

Egregi,
in accordo all'art. 24 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., si trasmette mediante la presente pec la documentazione riportante le controdeduzioni alle ulteriori osservazioni ed ai pareri espressi da Enti Istituzionali e dal pubblico in merito alla documentazione integrativa inviata in data 5 maggio 2022 con protocollo n. LNG/07-22/FM-RI e pubblicata sul portale del Ministero della Transizione Ecologica alla sezione "Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali".

Il file zip in allegato (VIA_15 CONTRODEDUZIONI) contiene la seguente documentazione:

- Risposte alle Ulteriori Osservazioni Pervenute in Sede di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 24 del D. Lgs.152/2006 - Deposito GNL nel Porto di Napoli" - Edison - Kuwait Petroleum Italia, settembre 2022;
 - Allegato 1 - Doc. No. P0020206-1-H4 Rev. 0 - Controdeduzioni al Parere dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno centrale del 04/07/2022 - Richiesta integrazioni (art. 24 del D. Lgs 152/2006 e s.m.i.) - Istruttoria VIA [ID_VIP 5953] - RINA Consulting, settembre 2022
- Per qualunque esigenza di chiarimento, si resta a disposizione ai riferimenti in firma.

Cordiali Saluti

Edison S.p.A. e Kuwait Petroleum Italia S.p.A.

Miriam Biscotti

miriam.biscotti@edison.it

M.+39 3316283702

Marco Cappuccio

mcappucc@q8.it

M. +39 3358486307

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

Deposito GNL nel Porto di Napoli

SOMMARIO

PARERI PERVENUTI DA ENTI ISTITUZIONALI	3
1. Parere dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.....	4
2. Deliberazione n. 297 della Giunta Comunale di Napoli	5
OSSERVAZIONI PERVENUTE DA COMITATI ED ASSOCIAZIONI.....	12
Osservazioni dell’Associazione Medicina Democratica – Napoli e della Consulta Popolare per la Salute Sanità della Città di Napoli.....	13

PARERI PERVENUTI DA ENTI ISTITUZIONALI

1. Parere dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

In data 4 luglio 2022 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ha presentato il proprio parere negativo sul progetto "Deposito GNL nel Porto di Napoli.

Tale parere è stato inviato tramite mail certificata (pec) dalla sopracitata Autorità (documento n. 0017029.04-07-2022) in data 4 luglio 2022 e pubblicate dal MITE sul sito istituzionale "VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI" con Codice Elaborato MiTE-2022-0082942 in data 4 luglio 2022.

ASPETTI DI COMPATIBILITA' CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Nel nuovo Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), adottato con Delibera del Comitato di Gestione n. 80/2021 del 26.10.2021 ed approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Transizione Ecologica nella conferenza nazionale di coordinamento con le Autorità di Sistema Portuale del 12.04.2022, è stato previsto che "[...] Fintanto, poi, che non saranno dismessi i depositi costieri a Napoli Orientale, nell'Area Orientale, la Darsena Petroli sarà destinata al traffico delle rinfuse liquide e la Darsena Levante, trasformata, al traffico commerciale contenitori. Presso la Darsena Petroli e presso il Quartiere del Porto, dunque, saranno ammesse soltanto la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere esistenti". Sulla scorta di tale previsione è esclusa la possibilità di incrementare le tipologie di rinfuse liquide movimentate nella Darsena Petroli con la realizzazione di un nuovo deposito di stoccaggio di GNL ubicato sulla testata del molo Vigliena.

Chiarimento delle Proponenti: si veda in ALLEGATO 1 il documento No. P0020206-1-H4 Rev. 0 - Settembre 2022, RINA Consulting.

2. Deliberazione n. 297 della Giunta Comunale di Napoli

In data 5 agosto 2022 il Comune di Napoli ha inviato al MITE la Deliberazione n. 297 del 3/8/2022 con la quale la Giunta Comunale ha preso atto del parere, reso dal responsabile Unico dell'Ente, nell'ambito della procedura VIA.

La Delibera è pubblicata integralmente dal MITE sul sito istituzionale "VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI" con Codice Elaborato MiTE-2022-0098472.

In particolare, nella seduta del 3 agosto 2022, la Giunta Comunale, su proposta dell'Assessore all'ambiente, tenuto conto di:

- Parere del Servizio Pianificazione Urbanistica generale e Beni Comuni, nota PG/2021/449866 dell'8 giugno 2021;
- Parere del Servizio Controlli Ambientali ed Attuazione PAES, nota PG/2021/460820 del 10 giugno 2021;
- Parere del Rappresentante Unico del Comune di Napoli con nota PG/2021/466026 del 14 giugno 2021, che include anche i precedenti pareri;
- Parere della Municipalità 6 di Napoli, nota PG/2021/344308 del 28 aprile 2021;
- Le controdeduzioni ai suddetti pareri resi dai proponenti;
- La documentazione integrativa prodotta dalle proponenti in seguito alla richiesta della Commissione Tecnica di Valutazione Ambientale e pubblicata sul sito del MITE;
- Parere dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, nota 17029 del 4 luglio 2022;
- Parere della Municipalità 6 di Napoli, nota PG/2022/519948 del 6 luglio 2022;
- Istanze pervenute da cittadini residenti nel quartiere di San Giovanni a Teduccio, tese all'eliminazione della Darsena Petroli ed ad una bonifica del relativo tratto di costa, al fine di facilitare l'insediamento di attività turistiche e favorire un progresso sostenibile della zona.

- Parere del Servizio Pianificazione Urbanistica generale e Beni Comuni, nota PG/2022/561847 del 21 luglio 2022;
- Parere del Servizio Controlli Ambientali ed Attuazione PAES, nota PG/2022/57027 del 25 luglio 2021;

Considerato che:

il Comune di Napoli, su impulso e coordinamento del MITE, ha sottoscritto unitamente alla Città metropolitana di Napoli, all'ADSPMTC e alla Regione Campania un Nuovo Accordo di Programma per la definizione di interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree comprese nel SIN di "Napoli Orientale", aggiornando gli obiettivi già previsti dall'Accordo del 2007 ed approvandone lo Schema con Delibera di Giunta Comunale n. 123 del 21 aprile 2022 e che tale schema si inserisce in un'ampia visione strategica volta alla riqualificazione ambientale delle aree del SIN e, dunque, progetti che confermano e/o istituiscono depositi per la movimentazione di prodotti petroliferi nelle aree del Porto Storico di Napoli contrastano con tale finalità di riqualificazione ambientale della zona orientale della Città.

Delibera di:

1. Prendere atto del parere espresso dal Rappresentante Unico dell'Ente, esprimendo contrarietà alla realizzazione di un deposito di GNL nel Porto di Napoli;
2. Ribadire l'azione strategica di riqualificazione ambientale delle aree ricadenti del SIN di "Napoli Orientale", intrapresa con progettualità ed iniziative già adottate dall'Amministrazione;
3. Rilevare l'assoluto contrasto della progettualità in argomento con le finalità dell'azione espressa al punto 2, ed in particolare con la sottoscrizione del Nuovo Accordo di Programma per la definizione di interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree comprese nel SIN di "Napoli Orientale" in attuazione di quanto espresso dalla Giunta Comunale con Deliberazione n. 123 del 21 aprile 2022.

Di seguito si forniscono i chiarimenti dei proponenti sui pareri alla base dell'espressione del Comune.

PARERE DEL RAPPRESENTANTE UNICO PG/2022/578946 DEL 28 LUGLIO 2022

Il Rappresentante unico, visti i pareri resi dai servizi interessati, esprime parere negativo alla realizzazione di un Deposito di GNL nel Porto di Napoli.

Chiarimento delle Proponenti: si vedano i Chiarimenti ai pareri dei Servizi del Comune di Napoli.

PARERE DEL SERVIZIO PIANIFICAZIONE URBANISTICA GENERALE E BENI COMUNI PG/2022/561847 DEL 21 LUGLIO 2022

Il Servizio prende atto dei chiarimenti forniti dalle Società proponenti in sede di controdeduzioni al parere reso dal medesimo servizio a giugno 2021, ma conferma il proprio parere negativo, ribadendo che il PRG del Comune di Napoli attualmente vigente prevede che il nuovo Piano Regolatore Portuale debba prevedere “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”, citando la delibera di CC n. 33/2012 relativa al perfezionamento dell’Intesa sulla proposta di PRP del 2012 che prevede espressamente la delocalizzazione degli impianti di approvvigionamento carburanti, incluso il GNL, mediante la realizzazione di un impianto di carico all’esterno delle diga forane Duca d’Aosta. Si rigetta come impertinente la controdeduzione delle proponenti che nelle controdeduzioni argomentavano che, mancando l’individuazione della localizzazione alternativa “fuori dal Porto di Napoli”, nonché la progettualità di questo punto di scarico al largo, tale ipotesi non fosse “uno scenario concreto né tanto meno oggettivamente attuabile”.

A supporto dell’indirizzo pianificatorio del PRG Comunale, il Servizio cita anche il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, adottato dall’ADSP a fine 2021, che prevede per l’area, “a seguito della dismissione dei depositi costieri di Napoli Orientale e della conseguente cessazione del traffico delle rinfuse liquide nella Darsena Petroli,” la “localizzazione di “traffici commerciali [...] quali le merci varie e le rinfuse solide ed altre attività quali i servizi tecnico nautico”.

Chiarimento delle Proponenti: si ribadisce quanto già riportato nelle controdeduzioni al primo parere del medesimo Servizio, datato giugno 2021, ricordando nuovamente che GNL non è un prodotto petrolifero e quindi le disposizioni relative a tale tipologia non sono applicabili *tout court* a tale combustibile, caratterizzato da maggiore sostenibilità per le applicazioni al trasporto stradale pesante e marittimo rispetto ai prodotti petroliferi tradizionali. A tal fine si ricorda, appunto, che in base alla Direttiva 94/2014 sullo sviluppo di una Infrastruttura per i Combustibili Alternativi e in base al D.Lgs n.257/2016 di suo recepimento, i porti “Core”, come quello di Napoli, sono obbligati a dotarsi delle infrastrutture necessarie per consentire il buncheraggio marittimo con GNL. E proprio sulla base di tale requisito eurounitario che i Documenti di pianificazione operativa dell’ADSP dal 2018 prevedevano l’installazione di un deposito di GNL nell’area della Darsena Petroli. Per i chiarimenti sulla nuova pianificazione strategica portuale, citata dal servizio, si rimanda ai chiarimenti forniti al parere dell’ADSP n. del 4 luglio 2022. Si ribadisce in questa sede che, alla luce dell’importanza strategica nazionale ed europea di tali interventi, che sono definiti tali in accordo all’art. 10 del D.Lgs. 257/16 nonché di pubblica utilità ai sensi dell’art. 7-bis del D.Lgs. 152/06, il legislatore ha previsto specifiche modalità di superamento dell’eventuale incompatibilità con la pianificazione portuale, anche in aggiunta a quelle ordinarie (ATF o variante localizzata), ad esempio attraverso le previsioni dell’art. 13 del D.Lgs. 257/16, da espletarsi in sede di Autorizzazione alla Costruzione ed Esercizio. Le proponenti ritengono, pertanto, di poter concludere che, prima del provvedimento finale, qualora ce ne fosse la volontà, sussistono gli elementi tecnico-strutturali e normativi per superare il contrasto localizzativo del deposito GNL in progetto emerso dall’adozione del DPSS. Tale incompatibilità, ad avviso delle proponenti non dovrebbe determinare, in assenza di impatti ambientali significativi ed avversi, l’esito negativo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso.

Ci sia consentito, a riguardo, manifestare fondate perplessità e legittimi dubbi circa la strumentalità delle argomentazioni addotte a sostegno del parere negativo riguardanti tematiche che non rientrano nella competenza specifica dell’ente che le ha trattate ai fini del parere (es. pubblica incolumità, rischio sismico e tematiche relative alla sicurezza sulle quali, peraltro, erano stati già forniti pareri favorevoli).

In questo stesso solco, inoltre, preme sottolineare che, seppure i due argomenti sono stati posti in connessione, il progetto relativo alla realizzazione di un deposito di GNL nulla ha a che vedere con la delocalizzazione dei depositi petroliferi presenti sul medesimo sito; questione quest’ultima che, oltre a riguardare uno solo dei soggetti proponenti, presenta importanza e delicatezza tale da meritare di essere affrontato separatamente, in maniera autonoma e, soprattutto, alla presenza degli enti istituzionalmente competenti.

Confidiamo tuttavia di essere smentiti e di vedere superata ogni ipotesi di paventata, eventuale, incompatibilità sopravvenuta tra il progetto e la pianificazione portuale attraverso l'attuazione delle specifiche modalità di superamento della predetta incompatibilità da realizzarsi in sede di Autorizzazione alla Costruzione ed Esercizio del deposito, atteso che, oggettivamente, ricorrono gli elementi tecnico-strutturali e normativi per superare il contrasto localizzativo del deposito GNL in progetto emerso dall'adozione del DPSS e che pertanto non sorgerebbero problemi nel dover giustificare siffatta determinazione.

Il legittimo affidamento ingenerato nelle proponenti dagli strumenti programmatici vigenti al tempo della presentazione dell'istanza e per i molti mesi successivi ha determinato l'impegno ingente di mezzi finanziari e di personale. In applicazione del principio generale di diritto per il quale *tempus regit actum* la procedura avviata con l'istanza depositata il 12 marzo 2020 dovrebbe proseguire sotto l'egida delle disposizioni vigenti al tempo dell'avvio formale del procedimento e non risentire di modifiche successive, le quali non dovrebbero svolgere un effetto retroattivo, addirittura di anni, come nel caso di specie.

PARERE DEL SERVIZIO CONTROLLI AMBIENTALI E ATTUAZIONE DEL PAES PG/2022/570279 DEL 25 LUGLIO 2022

La nota rammenta le motivazioni per le quali il Servizio aveva espresso parere negativo con precedente nota datata giugno 2021 e, considerando le controdeduzioni fornite dalle proponenti e le integrazioni, conferma il parere negativo per i seguenti motivi:

- *Relativamente agli aspetti di cumulo con altri progetti, ritiene di confermare il parere che la previsione del parcheggio nell'area di sedime dell'ex centrale Tirreno Power siano in contrasto con la prescrizione del Decreto del Ministero delle Attività Produttive n. 55/2005 che prevedeva la riqualificazione paesaggistica delle aree della ex centrale di Vigliena, che tenesse conto delle caratteristiche storico-ambientali della zona e della loro valorizzazione e fruizione e valutando l'opportunità che le aree non siano occupate da strutture a carattere industriale/commerciale.*
- *Relativamente agli aspetti legati alla bonifica, il Servizio riassume le conclusioni delle indagini ambientali effettuate dalle proponenti, validate da ARPAC e rileva che le proponenti non hanno comunicato nulla circa il prosieguo dell'iter della procedura di cui all'art. 252 del TUA. In ogni caso, si*

ribadisce che l'(eventuale) realizzazione dell'intervento sarebbe subordinata all'approvazione dell'Analisi di Rischio da parte della DG USSRI del MITE.

- *Relativamente alla valutazione delle alternative progettuali ed in particolare alla Alternativa Zero che, secondo le proponenti non permetterebbe di beneficiare delle riduzioni di emissioni atmosferiche derivanti dalla sostituzione di combustibili più impattanti con il GNL, il Servizio fa presente che “appare evidente che i benefici a larga scala dovuti dalla realizzazione dell'intervento comportano, di contro, impatti negativi su diversi fattori ambientali quasi esclusivamente all'interno del territorio del Comune di Napoli”.*

Chiarimento delle Proponenti:

- Relativamente agli aspetti di cumulo con altri progetti, i proponenti prendono atto del parere del Servizio sul fatto che l'area di parcheggio non possa ritenersi una riqualificazione di un'area industriale dismessa. Con riferimento però all'opportunità che tali aree “non siano occupate da strutture a carattere industriale/commerciale” si ricorda che anche l'ultima pianificazione strategica dell'Autorità di Sistema Portuale individua per tale area una destinazione ad attività portuali (si veda ad esempio la Tav. tavola P03.a_Aree-portuali-e-retroportuali_Na_REV2 del DPSS).
- Relativamente agli aspetti legati alla bonifica, si rammenta che la compatibilità degli interventi con gli obiettivi di bonifica è oggetto del procedimento di cui all'art. 242-ter del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., che in accordo al comma 2 è di competenza del Ministero della Transizione Ecologica e si svolge in concomitanza con il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale.
- Relativamente alla valutazione delle alternative progettuali si rammenta nuovamente che in base alla Direttiva 94/2014 sullo sviluppo sullo sviluppo di una Infrastruttura per i Combustibili Alternativi e in base al D.Lgs n.257/2016 di suo recepimento, i porti “Core”, come quello di Napoli, sono obbligati a dotarsi delle infrastrutture necessarie per consentire il bancheraggio marittimo con GNL e dunque tali impianti non possono essere localizzati a distanza. In ogni caso si vuole rinnovare la considerazione che la disponibilità di un nuovo combustibile più pulito che potrà alimentare i mezzi marittimi e terrestri pesanti avrà un impatto significativo (anche se non esclusivo) anche sul territorio del Comune di Napoli, vista la vicinanza del Porto al centro abitato.

PARERE DEL MUNICIPIO 6 DI NAPOLI

La Commissione Ambiente del Municipio 6 ritiene che l'installazione del deposito sia “estremamente rischiosa per l'incolumità pubblica, tenendo altresì conto che il

territorio è interessato da rischio sismico per la presenza del Vesuvio ed oltretutto inficerebbe la possibilità dell'intera cittadinanza di riappropriarsi di un pezzo di costa già danneggiato nel corso degli anni, ad oggi, oggetto di riqualificazioni rilevanti, tenendo conto delle disattese bonifiche che si sono succedute in questi anni che hanno difatti comportato quale conseguenza naturale la nascita di vere e proprie bombe ecologiche. Si chiede altresì la dismissione del polo petrolifero Kuwait per i medesimi motivi”.

Chiarimento delle Proponenti: per i temi sulla pubblica incolumità e sul rischio sismico, i proponenti non hanno nulla da aggiungere a quanto già chiarito rispetto ai medesimi rilievi del parere di aprile 2021. Per quanto riguarda la riqualificazione della costa, anche la recente pianificazione dell'ADSP, che pure non individua nell'area la realizzazione del deposito, prevede in ogni caso una destinazione commerciale e portuale e non ricreativa e turistica.

I proponenti, infine, ritengono che il riferimento alla dismissione del polo petrolifero sia inconferente.

OSSERVAZIONI PERVENUTE DA COMITATI ED ASSOCIAZIONI

Osservazioni dell'Associazione Medicina Democratica – Napoli e della Consulta Popolare per la Salute Sanità della Città di Napoli

In data 6 luglio le suddette associazioni hanno presentato le proprie osservazioni sulle integrazioni documentali presentate nel procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto “Deposito GNL nel Porto di Napoli”.

Tali osservazioni sono state protocollate e pubblicate dal MITE sul sito istituzionale “VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI” con Codice Elaborato MiTE-2022-0083866 in data 6 luglio 2022.

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

OSSERVAZIONE al “punto 10 – Popolazione e Salute Umana” della documentazione integrativa.

A. Fonte dei dati, Metodologie di Analisi e Considerazioni Conclusive

L'Associazione ritiene che le integrazioni delle proponenti siano inaccettabili e carenti perché:

- “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”

Chiarimento delle Proponenti:

Punto 1 e Punto 2 (Fonte e richiesta dati)

Le Associazioni osservano che “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” ed inoltre che “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”.

A tal riguardo si argomenta che nella richiesta della Commissione CTVA, di cui il punto No 10 della documentazione integrativa ne costituisce risposta, viene richiesto quanto segue: *“Relativamente alla componente Popolazione e Salute Umana, di effettuare la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione interessata dalla realizzazione dell’opera in oggetto utilizzando opportunamente i dati di morbilità/mortalità che siano il più possibile recenti e che abbiano un grado di dettaglio riferito per lo meno all’ambito comunale”*.

Le Proponenti prendono atto delle osservazioni, ma, come già descritto ed evidenziato nel documento di risposta alle integrazioni emesso a seguito della richiesta di integrazioni del MiTE avanzata in data 3 Marzo 2022 (Documento No. P0020206-1-H3 Rev. 0 - Maggio 2022), precisamente al paragrafo 11.2.2 “Fonte dei dati”, 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 conformi alle indicazioni delle *“Linee Guida per la Valutazione di Impatto Sanitario”*, predisposte dall’Istituto Superiore di Sanità (ISS) ed adottate con Decreto del Ministero della Salute del 27 Marzo 2019 (cioè dati a livello comunale confrontati con dati regionali) sono a disposizione solo dell’Assessorato alla Sanità.

Pertanto, relativamente agli aspetti di propria e specifica competenza nell’ambito dell’iter procedurale ai fini dell’espletamento delle richieste di integrazioni avanzate dal MiTE, è stata predisposta ufficiale richiesta a mezzo PEC (Lettera No. P0020206-1-A1 – Marzo 2022) alla *“Direzione Generale per la Tutela della Salute e il coordinamento del Sistema Sanitario Regionale - Osservatorio Epidemiologico Regionale - Centro Direzionale is. C3”* ed avente ad oggetto: *Richiesta di dati di mortalità, di ricovero e di incidenza tumori per la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione relativamente al progetto “Deposito GNL Edison Napoli” nel sito di Napoli - Procedimento di Istruttoria VIA [ID_VIP 5953]. Proponente: Edison S.p.A. - Kuwait Petroleum Italia S.p.A.”*

Alla data di emissione del documento di risposta (due mesi successivi alla data di richiesta dei suddetti dati) i dati richiesti non erano pervenuti.

Di conseguenza a quanto sopra, al fine di fornire comunque una pronta risposta, in assenza dei dati specifici richiesti alla Regione Campania, è stata effettuata una elaborazione dei dati di mortalità ISTAT del quinquennio di più recente disponibilità (2014-

2018) su base comunale. Le informazioni utilizzate per la valutazione dello stato di salute *ante operam* hanno pertanto considerato le popolazioni ed i decessi:

- *Popolazioni:* sono stati utilizzati i dati ISTAT della popolazione residente al 1 Gennaio di ogni anno, separatamente per sesso, singola classe di età, e singolo Comune di residenza, per tutti gli anni dal 2014 al 2018. Inoltre, le stesse informazioni sono state raccolte per la Provincia di Napoli e per l'intera Regione Campania. Tali informazioni sono reperibili al sito web: www.demo.istat.it;
- *Decessi:* Anche per i decessi si è fatto riferimento ai dati ISTAT, degli ultimi 5 anni disponibili (2014-2018), messi a disposizione dall'Ufficio ISTAT competente. I dati relativi ai decessi della popolazione residente sono stati resi disponibili attraverso due file: il primo, indicante i decessi per età, per sesso, per singola patologia di decesso, e per Provincia, per gli anni dal 2014 al 2018; il secondo, contenente i decessi per sesso, per singola patologia di decesso, e per Comune, ma non per età, per gli anni dal 2014 al 2018. Con tali dati è possibile calcolare una standardizzazione indiretta dei dati comunali (con riferimento regionale) standardizzando per età e anno di calendario. Le cause di morte (patologie al decesso) sono state codificate da ISTAT con i criteri della Classificazione Internazionale delle Malattie decima edizione (*International Classification of Diseases, ICD 10*).

Stante quanto sopra evidenziato, si ritiene che quanto prodotto dalle Proponenti per quanto riguarda i dati di mortalità, corrisponde al dettaglio informativo (*“un grado di dettaglio riferito per lo meno all'ambito comunale”*) richiesto dal MiTE nonché alle indicazioni delle su citate *“Linee Guida per la Valutazione di Impatto Sanitario”*.

Punto 3 (Anagrafe Comunale)

Le Associazioni osservano che *“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”*.

Non risulta alle Proponenti che l'Anagrafe del Comune di Napoli sia dotata di un proprio sito dove accedere per recuperare *“i dati della mortalità in rapporto al numero di residenti per quartiere”*. Alla ricerca quindi di eventuali dati sulla mortalità per quartiere è stato esplorato il sito web del Comune di Napoli. Nello specifico:

- la pagina del *“Servizio servizi demografici e statistici”* (<https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/16831>);

- la pagina dell'informazione statistica, ed in particolare quella delle statistiche demografiche, dove è riportata “La struttura demografica della popolazione residente nella città di Napoli al 31 dicembre 2016. Dati comunali” (<https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/34362>),
- La pagina della “Salute” dove sono raccolte le informazioni, le iniziative e i provvedimenti relativi alla salute e gli aggiornamenti in merito all'emergenza sanitaria da Covid 19 (<https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/43899>);
- la pagina degli Open data ed in particolare l'Elenco dei dataset per data di inserimento (<https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/22712>).
L'unico set di dati di potenziale interesse (ai fini demografici) è rappresentato dalle “Dinamiche demografiche maschi e femmine anno 2013. Iscrizioni e cancellazioni anagrafiche per nascita, morte e trasferimento di residenza ai fini del calcolo del bilancio demografico e della popolazione residente”.

In nessuna delle su citate pagine è stato possibile trovare “i dati della mortalità in rapporto al numero di residenti per quartiere”.

Ad integrazione dei siti consultati su descritti, sempre alla ricerca di eventuali dati sulla mortalità per quartiere, è stato esplorato il sito web del Comune di Napoli nella pagina “dati mortalità rencam” (registro nominativo cause di morte) (<https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/7750>) dove è riportato un solo report piuttosto datato (“I dati sulla mortalità 2004-2005”), frutto, come si dice nella sua presentazione, “di alcuni anni di studio del RENCAM gestito dal Servizio Epidemiologia e Prevenzione dell'ASL NA1”. In tale report sono riportate anche informazioni per distretto.

Da ultimo, è stato esplorato anche il sito della Asl Napoli 1 Centro, ed in particolare la pagina del “REGISTRO TUMORI AZIENDALE”: anche in questo caso è presente un report (“Incidenza oncologica per Distretto Sanitario: anni 2010-2012”) che contiene, come da titolo, i dati sull'incidenza dei tumori per distretto relativi ad un periodo che risulta ancora una volta piuttosto datato (<https://www.aslnapoli1centro.it/registro-tumori>).

Inoltre, datato risulta il volume “Profilo di Comunità della Città di Napoli 2010-2012”, preparato dal Coordinamento Centro Studi Interistituzionale per l'Integrazione Sociosanitaria Comune di Napoli / Asl Napoli 1, volume che riporta informazioni sanitarie per municipalità (tasso di mortalità 2006-2008, tassi di ospedalizzazione 2006); parimenti

datate sono le pubblicazioni del Servizio di Statistica (esempio: quaderni di demografia) che riportano dati di mortalità e/o ospedalizzazione per municipalità.

Punto 4 (Referto Epidemiologico Comunale)

Le Associazioni osservano inoltre che *“L’analisi non prende in considerazione il Referto Epidemiologico Comunale, prodotto dal gruppo epidemiologia della Consulta Popolare Salute e Sanità della Città di Napoli”*.

Così come per l’Anagrafe del Comune di Napoli, anche per la Consulta Popolare Salute e Sanità della Città di Napoli non risulta alle Proponenti che essa sia dotata di un proprio sito dove sia possibile accedere per recuperare *“il Referto Epidemiologico Comunale”*.

Per la ricerca di tale referto è stato innanzitutto esplorato il sito web del Comune di Napoli, dove si trova una pagina intitolata *“Consulta Popolare per la Salute e la Sanità della città di Napoli”* (<https://www.comune.napoli.it/consulta-popolare-salute-sanita>).

Sono stati esaminati tutti i documenti presenti e letti tutti i *“Comunicati”* emessi dalla Consulta e riportati nella pagina, ma non è stato trovato alcun documento descrittivo (in termini quantitativi) della mortalità (o di altro tipo di evento sanitario) per patologia per i diversi quartieri (o altre suddivisioni territoriali) della città di Napoli.

Parimenti, né nella pagina citata e neppure in altre collegate alla pagina stessa è stato possibile reperire file(s) o documenti contenenti tali informazioni.

La *“Consulta Popolare Salute e Sanità della Città di Napoli”* ha attivato una Pagina Facebook (<https://www.facebook.com/ConsultaPopolareNapoli/>): la ricerca del Referto Epidemiologico Comunale è stata così estesa a tutte le pagine facebook del sito della Consulta ma anche questa ricerca non ha prodotto risultati.

Fallito il tentativo di trovare le informazioni seguendo direttamente la traccia della *“Consulta Popolare Salute e Sanità della Città di Napoli”* si è passati allora ad esaminare informazioni e siti internet riferiti a *“Medicina Democratica”*, in quanto anche questa associazione è firmataria delle osservazioni cui si sta rispondendo. E’ stato quindi esaminato a fondo prima il sito principale di Medicina Democratica (<https://www.medicinademocratica.org/wp/>), procedendo poi all’esame delle pagine del sito caratterizzate dal tag *“Napoli”* (<https://www.medicinademocratica.org/wp/?tag=napoli>), ed infine alla parte del sito dedicata ad EMMEDI, la Rivista web della Associazione (https://www.medicinademocratica.org/wp/?page_id=7481).

In queste ultime pagine, nel volume 6 (luglio 2019) di EMMEDI è riportato, come attesta l'indice del volume, l'articolo che segue: *“L’esperienza della Consulta Popolare per la Salute e la Sanità della Città di Napoli – di Paolo Fierro e Stanislao Loria (articolo integrale rispetto a quello pubblicato su Il Manifesto)”*.

L'articolo, a firma di Stanislao Loria e Paolo Fierro, che descrive in estenso una presentazione fatta a Bologna dagli stessi autori ad un convegno della SNOP (Società Nazionale degli Operatori della Prevenzione), presentazione che con le sole slides in formato “pdf” è disponibile al sito della CIIP - Consulta Interassociativa Italiana per la Prevenzione (<https://www.ciip-consulta.it/images/eventlist/Eventi2019/190411-snop/Loria%20Fierro.pdf>), si intitola appunto: *“Al WORKSHOP della SNOP < La Prevenzione del Futuro tra conoscenza e partecipazione >, tenutosi a Bologna l’11 e 12 aprile 2019 abbiamo presentato la relazione “L’esperienza della Consulta Popolare per la Salute e la Sanità della Città di Napoli”*”.

La lettura combinata dei due documenti su citati (l'articolo su EMMEDI e le slides presentate al convegno nominato) permette di comprendere che il Referto Epidemiologico Comunale calcolato dalla “Consulta Popolare Salute e Sanità della Città di Napoli” è stato costruito a partire dai deceduti così come risultano all'Ufficio demografico del Comune di Napoli (non a partire, come è consuetudine quando si analizzano dati di mortalità, dai dati ISTAT di decesso), cumulando il totale dei morti avvenuti nel periodo 2009-2017.

Dal punto di vista metodologico non è possibile esprimere una valutazione di merito sull'esperienza condotta perché sono del tutto insufficienti le notizie di metodo rese disponibili attraverso i due documenti: vero è, comunque, che le notizie sulla mortalità riportate nei due contributi si riferiscono esclusivamente alla mortalità totale e niente viene proposto per quanto riguarda la mortalità per specifiche patologie. I risultati resi disponibili, pertanto, al di là di qualsiasi giudizio tecnico sulla loro validità e sulla adeguatezza delle analisi condotte, *non sarebbero comunque sufficienti per effettuare una adeguata valutazione dello stato di salute ante operam della popolazione interessata* così come richiesto dalle “Linee Guida per la Valutazione di Impatto Sanitario” di cui al Decreto del Ministero della Salute del 27 Marzo 2019, in quanto *si limitano a presentare la mortalità per il totale delle cause e non per singole patologie come richiesto dalle Linee Guida*.

Passando dagli argomenti più generali a quelli di maggiore dettaglio, i due documenti presentano una tabella con gli RSM (Rapporti Standardizzati di Mortalità, riferimento: i tassi di decesso dell'intero comune di Napoli) di mortalità totale dei singoli quartieri

ordinati per valore crescente e separati tra maschi e femmine, ed una figura che riporta geograficamente i valori degli stessi RSM.

La tabella e la figura citate sono riprodotte nel seguito.

Tabella 1 Tassi di decesso per quartieri del comune di Napoli (EMMEDI – CIIP)

QUARTIERI	SMR MASCHI	QUARTIERI	SMR FEMMINE
POSILLIPO	80,5	POSILLIPO	77,1
CHIAIA	84,5	ARENELLA	89,3
VOMERO	88,1	CHIAIA	91,8
ARENELLA	88,9	CHIAIANO	92,2
PORTO	92,0	VOMERO	94,2
PIANURA	93,3	BAGNOLI	94,5
SAN CARLO	95,1	PIANURA	95,1
FUORIGROTTA	95,4	FUORIGROTTA	95,4
SAN FERDINANDO	95,6	SAN CARLO	96,2
BAGNOLI	96,5	SAN FERDINANDO	99,0
SOCCAVO	98,7	SOCCAVO	100,4
*MONTECALVARIO	99,2	*SECONDIGLIANO	101,7
SAN GIUSEPPE	100,9	PONTICELLI	102,5
VICARIA	100,9	SAN GIUSEPPE	103,6
CHIAIANO	101,8	*FOGGIOREALE	104,8
*AVVOCATA	102,7	*AVVOCATA	105,8
PONTICELLI	103,9	VICARIA	105,9
*BARRA	105,9	*MONTECALVARIO	107,4
*SECONDIGLIANO	107,0	PORTO	107,9
*FOGGIOREALE	108,1	*STELLA	108,6
*MERCATO	111,3	*BARRA	108,8
*STELLA	112,0	*SCAMPIA	109,0
*SCAMPIA	113,0	*PISCINOLA MARIANELLA	109,4
*PENDINO	113,4	*PENDINO	110,5
*PISCINOLA MARIANELLA	114,3	*SAN PIETRO A PATIERNO	110,9
*SAN LORENZO	114,8	*MERCATO	111,1
*SAN PIETRO A PATIERNO	115,9	*SAN GIOVANNI A TEDUCCIO	113,1
*SAN GIOVANNI A TEDUCCIO	118,5	*SAN LORENZO	114,1
*MIANO	125,2	*MIANO	118,6

Quartieri in ordine crescente di SMR per maschi (a sinistra) e femmine (a destra).

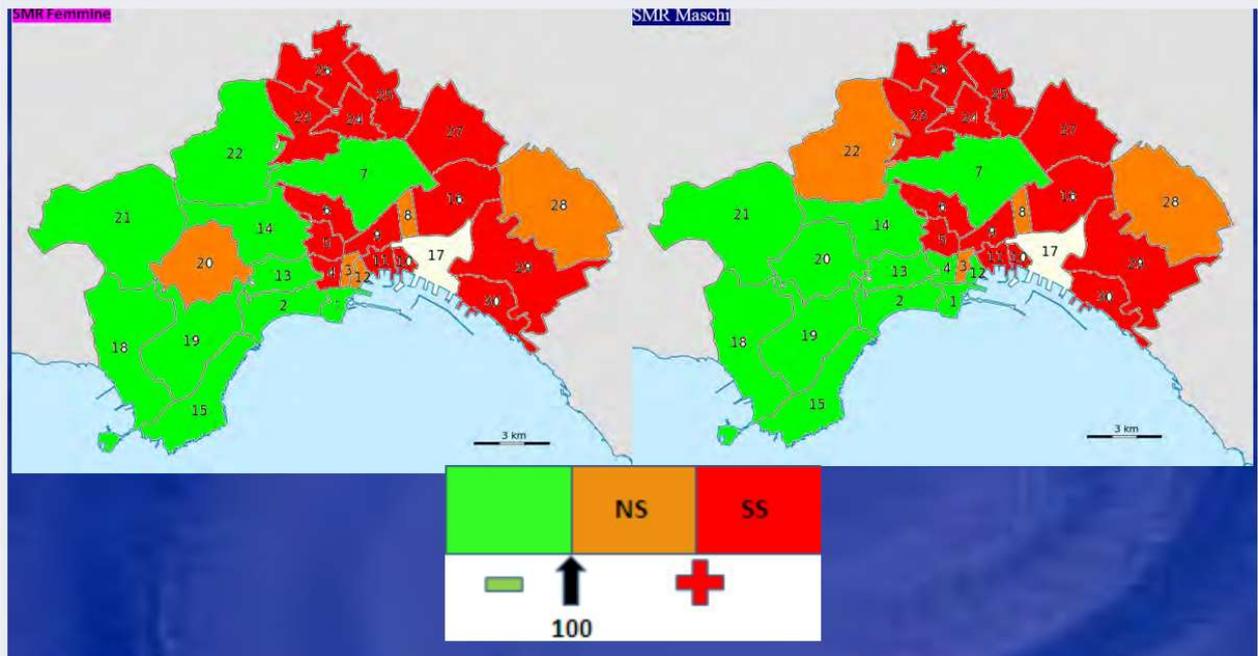


Figura 1 RSM (Rapporti Standardizzati di Mortalità) – localizzazione geografica

I numeri presenti in figura indicano i quartieri in cui è suddiviso il Comune di Napoli: la corrispondenza tra numeri in figura e nomi dei quartieri è indicata nell'elenco che segue.

- 1) San Ferdinando, 2) Chiaia, 3) San Giuseppe, 4) Montecalvario, 5) Avvocata, 6) Stella, 7) San Carlo all’Arena, 8) Vicaria, 9) San Lorenzo, 10) Mercato, 11) Pendino, 12) Porto, 13) Vomero, 14) Arenella, 15) Posillipo, 16) Poggioreale, 17) Zona Industriale, 18) Bagnoli, 19) Fuorigrotta, 20) Soccavo, 21) Pianura, 22) Chiaiano, 23) Piscinola, 24) Miano, 25) Secondigliano, 26) Scampia, 27) San Pietro a Patierno, 28) Ponticelli, 29) Barra, 30) San Giovanni a Teduccio.

Giusto per meglio comprendere l’informazione presentata dagli autori sia della presentazione a Bologna che dell’articolo su EMMEDI, si segnala che sono rappresentati (sia in tabella 1 che in figura 1) in colore verde i quartieri per i quali il RSM è inferiore a 100, in colore arancione i quartieri per i quali il RSM è numericamente superiore a 100 ma non differisce da 100 in maniera statisticamente significativa, in colore rosso i quartieri per i quali il RSM è numericamente superiore a 100 e differisce da 100 in maniera statisticamente significativa. La zona bianca in figura (identificata con il numero 17) è la “Zona Industriale”.

Nessuna altra informazione sanitaria è riportata nei due documenti analizzati.

Inoltre, per continuare la ricerca di informazioni sanitarie per quartiere utili per valutare lo stato di salute *ante operam* della popolazione, è stata esplorata anche la Pagina Facebook di “Medicina Democratica di Napoli” nella quale, in alto a sinistra nella pagina è riportata la figura che segue (<https://www.facebook.com/groups/1811139522456764/?fref=ts>).

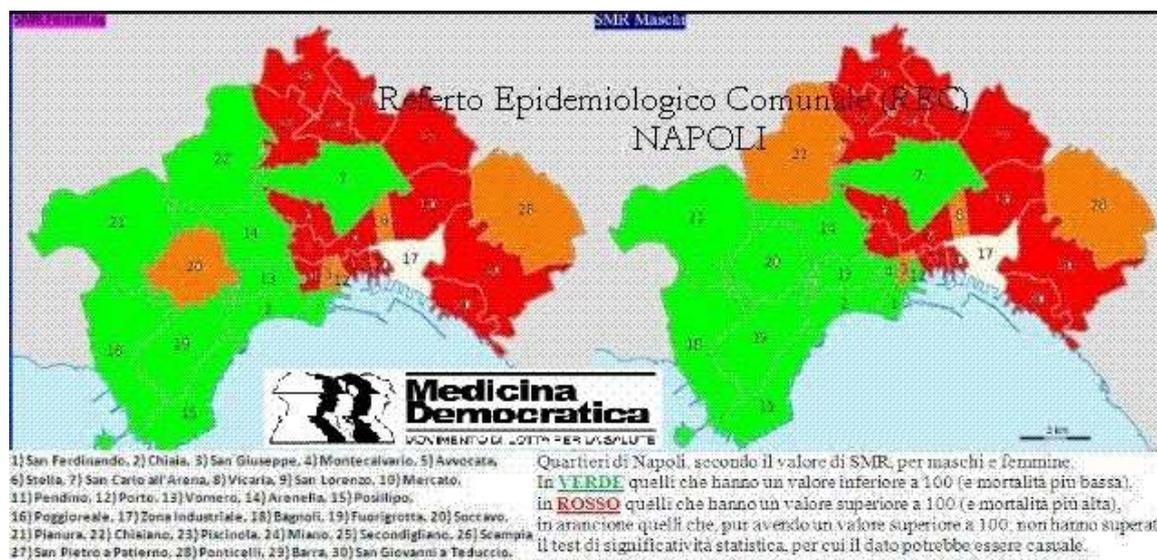


Figura 2 Referto Epidemiologico Comunale (REC) Napoli – (Medicina Democratica di Napoli)

La precedente figura risulta chiaramente ripresa dai due documenti già commentati. Poiché la figura sembra un logo (o comunque una caratterizzazione) per il “Gruppo di Coordinamento Nazionale Sanità”, sono state consultate anche le pagine facebook di detto Gruppo senza riscontrare alcuna informazione aggiuntiva rispetto a quelle sopra riportate.

Da ultimo, per sole ragioni di completezza, sono state analizzate tutte le altre generiche pagine di internet che hanno citato il referto epidemiologico comunale del Comune di Napoli o la Consulta. Si è trattato nella quasi totalità di notizie giornalistiche riferite ad iniziative di quest’ultima associazione, e quando sono state riportate informazioni numeriche riferite al referto epidemiologico comunale si è trattato sempre di un riferimento ad uno dei due documenti ampiamente commentati in precedenza: nessuna informazione quantitativa aggiuntiva è stata riscontrata nella estesa ricerca condotta.

Stante a quanto finora riportato, e volendo riassumere la risposta al Punto 3 (Anagrafe Comunale: *“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“) ed al Punto 4 (Referto Epidemiologico Comunale: “L’analisi non prende in considerazione il Referto Epidemiologico Comunale, prodotto dal gruppo epidemiologia della Consulta Popolare Salute e Sanità della Città di Napoli”), si può concludere quanto segue:

- né seguendo il percorso della Anagrafe Comunale (AC) e neppure seguendo quello del Referto Epidemiologico Comunale (REC) è stato possibile reperire informazioni sanitarie (mortalità, ospedalizzazione, ...) utilizzabili per condurre una valutazione dello stato di salute *ante operam* che sia conforme alle indicazioni espresse dalle Linee Guida sulla valutazione di impatto sanitario approvate dal Ministero della Salute nel 2019. Attraverso queste due strade (AC, REC) è stato possibile acquisire solo informazioni già elaborate (tassi, RSM, ...) relative alla sola mortalità totale (non a quella per patologie, come richiesto dalle Linee Guida) del comune di Napoli o di sue suddivisioni (municipalità, quartieri). In realtà sono stati individuati anche documenti e pubblicazioni contenenti informazioni che potrebbero risultare utili per la valutazione dello stato di salute della popolazione napoletana, ma tali informazioni si riferiscono a periodi piuttosto lontani e le informazioni sanitarie fornite sono quindi altrettanto datate nell’ottica della valutazione che è stata condotta per l’opera qui in discussione;
- attraverso il percorso del Referto Epidemiologico Comunale, ma non solo, sono state reperite informazioni (non i dati originali) sulla mortalità totale per i diversi quartieri di Napoli. L’informazione però, essendo del tutto limitata alla sola mortalità totale, non risulta adeguata (se non come informazione puramente aneddótica) per condurre una valutazione dello stato di salute *ante operam* che sia conforme alle indicazioni espresse dalle Linee Guida.

Punto 5 (Analisi per quartiere)

Le Associazioni osservano che “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”.

Preliminarmente si osserva, come argomentato in precedenza, che ciò che le Proponenti hanno prodotto e che le associazioni censurano (“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“) è ciò che viene richiesto dalle Linee Guida.

Tale censura non può pertanto essere mossa a carico delle Proponenti, le quale si sono attenute strettamente alle indicazioni in vigore.

Entrando invece nel merito della censura (*“senza differenziare i dati per singolo quartiere”*) occorre considerare quanto segue:

- utilizzando le fonti informative a cui le Proponenti possono avere accesso, non è stato possibile reperire dati sanitari elaborabili riferiti ad un periodo compatibile con la valutazione dello stato di salute *ante operam* in discussione, e con un dettaglio territoriale più fine rispetto all'intero territorio del Comune di Napoli (esempio: per quartiere);
- le informazioni sanitarie già elaborate (e quindi non i dati originali da elaborare), e sempre riferite ad un periodo compatibile con la valutazione dello stato di salute *ante operam* in discussione, con un dettaglio territoriale di quartiere, sono state reperite in due documenti analoghi realizzati dagli stessi due autori (Stanislao Loria e Paolo Fierro) e riportate e commentate in precedenza. Tali informazioni, sulla cui validità non è possibile esprimere alcuna valutazione per mancanza di sufficienti informazioni sulla metodologia adottata per produrre i risultati, si limitano a considerare la mortalità totale e non sono quindi sufficienti per la valutazione che deve essere condotta in accordo alle indicazioni delle Linee Guida. Le informazioni disponibili sono state riportate nella risposta al precedente Punto 4.

Punto 6 (La situazione sanitaria di Napoli)

Le Associazioni osservano che l'analisi condotta dalle Proponenti, e ritenuta censurabile perché non esamina lo stato di salute dei singoli quartieri, *“segnala e supporta ... 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)”*.

La valutazione dello *stato di salute ante operam* all'interno dei percorsi autorizzativi deve permettere di raggiungere diversi obiettivi.

Da una parte essa fornisce alcune informazioni che unite a tutte le altre informazioni che l'intero processo di valutazione mette a disposizione devono permettere al valutatore di prendere la migliore decisione possibile relativamente alla realizzazione (o meno) di una determinata opera nonché alle eventuali misure di mitigazione da prescrivere.

D'altra parte, nel caso di realizzazione dell'opera stessa, deve fornire gli elementi essenziali affinché possa essere implementato un adeguato confronto tra la situazione *ante operam* e quella *post operam*.

Il giudizio sulla realizzabilità (e sulle condizioni associate a tale realizzabilità) ovvero non realizzabilità di una determinata opera, che arriva a valle dell'esame di un largo insieme di informazioni di cui lo stato di salute *ante operam*, per quanto importante, è solo un elemento, non è compito delle Proponenti ma è compito e responsabilità del Valutatore, al quale le Proponenti devono fornire nel modo più adeguato possibile (ed a ciò servono le indicazioni contenute nelle Linee Guida) tutte le informazioni necessarie per la decisione che deve essere presa. Ciò è quello che è stato fatto dalle Proponenti anche nel caso in questione dove, con specifico riferimento allo stato di salute *ante operam* di tutto il territorio interessato dalle ricadute dell'opera stessa (e non del solo comune di Napoli), sono state messe a disposizione del Valutatore due tipi di informazioni. Innanzitutto, le tabelle dei risultati dello studio di mortalità, così che il Valutatore possa esaminare direttamente (con gli esperti che lo supportano) il dettaglio numerico prodotto dalle analisi; secondariamente, una breve descrizione testuale dei risultati emergenti.

Le Proponenti si sono pertanto limitate a prendere atto dello stato di salute del territorio esaminato, allegando una sintetica descrizione dei principali risultati emersi dalla analisi della mortalità (al dettaglio informativo "*un grado di dettaglio riferito per lo meno all'ambito comunale*" richiesto dal MiTE).

Punto 7 (L'area di San Giovanni a Teduccio)

Le Associazioni osservano che "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".

Le Proponenti prendono atto delle osservazioni, ma ritengono opportuno sottolineare quanto segue.

Le citate Linee Guida (Ministero della Salute, 2019) segnalano che il profilo d'interesse specifico va definito secondo gli orientamenti proposti dal sistema di sorveglianza SENTIERI. Nel citato studio SENTIERI non è riportata alcuna opera assimilabile a quella in valutazione; l'oggetto che più gli si avvicina è ciò che nello studio SENTIERI viene indicato con il termine "Area Portuale", oggetto che è stato pertanto considerato per l'identificazione delle patologie suggerite nella valutazione.

Inoltre, come già indicato nelle considerazioni espresse dalle Proponenti in riscontro alle osservazioni pervenute durante la precedente consultazione pubblica, nonché nella documentazione tecnica presentata nell'iter autorizzativo dell'impianto (Studio di Impatto Ambientale e successivo documento di integrazione) si rimarca in particolare che:

- la scelta proposta per la localizzazione del deposito all'interno del molo Vigliena (oggi porzione della cosiddetta Darsena Petroli), oltre alla compatibilità con le ipotesi di programmazione e pianificazione vigenti al momento dell'avvio dell'istanza, è stata ritenuta la soluzione preferibile per diverse ragioni tecnico-gestionali, di sicurezza, ed a minor impatto ambientale e paesaggistico; si evidenzia, in particolare che:
 - l'area è occupata al momento da un serbatoio per il trattamento di acqua di sentina di grandi dimensioni, che verrà sostituito dal serbatoio GNL; il progetto, pertanto, non impatterà l'area con la realizzazione di strutture differenti da quelle già presenti,
 - l'area assicura la sinergia e la continuità operativa di tutte le operazioni energetiche essendo già gestita operativamente da Kuwait Petroleum Italia S.p.A.. La Darsena può infatti contare su un presidio costante da parte di operatori specializzati nella gestione di prodotti pericolosi ed infiammabili, e risulta già protetta da un sistema antincendio gestito e sottoposto a manutenzione in maniera costante da operatori petroliferi che garantiscono una presenza continuativa,
 - l'area permette di concentrare in un'unica zona la movimentazione dei prodotti energetici evitando ulteriore ingombro di aree aggiuntive,
 - l'area risulta già dotata dei servizi necessari per una nuova realizzazione industriale. La realizzazione dell'installazione in eventuali altri Porti marittimi e/o relative adiacenze presenti nel Centro-Sud Italia privi di tutte le caratteristiche sopra elencate comporterebbe necessariamente un aggravio dell'impegno previsto soprattutto in fase realizzativa;
- grazie alla combinazione dei servizi marittimi e stradali il porto di Napoli è profondamente integrato con i più importanti centri di produzione e consumo europei e

con i vari Corridoi TEN-T. La scelta di Napoli come centro di distribuzione del GNL nel Sud Italia riflette i seguenti aspetti strategici:

- la città di Napoli è uno dei principali nodi urbani e industriali del Sud Italia,
- il porto di Napoli è al centro di una fitta rete di collegamenti marittimi, che mettono in contatto il continente con la maggior parte delle isole del Mar Tirreno,
- il porto di Napoli è una delle principali porte d'accesso al sistema economico, industriale e turistico del Sud Italia,
- il nodo di Napoli è strettamente connesso con il resto d'Italia da una fitta rete di infrastrutture stradali. La rilevanza del progetto è quindi legata al fatto che il deposito GNL di Napoli diventerà il principale punto di rifornimento per la rete GNL e GNC del Sud d'Italia;
- l'alternativa localizzativa individuata, su richiesta della CTVA VIA/VAS in fase di richiesta integrazioni, che prevede l'eventuale ubicazione alternativa di "Porto Fiorito" (davanti alla centrale Tirreno Power), risulta in ogni caso incompatibile con il progetto di riqualificazione urbana promosso ed approvato dalla Regione relativamente all'area della Ex Corradini che verrà finanziato nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo;
- con riferimento alla cosiddetta "Direttiva DAFI" (Direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 Ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi - Deployment of Alternative Fuels Infrastructure), recepita in Italia dal D.Lgs n.257/2016, si ribadisce l'importanza strategica della disponibilità di un'infrastruttura (una delle prime in Italia e nel Mediterraneo) di approvvigionamento di GNL nel Tirreno che consentirebbe al Porto di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali, incentivando la conversione dei mezzi navali dei porti target del GNL (navi da crociera, traghetti, navi merci), migliorando sensibilmente la qualità dell'aria nella città di Napoli.

Infine, con riferimento a quanto osservato in merito alla vicinanza del Deposito in progetto con uno degli insediamenti abitativi più significativi di tutta l'area, si sottolinea che nell'ambito delle considerazioni conclusive espresse nel paragrafo 11.2.6 del documento di risposta alle integrazioni, viene rimarcato che *"l'obiettivo cardine del progetto mira a sostituire l'uso di combustibili fossili più inquinanti con altri caratterizzati da minori emissioni di particolato, NOx ed SOx con il conseguente miglioramento della qualità dell'aria cittadina (e conseguenti benefici per la salute della popolazione) in quanto il Porto di Napoli risulta ubicato nel cuore della città"*.

B. Indicatori di Salute

L'Associazione ritiene che le integrazioni delle proponenti siano inaccettabili e carenti perché:

- “8) L'indagine riduce i rischi del nuovo impianto alle emissioni di NO_x, SO_x e CO, senza calcolare la prevedibile quota aggiuntiva dell'inquinamento fotochimico;
- 9) L'indagine esibisce una mappa delle concentrazioni orarie di NO₂ (fig. 11.1. 98,08 Percentile delle concentrazioni orarie di NO₂) 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);

Chiarimento delle Proponenti:

Punto 8 (Inquinamento fotochimico)

Le Associazioni osservano che *“L'indagine riduce i rischi del nuovo impianto alle emissioni di NO_x, SO_x e CO, senza calcolare la prevedibile quota aggiuntiva dell'inquinamento fotochimico;”*.

In merito all'argomentazione osservata si ritiene utile rimarcare che, come ampiamente chiarito dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (www.eea.europa.eu), il più importante ossidante fotochimico, a causa della sua abbondanza e tossicità, è l'ozono (O₃), che risulta essere un inquinante secondario risultante da reazioni fotochimiche che coinvolgono numerosi gas presenti nella troposfera (lo strato di atmosfera compresa fra la superficie terrestre e un'altitudine di 7-15 km). I principali precursori sono gli ossidi di azoto (NO_x, cioè NO e NO₂), i composti organici volatili (COV), il metano (CH₄) e il monossido di carbonio (CO). Danno origine a questi inquinanti molte attività umane, come l'impiego di combustibili fossili, soprattutto per i trasporti, e l'uso di prodotti contenenti solventi organici. L'inquinante si forma per ossidazione di COV e CO in presenza di NO_x e luce del sole; nello strato limite inquinato, sono i COV, più reattivi, a fungere da principale "carburante" nel processo, mentre nelle zone remote il processo viene

provocato soprattutto dall'ossidazione di CH₄ e CO. In ogni caso, la formazione di ozono dipende generalmente dalla disponibilità del catalizzatore NO.

I processi che causano questi diversi scenari di concentrazione e formazione dell'ozono sono di natura molto complessa; la formazione dell'ozono, infatti, dipende solo in parte da fenomeni di natura locale, ma, detti processi sono prevalentemente regolati da fenomeni di natura transfrontaliera che si dispiega su ampie scale spaziali. Conseguentemente, i livelli riscontrati in una certa zona non sempre sono esclusivamente attribuibili a fonti di emissione poste in prossimità della zona stessa, ma, il contributo più importante, può provenire dalle zone circostanti.

Quanto su premesso porta a concludere, in risposta all'osservazione sollevata, che una valutazione in merito all'inquinamento fotochimico nell'ambito dell'iniziativa in esame esula dallo scopo dello studio effettuato, che risulta incentrato sull'analisi degli effetti direttamente imputabili all'esercizio dell'impianto.

Difatti, ai fini della valutazione dei potenziali impatti sulla qualità dell'aria generati dal funzionamento dell'impianto, nonché dal traffico navale indotto durante la fase di esercizio (per i cui dettagli si rimanda alla risposta del successivo punto 11), è stato predisposto un apposito studio di dispersione degli inquinanti in atmosfera condotto con l'impiego del software CALPUFF. Tale studio è stato implementato effettuando le simulazioni modellistiche aventi ad oggetto lo scenario emissivo che coinvolge esclusivamente gli inquinanti effettivamente emessi durante l'esercizio dell'impianto.

Nelle suddette simulazioni, infatti, è stata assunta l'alimentazione a GNL per i motori delle metaniere e delle bettoline, il combustibile marino MDO (Marine Diesel Oil) per i rimorchiatori, il BOG/Gas Naturale per il MCI. L'NO_x è stato assunto come unico inquinante rilevante per i mezzi navali alimentati a GNL (metaniere e bettoline) e per il MCI, essendo trascurabili i contributi dati dalle emissioni di SO₂ e Polveri sospese (ritenuti pertanto di interesse solo per l' MDO); pertanto, in tale contesto, il Monossido di Carbonio (CO) è stato ritenuto trascurabile. Sono stati pertanto considerati i seguenti inquinanti:

- ossidi di azoto (NO_x);
- biossido di zolfo (SO₂);
- polveri, intese come particolato totale (PTS).

In aggiunta a quanto sopra, si evidenzia, inoltre, che nella valutazione dello scenario di base della qualità dell'aria condotta nello Studio di Impatto Ambientale (documento No. P0020206-1-H1 Rev. 0 - Marzo 2021 – paragrafo 4.6.2 – tabella 4.51), in tutte le stazioni considerate afferenti alla Rete di Monitoraggio della qualità dell'aria gestita dall'ARPAC,

ricadenti nell'Agglomerato Napoli-Caserta e più prossime all'area di progetto del pontile Vigliena, *non si riscontrano criticità in merito all'ozono* in quanto le concentrazioni medie annue misurate risultano al di sotto dei limiti imposti da normativa (Decreto Legislativo 13 Agosto 2010, No. 155).

Punto 9 (Concentrazioni massime)

Le Associazioni osservano che *“L'indagine esibisce una mappa delle concentrazioni orarie di NO₂ (fig. 11.1. 98,08 Percentile delle concentrazioni orarie di NO₂) nell'area del golfo di Napoli omettendo di segnalare che le concentrazioni massime (< 60 nella legenda colorimetrica) riguardano proprio la zona Orientale di Napoli”*.

In merito all'osservazione avanzata, si ribadisce che la fig. 11.1 *“99.8 Percentile delle Concentrazioni Orarie di NO₂ - Comuni ricadenti entro l'isolinea pari a 6 µg/m³”* (paragrafo 11.2.2) della relazione delle Proponenti in risposta alla richiesta integrazioni avanzata dal MiTE (Doc. No. P0020206-1-H3 Rev. 0 - Maggio 2022), è stata inserita, come ampiamente dettagliato nel suddetto documento, al fine di individuare le aree sensibili su cui incentrare le analisi richieste relative all'approfondimento alle simulazioni già eseguite in relazione alla fase di esercizio (mediante applicazione del modello CALPUFF già evidenziate al precedente punto 8) dettagliate nel paragrafo 5.7.3.2.5 dello SIA e trattate al paragrafo 4.2.4 (Punto 3d) del documento di risposta alle integrazioni, quali:

- l'individuazione dei ricettori discreti (case, scuole, cimiteri, ecc.) ricadenti nel dominio di calcolo;
- l'analisi dei valori di concentrazione degli inquinanti al suolo (sia su mappa che in formato tabellare) in corrispondenza dei ricettori discreti individuati, riferiti ai valori limite riportati nel D.Lgs. 155/2010;
- il confronto tra i valori di concentrazione simulati dal modello e i valori misurati presso le centraline più rappresentative presenti nel dominio territoriale di analisi, al fine di valutare il contributo atteso delle concentrazioni simulate rispetto ai limiti di qualità dell'aria, ipotizzando in tal senso la sovrapposizione del progetto agli attuali livelli di qualità dell'aria.

Come evidenziato nel documento, infatti, *“sono stati considerati i comuni ricadenti nel dominio di calcolo ed interessati dall'isolinea corrispondente a concentrazioni pari o superiori a 6 µg/m³ (rappresentata dal bordo esterno dell'area in verde chiaro nella figura riportata), in quanto è stato ritenuto ragionevole considerare gli effetti delle ricadute*

trascurabili per concentrazioni inferiori a tale valore (che risulta corrispondere al 3% del valore limite normativo orario di 200 µg/m³ e pertanto già ampiamente conservativo)”.

La selezione dei ricettori discreti rappresentativi è stata effettuata tenendo conto dell’ubicazione dei suddetti elementi specifici della fase di cantiere, estendendo successivamente il campo di analisi anche ai ricettori ubicati nel dominio di calcolo lungo le principali direttrici della dispersione atmosferica, principalmente legate allo scenario meteorologico e ritenute in tal senso rappresentative sia della fase di cantiere sia di esercizio.

Dalla suddetta analisi sono stati individuati n. 32 ricettori discreti (dettagliati nella Tabella 4.17 del documento “Elenco ricettori discreti identificati ai fini dell’analisi delle simulazioni modellistiche in atmosfera”) e riportati nella figura 4.8 del documento, richiamata nella seguente figura.

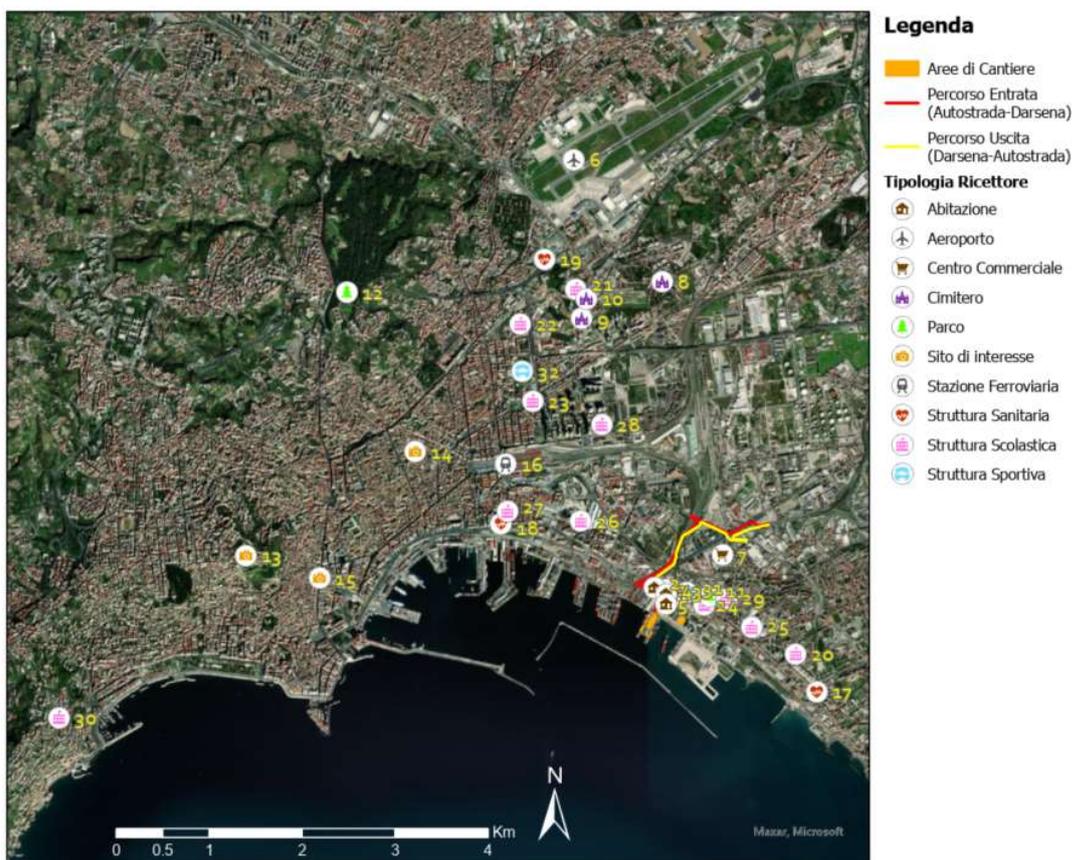


Figura 3 Ricettori discreti identificati ai fini dell’analisi delle simulazioni modellistiche in atmosfera (area vasta) - (Figura 4.8 documento di risposta alle integrazioni)

La valutazione sui ricettori discreti in fase di esercizio è rintracciabile nella sezione 4.2.4 (Punto 3d) del documento di risposta e nelle relative Figure 4-5, 4-6 e 4.7 allegate, quali, in particolare:

- Figura 4.5: Simulazioni in atmosfera della fase di esercizio (Scenario Massimo) - Mappa del 99.8° percentile delle ricadute medie orarie di NO₂;
- Figura 4.6: Simulazioni in atmosfera della fase di esercizio (Scenario MEDIO) - Mappa delle ricadute medie annue di NO₂;
- Figura 4.7: Simulazioni in atmosfera della fase di esercizio (Scenario Massimo) - Mappa del 99.7° percentile delle ricadute medie orarie di SO₂.

Le mappe per gli altri parametri di riferimento (99.2° percentile giornaliero per l'SO₂, 90.4° percentile e media annua per il PM₁₀) non sono state invece riprodotte, in quanto le ricadute stimate dal modello sono risultate sempre di diversi ordini di grandezza inferiori ai valori limite di riferimento applicabili e in tal senso giudicate del tutto trascurabili.

Dall'analisi delle suddette figure allegate si evince chiaramente come una parte rilevante dei ricettori presi in esame ricada nell'area citata che è stata pertanto oggetto di analisi contrariamente a quanto osservato.

Inoltre, si rimarca, così come ampiamente illustrato nel documento, che in corrispondenza dei ricettori analizzati non si evidenziano superamenti imputabili all'esercizio dell'iniziativa. Infatti, le suddette mappe delle ricadute al suolo in fase di esercizio in allegato estese all'intero dominio di calcolo e con l'ubicazione dei ricettori, nonché le tabelle di confronto delle ricadute con i valori di fondo delle centraline di qualità dell'aria (Tabella 4.24, Tabella 4.25 e Tabella 4.26 del documento di risposta), permettono di ritenere che gli incrementi stimati legati all'esercizio del progetto risultino sempre di lieve entità, se non addirittura trascurabili.

Si sottolinea, altresì, che le concentrazioni orarie citate per l'inquinante NO₂ (i.e quelle > 60 ug/m³, comunque inferiori al limite orario di 200 ug/m³) non interessano direttamente i ricettori presenti nell'area, ma riguardano esclusivamente una limitata porzione di territorio nelle immediate vicinanze delle sorgenti emissive.

In ultimo, con riferimento alle considerazioni sul rispetto dei limiti di qualità dell'aria risultanti dalle simulazioni in fase di esercizio su esposti, si ricorda che il bilancio emissivo effettuato nello SIA (paragrafo 5.7.3.3) e richiamato nel documento di risposta alle integrazioni (paragrafo 4.2.5 Punto 3e), concernente la stima delle mancate emissioni di inquinanti (NO_x, SO₂ e polveri) legate al futuro esercizio del progetto con impatto positivo (per effetto della sostituzione con il GNL di combustibili quali diesel, MDO e olio

combustibile nel traffico stradale e marittimo e per le utenze industriali e reti locali off-grid) risulta favorevole alla realizzazione dell'impianto per la sostituzione di combustibili più inquinanti.

Punto 10 (Gli effetti sanitari dei gas analizzati)

Le Associazioni osservano che *“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);”*.

In aggiunta a quanto esposto ai precedenti punti 8 e 9, si rimarca che, in realtà, dalla lettura in estenso della relazione delle Proponenti in risposta alla richiesta integrazioni avanzata dal MiTE appare evidente come gli indicatori di salute analizzati sono stati scelti per un insieme di motivi che vanno ben oltre la critica esposta dalle Associazioni e di sopra riportati, e che sono i seguenti:

- Le evidenze sanitarie emergenti dallo studio SENTIERI per quanto riguarda ciò che nello studio viene indicato con il termine “Area Portuale”, arricchite da un insieme di patologie di tipo “Generale” che lo studio *raccomanda di analizzare comunque, a prescindere dalla loro eventuale non associazione con le emissioni dell'opera in valutazione*. La tabella che segue riporta il dettaglio delle patologie suggerite, con l'indicazione dei due gruppi di appartenenza (generale, area portuale). Oltre ai codici nosografici necessari per identificare le singole patologie, la tabella riporta nell'ultima colonna lo stato dell'evidenza (sempre secondo l'esame condotto dallo studio SENTIERI) relativamente alla esistenza di una associazione causale tra le esposizioni associate all'opera (area portuale) e la patologia indicata¹.

¹ Nel caso specifico, per tre patologie l'evidenza è riportata come “limitata”, il che sta a significare che dalla analisi della letteratura di merito emerge l'indicazione di una evidenza *«limitata ma non sufficiente per inferire la presenza di una associazione causale»* (così secondo le definizioni adottate nello studio SENTIERI). Sempre lo studio SENTIERI alla voce “Area Portuale” segnala anche altre patologie che sono state esaminate nello studio ma la cui evidenza di associazione è stata classificata come “inadeguata” (*«inadeguata per inferire la presenza o l'assenza di una associazione causale»*).

Tabella 2 Gruppi di Cause di Morte e di Ricoveri analizzati nel Sistema di sorveglianza SENTIERI

Patologie	Mortalità codici ICD-10*	Ricoveri codici ICD-9-CM**	Gruppo	Evidenza
Tutte le cause	A00-T98	001-999	Generale	
Tutti i tumori	C00-D48	140-208	Generale	
Malattie sistema circolatorio	I00-I99	390-459	Generale	
Malattie apparato respiratorio	J00-J99	460-519	Generale, Area Portuale	Limitata
Malattie apparato digerente	K00-K92	520-579	Generale	
Malattie apparato urinario	N00-N39	580-599	Generale	
Tumori trachea bronchi polmoni	C33-C34	162	Area Portuale	Inadeguata
Tumore della pleura	C450	163	Area Portuale	Limitata
Tumore della Vescica	C67	188	Area Portuale	Inadeguata
Asma	J45-J46	493	Area Portuale	Limitata

* ICD (International Classification of Diseases- X edition)²

** ICD-9-CM (International Classification of Diseases-IX edition-Clinical Modification)³

- Le evidenze tossicologiche riferite agli inquinanti di interesse emergenti dalle seguenti fonti: Portale web US-EPA; Banca dati IRIS dell'US-EPA (Integrated Risk Information System); Banca dati ECHA (European Chemicals Agency); Banca dati IARC (International Agency for Research on Cancer); seguendo pertanto le indicazioni delle citate Line Guida sulla VIS che raccomandano di consultare, ad esempio, *“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”*.
- Gli effetti del particolato (assimilato cautelativamente al PM_{2,5}) e di NO₂, per i quali le indicazioni di letteratura, così come riprese (ad esempio) nel progetto VIIAS (Metodi

² World Health Organization, *Classificazione Statistica Internazionale delle Malattie e dei Problemi Sanitari Correlati*, 10th revision, Fifth edition, 2016

³ Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali. *Classificazione delle malattie, dei traumatismi, degli interventi chirurgici e delle procedure diagnostiche e terapeutiche*. Istituto poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 2008

per la Valutazione Integrata dell’Impatto Ambientale e Sanitario dell’inquinamento atmosferico, www.viiias.it) nella sezione “funzioni di rischio” (e, più in generale, nel progetto HRAPIE “Health Risk of Air Pollution In Europe” della WHO), sono quelle riportate nella seguente tabella.

Tabella 3 Gruppi di Cause di Morte e di Ricoveri associati al particolato e ad NO₂

Inquinante	Indicatore	Patologie	Età	Mortalità codici ICD-10	Ricoveri codici ICD-9-CM
PM _{2,5}	Mortalità	Naturali	> 30 anni	A00-R99	001-629, 677-799
PM _{2,5}	Mortalità	Malattie cardiovascolari	> 30 anni	I00-I99	390-459
PM _{2,5}	Mortalità	Malattie respiratorie	> 30 anni	J00-J99	460-519
PM _{2,5}	Mortalità	Tumore polmoni	> 30 anni	C33-C34	162
PM _{2,5}	Ricoveri	Eventi coronarici	> 30 anni	I20-I25	410-414
NO ₂	Mortalità	Naturali	> 30 anni	A00-R99	001-629, 677-799

- Altre patologie che la letteratura sporadicamente associa alle esposizioni o fonti di esposizione che sono oggetto del presente studio sia per completare la descrizione dello stato di salute con l’inclusione di patologie che spesso rappresentano una preoccupazione per le popolazioni a prescindere dalla loro associazione o meno con problematiche di tipo ambientale.

Sulla base delle considerazioni su esposte, l’analisi conclusiva si è pertanto rivolta alle patologie indicate nella tabella che segue.

Tabella 4 Elenco delle Patologie considerate nella Valutazione dello Stato di Salute *Ante Operam*

Patologia	Codice ICD 10	Codice ICD9CM
Totale	A00-T98	001-999
Totale senza traumatismi	A00-R99	001-629, 677-799

Patologia	Codice ICD 10	Codice ICD9CM
Tumori Totali	C00-D48	140-239
Tumori Stomaco	C16	151
Tumori Colon-Retto	C18-C21	153-154
Tumori Polmone	C33-C34	162
Tumore Pleura	C450	163
Tumore Vescica	C67	188
Leucemie	C91-C95	204-208
Mal. Sistema Circolatorio	I00-I99	390-459
Malattie ischemiche del cuore	I20-I25	410-414
Infarto miocardico acuto	I21	410
Malattie cerebrovascolari	I60-I69	430-438
Mal. Apparato Respiratorio	J00-J99	460-519
Mal. Respiratorie Acute	J00-J22	460-466; 480-487
Mal. Respiratorie Croniche	J41-J44; J47	490-492; 494; 496
Asma	J45-J46	493
Mal. Apparato Digerente	K00-K92	520-579
Mal. Apparato Urinario	N00-N39	580-599

Per quanto concerne le considerazioni riguardo il citato RENCAM si rimanda a quanto esposto al precedente paragrafo A. Fonte dei Dati, Metodologie di Analisi e Considerazioni Conclusive (Punto 3 - Anagrafe Comunale).

C. Lettura complessiva del documento

L'Associazione ritiene che le integrazioni delle proponenii siano inaccettabili e carenti perché:

“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;

Chiarimento delle Proponenti:

Come già accennato alle precedenti risposte dei punti 8 e 9 (paragrafo B. Indicatori di Salute), nello SIA (Studio di Impatto Ambientale più volte richiamato Doc. No. P0020206-1-H1 Rev. 0 - Marzo 2021) gli aspetti relativi al *traffico marittimo indotto in fase di esercizio* dell'impianto sono stati ampiamente trattati e modellizzati, e successivamente approfonditi al paragrafo 4.2.4 (Punto 3d) del documento di risposta alle integrazioni (Doc. No. P0020206-1-H3 Rev. 0 - Maggio 2022) come discusso al precedente punto 9.

A tal proposito si richiamano i contenuti trattati nel documento dello SIA al paragrafo 5.7.3.2.5 "*Stima delle Ricadute di Inquinanti legate all'esercizio del Deposito*", dedicato alla valutazione dei potenziali impatti sulla qualità dell'aria generati dal funzionamento dell'impianto e del traffico navale indotto durante la fase di esercizio; a tale scopo è stato predisposto il già richiamato studio di dispersione degli inquinanti in atmosfera condotto con l'impiego del software CALPUFF. Per la quantificazione dei potenziali impatti sul fattore ambientale in esame, nello studio di dispersione sono state prese in considerazione, al fine di stimare le concentrazioni di ricaduta al suolo, le emissioni di inquinanti gassosi e polveri provenienti dal motore a combustione interna (MCI) per la generazione di energia elettrica, le navi metaniere (di taglia maggiore) dirette al deposito per l'approvvigionamento di GNL, le bettoline (metaniere di taglia minore) per approvvigionamento/distribuzione del GNL ed i rimorchiatori a supporto dei mezzi navali di approvvigionamento/distribuzione durante le fasi di navigazione in ambito portuale e di manovra/accosto. Nel dettaglio, per l'implementazione del modello si è tenuto conto di:

- No. 1 MCI in funzionamento continuo;
- un numero massimo di transiti in un anno costituito da:
 - 71 metaniere di capacità pari a 30,000 m³,
 - 84 bettoline di capacità pari a 7,500 m³ (che includono i transiti previsti per entrambe carico/scarico GNL),
 - 155 rimorchiatori.

Per quanto concerne il traffico navale indotto, le simulazioni hanno riguardato il tragitto che i mezzi navali percorrono durante la fase di avvicinamento al Porto di Napoli fino a raggiungere le zone di ormeggio nei pressi dell'area di prevista installazione del deposito (Pontile Vigliena) prendendo come riferimento lo studio di manovra sviluppato dai proponenti per il progetto.

Per quanto riguarda le considerazioni in merito al quadro emissivo simulato si rimanda a quanto precedentemente esposto al paragrafo B. Indicatori di Salute (punto 8), nonché agli approfondimenti successivamente condotti nell'ambito delle simulazioni effettuate a seguito della richiesta integrazione del MITE sviluppati nel già citato paragrafo 4.2.4

(Punto 3d) del documento di risposta alle integrazioni e richiamato al precedente paragrafo B. Indicatori di Salute (Punto 9 (Concentrazioni massime)).

Con riferimento al traffico terrestre indotto, si rimanda alle stime effettuate nello SIA (paragrafo 5.7.3.2.3 “Stima delle Emissioni da Traffico Terrestre” - Tabella 5.34 “Traffico di Mezzi Terrestri in Fase di Esercizio” - Tabella 5.35 “Mezzi trasporto Stradale in Fase di Esercizio” (Fattori di Emissione) - Tabella 5.36 “Stima delle Emissioni Annue da Traffico Mezzi in Fase di Esercizio” - Tabella 5.37 “Stima delle Emissioni Complessive da Traffico Terrestre in Fase di Esercizio”).

Per tali stime è stata cautelativamente ipotizzata, per l'intero traffico indotto dall'esercizio del Deposito Costiero, la percorrenza del tragitto di andata e ritorno compreso tra l'area di impianto e la rete autostradale, di lunghezza pari a circa 2.5 km per tratta richiamato nella Figura 4.2 del documento di risposta alle integrazioni (Figura 4 2: Percorsi delle Autobotti da e per il Molo Vigliena - Figura 4.11 e Appendice A dello SIA) in accordo allo “Studio di impatto su viabilità ordinaria della movimentazione ATB nel percorso: Darsena Vigliena / Imbocco (Autostrade nel Comune di Napoli)” redatto dalla Società SMEI srl e B&P Logistic per Kupit (anno 2020) e riportato integralmente in Appendice A allo SIA.

Inoltre, come evidenziato nel paragrafo 4.2.3.1.2 (Dispersione da traffico terrestre indotto) del documento di integrazioni *“si rimarca che la scelta di utilizzare lo scenario di viabilità esistente, in coerenza con quanto effettuato nello SIA per la stima delle emissioni generate dal traffico terrestre indotto (in fase di cantiere ed esercizio) e nonostante la fase realizzativa in corso del “Progetto esecutivo Nuovo tracciato del Riassetto Stradale, Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Centrale, Riassetto dei Collegamenti stradali e ferroviari interni, Maggio 2019” (in ogni caso considerato negli impatti cumulativi di cui al paragrafo 5.10 dello SIA), ha carattere cautelativo e conservativo. Risulta infatti ragionevole prevedere che a seguito della realizzazione della nuova viabilità (che consentirà di collegare direttamente l'impianto in progetto con l'asse autostradale) si avranno decongestionamenti significativi e conseguenti attenuazioni in termini di emissioni di inquinanti da traffico indotto”*.

Infine, per quanto riguarda l'agente fisico rumore, contrariamente a quanto osservato, si fa presente che le Proponenti hanno ampiamente approfondito gli aspetti legati alla valutazione di impatto acustico per l'impianto in fase di esercizio mediante l'utilizzo del software di simulazione SOUNDPLAN (basato sul modello di propagazione acustica in ambiente esterno). Tali approfondimenti, a cui si rimanda integralmente per i dettagli modellistici e per i risultati, sono riportati nei seguenti documenti:

- APPENDICE B “*Studio di impatto acustico*” allo SIA (Doc. No. P0020206-1-H1 Rev. 0 - Marzo 2021);
- APPENDICE D “*Relazione di previsione di impatto acustico (fase di cantiere – fase di esercizio – traffico indotto)*” al documento di risposta alle richieste integrazioni (Doc. No. P0020206-1-H3 Rev. 0 - Maggio 2022) nel quale sono stati effettuati i seguenti approfondimenti:
 - la valutazione del livello di immissione assoluto e differenziale su tutti i ricettori individuati, considerando allo scopo i livelli di rumore *ante operam* misurati nell’ambito della campagna di misura richiesta per la caratterizzazione dello scenario di base (riportata in APPENDICE C al medesimo documento “*Relazione del monitoraggio ante operam*”), e confronto con i limiti normativi di cui al DPCM 14/11/1997,
 - la valutazione degli effetti del traffico indotto, al fine della verifica del rispetto dei limiti di cui al DPR n. 142/2014 “*Regolamento recante norme di esecuzione dell’art. 11 della legge 26 ottobre 1998 n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico stradale*”, effettuata considerando la totalità del traffico in transito sulla viabilità interessata, senza e con il traffico indotto dei mezzi in ingresso e uscita dall’area del Nuovo Deposito GNL nelle condizioni di operatività post operam.

In riferimento alle considerazioni conclusive avanzate nella su citata Appendice D (al documento di risposta integrazioni) si rimarca, in particolare, che:

- le emissioni sonore del traffico indotto sia dalle fasi di cantiere sia di esercizio sono risultate trascurabili rispetto a quelle determinate dal traffico veicolare esistente; di conseguenza, risultano rispettati i limiti imposti dal su citato DPR n. 142/2014;
- entro 6 mesi dalla messa in esercizio del Deposito in progetto è previsto un *monitoraggio volto a verificare l’impatto sonoro* ai recettori individuati. I rilievi consentiranno di verificare se la rumorosità con l’impianto in esercizio nella configurazione finale è conforme alle stime previsionali effettuate.

D. Rischio di esplosione e connesse emissioni nocive

L’Associazione ritiene che le integrazioni delle proponenti siano inaccettabili e carenti perché:

- “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;"

Chiarimento delle Proponenti:

Si vuole innanzitutto chiarire che tali osservazioni non sono rilevanti alla documentazione integrativa presentata.

In ogni caso si ribadisce che le Società Promotrici, proprio al fine di garantire che la realizzazione del deposito non introdurrà rischi inaccettabili per l'area in cui sarà localizzato, ha sviluppato una dettagliata analisi di rischio che ha preso in esame tutte le sezioni di impianto nelle diverse fasi operative del deposito. Tale analisi di rischio è stata inclusa nel Rapporto Preliminare di Sicurezza presentato ai sensi del D.Lgs. 105/15 e che ha ottenuto il Nulla Osta di Fattibilità (NOF) da parte del Comitato Tecnico Regionale (CTR) della Campania al termine dell'istruttoria di cui all'art. 17 del D.Lgs. 105/15. Nell'analisi di rischio, sono stati approfonditi tutti gli eventi incidentali caratterizzati da una frequenza di accadimento superiore alla soglia di credibilità già accettata dal Comitato Tecnico della Regione Campania per altri stabilimenti, che, tra l'altro, è più bassa (e quindi più cautelativa da un punto di vista della sicurezza) di quella adottata in altre regioni italiane. L'approfondimento di tutti gli scenari incidentali ha confermato che il livello di rischio ad essi associato fosse accettabile e congruente con quanto richiesto dalla normativa vigente, come dimostra il parere favorevole rilasciato dal CTR.

Nell'ambito dell'analisi di rischio sono stati tenuti in considerazione tutti gli insediamenti, sia industriali sia privati, presenti nei pressi dell'area in cui sarà realizzato il deposito ed è stata verificata la compatibilità territoriale di quest'ultimo ai sensi del D.M. 09/05/2001,

come richiesto dalla normativa vigente. L'esito positivo di tale verifica è confermato dal parere del CTR, che ha rilasciato il Nulla Osta di Fattibilità per la costruzione del deposito.

Nell'analisi sviluppata è stata inoltre indagata la probabilità di effetto domino, sulla base dei parametri stabiliti dall'Allegato E del D.Lgs. 105/15. Lo studio ha confermato che tutte le misure di prevenzione e protezione sono adeguate ad escludere la possibilità di effetti domino sulle aree prossime allo stabilimento, come confermato dal parere positivo rilasciato dal Comitato Tecnico Regionale.

In aggiunta a quanto sopra, con riferimento all'osservazione sull'incidente di Freeport e sui "25 casi ben documentati" di incidenti, si segnala che nell'ambito del Rapporto Preliminare di Sicurezza è stata sviluppata, come peraltro richiesto dall'Allegato C, Parte 2 del D.Lgs. 105/15, un'analisi degli incidenti occorsi nel passato in impianti simili (la c.d. "analisi storica esterna"), facendo ricorso a banche dati specializzate come, ad esempio, eMARS Major Accident Reporting System – Joint Research Center – European Commission, <https://emars.jrc.ec.europa.eu/>.

Nell'ambito dell'analisi storica sono stati confrontati la gran parte degli eventi incidentali elencati dall'Associazione con le misure di prevenzione incidenti che verranno implementati presso il Deposito GNL di Napoli, concludendo la ragionevole non credibilità per effetto degli accorgimenti previsti dalle Proponenti.

In alcuni casi le informazioni non erano tali da consentire una verifica di applicabilità al Deposito di Napoli e, quindi, certi eventi non sono stati riportati.

In particolare, per gli eventi più recenti, tenuto conto del ritardo da quando un incidente si verifica a quando il relativo rapporto è pubblicato nelle banche dati specialistiche (anche 12-30 mesi, ma a volte anche più lungo) le informazioni sono desunte da ricerche su siti giornalistici e di informazione locali. Le informazioni da questi siti, non essendo in genere riportate da personale esperto in materia, spesso non sono sufficienti per consentire approfondimenti e per trarre delle "lezioni" e delle indicazioni tecniche utili dall'evento in questione.

Dalla ricerca effettuata, non sono stati trovati eventi incidentali occorsi durante le fasi di carico di GNL in autobotti o ferro-cisterne. Alcuni incidenti che hanno coinvolto il trasporto di GNL tramite autobotti sono relativi a incidenti stradali e non sono pertanto riconducibili a incidenti in impianto o di processo verificatisi all'interno di depositi / terminali GNL.

Non sono stati trovati ulteriori eventi incidentali applicabili alla tipologia di impianto in analisi nelle banche dati consultate. Alcuni incidenti occorsi nell'ambito dell'industria di

GNL sono relativi a impianti di liquefazione del gas naturale. Si evidenzia che gli impianti di liquefazione presentano caratteristiche impiantistiche e di processo molto differenti e molto più complesse rispetto all'impianto oggetto del presente documento.

Molti incidenti sono occorsi decine di anni fa in impianti che, data la tecnologia dell'epoca, non disponevano dei sistemi di contenimento e delle misure di protezione adottate negli impianti moderni e che saranno presenti nell'impianto di Napoli, che avrebbero evitato il rilascio o comunque mitigato le sue conseguenze (ad esempio: dispositivi di sgancio rapido dei bracci di scarico, sistemi previsti dalla UNI EN 1473 per evitare l'instaurarsi del fenomeno del roll-over, adozione di materiali adeguati al servizio criogenico (non sono più utilizzati acciai a basso contenuto di nichel), realizzazione di serbatoi a integrità totale con doppia parete, etc.).

Con particolare riferimento al citato incidente dell'08/06/2022 a Quintana Island in Texas, dalle informazioni in nostro possesso l'8 giugno si è verificato un incendio presso l'impianto di liquefazione di Freeport LNG. La Società ha spiegato che l'incidente si è verificato sul pipe-rack per il trasferimento di GNL dall'area dei serbatoi di stoccaggio dell'impianto al terminale portuale di Freeport LNG. Nessuno dei treni di liquefazione, dei serbatoi di stoccaggio del GNL, delle strutture portuali o delle aree di processo del GNL è stato colpito. Osservazioni preliminari suggeriscono che l'incidente sia dovuto alla sovrappressione e alla rottura di un segmento di una linea di trasferimento del GNL. Sono in corso ulteriori indagini per determinare la causa della sovrappressione nella linea.

Essendo l'evento molto recente e non essendo, quindi, ancora note le cause che lo hanno determinato, non è possibile valutare in maniera puntuale l'applicabilità all'impianto in oggetto.

Si osserva in ogni caso che:

- l'impianto di Freeport LNG è un terminale di liquefazione, quindi un impianto molto diverso e con un processo di complessità superiore rispetto al deposito costiero di Napoli; il confronto tra i due stabilimenti non risulta quindi consistente;
- nell'impianto in progetto a Napoli, tutte le linee e le apparecchiature del deposito dove si potrebbero generare sovrappressioni sono protette da PSV (Pressure Safety Valve), che grazie alla loro configurazione prevengono l'eventualità di una rottura della tubazione/apparecchiatura a causa di una sovrappressione.

E. Altro

L'Associazione ritiene che le integrazioni delle proponenti siano inaccettabili e carenti perché:

“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.”

Chiarimento delle Proponenti: Si prende atto dell'osservazione del Comitato e si rimane confidenti che la legislazione nazionale in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e di Impianti a Rischio di Incidente Rilevante sia garante del medesimo obiettivo.

Si rimarca, in ogni caso, che i proponenti (Società Edison S.p.A. e Kupit) ad integrazione di quanto già depositato nel corso del procedimento, in data 27 Maggio 2022 hanno inviato la documentazione integrativa (Documento No. P0020206-1-H3 e relativi allegati) fornendo le risposte puntuali e conformi alle richieste avanzate ed inerenti ai seguenti argomenti:

1. attività di demolizione delle strutture preesistenti;
2. attività di decommissioning e di dismissione dell'opera;
3. componente Aria e Clima;
4. componente Fauna;
5. componente Flora, Vegetazione ed Ecosistemi;
6. componente Geologia e Acque sotterranee;
7. rischio industriale – Istruttoria NOF;
8. componente Rumore e Vibrazioni;
9. componente Paesaggio;
10. componente Popolazione e Salute Umana;
11. rifiuti derivanti dalle attività di scavo.

In particolare, per quanto concerne gli approfondimenti relativi alla Fauna (punto 4) si rimanda a quanto espresso nel capitolo 5 del documento di risposta alle integrazioni.

OSSERVAZIONE al “punto 7 – Istruttoria NOF” della documentazione integrativa.

L'Associazione ritiene che il Parere rilasciato dal Comitato Tecnico Regionale della Campania, sia di grande rilevanza e debba essere reso pubblico per «tenerne conto nell'ambito» della procedura di Consultazione del Pubblico.;

Chiarimento delle Proponenti:

Il Promotore ha già dato comunicazione formale 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 mediante l'invio, in data 22 febbraio 2022, tramite protocollo n. LNG/02-22/MB-MC, del 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) al MiTE (CTVA e Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo – Divisione V Sistemi di Valutazione Ambientale).

Tale parere è frutto di un'istruttoria tecnica condotta dal Comitato Tecnico Regionale della Campania, ovvero l'organo preposto alla valutazione di tutte le tematiche inerenti alla sicurezza in accordo con la normativa vigente per la tipologia di impianto in questione. A conoscenza della scrivente, la legislazione vigente non prevede che la relazione istruttoria del CTR sia soggetto a consultazione pubblica. In tal caso, la domanda di accesso alla documentazione istruttoria va indirizzata direttamente ad esso.

OSSERVAZIONE all'Appendice E "Relazione Paesaggistica"

A. Inclusione dell'area del parcheggio autobotti all'interno dell'Area portuale

L'Associazione ritiene che vista la storia dell'area di parcheggio, essa non possa essere considerata "area portuale" in quanto antecedentemente il 1985 era destinata ad altri usi.

Chiarimento delle Proponenti:

Come anche riconosciuto dalle Associazioni, l'entrata in vigore della L. 156/2021 ha introdotto rilevanti modifiche all'art. 142 del D.lgs. 42/2004, laddove, all'art. 4 "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo",

comma 1-septies, stabilisce che “...**gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS**, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell’applicabilità della disciplina stabilita dall’articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42”. L’Associazione asserisce che l’area di parcheggio non era ricompresa in Area portuale nel 1985, in quanto “destinata ad altri usi”. Le proponenti non hanno individuato nella documentazione disponibile pubblicamente alcun riscontro a quanto asserito. In ogni caso, il fatto che il DPSS approvato dall’Autorità di Sistema Portuale delimiti tale area come ambito portuale (si veda ad esempio la Tav. tavola P03.a_Aree-portuali-e-retroportuali_Na_REV2), rende immediatamente applicabile quanto disposto dalla L. 156/21 in merito all’equiparazione alle zone territoriali omogenee B, previste dal decreto del Ministero per i LLPP n. 1444/68.

B. Visibilità del Serbatoio e impatti sulle attività del Porto

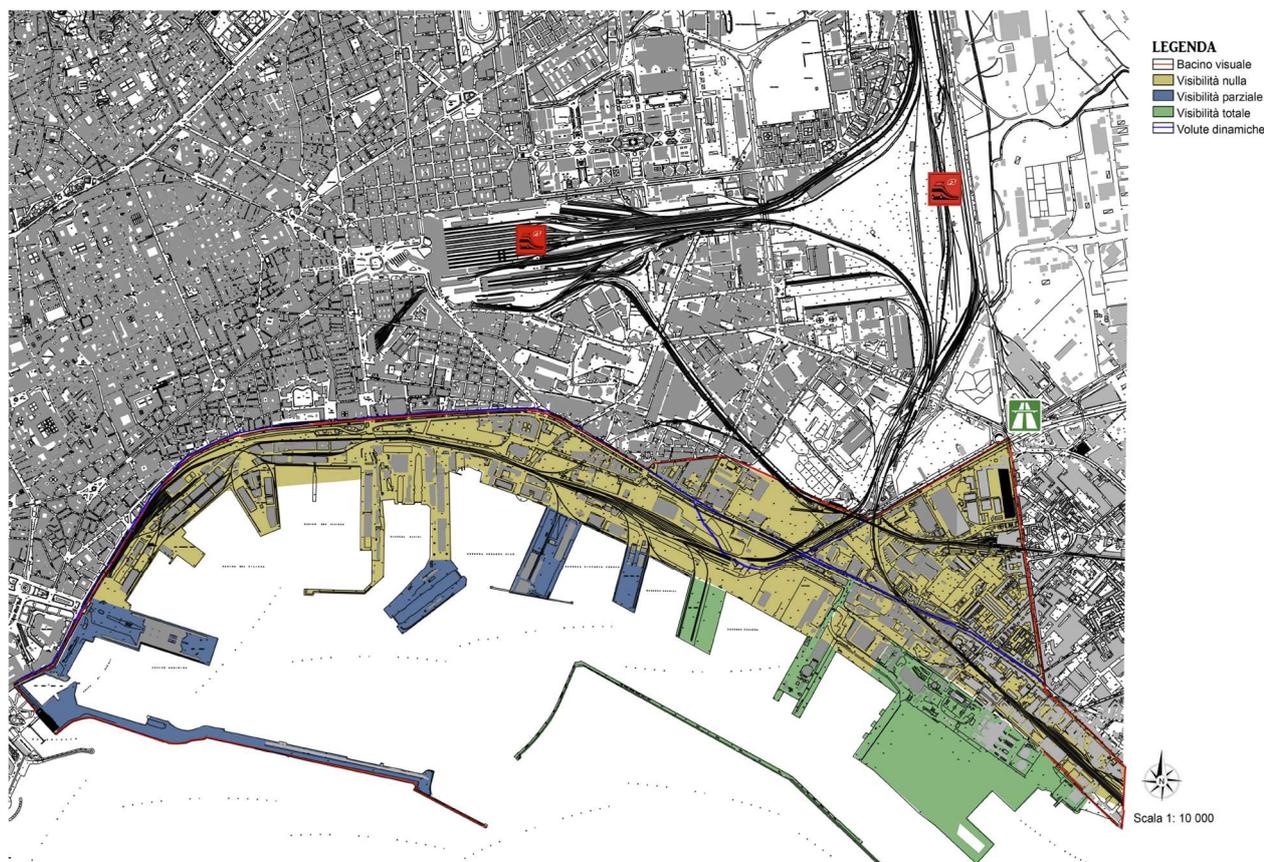
L’Associazione ritiene che l’ormeggio della nave metaniera all’approdo 65 causerebbe problematiche di congestione del traffico già presente sulla Darsena e un “violento impatto paesaggistico” non catturato dai fotoinserimenti. L’Associazione ritiene inoltre che l’impatto visivo del serbatoio sia inaccettabile e riporta uno stralcio del parere del MIC (Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio 21/07/2021/0025080) rispetto alla visibilità dal mare. Si aggiunge poi che l’impatto è prevedibile anche dalle “Via Ponte dei Granili, Via Ponte dei Francesi, Via Pazzino, dal lato che affaccia verso il Ponte dei Francesi”. L’Associazione ritiene che 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, nonché creerebbe interferenza con le attività culturali del Teatro San Carlo. Si precisa che entrambi i siti sono sottoposti a tutela dal Codice dei Beni Culturali”

Chiarimento delle Proponenti:

Obiettivo della Relazione Paesaggistica allegata alla documentazione integrativa era rappresentare che nel caso specifico del progetto GNL, la sostituzione e l'inserimento di strutture aggiuntive rispetto alla condizione preesistente sono perfettamente rapportate alla capacità di assorbimento del sistema paesaggistico coinvolto, tenendo conto del processo di assimilazione degli elementi nuovi ovvero sostitutivi dell'esistente che, come per il Nuovo Terminal Contenitori in realizzazione sulla Darsena di Levante e della già realizzata Centrale Termoelettrica Tirreno Power, realizzata nel 2009 in sostituzione della precedente Centrale Termica – Napoli Levante – esistente dal 1924, gradualmente entrano a far parte del patrimonio culturale.

Infatti, nella Relazione Paesaggistica sono state esaminate le caratteristiche morfologiche dell'area, per verificarne il grado di visibilità dell'opera legato all'andamento altimetrico del suolo ed alla presenza di eventuali schermature.

E' stata delimitata la zona di influenza visiva del progetto, determinando l'ampiezza del bacino visuale sulla base della collocazione paesaggistica dell'intervento e della morfologia del territorio in questione (si veda la Tavola delle intervisibilità - Bacino Visuale dell'Area di Intervento allegata alla Relazione Paesaggistica), qui sotto riportata in stralcio.



Sono stati considerati gli elementi del paesaggio oggetto di percezione visiva che potrebbero essere influenzati dall'intervento, individuati come emergenze paesaggistiche e distinte in: emergenze naturali; emergenze antropiche; sistemi paesaggistici

Le emergenze sono costituite dagli elementi di particolare rilevanza, isolati o isolabili, perché rilevanti come immagine o importanza nel contesto paesaggistico.

Le emergenze naturali sono legate alla presenza di peculiarità ecologiche; le emergenze antropiche comprendono i beni storici, archeologici, architettonici ed artistici.

Come sistemi paesaggistici sono analizzati gli elementi riconoscibili nelle caratteristiche del territorio agrario e delle aree naturali, dei tessuti insediativi e dei tessuti infrastrutturali e produttivi.

Tale analisi ha portato all'individuazione di ambiti omogenei per qualità ambientale rispetto ai quali sono state eseguite le valutazioni, attraverso un approccio di tipo percettivo.

Infatti, l'analisi di tipo percettivo consiste in uno studio del paesaggio strettamente connesso alle condizioni di osservazione umane. Dopo aver considerato le condizioni generali di visibilità dell'area oggetto di studio, sono state individuate delle vedute significative, legate alle condizioni morfologiche del territorio ed alla posizione dell'osservatore, alle sue condizioni ed all'impegno visivo dell'opera.

Per il bacino visuale, vale a dire la verifica delle intervisività, è stata considerata una porzione di territorio costiero cittadino corrispondente all'ambito portuale e alla fascia urbanizzata immediatamente adiacente

Oltre tale porzione di territorio, la vista delle opere non risulta più apprezzabile; l'andamento orografico, infatti, ha determinato una delimitazione del bacino visuale come luogo dei punti da cui le opere sono effettivamente visibili.

Per visibilità delle opere si intende il livello di percezione delle aree interessate dall'intervento sulla base delle caratteristiche tipologiche di progetto (il riferimento è ancora alla Tavola delle intervisibilità - Bacino Visuale dell'Area di Intervento)

Sono state quindi individuate:

- aree di visibilità totale (prossime alle opere)
- aree di visibilità parziale, di limitata percezione visiva delle opere (all'interno del porto)
- aree di visibilità nulla (aree portuali e fascia urbanizzata adiacente)
- vedute dinamiche (lungo le percorrenze), caratterizzate da fasce di visibilità parziale di parte delle opere.

Le aree interessate dal Progetto GNL non risultano all'interno delle perimetrazioni relative a beni ambientali o di tutela naturale e paesaggistica; essendo le stesse interne all'ambito portuale sito a ridosso di un territorio fortemente urbanizzato, non sono rilevabili beni individuati di interesse geomorfologico, naturalistico e paesistico riferiti all'area di studio.

Inoltre, nelle aree di progetto non risultano presenti elementi di pregio storico architettonico o archeologico, ne ricade in perimetrazioni di tutela.

Pertanto, le aree interessate dalle opere di progetto non presentano vincoli di tipo ambientale, paesaggistico o storico-culturale.

L'intero territorio presenta medesime tipologie, modalità d'uso del suolo, forma di organizzazione delle singole attività svolte e presenza umane, tanto da, serenamente,

perimetrarla nell'ambito dei sistemi paesaggistici, in una unica Area Paesaggistica Omogenea, contraddistinta peraltro dai medesimi caratteri morfologici, dai medesimi modi di antropizzazione e dall'uso del suolo completamente urbanizzato.

L'analisi percettiva dell'insieme è stata di fatto basata sulla conoscenza delle condizioni del luogo acquisita attraverso l'osservazione del paesaggio e le rilevazioni fotografiche.

In condizioni di visibilità ottimali di nitidezza, le aree interessate dalle opere sono visibili da distanze ravvicinate, contenute nell'ambito portuale e nella fascia urbanizzata immediatamente a ridosso dell'area delle darsene.

La visibilità totale ad occhi nudi delle opere è da considerare, inevitabilmente, da posizioni interne alle aree di progetto e da unico punto di pubblico accesso lungo il tratto ortogonale al Via Ponte dei Granili, che si innesta con lo Stradone Vigliena – accesso al Terminale Marittimo – Darsena Petroli – Molo Vigliena.

Lo stesso tratto dello Stradone Vigliena parallelo alla costa e che conduce al Forte Vigliena, al nuovo Hub Terminalistico nella Nuova Darsena di Levante e alla Centrale Elettrica Tirreno Power, non presenta alcuna visibilità dell'opera, ed in particolare del Serbatoio, essendo la prospettiva della visuale coperta dai fabbricati esistenti e dai muri di cinta dei singoli comparti immobiliari.



Dallo stradone Vigliena

L'analisi dei punti di vista più significativi evidenzia che l'intervento avrà i caratteri di integrazione con il paesaggio portuale attuale, inserendosi in un paesaggio portuale già fortemente caratterizzato, proponendo la ripetizione della "vista" ad oggi relativa dai moli Gioia e Bausan alla Darsena di Levante fino alla Centrale Termica Tirreno Power, delineando, dunque, un paesaggio portuale unitario e continuo proprio a partire dalla parte orientale del molo Gioia fino a chiudere il porto a levante.



Dall'A3 rampa di accesso a Via Ponte dei Granili – Gru sul Molo Bausan

All'interno dell'ambito portuale, nel quale si individuano le aree interessate dal progetto, non sono presenti beni individuati di interesse geomorfologico, naturalistico, paesistico o archeologico.

Pertanto le opere di progetto non interromperanno la percezione visiva di emergenze significative.

Da una distanza ravvicinata costituiscono interferenze l'area produttiva, gli edifici industriali (in particolare la centrale termoelettrica Tirreno Power), la Darsena Levante e il Molo Bausan con la presenza dei Terminal Contenitori e la stessa Darsena Petroli, con la presenza unicamente dei serbatoi esistenti, sostituiti nel progetto dal Serbatoio GNL.



Da Via Reggia Di Portici – Gru sul Molo Bausan con relativo impilamento dei container, che raggiungono altezza che superano i 60 ml

Perciò, essendo l'opera relativa ad un'area portuale esistente e più specificamente, per la Darsena Petroli a destinazione industriale/logistico (stoccaggio carburanti), si può escludere la possibilità di un'incidenza significativa sulle caratteristiche paesaggistiche e quindi l'ambito considerato è e resta quello attinente al sito specifico.

Il progetto GNL si inserirà in un paesaggio portuale già fortemente caratterizzato, che presenta già attività di stoccaggio e movimentazione container sui moli Flavio Gioia e Bausan e, a completamento, sull'intera Darsena di Levante; nell'area retrostante l'area interessata dalle opere di progetto, si sviluppa un tessuto urbano a prevalente destinazione industriale.

Il GNL produrrà modifica nel paesaggio portuale e, più in generale, in quello costiero, limitata alla sola realizzazione del nuovo Serbatoio in sostituzione di quelli esistenti, ma tale modifica non sarà tale da stravolgere i caratteri della zona, che anzi verranno confermati. Appare quindi del tutto infondata la tesi per cui il Progetto GNL costituirebbe

un ostacolo alla riconversione dell'intera area orientale atteso che l'unico elemento di rilevanza paesaggistica, ovvero il serbatoio, risulta essere perfettamente inserito nel paesaggio esistente e soprattutto costituisce una mera sostituzione dei serbatoi già esistenti. Ancora, supporre che il Progetto impedisca la restituzione alla collettività di tratti di costa è pretestuoso dal momento che ad est e ad ovest del deposito GNL continuerebbero a permanere le Darsene Bausan e di Levante, per i quali, peraltro, è previsto un aumento dei volumi di traffico nei prossimi anni.

Da un punto di vista volumetrico, il nuovo Serbatoio GNL si sposerà innanzi tutto con la forte connotazione verticale che assumerà il Terminal Container della Darsena di Levante e con quella già presente dei Moli Bausan e Flavio Gioia, in virtù della presenza dei mezzi di movimentazione dei container (Gru e pile di container di altezza superiore a quella del Serbatoio), nonché con la presenza della Centrale Termoelettrica Tirreno Power.

Il presunto "salto di scala", fisico e funzionale, che si potrebbe verificare con realizzazione dell'infrastruttura portuale turistica Porto Fiorito, prevista ad est del Nuovo Terminal Container Darsena Levante e prima della Centrale Termoelettrica Tirreno Power, sarà riassorbito dalla interposizione della cantieristica navale. Dal punto di vista fisico essa introdurrà una altezza media di passaggio tra il deposito GNL e Porto Fiorito.

Per quanto attiene l'osservazione sulle "Porte Urbiche", cioè le porte d'ingresso che conducono verso il centro cittadino o verso la città di Napoli Orientale, che, secondo le Associazioni, dovrebbero essere caratterizzate da *"una ricerca di decoro architettonico e di monumentalità"*, attualmente presentano la piena percezione visibile delle Gru esistenti sul Molo Bausan, con i relativi impilamenti dei container che superano l'altezza di 60 m (si veda fotografia precedente), e sicuramente le più alte e consistenti 8 Gru che saranno operative nell'adiacente Hub terminalistico nella Nuova Darsena di Levante, con l'intero impilamento dei container che, a piena realizzazione, supereranno le altezze di quelli del Molo Bausan.

Pertanto, anche la percezione visiva dal mare da parte dei natanti sarà indiscutibilmente di una zona costiera portuale, dove il Serbatoio si integra completamente nello scenario fortemente antropizzato, caratterizzato dalla presenza delle Gru e dei terminali dei container che, oltre a presentare una superficie visiva ostativa alla visione prospettica della città, si sviluppano nel sedime per superfici ben più consistenti del Serbatoio.

Pertanto, non pare assolutamente appropriata e risulta infondata l'osservazione che *“la postazione dell'improbabile impianto può essere sfruttata in modo intensivo e impattante senza ostacoli di sorta, senza nulla pretendere, poiché ricade nel “paesaggio portuale” dove sarebbe consentita ogni cosa...”* ovvero che *“Il Promotore intende impegnare persino la prospettiva dei futuri residenti”*. L'infondatezza di tale osservazione emerge anche dal fatto che l'ambito in cui il progetto va ad inserirsi viene considerato quasi alla stregua di un sistema da riconvertire integralmente eventualmente anche con prospettive di introduzione della funzione residenziale (si fa infatti riferimento alle prospettive di “futuri residenti”?!). Nel precisare nuovamente che allo stato non vi è alcuna previsione attuativa di dismissione e riconversione dell'ambito portuale, come emerge dall'analisi urbanistica cui si fa richiamo, ma esclusivamente un auspicabile progetto di riconversione dell'area ex Cirio, dove *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*. In tale ottica, l'azione di riqualificazione energetica dell'impianto e la realizzazione dell'area parcheggio costituiscono non già elementi detrattori ovvero preclusivi degli auspicabili obiettivi sopra riportati, quanto piuttosto garanzia di future sinergie attivabili, in direzione della costituzione di una vera e propria fabbrica urbana creativa.

In tale ottica, ovviamente, la visibilità del deposito di GNL dalle finestre di tale eventuale nuova fabbrica della musica, costituirebbe proprio manifesto dell'integrazione funzionale auspicata dai vertici del Teatro e dalla stessa comunità partenopea, potendo costituire l'esempio partenopeo di integrazione tra produzione, industria e cultura, in analogia con le maggiori città europee (Londra Tate Gallery, Ruhr, ecc.).

Per quanto attiene l'osservazione circa il “violento impatto paesaggistico” della presenza delle navi metaniere, si trova quantomeno peculiare che possa essere ritenuto negativo l'impatto della presenza/movimentazione delle navi in una darsena commerciale.

Infine, si vuole solo accennare che risultano inconferenti i rilievi circa la distanza delle aree d'intervento dai luoghi d'interesse (40 o 60 metri, trattandosi di superfici e non di elementi puntuali, dipende in ogni caso da dove viene misurata la distanza), in quanto, in ogni caso, la visibilità di un manufatto necessario per la logistica (il serbatoio), non costituisce di per sé elemento ostativo a priori per la realizzazione dell'intervento e, peraltro, il ragionamento sulla visibilità da diversi punti dovrebbe paradossalmente mettere in crisi la stessa presenza dell'area portuale, costituita da manufatti comunque di carattere industriale-produttivo. Occorre inoltre far comunque richiamo alla già più volte citata Legge n. 156/2021, a tutti gli effetti applicabile per l'impianto in oggetto.

Per concludere, si vuole rimarcare che il progetto non costituisce "nuova costruzione", che comporterebbe nuovo consumo di suolo, ma trattasi di mera sostituzione dei manufatti tecnologici esistenti e rinnovamento di alcuni stabili di servizio. Si precisa che il consumo di suolo si genera attraverso il cambio di destinazione d'uso verso destinazioni che prevedono un maggior carico urbanistico o attraverso l'utilizzo di aree inedificate e non urbanizzate.

C. Tematiche Urbanistiche

L'Associazione reitera le medesime osservazioni sulla compatibilità urbanistica dell'intervento già espresse in occasione della precedente consultazione pubblica. In aggiunta, viene citato anche il DPSS adottato con deliberazione del Comitato di Gestione nella seduta del 26 ottobre 2021 con la delibera n. 80.

Chiarimento delle Proponenti: Si rimanda alle considerazioni espresse dalle proponenti in riscontro alle osservazioni pervenute durante la precedente consultazione pubblica e alla Nota di riscontro alla Osservazione dell'ADSP del Mare Tirreno Centrale prot. n. 0017029.04-07-2022.

OSSERVAZIONE all'Appendice A "Planimetria dello Stato di Fatto – Planimetria demolizioni"

L'Associazione ritiene che la demolizione dei Serbatoi per acque di Sentina e per il trattamento acque di zavorra potrebbe causare la violazione delle norme che regolano lo scarico delle acque prodotte dalle navi o lo scarico di idrocarburi in mare.

Chiarimento delle Proponenti: L'osservazione non è chiara atteso che alle Proponenti non compete la gestione delle acque di sentina prodotte dalle navi e che, ovviamente, non è contemplato alcuno scarico di idrocarburi in mare. Ad ogni buon conto si precisa che i servizi resi dai serbatoi oggetto di demolizione saranno rilocati sugli altri serbatoi già esistenti ed operativi.

ALLEGATO 1

Doc. No. P0020206-1-H4 Rev. 0

Deposito GNL nel Porto di Napoli

**Controdeduzioni al Parere dell’Autorità di sistema Portuale del
Mar Tirreno centrale del 04/07/2022 - Richiesta integrazioni
(art. 24 del D. Lgs 152/2006 e s.m.i.) - Istruttoria VIA [ID_VIP
5953] – RINA Consulting**



Co-financed by the Connecting Europe
Facility of the European Union



Edison S.p.A.
Kuwait Petroleum Italia S.p.A.



Deposito GNL di Napoli

**Controdeduzioni al Parere dell'Autorità di sistema Portuale del
Mar Tirreno centrale del 04/07/2022 - Richiesta integrazioni (art.
24 del D. Lgs 152/2006 e s.m.i.) - Istruttoria VIA [ID_VIP 5953]**

Doc. No. P0020206-1-H4 Rev. 0 - Settembre 2022

Rev.	Descrizione	Preparato da	Controllato da	Approvato da	Data
0	Prima Emissione	A.Scifo	L. Volpi	M. Compagnino	Settembre 2022

Tutti i diritti, traduzione inclusa, sono riservati. Nessuna parte di questo documento può essere divulgata a terzi, per scopi diversi da quelli originali, senza il permesso scritto di RINA Consulting S.p.A.

INDICE

	Pag.
LISTA DELLE FIGURE	3
ABBREVIAZIONI E ACRONIMI	4
1 INTRODUZIONE	5
1.1 ITER AUTORIZZATIVO	5
1.2 PARERE ADSP PERVENUTO	6
2 ASPETTI PROGRAMMATICI	7
2.1 DPSS - ASSETTO FUNZIONALE	7
2.1.1 Compatibilità del Deposito GNL con gli strumenti di pianificazione vigenti in fase di istanza	8
2.1.2 Alternative localizzative	9
2.2 DPSS – SUPERAMENTO DELL'INCOMPATIBILITÀ	10
3 ASPETTI AMBIENTALI	11
3.1 RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA	11
3.2 ELEMENTI DEL DEASP	11
4 ASPETTI STRATEGICI	12
4.1 ZES	12
4.2 TEN-T	12
5 REFERENZE	13
SITI WEB CONSULTATI	13

Si noti che nel presente documento i valori numerici sono stati riportati utilizzando la seguente convenzione:

separatore delle migliaia = virgola (,)

separatore decimale = punto (.)

LISTA DELLE FIGURE

Figura 1-1:	Ubicazione aree di intervento (figura 1.1. in allegato allo SIA)	5
Figura 2-1:	DPSS – Stralcio Tavola P.04.a_rev2 (scala 1:5.000)	7
Figura 2.2:	Masterplan Porto di Napoli POT 2017-2019 - Assetto degli Spazi Portuali Linee di Indirizzo al 2030 (Tavola MP.02)	8

ABBREVIAZIONI E ACRONIMI

ATF	Adeguamento Tecnico Funzionale
CEF	Connecting Europe Facility
CTVA	Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale
DEASP	Documento di Pianificazione Energetica Ambientale
DPSS	Documento di Programmazione Strategica di Sistema
GNL	Gas Naturale Liquefatto
MITE	Ministero della Transizione Ecologica
POT	Piano Operativo Triennale
PRP	Piani Regolatori Portuali
SIA	Studio di Impatto Ambientale
SSLNG	Small Scale LNG (GNL su piccola scala)
TEN-T	Trans European Networks - Transport (Reti di Trasporto Transeuropee)
VAS	Valutazione Ambientale Strategica
VIA	Valutazione di Impatto Ambientale

1 INTRODUZIONE

Il procedimento di Istruttoria VIA [ID_VIP 5953] in oggetto è stato esperito dalle due società proponenti, Edison S.p.A. e Kuwait Petroleum Italia S.p.A. (nel seguito Kupit), nell'ambito dell'accordo di cooperazione per lo sviluppo congiunto di un deposito costiero GNL di piccola taglia da realizzarsi all'interno del Porto di Napoli presso la Darsena Petroli, molo Vigliena.

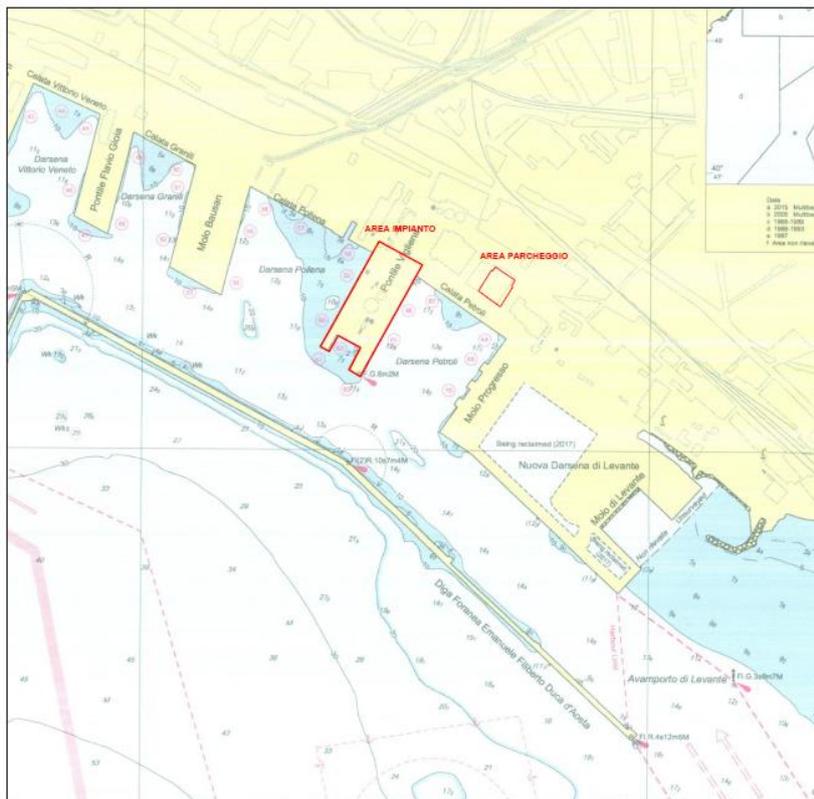


Figura 1-1: Ubicazione aree di intervento (figura 1.1. in allegato allo SIA)

Il presente documento è stato predisposto al fine di fornire le controdeduzioni al parere emesso dall'Autorità del sistema Portuale del Mar Tirreno centrale (nel seguito ADSP MTC) con nota trasmissione No. 0017029 del 04 Luglio 2022 nell'ambito della fase di consultazione pubblica ai sensi dell'art. 24, comma 5 del D.Lgs. No.152/2006 a seguito della richiesta di integrazioni del MiTE avanzata in data 3 Marzo 2022, nel quale si riportano:

- ✓ controdeduzioni in merito agli aspetti programmatici (Capitolo 2);
- ✓ controdeduzioni in merito agli aspetti ambientali (Capitolo 3);
- ✓ controdeduzioni in merito agli aspetti strategici (Capitolo 4).

1.1 ITER AUTORIZZATIVO

Nell'ambito dell'iter autorizzativo del progetto, Edison e Kupit hanno inoltrato l'istanza per il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs No.152/2006 di competenza del MiTE (prot. LNG/04-21/FM-RI del 10/03/2021, acquisita al prot. No. 28774/MATTM del 18/03/2021 e successivamente integrata), in quanto il progetto è compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 8, denominata "Stoccaggio di prodotti di gas di petrolio liquefatto e di gas naturale liquefatto con capacità complessiva superiore a 20.000 m³".

A seguito dell'istanza delle summenzionate società, il MATTM (ora MiTE) in data 15 Aprile 2021 ha comunicato l'avvio del procedimento e conseguentemente avviata la fase di consultazione pubblica (per sessanta giorni) finalizzata al ricevimento di osservazioni del pubblico, il cui termine per la relativa presentazione è intercorso in

data 14 Giugno 2021. Pertanto, in data 29 Giugno 2021, è stato inviato dai proponenti il documento delle Controdeduzioni alle osservazioni e ai pareri pervenuti (Prot MITE in ingresso No. MATTM/2020/0070279 del 30/06/2021).

La CTVA VIA/VAS con nota prot. 994/CTVA del 23.02.2022 assunta al prot. 24480/MITE del 28/02/2022, ha comunicato la necessità di acquisire approfondimenti relativi alla documentazione già prodotta dalle società proponenti, assegnando il termine di venti giorni per la trasmissione di tali integrazioni e successivo accordo di proroga di sessanta giorni del suddetto termine.

A seguito della richiesta di integrazioni del MiTE avanzata in data 3 Marzo 2022, il 27 Maggio 2022 è stata inviata la documentazione integrativa dalle Società Edison S.p.A. e Kupit., ad integrazione di quanto già depositato nel corso del procedimento, disponibile per la pubblica consultazione sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA (<https://va.mite.gov.it/it-IT>) del Ministero (Documento No. P0020206-1-H3 e relativi allegati).

Il MITE, in considerazione della consistenza delle integrazioni fornite, ha provveduto ad emettere un nuovo avviso ai sensi dell'art. 24, comma 5 del D.Lgs. No.152/2006 in data 6 Giugno 2022, assegnando a tutti gli interessati il termine di trenta giorni per la presentazione di eventuali osservazioni.

Infine, con Nota Prot. 87097 del 12 Luglio 2022, il MiTE ha comunicato la riapertura dei termini per la consultazione pubblica per ulteriori 30 giorni a seguito di richiesta avanzata dal Comune di Napoli (nota No. 512345 del 4/07/2022, assunta al prot. n. 83052/MITE del 4/07/2022).

1.2 PARERE ADSP PERVENUTO

Nell'ambito della fase di consultazione pubblica (ai sensi dell'art. 24, comma 5 del D.Lgs. No.152/2006) a seguito della richiesta di integrazioni del MiTE avanzata in data 3 Marzo 2022, l'ADSP MTC ha espresso il proprio parere di competenza con nota trasmissione No. 0017029 del 04 Luglio 2022.

Nel suddetto parere la ADSP MTC rappresenta motivi di incompatibilità con le attuali ipotesi di programmazione e pianificazione a seguito del nuovo DPSS, adottato con Delibera del Comitato di Gestione n. 80/2021 del 26 Ottobre 2021 ed approvato dal MiTE nella conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale del 12 Aprile 2022, con il quale è stata confermata l'attuale funzione della Darsena Vigliena per la movimentazione dei prodotti petroliferi; più precisamente, nel DPSS - su cui si è acquisita l'intesa con tutti i comuni territorialmente competenti - è stato previsto che: *"...Fintanto, poi, che non saranno dismessi i depositi costieri a Napoli Orientale, nell'Area Orientale, la Darsena Petroli sarà destinata al traffico delle rinfuse liquide e la Darsena Levante, trasformata, al traffico commerciale contenitori. Presso la Darsena Petroli e presso il Quartiere del Porto, dunque, saranno ammesse soltanto la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere esistenti"*.

Nel parere si riportano le seguenti conclusioni:

- ✓ sulla scorta di tale previsione è esclusa la possibilità di incrementare le tipologie di rinfuse liquide movimentate nella Darsena Petroli con la realizzazione di un nuovo deposito di stoccaggio di GNL ubicato sulla testata del molo Vigliena;
- ✓ per quanto attiene gli aspetti di competenza, essendo intervenuta l'approvazione del DPSS il 12 Aprile 2022, questa ADSP ravvisa motivi di incompatibilità con le attuali ipotesi di programmazione e pianificazione.

2 ASPETTI PROGRAMMATICI

Il parere emesso dall’ADSP MTC a seguito della richiesta di integrazioni del MiTE avanzata in data 3 Marzo 2022, ed inviato al MiTE con nota trasmissione No. 0017029 del 04 Luglio 2022, evidenzia l’adozione del DPSS mediante Delibera n. 80/2021 del 26 Ottobre 2021 (Adozione Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dell’ADSP MTC – art. 5, co. 1 quater lett. b) legge 84/94 e ss.mm.ii”) e successiva approvazione nella conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale del 12 Aprile 2022.

In particolare, nella suddetta delibera di adozione, viene evidenziato quanto segue:

- ✓ CONSIDERATO che con l’adozione del predetto DPSS **dovrà ritenersi superato ogni precedente documento di pianificazione dell’ADSP in contrasto con le previsioni dello stesso;**
- ✓ DELIBERA di **procedere all’aggiornamento del Piano Operativo Triennale 2020/2022**, approvato con delibera del Comitato di gestione n. 65 del 27 Novembre 2020, per adeguare le previsioni in esso contenute alle scelte strategiche ed agli indirizzi di programmazione contenuti nel DPSS.

2.1 DPSS - ASSETTO FUNZIONALE

La incompatibilità localizzativa del Deposito GNL in progetto rappresentata nel parere ADSP MTC con le attuali ipotesi di programmazione e pianificazione a seguito del nuovo DPSS (adottato con Delibera del Comitato di Gestione n. 80/2021 del 26 Ottobre 2021 ed approvato dal MiTE nella conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale del 12 Aprile 2022) fa riferimento alla seguente documentazione tecnica di Piano:

- ✓ Tavola P.04.a_rev2 “Assetto funzionale Porto di Napoli” scala 1:5.000:

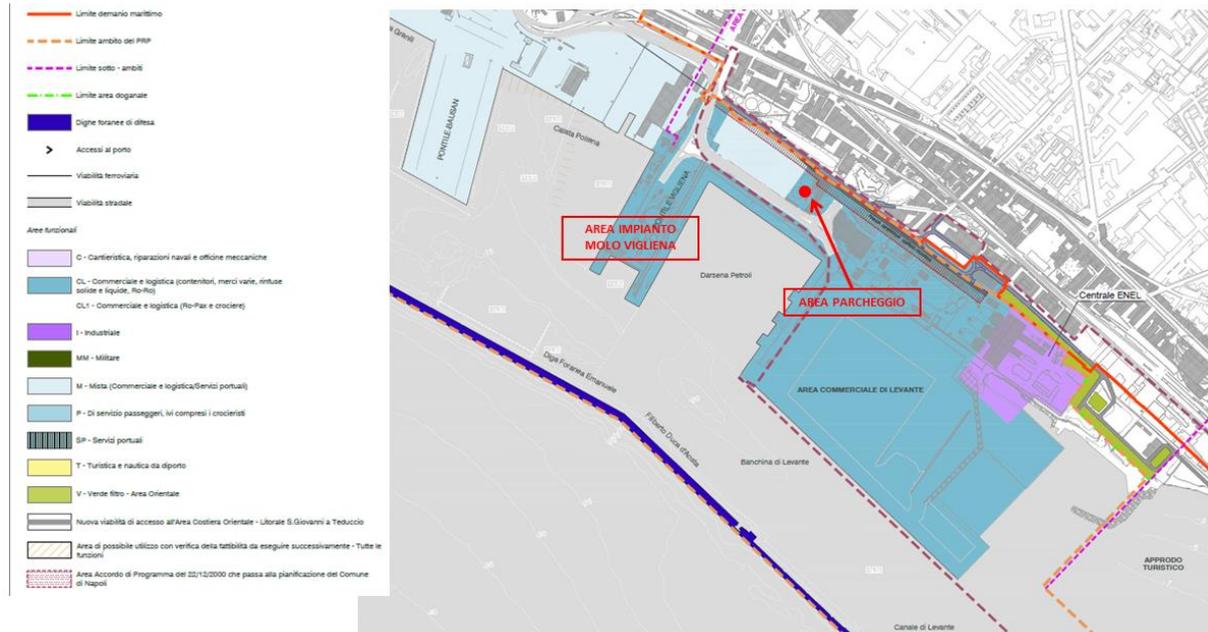


Figura 2-1: DPSS – Stralcio Tavola P.04.a_rev2 (scala 1:5.000)

- ✓ Relazione Illustrativa (paragrafo 6.1.4. Assetto funzionale), che a pag. 190 riporta, in particolare, quanto segue:
 - Alla funzione “CL – Commerciale e logistica (contenitori, merci varie, rinfuse solide e liquide, Ro –Ro)” saranno destinati il Quartiere del Porto, in corrispondenza della testata del Molo Pisacane e della Calata Villa del Popolo, e l’Area Orientale del porto di Napoli. Nel Quartiere del Porto la funzione commerciale e logistica (CL 1) si affiancherà, come oggi, alla funzione di servizio passeggeri (Ro-Pax e crociere). Fintanto, poi, che non saranno dismessi i depositi costieri a Napoli Orientale, nell’Area Orientale, la Darsena Petroli sarà destinata al traffico delle rinfuse liquide e la Darsena Levante, trasformata, al traffico commerciale contenitori. **Presso la Darsena Petroli e presso il Quartiere del Porto, dunque, saranno ammesse soltanto la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere esistenti. In un futuro più remoto, successivamente alla dismissione dei depositi costieri di Napoli Orientale, la Darsena Petroli,**

liberata dal traffico delle rinfuse liquide, sarà destinata ad altre tipologie di traffico commerciale. Qui, dunque, verranno delocalizzati i traffici e le attività commerciali che ancora investono il Quartiere del Porto, così da adibire quest'ultimo completamente al traffico passeggeri. Il completamento del Terminal contenitori di Levante, come si è detto, rappresenta azione imprescindibile al fine di avviare il riassetto funzionale di cui si è detto. In sede della successiva pianificazione portuale, sarà valutata l'ottimizzazione della configurazione di questa opera.

Con riferimento a quanto sopra, nei successivi paragrafi si rappresentano alcune considerazioni in merito agli aspetti programmatici **considerati e vigenti al momento dell'avvio dell'istanza** (e successiva documentazione integrativa) ed oggetto della scelta localizzativa del deposito GNL di Napoli in progetto. Infatti, come indicato nel precedente paragrafo 1.1, l'iter autorizzativo dell'impianto in oggetto è stato avviato **in data antecedente** all'adozione del DPSS; inoltre, nella predisposizione della documentazione integrativa, presentata quasi contestualmente all'approvazione del DPSS, non c'erano presupposti iniziali che potessero lasciar ravvisare l'esito programmatico attuale adottato e sollevato dal parere ADSP MTC in esame.

2.1.1 Compatibilità del Deposito GNL con gli strumenti di pianificazione vigenti in fase di istanza

La coerenza con il Masterplan del Porto di Napoli - POT 2017-2019 e successivo POT 2020-2022 è stato evidenziato nella documentazione tecnica presentata dai Proponenti, in particolare:

- ✓ Studio di Impatto Ambientale (P0020206-1-H1 Rev. 0):
 - il paragrafo 2.4.10.2 e la figura 2.16 riporta: *“Per le “Linee di indirizzo al 2030” è indicato che nell’area F (la quale comprende il molo Vigliena, la calata Vigliena e il molo del Progresso), “si aggiungerà la realizzazione di un deposito per lo stoccaggio di GNL, coerente con il Piano Energetico Nazionale e con le politiche energetiche della Unione Europea”, mentre nell’area D, dove si trova l’area di parcheggio delle autobotti, sarà destinata ad attività connesse alla “movimentazione e stoccaggio di contenitori”.*

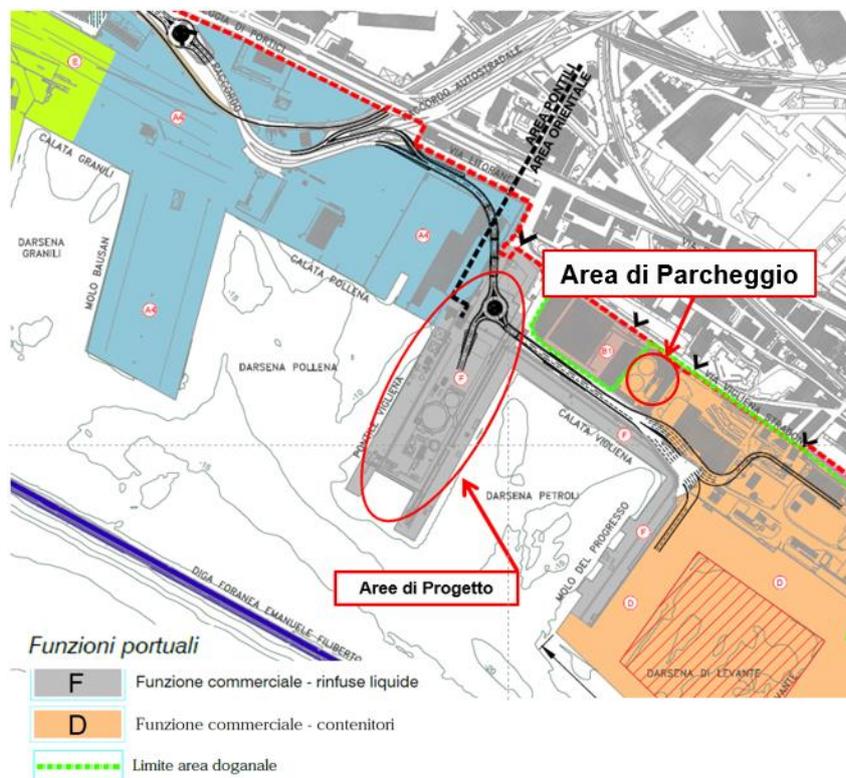


Figura 2.2: Masterplan Porto di Napoli POT 2017-2019 - Assetto degli Spazi Portuali Linee di Indirizzo al 2030 (Tavola MP.02)

- dalla figura su riportata si evince che la Funzione commerciale F comprende il molo Vigliena, la calata Vigliena ed il molo del Progresso,
 - da quanto sopra emerge, pertanto, che nell'ambito del Masterplan Porto di Napoli (POT 2017-2019) il Comitato di gestione dell'ADSP **abbia previsto ed espressamente approvato la realizzazione di un deposito GNL nel Molo Vigliena;**
- ✓ Documento delle Controdeduzioni alle osservazioni e ai pareri pervenuti (Prot MITE in ingresso No. MATTM/2020/0070279 del 30/06/2021):
- a pag. 8 del documento viene evidenziata la conferma della coerenza del Deposito GNL con l'aggiornamento del POT 2020 – 2022, approvato con Delibera n. 65 del 27 Novembre 2020 (e quindi successivamente all'emissione dello SIA in fase di istanza),
 - nel POT 2020 – 2022, al paragrafo 5.5.3 "Linee di indirizzo nello scenario al 2030" (pag. 40), viene evidenziato che *"Resta infine invariata la collocazione dell'area F destinata a funzione commerciale per le rinfuse liquide dove attualmente si svolgono le attività connesse alla movimentazione di prodotti liquidi infiammabili. È prevista la realizzazione di un deposito per lo stoccaggio di GNL, coerente con il Piano Energetico Nazionale e con le politiche energetiche della Unione Europea"*,
 - nel POT 2020 – 2022, al paragrafo 5.5.5 "Linee di indirizzo per una gestione, in ambito portuale, delle aree demaniali marittime coerente con le ipotesi programmatiche" (pag. 54), viene fornita la descrizione della funzione F (Funzione rinfuse liquide) *"Tale funzione racchiude tutte le attività connesse alla movimentazione di prodotti liquidi e gassosi infiammabili. La planimetria descrittiva dell'evoluzione del porto dei prossimi anni non prevede ipotesi evolutive relativamente a tale funzione. In tali aree è prevista la localizzazione di un deposito GNL"*.

Stante quanto sopra riportato si rappresenta quanto segue:

- ✓ non c'erano presupposti iniziali che potessero lasciar ravvisare l'esito programmatico attuale del DPSS adottato (che, a quanto indicato in Delibera, supera ogni precedente documento di pianificazione dell'ADSP in contrasto con le previsioni dello stesso), che risulta in pieno contrasto con le precedenti Linee di indirizzo al 2030 (POT 2017-2019 e POT 2020-2022), in quanto esclude la possibilità di realizzazione di un deposito GNL, ma si ravvisa solo la possibilità che *"in un futuro più remoto, successivamente alla dismissione dei depositi costieri di Napoli Orientale, la Darsena Petroli, liberata dal traffico delle rinfuse liquide, sarà destinata ad altre tipologie di traffico commerciale"*;
- ✓ la Commissione Europea, con la cosiddetta *"Direttiva DAFI"* (Direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 Ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi - Deployment of Alternative Fuels Infrastructure), recepita in Italia dal D.Lgs n.257/2016, prevede che entro la fine del 2025 sia disponibile una **rete di rifornimento GNL** per le navi e per i veicoli pesanti lungo la rete centrale TEN-T, ed in particolare, che i porti "Core" sono obbligati a dotarsi delle infrastrutture necessarie **per consentire il buncheraggio marittimo con GNL**. Il Porto di Napoli è uno dei porti italiani "Core" della rete TEN-T ed è quindi strategico per la realizzazione di impianti di stoccaggio GNL su piccola scala (il cosiddetto "Small Scale LNG"). Ora, mentre le precedenti Linee di indirizzo al 2030 (POT 2017-2019 e POT 2020-2022) risultavano **coerenti con le politiche energetiche della Unione Europea, e pertanto in linea con la "Direttiva DAFI"**, nella documentazione tecnica del DPSS attuale:
- non vengono indicate le modalità di adempimento della suddetta direttiva entro la fine del 2025;
 - nella Delibera n. 80/2021 del 26 Ottobre 2021 di adozione del DPSS, nella quale viene esplicitato che "dovrà ritenersi superato ogni precedente documento di pianificazione dell'Adsp", non vengono altresì fornite indicazioni e/o contemplate eventuali modalità di deroga per i procedimenti autorizzativi in corso, nonché eventuali criteri localizzativi alternativi per adempiere alle politiche energetiche della Unione Europea. Nella medesima Delibera di adozione n. 80/2021 del DPSS viene indicato che è previsto l'aggiornamento del POT 2020/2022, approvato con delibera del Comitato di gestione n. 65 del 27 Novembre 2020, per adeguare le previsioni in esso contenute alle scelte strategiche ed agli indirizzi di programmazione contenuti nel DPSS. Tale aggiornamento non risulta tuttavia ad oggi disponibile.
- ✓ l'iniziativa proposta dai proponenti (Società Edison S.p.A. e Kupit), effettuata sulla base dell'**affidamento alla normativa vigente, risulta finanziata dal CEF**, a conferma dell'importanza del progetto nell'ambito della Pubblica utilità e volto alla transizione energetica verso la decarbonizzazione.

2.1.2 Alternative localizzative

Con riferimento alla incompatibilità localizzativa del Deposito GNL in progetto, espressa nel parere ADSP MTC, oltre a quanto già indicato nei precedenti paragrafi, si rimarca inoltre che nella predisposizione della

documentazione di riposta alla richiesta integrazioni (Documento No. P0020206-1-H3 e relativi allegati) per il punto relativo al Paesaggio (paragrafo 10.2.2), i Proponenti hanno rimarcato che:

- ✓ la scelta proposta per la localizzazione del deposito all'interno della Darsena Petroli, oltre alla compatibilità con le ipotesi di programmazione e pianificazione vigenti al momento dell'avvio dell'istanza, è stata ritenuta la soluzione preferibile per diverse ragioni tecnico-gestionali, di sicurezza, ed a minor impatto ambientale e paesaggistico;
- ✓ l'alternativa localizzativa individuata, su richiesta della CTVA VIA/VAS, che prevede l'eventuale ubicazione alternativa di "Porto Fiorito" (davanti alla centrale Tirreno Power) data la tipologia di intervento, risulta in ogni caso incompatibile con il progetto di riqualificazione urbana promosso ed approvato dalla Regione relativamente all'area della Ex Corradini che verrà finanziato nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo.

2.2 DPSS – SUPERAMENTO DELL'INCOMPATIBILITÀ

Le proponenti prendono atto della nuova pianificazione strategica portuale sopraggiunta, nonostante, come detto, le conclusioni non erano ipotizzabili al momento dell'avvio del procedimento. Esse hanno investito ingenti risorse nello sviluppo del progetto sulla base del legittimo affidamento di persistenza delle indicazioni della programmazione vigente al momento dell'avvio dell'iter autorizzativo. A conferma di ciò, si ricorda infatti che la Commissione Europea, tramite il CEF **ha approvato il finanziamento** di una quota parte degli studi relativi al presente progetto confermandone l'importanza come strumento fondamentale per la transizione energetica verso la decarbonizzazione, ovvero l'abbandono dell'utilizzo di risorse considerate ad elevato impatto ambientale (es. petrolio, carbone).

In ultimo, si sottolinea che nella richiesta integrazioni del MiTE, avanzata in data 3 Marzo 2022, l'incompatibilità localizzativa del deposito **non è stata posta in evidenza**; pertanto, i proponenti (Società Edison S.p.A. e Kupit) ad integrazione di quanto già depositato nel corso del procedimento, in data 27 Maggio 2022 hanno inviato la documentazione integrativa (Documento No. P0020206-1-H3 e relativi allegati) rispondendo alle richieste avanzate ed inerenti ai seguenti argomenti:

1. attività di demolizione delle strutture preesistenti;
2. attività di decommissioning e di dismissione dell'opera;
3. componente Aria e Clima;
4. componente Fauna;
5. componente Flora, Vegetazione ed Ecosistemi;
6. componente Geologia e Acque sotterranee;
7. rischio industriale – Istruttoria NOF;
8. componente Rumore e Vibrazioni;
9. componente Paesaggio;
10. componente Popolazione e Salute Umana;
11. rifiuti derivanti dalle attività di scavo.

In ogni caso, le proponenti vogliono far presente che, alla luce dell'importanza strategica di tali interventi, che sono definiti tali in accordo all'art. 10 del D.Lgs. 257/16 nonché di pubblica utilità ai sensi dell'art. 7-bis del D.Lgs. 152/06, il legislatore ha previsto specifiche modalità di superamento dell'eventuale incompatibilità con la pianificazione portuale, anche in aggiunta a quelle ordinarie (ATF o variante localizzata), ad esempio attraverso le previsioni dell'art. 13 del D.Lgs. 257/16, da espletarsi in sede di Autorizzazione alla Costruzione ed Esercizio. Alla luce del quadro normativo di cui sopra, si ritiene, pertanto, di poter concludere che, prima del provvedimento finale, qualora ce ne fosse la volontà, **sussistono gli elementi tecnico-strutturali e normativi per superare il contrasto localizzativo del deposito GNL in progetto** emerso dall'adozione del DPSS. Tale incompatibilità, ad avviso delle proponenti non dovrebbe determinare, in assenza di impatti ambientali significativi ed avversi, l'esito negativo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in corso.

3 ASPETTI AMBIENTALI

Nel presente capitolo si evidenziano gli aspetti ambientali emersi nel DPSS che **non risultano in contrasto** con la realizzazione del Deposito GNL nel Porto di Napoli.

3.1 RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA

Nella Relazione Illustrativa del DPSS a pag. 3 (Sintesi del documento) viene riportato che *“una ulteriore sfida non più rinviabile è rappresentata anche dall'adozione di tutte le possibili misure per il contenimento dell'impatto ambientale del Sistema Portuale. Le azioni da intraprendere riguarderanno, innanzitutto, la **riduzione delle emissioni di gas serra da parte dei mezzi operanti in ambito portuale**, la gestione unitaria ed integrata dell'energia elettrica nel Sistema Portuale, la riduzione dei consumi energetici di edifici, impianti ed attrezzature, ma anche l'incentivazione degli operatori “virtuosi”, così come la formazione/informazione degli operatori ed utenti dei porti alle politiche di sostenibilità ambientale. A tale scopo l'Autorità di Sistema Portuale ha predisposto, nel corso del 2020, il Documento Energetico Ambientale del Sistema Portuale, approvato con delibera n. 287 del 17/12/2020, in cui, in particolare, sono stati individuati gli interventi e le azioni necessarie a conseguire l'obiettivo di riduzione, entro il 2030, delle emissioni di gas serra pari almeno al 10% delle emissioni di CO₂ stimate per il 2018”*.

In riferimento a quanto sopra, come ampiamente evidenziato in tutta la documentazione tecnica fornita nell'iter autorizzativo, si rimarca ulteriormente che l'esercizio del Deposito avrà un **impatto positivo sul clima dovuto alle mancate emissioni di CO₂** per effetto della sostituzione con il GNL di combustibili quali diesel, principali combustibili usati in ambito marittimo (ad esempio MDO).

3.2 ELEMENTI DEL DEASP

Con Delibera n. 287 del 17 Dicembre 2020, l'ADSP MTC ha approvato il DEASP che persegue i seguenti obiettivi:

- ✓ definire gli obiettivi di sostenibilità energetico – ambientale del Sistema Portuale;
- ✓ individuare gli interventi e le misure da attuare per il raggiungimento degli obiettivi;
- ✓ preventiva valutazione della fattibilità tecnico – economica, anche mediante analisi costi –benefici degli interventi;
- ✓ programmazione degli interventi, anche parziali, in un arco temporale prefissato, individuando gli obiettivi da raggiungere.

Gli interventi e le misure previsti per ridurre le emissioni e i consumi del Sistema Portuale riguardano:

- ✓ interventi per il settore navale;
- ✓ interventi per il settore dei trasporti terrestri;
- ✓ interventi relativi ad attività diverse dai trasporti, a cui si aggiungono alcune misure di carattere più generale.

Gli interventi proposti nel DEASP consentiranno di conseguire **l'obiettivo della riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030**.

L'impianto in progetto risulta coerente con quanto sopra in quanto, come evidenziato in particolare nella documentazione integrativa inviata (Documento No. P0020206-1-H3, paragrafo 4.2.2.5), il bilancio emissivo totale vede una diminuzione delle emissioni di CO₂ in quanto le **“emissioni mancate” dovute all'utilizzo del GNL** in sostituzione dei combustibili tradizionali sono di un ordine di grandezza maggiori rispetto alle emissioni prodotte in esercizio dall'impianto.

4 ASPETTI STRATEGICI

Nel precedente capitolo si evidenziano gli aspetti strategici emersi nel DPSS che **non risultano in contrasto** con la realizzazione del Deposito GNL nel Porto di Napoli.

4.1 ZES

La Relazione Illustrativa del DPSS pag. 178 (paragrafo 5.8.2. Azione A7.2 – Zone Economiche Speciali -Tutti i porti) viene evidenziato che *“I porti del Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale sono, dal Piano di sviluppo delle ZES della Regione Campania, già identificati come possibili sedi di questa funzione. Lo sviluppo delle ZES rappresenta una opportunità soprattutto per i porti di Napoli e Salerno, motivo per cui l’AdSP adotterà tutte le misure di facilitazione e supporto necessarie alla loro attuazione, di concerto con gli altri enti ed organismi preposti. In particolare, affinché la condizione di ZES **possa favorire lo sviluppo di nuove iniziative di business** per gli operatori e risultare utile ad attrarre nuovi investimenti, **occorrerà identificare, nell’ambito di apposito progetto di fattibilità, tramite la consultazione degli operatori insediati/concessionari, eventuali possibili iniziative di sostegno ed aiuto, quindi comprendere se e quali aree portuali possano essere funzionali all’attrazione di nuove funzioni proprio in ragione dello status di ZES”**.*

Come evidenziato nello SIA (paragrafo 4.2.3.3.3 “L’Economia del Mare”), l’intervento in progetto **risulta strategicamente coerente** con quanto sopra riportato ed evidenziato.

4.2 TEN-T

La Relazione Illustrativa del DPSS a pag. 1 (Sintesi del documento) evidenzia che *“Questo Sistema Portuale, grazie al porto di Napoli, è anche parte del Trans-European Transport Network (TEN - T), in particolare, del Corridoio n. 5 “Scandinavo - Mediterraneo” oltre che del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), risultando connesso alle reti ferroviarie e stradali nazionali, con collegamenti dell’ultimo e del penultimo miglio che potrebbero comunque essere migliorati ed efficientati. Inoltre, gode di una importante vicinanza agli interporti Sud Europa e Campano e rientra nella previsione di sviluppo delle Zone Economiche Speciali della Campania, **create proprio per agevolare quei settori produttivi fortemente connotati da attività di import-export, per incentivare una loro ubicazione in aree portuali o retro-portuali, traendo così vantaggio dalle connessioni intermodali ivi esistenti”**.*

Inoltre, La Relazione Illustrativa del DPSS a pag. 141 (paragrafo 3.3.1. Traffici della portualità italiana) evidenzia come *“Il Mediterraneo è un’area cruciale anche per il traffico di prodotti petroliferi, perché il Canale di Suez è una rotta strategica per il trasporto di petrolio e gas naturale dal Golfo verso l’Europa e il Nord America. Il canale egiziano dopo l’espansione sta guadagnando importanza anche in direzione sud per il crude oil e prodotti petroliferi statunitensi e russi verso Asia e Medio Oriente. Esso concentra il 9% del **commercio mondiale via mare di petrolio e l’8% degli scambi globali di GNL.**”*

Come evidenziato nello SIA (in particolare nel paragrafo 2.2 “Criteri localizzativi e inquadramento dell’area di progetto”), l’intervento in progetto **risulta strategicamente coerente** con quanto sopra riportato ed evidenziato.

5 REFERENZE

Piano Operativo Triennale 2020/2022 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale (Porti di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia – art. 9, comma 5, l. b), legge 84/94 e ss.mm.ii.

Autorità di Sistema portuale del Mare Tirreno centrale - Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (ai sensi dell'Art. 5, della L. n. 84/1994) - Relazione illustrativa – Rev1 Agosto 2021.

Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del sistema portuale del Mar Tirreno centrale (DEASP-MTC) - 2019.

SITI WEB CONSULTATI

Autorità di Sistema portuale del Mare Tirreno centrale - PIANIFICAZIONE E GOVERNO DEL TERRITORIO:
[Pianificazione e governo del territorio ~ ADSP Mar Tirreno Centrale \(adsptirrenocentrale.it\)](http://adsptirrenocentrale.it)



RINA Consulting S.p.A. | Società soggetta a direzione e coordinamento amministrativo e finanziario del socio unico RINA S.p.A.
Via Cecchi, 6 - 16129 GENOVA | P. +39 010 31961 | rinaconsulting@rina.org | www.rina.org
C.F./P. IVA/R.I. Genova N. 03476550102 | Cap. Soc. € 20.000.000,00 i.v.