Paradossalmente il serbatoio collocato sul molo Vigliena, stando alle fotosimulazioni, è alto più del doppio rispetto a quello attuale. Il Serbatoio sarà visibile da Via Marina dei Gigli e da quanti transitano su Via Ponte dei Granili e Via Ponte dei Francesi. Per la sua posizione, il serbatoio diverrà, a seconda del senso di marcia, la porta d'ingresso che conduce verso il centro cittadino o verso la città di Napoli Orientale. Com'è noto in architettura, in genere le Porte Urbiche, vale a dire gli ingressi principali della città (Treccani) sono caratterizzate da «una ricerca di decoro architettonico e di monumentalità».*



## Allegato 4 (11 pagine)

Allegato 4 - Brochure del Teatro San Carlo distribuita in occasione della Festa della Musica a Vigliena il 20 giugno scorso (2022).



### “Festa della Musica a Vigliena nella fabbrica urbana della creatività!”



#### “La fabbrica urbana della creatività: il San Carlo a Vigliena” PROGETTO VINCITORE DELL'AVVISO PUBBLICO “CREATIVE LIVING LAB – III EDIZIONE” promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura

La nuova struttura del Teatro di San Carlo nasce dalla riconversione degli stabilimenti ex Cirio di Vigliena nella zona industriale di Napoli Est (stradone Vigliena, Circoscrizione di San Giovanni a Teduccio). La riconversione ha dato vita ad una struttura ideale, con laboratori e officine di ampie dimensioni per la costruzione, il montaggio e la conservazione degli allestimenti degli spettacoli, per incrementare la produzione e la progettazione di questi. Il progetto di riconversione è frutto dell'accordo del 2007 tra Autorità Portuale, Demanio, Comune di Napoli e Regione Campania che ha conferito la gestione dell'opificio al Teatro di San Carlo per destinarvi un luogo più idoneo ad accogliere i laboratori degli allestimenti scenici ed il pubblico. La riconversione degli stabilimenti nei nuovi Laboratori Artistici rappresenta l'ultimo tassello del restauro del San Carlo avviato nel 2008, con il dislocamento dall'edificio storico delle sale per il montaggio delle scene, della falegnameria e dei magazzini. Il percorso iniziato in questi anni è propedeutico al progetto di domani: il Teatro San Carlo desidera promuovere, in tempi brevi, **la realizzazione di un polo della creatività, che sia**



con il sostegno di



“Il progetto è vincitore dell'avviso pubblico Creative Living Lab – 3 edizione, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura”.

**insieme formativo e produttivo, con l'obiettivo di inserire questa nuova fabbrica urbana creativa** all'interno di un tessuto connettivo che vede coinvolte varie entità della zona, generando con esse uno scambio proficuo e nuove ricadute nel territorio, dove possano confluire le attività educative già esistenti nell'ambito della struttura, creando nuove opportunità di dialogo con la comunità attraverso la partecipazione attiva della cittadinanza alle attività formative-ricreative.

**Un polo formativo e produttivo del Teatro di San Carlo nel distretto di Napoli Est, affacciato sul Porto industriale di Vigliena.**



La fusione di linguaggi, di stili, di arti e di saperi trova in questo luogo uno spazio di fruizione ideale in cui il pubblico più vasto ed eterogeneo possibile possa riconoscersi proprio nelle diverse forme di coinvolgimento attivo e partecipativo della comunità: laboratori di musica e spettacolo, fotografia, teatro, scrittura creativa e storytelling dell'immagine, workshop di architettura e di design urbano, produzione audiovisiva, progettazione grafica, seminari di arti performative, spazio pubblico e diritto d'autore, percorsi espositivi e incontri sulla fotografia di scena, visite aperte ai laboratori di falegnameria e scenografica dell'opificio, dibattiti sui temi dell'innovazione culturale e sociale, conversazioni di antropologia culturale aperte alla comunità, showcase e happening, attività di spettacolo ed espositive e tanto altro in via definizione grazie alla rete consolidata sul territorio.



"Il progetto è vincitore dell'avviso pubblico Creative Living Lab - 3 edizione, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura".



**Valore Cultura**



La fabbrica urbana della creatività del San Carlo a Vigliena intende essere un centro di sperimentazione, capace di coltivare e far germogliare percorsi multidisciplinari.



**“OFFICINE SAN CARLO”**. Un nuovo modello di officina formativa tra passato e futuro, che unisce in un unico processo creativo e in un unico spazio non convenzionale, artisti e cittadinanza.



con il sostegno di



*"Il progetto è vincitore dell'avviso pubblico Creative Living Lab – 3 edizione, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura".*

La struttura si presenta come un osservatorio sulla realtà territoriale al fine di creare nuove opportunità per il cittadino, nuove occasioni d'incontro e confronto. L'idea di fondo consiste nell'incentivare tutti quei meccanismi d'inclusione sociale e sviluppo culturale che il territorio è capace di offrire, coltivando il talento di giovani creativi e capaci, spesso costretti al silenzio dalla mancanza di effettive opportunità.



**Martedì 21 GIUGNO/ INTERNO VIGLIENA:** Giornata di Concerti, performance artistiche e laboratori aperti per la Festa della Musica

- 10.30 – Saluti e presentazione progetto Direttore generale della Fondazione Teatro di San Carlo Emmanuela Spedaliere
- 10.45: contributo dei ragazzi dell’Officina di Scenografia, con la presentazione della direttrice del Corso Anna Nasone insieme alle maestranze artistiche dei Laboratori di Scenografia della Fondazione Teatro di San Carlo
- ore 11: Percorso performativo di Musicoterapia a cura dell’Istituto Paolo Colosimo di Napoli con performance finale/prove aperte al pubblico in occasione della Giornata della Festa della Musica a Vigliena.
- ore 11.30: “In...Canto d’Amore” - *Antiche Arie della Terra di Napoli*. L’Officina della Canzone Classica Napoletana diretta dai Maestri Angelo Iollo e Patrizia Porzio, con la partecipazione dei Professori d’Orchestra del Teatro di San Carlo diretti dal Maestro Ivano Caiazza, che per l’occasione dirigerà anche gli allievi del Corso.



con il sostegno di



**Valore Cultura**

"Il progetto è vincitore dell'avviso pubblico Creative Living Lab - 3 edizione, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura".

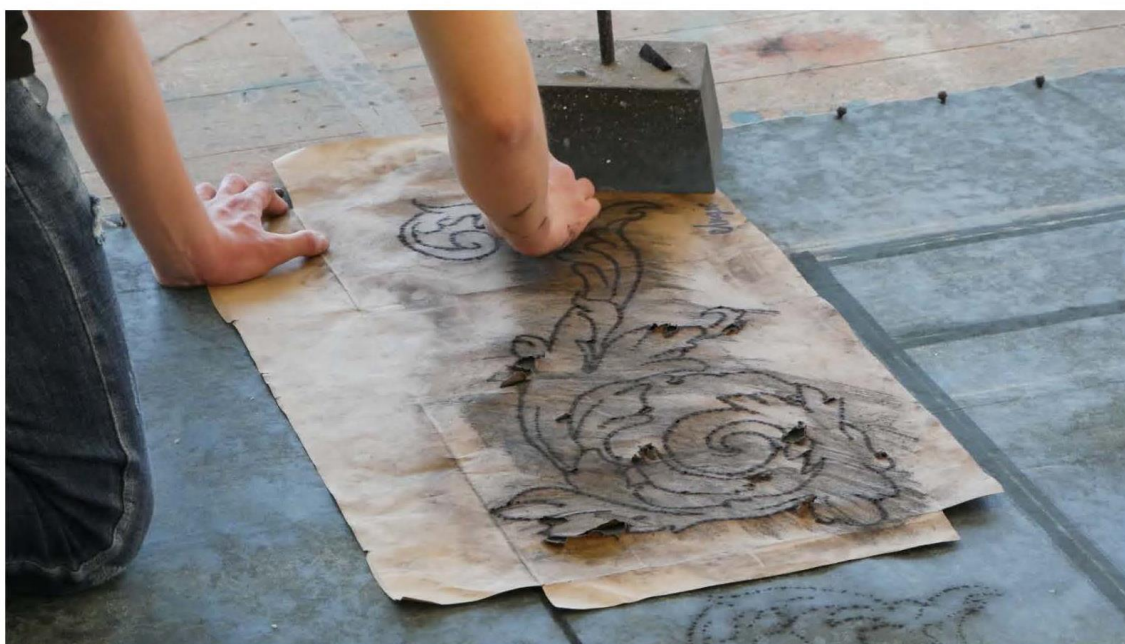


- 12.15-12.30: contributo di Materias – Valentina Battista presenta “L’Ecosistema Materia tra Innovazione e CSR” innovazione sociale e sostenibilità
- ore 13.00: Officina di Interpretazione Musicale Orchestrale, diretta dal Maestro Gennaro Cappabianca: “Allegretto Grazioso”

Durante la Giornata saranno presentate le **“OFFICINE IN RESIDENZA”**:

- **OFFICINA DI SCENOGRAFIA.** Percorso di formazione e produzione artistica a cura dei Laboratori di Scenografia della Fondazione Teatro di San Carlo a Vigliena.

Il corso diretto da Anna Nasone è finalizzato a fornire i rudimenti fondamentali della prassi esecutiva pittorica nell’ambito della produzione scenografica teatrale e in particolare la Residenza artistica curata dai Maestri scenografi del Teatro di San Carlo metterà in atto un progetto di produzione artistica finalizzato alla realizzazione di materiali di scena per la rappresentazione di *Cavalleria Vesuviana* programmata nell’ambito dell’Officina di Musica e Spettacolo diretta da Carlo Morelli.





- **OFFICINA DELLA CANZONE CLASSICA NAPOLETANA.** Il laboratorio “La bottega della canzone classica napoletana tra memoria e innovazione” è coordinato da Angelo Iollo, violinista presso il Teatro di San Carlo di Napoli; egli ha svolto, altresì, una intensa attività di ricerca rivolgendo la sua attenzione alla musica del settecento napoletano e alla canzone classica napoletana. Il corso si terrà con il Mezzosoprano Patrizia Porzio.

Il laboratorio della cultura e della canzone classica napoletana darà vita ad una formazione vocale che attraversa lo studio dei brani della tradizione partenopea del XVIII e XIX secolo. Il corso comprende: Studio e preparazione di canzoni napoletane attraverso lezioni di tecnica ed interpretazione; Dizione e Analisi dei testi; Storia e origini della canzone napoletana; Incontri con personaggi della cultura partenopea.

Nel presente progetto la formazione di un coro contribuirà alla riqualificazione degli spazi urbani limitrofi ai luoghi di svolgimento dell’attività formativa-performativa

Finalità di questo percorso di studio sarà la realizzazione di un evento nel periodo della Festa della Musica.



- **OFFICINA DI INTERPRETAZIONE MUSICALE ORCHESTRALE** con Gennaro Cappabianca, violinista presso il Teatro di San Carlo di Napoli.

Il maestro Cappabianca darà vita ad una formazione orchestrale di giovani musicisti del territorio con un progetto dal titolo “Allegretto Grazioso” valorizzandola nel suo aspetto sociale e musicale attraverso la promozione e la divulgazione del patrimonio musicale con particolare attenzione al ‘700 napoletano. Direttore Artistico dell’Associazione Collegium Philharmonicum ha dedicato la sua consolidata esperienza ventennale alla formazione di orchestre di giovani, giovanissimi e bambini. Nel presente progetto la presenza dell’orchestra contribuirà alla riqualificazione degli spazi urbani



con il sostegno di



*"Il progetto è vincitore dell'avviso pubblico Creative Living Lab – 3 edizione, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura".*

limitrofi ai luoghi di svolgimento dell'attività formativa-performativa. Finalità di questo percorso di studio sarà la realizzazione di un evento nel periodo della Festa della Musica.



con il sostegno di



Valore Cultura

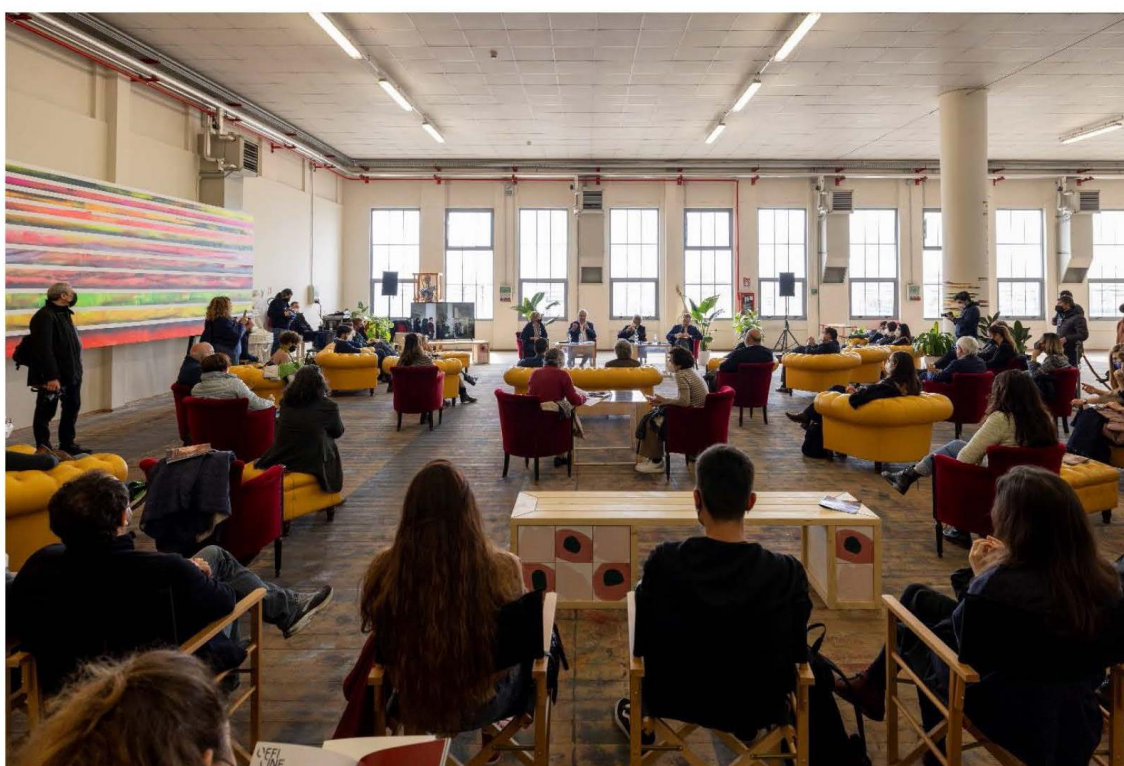
"Il progetto è vincitore dell'avviso pubblico Creative Living Lab - 3 edizione, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura".



## La RETE e la connessione con il territorio: partecipazione e inclusione sociale

Al fine di poter realizzare un'efficace azione di discontinuità e combattere la povertà educativa attraverso gli strumenti offerti dall'Arte, il Teatro di San Carlo ha attivato una fitta rete di partnership sul territorio, in grado di amplificare e ramificare la portata del progetto Vigliena.

**Nello specifico, si sono rivelate ancora più intense e sinergiche le relazioni con le Università, gli Istituti di Ricerca e Innovazione, le Istituzioni, Fondazioni e Associazioni di terzo settore e si è consolidata la partnership già in essere con l'Università Federico II - il Dipartimento di Economia, Management, Istituzioni e il CeSMA (Centro Servizi Metrologici e Tecnologici Avanzati)-, oltre che con il sistema imprenditoriale locale, a partire dal supporto di Materias per l'innovazione sociale e le ricadute occupazionali sul territorio. I laboratori artistici di Vigliena nascono con una forte vocazione di spazio aperto alla città e al quartiere: un luogo vivo, aperto alle associazioni di musica e di teatro e del terzo settore in generale.**



Un luogo dove produrre arte, sperimentare nuovi modelli di produzione creativa, di formazione teatrale, che passa anche attraverso la competenza manageriale, l'innovazione dei processi gestionali e la capacità di creare nuove opportunità di occupazione giovanile e occasioni fertili di contaminazione di generi e risorse, sia umane che strumentali.

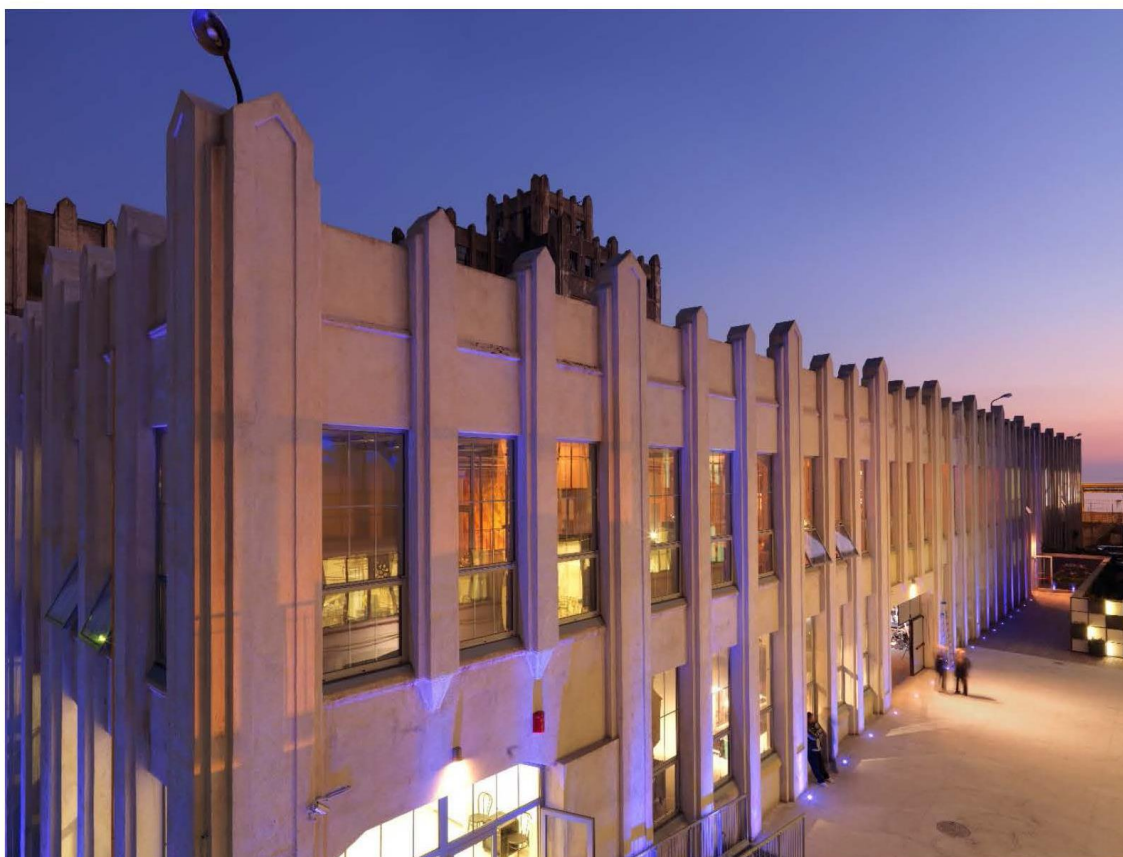


con il sostegno di



Valore Cultura

"Il progetto è vincitore dell'avviso pubblico Creative Living Lab - 3 edizione, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura".



**OFFICINE SAN CARLO e “FUORI e DENTRO LE OFFICINE”:** la rete di sostenitori e partner tessuta intorno alla Giornata della Festa della Musica 2022, caratterizzata dalla forte vocazione sociale del progetto “La fabbrica urbana della creatività: il San Carlo a Vigliena”, vincitore dell’avviso pubblico “Creative Living Lab – 3 edizione” promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura.

### SOSTENITORI

**Generali Italia – Valore Cultura.** Generali Italia da anni supporta la Fondazione Teatro San Carlo Napoli nella realizzazione di attività didattiche rivolte agli studenti, sostenendo azioni di divulgazione e coinvolgimento dei più giovani nella vita del teatro tramite progetti educativi e formativi del San Carlo, mirati a generare occasioni di sviluppo personale e professionale, rivolgendo particolare attenzione alle realtà più disagiate della periferia urbana. Generali Italia, attraverso il programma Valore Cultura, sostiene La fabbrica urbana della creatività: il San Carlo a Vigliena, contribuendo a facilitare la messa in opera di meccanismi di accessibilità rivolti a un pubblico sempre più vasto, valorizzando la comunità e i territori.



con il sostegno di



**Valore Cultura**

*"Il progetto è vincitore dell'avviso pubblico Creative Living Lab – 3 edizione, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura".*



## PARTNER E COLLABORAZIONI /

**Associazione Collegium Philharmonicum:** Nata con la finalità di diffondere la cultura musicale e di agevolare la formazione di orchestre giovanili, l'associazione Collegium Philharmonicum rappresenta una delle realtà più significative del panorama musicale campano. Fondata dal direttore d'orchestra Gennaro Cappabianca, dal compositore Carlo Mormile, e da alcuni professori del Teatro di San Carlo, l'associazione si rappresenta attraverso l'orchestra Collegium Philharmonicum, ensemble di ragazzi in età tra i sei e i venticinque anni, coadiuvati da alcuni professori del Teatro di San Carlo e giovani neodiplomati dei Conservatori campani. Con questo ensemble l'associazione dà vita a numerosi eventi musicali nella Regione Campania con lo scopo di diffondere e valorizzare il repertorio classico

**Associazione Santa Maria di Loreto di Napoli.** L'attività dell'Associazione Santa Maria di Loreto spazia tra l'organizzazione di concerti, eventi, formazione, attivazione di laboratori musicali nelle scuole e masterclasses. Ha organizzato Stage di Tecnica vocale, infatti, con il mezzosoprano Luciana D'Intino e con il mezzosoprano Elizabeth Norberg-Schulz. Ha eseguito concerti in tutto il mondo: Musikverein di Vienna, Praga, Oslo, Università Berkley di Boston (USA), Istituto di Cultura di Francoforte e di Tokyo, Conservatorio di Sofia, Sala Glinka di San Pietroburgo.

**Istituto Paolo Colosimo di Napoli:** L'Istituto è un centro socio educativo per non vedenti e ipovedenti. Oggi, il Convitto continua ad essere un baluardo ed un emblema per i servizi socio formativi ed educativi ed un polo di eccellenza per l'integrazione e l'inclusione dei non vedenti dell'Italia Centro-Meridionale. Il Convitto Paolo Colosimo garantisce la continuità dei servizi attraverso una costante analisi dei bisogni dei potenziali utenti e l'erogazione di servizi capaci di sostenere psicologicamente e personalmente i percorsi di crescita umana e professionale degli utenti in un contesto socialmente stimolante. Tali servizi educativi sono erogati nella formula sia Residenziale che Semiresidenziale con Convitto e Semiconvitto sotto forma di Sostegno allo studio ed Attività Laboratoriali.

**Materias** è un centro di eccellenza di innovazione culturale, un ecosistema di luoghi della ricerca e della conoscenza, nato per coniugare tradizione – futuro – e innovazione – come punto di incontro tra la ricerca e il territorio. Una comunità creativa, una rete sociale per la cultura dell'innovazione, pensata come strumento di condivisione fondamentale con la comunità locale che permette al centro di relazionarsi con i propri stakeholders su temi che vanno della sostenibilità all'innovazione, dalla cultura alla ricerca, dal co-design al community engagement. Materias, presente nel Campus Universitario della Federico II di Napoli a San Giovanni a Teduccio è un laboratorio innovativo di co-design e di networking, dove si sperimenta una didattica tesa alla formazione delle competenze su innovazione tecnologica per l'industria 4.0 che rappresenta un riferimento per una comunità sociale allargata che cerca nella cultura una chiave per comprendere ed immaginare i processi del cambiamento. La startup, sin dalla sua nascita dialoga con il tessuto sociale ed imprenditoriale aprendo con i suoi partners percorsi formativi e di creazione di business unici in Europa, in cui si impara a fare impresa, a costruire reti sicure attraverso le quali far passare la trasformazione digitale e lo sviluppo di tecnologie breakthrough. Il modello del centro di innovazione culturale reticolare è costituito da più di 33 stakeholders tra università, centri culturali e centri di ricerca e costituisce, nell'ambito del Progetto "La fabbrica urbana della creatività: il San Carlo a Vigliena", un asset strategico al fine della creazione e della valorizzazione dell'ecosistema culturale del Teatro San Carlo.



con il sostegno di



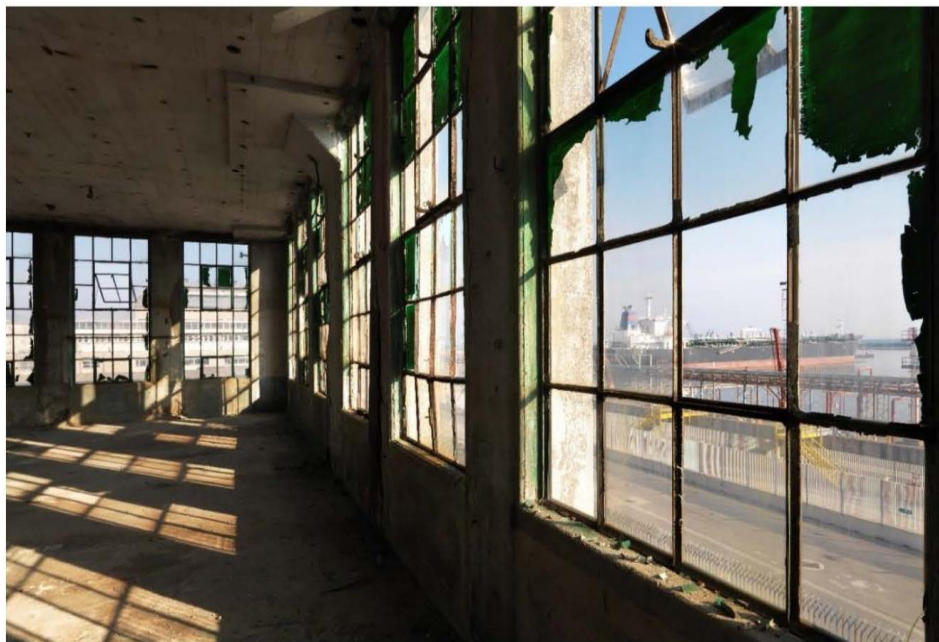
Valore  
Cultura

"Il progetto è vincitore dell'avviso pubblico Creative Living Lab - 3 edizione, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura".

Si ringrazia per la fornitura delle piante



La fabbrica prima dell'intervento di recupero e riqualificazione finalizzato alla trasformazione dello spazio in Laboratori di Scenografia della Fondazione Teatro di San Carlo. Ph. Luciano Romano.



Valore Cultura

"Il progetto è vincitore dell'avviso pubblico Creative Living Lab - 3 edizione, promosso dalla Direzione Generale Creatività Contemporanea del Ministero della Cultura".



**OSSERVAZIONE all'«Appendice A. Planimetria Stato di fatto - Planimetria Demolizioni»**

relative ai documenti integrativi richiesti dalla Commissione VIA al Promotore del progetto per la costruzione di un Deposito GNL sul Molo Vigliena nel Porto di Napoli, nell'ambito del Procedimento di Istruttoria VIA [ID\_VIP 5953] Doc. No. P0020206-1-H3 Rev. 0 - maggio 2022.

Premesso che:

- a) Il Decreto Legislativo No. 152 del 3 aprile 2006, Parte III, “Norme in materia di difesa del suolo e lotta alla desertificazione, di tutela delle acque dall'inquinamento e gestione delle risorse idriche” e s.m.i., Sezione II - Tutela delle acque dall'inquinamento, Titolo I - Principi generali e competenze, Art. 73. “Finalità”, comma g, prevede che la disciplina generale per la tutela delle acque superficiali, marine e sotterranee, si realizzi attraverso **“l'adozione di misure per la graduale riduzione degli scarichi, delle emissioni e di ogni altra fonte di inquinamento diffuso contenente sostanze pericolose o per la graduale eliminazione degli stessi allorché contenenti sostanze pericolose prioritarie**, contribuendo a raggiungere nell'ambiente marino concentrazioni vicine ai valori del fondo naturale per le sostanze presenti in natura e vicine allo zero per le sostanze sintetiche antropogeniche”;
- b) L'Allegato X alla Parte III del richiamato Decreto Legislativo 152/2006, indica tra le principali sostanze inquinanti di cui è obbligatorio tener conto, se pertinenti, per stabilire i valori limite di emissione in corpi idrici: **idrocarburi persistenti e sostanze organiche tossiche persistenti e bioaccumulabili; sostanze che contribuiscono all'eutrofizzazione (nitrati e fosfati, in particolare); sostanze che esercitano un'influenza sfavorevole sul bilancio di ossigeno (misurabili con parametri quali BOD, COD).**
- c) Il Capo II - Sanzioni penali del richiamato Decreto Legislativo No. 152 del 3 Aprile 2006, art. 137, comma 13, prevede che si applichi sempre **“la pena dell'arresto da due mesi a due anni, se lo scarico nelle acque del mare da parte di navi od aeromobili contiene sostanze o materiali per i quali è imposto il divieto assoluto di sversamento ai sensi delle disposizioni contenute nelle convenzioni internazionali vigenti in materia e ratificate dall'Italia**, salvo che siano in quantità tali da essere resi rapidamente innocui dai processi fisici, chimici e biologici, che si verificano naturalmente in mare e purché in presenza di preventiva autorizzazione da parte dell'autorità competente”.
- d) il Decreto Legislativo 24 giugno 2003 n. 182, “Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico”, che recepisce la Direttiva CE n. 59/2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico, **non è richiamato dal proponente, nella documentazione prodotta, in alcuna sede.**
- e) Al pari, **non risulta in alcuna sede richiamato** il Capo II – Norme Transitorie e Finali, del citato Decreto Legislativo 152/2006, art. 265, comma 2: “in attesa delle specifiche norme regolamentari e tecniche in materia di trasporto dei rifiuti, di cui all'articolo 195, comma 2, lettera 1), e fermo restando quanto previsto dall'articolo 188 ter e dal decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182 in materia di rifiuti prodotti dalle navi e residui di carico, **i rifiuti sono assimilati alle merci per quanto concerne il regime normativo in materia di trasporti via mare. In particolare, i rifiuti pericolosi sono assimilati alle merci pericolose.**
- f) **Non risulta che il proponente**, nella documentazione prodotta, **richiami la normativa internazionale** che funge da riferimento per il trasporto in mare di **merci pericolose**, l'IMDG Code, redatto dall'IMO (International Maritime Organization). Le dieci classi di merci



pericolose indicate dall'IMDG Code includono, tra gli altri, **gas (Classe 2), liquidi infiammabili (Classe 3) e inquinanti marini (Classe 10).**

- g) La Marpol 73/78, la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento dalle navi, elaborata per rispondere alla necessità di controllare e limitare il rilascio accidentale e deliberato di idrocarburi ed altre sostanze pericolose, regola la materia degli scarichi in mare attraverso l'**Allegato V**. Nella documentazione prodotta, **il proponente fa, invece, riferimento al solo Allegato VI** - prevenzione dall'inquinamento dell'aria (Studio di Impatto Ambientale, p. 21).

Considerato che:

- a) Nell'Appendice A, allegata alla documentazione integrativa, "Planimetria Stato di fatto. Planimetria Demolizioni", si inseriscono tra le **"Strutture esistenti da demolire"**:  
"R – Serbatoio acque di sentina;  
S – Serbatoio per trattamento acque di zavorra".
- b) **L'attuale funzione delle due strutture è dettata dal trattamento e disinquinamento delle sostanze contenute nei rifiuti prodotti dalle navi petroliere e accumulati nelle acque di sentina e di zavorra. Dalla richiamata Appendice A, si evince che entrambe le strutture dovranno essere demolite per la futura realizzazione del serbatoio GNL.**
- c) Nel "Progetto di Fattibilità Tecnica Deposito Costiero LNG di Napoli", pp. 8-10, si afferma che: "il Molo Vigliena è in area SIN ed attualmente ospita impianti ed infrastrutture per la movimentazione di idrocarburi, che sono sotto la gestione operativa di **KUPIT (Kuwait Petroleum Italia)** in accordo alla "Ordinanza della Capitaneria di Porto 28/89" e relativi regolamenti. **Sul Molo Vigliena sono presenti ed operativi i seguenti accosti: 59, 60** (localizzati sulla parte ovest del molo), 61, 62 (localizzati in testa al molo) e 65 (localizzato sulla parte est). **Gli accosti n.59 e n.65 sono attualmente dedicati alla importazione di idrocarburi** e saranno convertiti per l'attracco di navi metaniere, bettoline e bunkeraggio diretto". Sebbene si affermi che "le operazioni relative al trasferimento dell'olio combustibile, in futuro, prima della realizzazione del Progetto, **potrebbero essere rilocate all'attracco 69**", poco sotto si aggiunge: "**L'attracco 59, adiacente all'attracco 60, rimarrà operativo per le operazioni di movimentazione di idrocarburi.** Allo stesso modo, le operazioni di bunkeraggio agli attracchi 61 e 62 continueranno ad essere effettuate anche in futuro".
- d) Tali intenti, da parte del proponente, sono confermati nello Studio di Impatto ambientale, paragrafo 3.2.1, "Sistema di Ricezione e Trasferimento del GNL", pp. 60-66, ove si afferma: "si evidenzia che il Molo Vigliena è già caratterizzato dalla presenza di impianti esistenti per lo scarico e il trasferimento di idrocarburi; parte delle strutture esistenti saranno rimosse per realizzare il deposito costiero GNL, ma **le rimanenti continueranno ad eseguire operazioni di scarico e trasferimento degli idrocarburi, anche quando il deposito sarà costruito ed operativo**".

Ritenuto che:

- a) In merito alla gestione delle acque di zavorra: "le navi si riempiono di acqua di zavorra dopo aver scaricato le acque reflue o scaricato il carico per mantenere il loro equilibrio. **Viene prelevata dalle acque locali e scaricata nel porto quando viene nuovamente caricata. Per evitare che l'acqua di zavorra e le piante, gli animali, i virus e i microrganismi che**

**contiene danneggino gli ecosistemi, l'acqua deve essere trattata".** (Fonte: JUMO GmbH & Co. KG)

- b) In merito alla gestione delle acque di sentina: “fluiscono nella sentina anche tutte le sostanze generate dalle attività necessarie all'imbarcazione. Accade, dunque, che nella sentina vengano ad accumularsi anche **oli lubrificanti, carburanti**, liquidi di condensazione, acque nere, grigie e detergenti di lavaggio dello scafo. Tutti gli elementi appena elencati, mischiati insieme, danno origine alle famose acque di sentina, rifiuti tipici delle navi, che **hanno necessità di ricevere un adeguato e tempestivo trattamento** [...] occorre ricordare che lo Stato persegue la pratica illegale di scarico in mare delle acque di sentina, un procedimento non solo fuorilegge, ma anche **particolarmente inquinante per il delicato ecosistema marino** [...] Le acque di sentina devono necessariamente essere trattate. **Il corretto trattamento è quello effettuato in porto, dove le acque di salina vengono scaricate, tramite apposite tubature e messe a disposizione per lo smaltimento.** Una volta scaricati, i liquidi vengono sottoposti ad un procedimento che consente ai professionisti di separare l'acqua dalle sostanze oleose e nocive presenti all'interno, così da consentire il successivo smaltimento di ogni componente. **Appare evidente, dunque, come la riduzione dei residui di olio sia importante, perché evita che tali sostanze vengano disperse in acqua**, provocando gli enormi danni di cui si sente troppo spesso parlare. **Le navi hanno, quindi, l'obbligo di provvedere al trasferimento delle acque di sentina**, che verranno raccolte nel mezzo della società specializzata e trattati secondo le indicazioni normative”. (Fonte: Ecologia Oggi Spa)
- c) **“Ogni anno più di 400mila tonnellate di petrolio sono deliberatamente sversate nel mare dallo svuotamento dei serbatoi del carburante e delle acque di zavorra. Lo scarico delle acque di zavorra, essenzialmente prodotto dalle petroliere, consiste nello sversamento in mare di un misto d'acqua di mare e di petrolio, proveniente dai serbatoi.** Il mar Mediterraneo è particolarmente sensibile a questo inquinamento detto “operazionale”, perché in esso si concentra il 25% del traffico marittimo mondiale di idrocarburi. Secondo i dati del 2008 di Plan Bleu, 370 milioni di tonnellate d'idrocarburi transitano ogni anno nel Mediterraneo, e ogni giorno navigano nell'area tra 250 e 300 petroliere. Si tratta quindi globalmente di 2000 navi di oltre 100 tonnellate presenti in mare o nei porti, e 220mila navi mercantili di oltre 100 tonnellate che attraversano ogni anno il Mediterraneo” (Fonte: 15-38 Méditerranée).

Si osserva, pertanto, quanto segue:

1. In considerazione dell'eventuale realizzazione ingegneristica del deposito GNL, quindi della demolizione degli impianti di trattamento delle acque di sentina e zavorra delle navi petroliere, e in rapporto alla prevedibile continuità nella conduzione in loco delle attività di scarico e trasferimento degli idrocarburi presso l'attracco 59, si richiedono al proponente, e in specie alla KUPIT (Kuwait Petroleum Italia), le necessarie integrazioni informative sulle future, e previste, pratiche e strutture impiantistiche di mitigazione e prevenzione dell'inquinamento idrico connesse alle citate attività di scarico e trasferimento degli idrocarburi.

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

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

#### **ELENCO ALLEGATI**

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

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

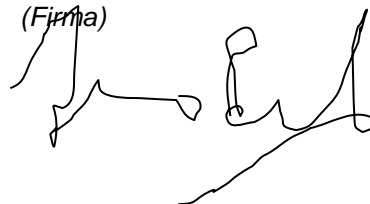
Luogo e data - Napoli, 05 luglio 2022

(inserire luogo e data)

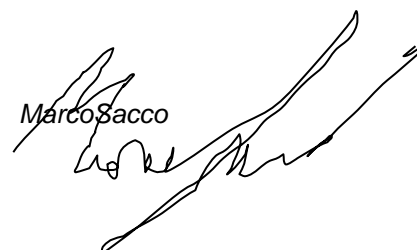
Il/La dichiarante

Paolo Fierro

(Firma)



Marco Sacco



Elena Coccia

