



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 410 del 27 febbraio 2023

Progetto:	<i>Istruttoria VIA</i> Progetto Deposito GNL nel porto di Napoli ID_VIP 5953
Proponente:	Edison S.p.A., Kuwait Petroleum Italia S.p.A.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

I) QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13/01/2022;

RICHIAMATA la disciplina dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare gli artt.23 - 25, Titolo III, Parte seconda che regolano la procedura di valutazione ambientale intesa ai sensi dell'art. 5, recante “*definizioni*”, comma 1, lettera b come “*il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto*”; la procedura si conclude con il inteso ai sensi dell'art. 5, recante “*definizioni*”, comma 1, lettera o come “*il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante, che esprime la conclusione dell'autorità competente in merito agli impatti ambientali significativi e negativi del progetto, adottato sulla base dell'istruttoria svolta, degli esiti delle consultazioni pubbliche e delle eventuali consultazioni transfrontaliere*”;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308, recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- Linee Guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*”;

- Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites*”
- *Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.), Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali 2014;
- Delibera n.54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente concernente “*Linea guida sull’applicazione della disciplina per l’utilizzo delle terre e rocce da scavo*”;
- Linee Guida del SNPA approvate dal Consiglio SNPA in data 09/07/2019 per l’elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, utili per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D.Lgs. 152/06 s.m.i., integrative dei contenuti minimi previsti dall’art. 22 e delle indicazioni dell’Allegato VII del D.Lgs. 152/06 s.m.i.

II) OGGETTO DELLA PROCEDURA, DESCRIZIONE, MOTIVAZIONE e VALORE DELL’OPERA

Oggetto della procedura

è l’accertamento della compatibilità ambientale del progetto definitivo del “*Deposito GNL nel Porto di Napoli*”) e dell’approvabilità del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo presentato a questi fini ai sensi [dell’art.9/art.24] del D.P.R. n.120/2017.

Descrizione dell’opera

Il progetto prevede la realizzazione di un deposito costiero LNG avente capacità utile di 20.000 metri cubi da realizzarsi all’interno del porto di Napoli, sul Molo Vigliena all’interno della Darsena Petroli. Si prevede la ricezione di LNG tramite navi metaniere e bettoline con capacità massima di 30.000 mc, lo stoccaggio del LNG all’interno di un serbatoio verticale a pressione atmosferica ad integrità totale di capacità utile pari a 20.000 m³, il caricamento del LNG su autobotti, isocontainer e su navi bettoline, lo scarico di bio_LNG da autobotti, nonché la possibilità di eseguire operazioni di bunkeraggio e di transhipment. Vengono anche previsti una serie di impianti necessari al funzionamento del deposito e per la sicurezza, nonché una nuova volumetria destinata a cabina di controllo. Viene inoltre prevista la realizzazione di un’area di parcheggio per le autobotti e le autocisterne, esterna al molo, nelle immediate vicinanze dell’impianto.

Motivazione dell’opera

Il Proponente indica nella realizzazione del progetto una grande opportunità di sviluppo per il Porto di Napoli sia in ragione dell’entità dell’investimento complessivo, sia per quanto riguarda la possibilità di favorire lo sviluppo di altre aree del Porto a fini turistici/commerciali. Infatti la scelta del Molo Vigliena, già utilizzato per il trasporto di idrocarburi, permetterà l’espansione di altre attività ai fini commerciali e turistici in altre aree del Porto di Napoli. Il deposito favorirà l’uso di GNL come combustibile alternativo e meno inquinante per veicoli pesanti e marini poiché sfrutta una posizione strategica accessibile sia alle rotte marittime sia a quelle terrestri. Il progetto si inserisce in un contesto globale strategico per raggiungere l’obiettivo a lungo termine della COP 21 di Parigi (Conferenza Internazionale sul Clima di Parigi del 2015) di ridurre i gas serra e, più in generale, di contenere l’impatto ambientale sulla Terra. I Paesi del G20 hanno indicato il gas naturale quale risorsa essenziale per la transizione energetica.

Valore dell’opera

Gli esiti della valutazione sulla congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, sono stati ritualmente comunicati alla Divisione.

III) SVOLGIMENTO DEL PROCEDIMENTO

- le società Edison S.p.A. e Kuwait Petroleum Italia S.p.A. (di seguito, proponenti) con nota prot.n. LNG/04-21/FM-RI del 10/03/2021 hanno presentato congiuntamente domanda per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto "*Deposito GNL nel Porto di Napoli*";

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (di seguito, Divisione) con prot.n.MATTM/28774 in data 18/03/2021;

- la domanda è stata successivamente perfezionata con nota prot.n. LNG/05-21/FM-RI del 31/03/2021, acquisita con prot.n.MATTM/37318 del 12/04/2021;

- la Divisione:

con nota prot.n.MATTM/39016 del 15 aprile 2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito, Commissione) con prot.n.CTVA/1971 del 15 aprile 2021:

- ha comunicato alla Commissione, al Proponente, agli enti e alle amministrazioni interessate la procedibilità della domanda;

- ai sensi dell'art.23, co 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., ha comunicato l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della seguente documentazione tecnica allegata: Progetto, Studio di impatto ambientale, Sintesi non tecnica; Rapporto Preliminare di Sicurezza redatto ai sensi del D.Lgs. 105/2015 e avviso al pubblico;

- ha specificato l'opportunità che prima dell'emanazione del parere la commissione informi degli esiti istruttori la Divisione IV – Qualità dello sviluppo della stessa D.G., e ciò al fine di acquisire eventuali osservazioni al riguardo, trattandosi di un impianto soggetto a procedura di sicurezza per il controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose di cui al D.Lgs.105/2015;

-con nota prot.n.MATTM/70909 del 1 luglio 2021, acquisita con prot.n.CTVA/3384 in data 2 luglio 2021, ha trasmesso alla Commissione, per opportuna conoscenza, la nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale prot.n.13403 del 11/06/2021, acquisita con prot.n.MATTM/63774 del 14 giugno 2021;

-con nota prot.n.MATTM/73425 del 7 luglio2021, acquisita con prot.n.CTVA/3541 dell'8 luglio2021, ha comunicato la pubblicazione sul sito internet istituzionale delle controdeduzioni alle osservazioni fornite dalle società proponente in data 29 giugno 2021, con nota acquisita al prot. MATTM/70279 del 30giugno 2021;

-con nota prot.n.MATTM/109748 del 12 ottobre 2021, acquisita con prot.n.CTVA/5056 del 12 ottobre 2021, ha trasmesso alla Commissione, per opportuna conoscenza, la nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale prot.n.21904 del 29/09/2021, acquisita con prot.n.MATTM/104473 del 29/09/2021;

Richiesta di integrazioni

con nota acquisita con prot.n.MiTE/66805 del 27/05/2022 i Proponenti hanno fornito le integrazioni richieste dalla Commissione a seguito della propria attività di analisi e di valutazione con nota prot.n.CTVA/994 del

23.02. 2022, acquisita al prot.n.MiTE/24480 del 28 febbraio 2022 e inoltrate al Proponente con nota prot.n.MiTE/26556 del 3.03. 2022, acquisita con prot.n.CTVA/1198 del 3.03 2022

Consultazione Pubblica

La divisione:

- con nota prot.n.MiTE/69547 del 03/06/2022, acquisita con prot.n.CTVA/3621 del 3 giugno 2022, ha comunicato l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione integrativa e la riapertura dei termini per la consultazione pubblica;

-con nota prot.n.MiTE/87097 del 12/07/2022, acquisita con prot.n.CTVA/4810 in data 12/07/2022, ha rettificato quanto rappresentato con la nota sopracitata in merito alla decorrenza dei termini per la consultazione pubblica;

Osservazioni e pareri espressi

si riportano di seguito le osservazioni, espresse ai sensi dell'art.24, commi 3 e 5 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

Osservatore	Prot. di acquisizione	Data
Osservazioni Tramite la Prefettura di Napoli delle Associazioni e dei Comitati di Napoli Est Tramite Ufficio di Gabinetto in data 24/05/2021	MATTM-2021-0055178	24/05/2021
Osservazioni del Comune di Napoli 6 Municipalità in data 09/06/2021	MATTM-2021-0061908	09/06/2021
Osservazioni del Sig. Marco Ferruzzi in data 08/06/2021	MATTM-2021-0061420	08/06/2021
Osservazioni dell'Associazione Medicina Democratica - Napoli + altri in data 14/06/2021	MATTM-2021-0063788	14/06/2021
Osservazioni dei Sig.ri Elena Coccia e Rosario Marra e in data 14/06/2021	MATTM-2021-0063849	14/06/2021
Osservazioni del Sig. Giuseppe Orlandini in data 15/06/2021	MATTM-2021-0064138	15/06/2021
Osservazioni dell'Associazione Culturale Voce nel Deserto + altri in data 15/06/2021	MATTM-2021-0064129	15/06/2021
Osservazioni dell'Associazione Culturale Voce nel Deserto + altri in data 15/06/2021	MATTM-2021-0064127	15/06/2021
Osservazioni della Città Metropolitana di Napoli in data 11/06/2021	MATTM-2021-0063274	11/06/2021
Parere Autorità di sistema Portuale del mar Tirreno centrale del 04/07/2022	MiTE-2022-0082942	04/07/2022
Parere della Città Metropolitana di Napoli Tramite Ufficio di Gabinetto data 14/06/2021	MATTM-2021-0063553	14/06/2021
Parere del Comune di Napoli in data 14/06/2021	MATTM-2021-0063832	14/06/2021
Parere del Ministero della Cultura Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma in data 21/07/2021	MATTM-2021-0079791	21/07/2021
Osservazioni delle Associazioni dell'Associazione Culturale Voce nel Deserto - dell'Associazione Culturale Voce nel Deserto - Medicina Democratica - Napoli - Consulta Popolare per la Salute Sanità della Città di Napoli in data 06/07/2022	MiTE-2022-0083866	06/07/2022
Parere del Comune di Napoli in data 05/08/2022	MiTE-2022-0098472	05/08/2022
Parere del Comune di Napoli in data 08/08/2022	MiTE-2022-0099247	08/08/2022

Controdeduzioni dei proponenti:

-rispetto ai rilievi espressi dall'AdSPMTC in data 11.06. 2021, hanno fornito le proprie osservazioni in merito con nota acquisita con prot.n.CTVA/3567 del 12/07/2021;

- rispetto al parere negativo del Ministero della Cultura n.25080 del 21.07.2021, hanno fornito alcuni chiarimenti con nota acquisita con prot.n.CTVA/4576 del 9.09.2021 e con prot.n.MATTM/96616 del 10. 09. 2021;

- rispetto al parere dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno centrale del 04/07/2022 e alle ulteriori osservazioni pervenute, hanno fornito le proprie osservazioni in merito con nota acquisita con prot.n.CTVA/6693 del 15 settembre 2022 e con prot.n.MiTE/112217 della stessa data;

- rispetto ai temi discussi nel corso dell'incontro con la Commissione del 20 dicembre 2022, con nota acquisita con prot.n.CTVA/620 del 20 gennaio 2023 hanno provveduto a trasmettere la documentazione riportante le integrazioni tecniche volontarie a chiarimento dei temi trattati, e hanno comunicato, così come richiesto nel corso della riunione, l'invio da parte della Direzione Regionale Campania dei Vigili del Fuoco della documentazione prodotta dal Comitato Tecnico Regionale relativa all'istruttoria procedimento di NOF per le valutazioni eventualmente necessarie, trasmessa dalla Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile- Campania con nota prot.n.120 del 03 gennaio 2023, acquisita con prot.n.CTVA/59 di pari data;

IV) RISULTANZE DELL'ISTRUTTORIA ED ESITI VALUTATIVI

A) QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE

A) ASPETTI URBANISTICI – Conformità al PRG- Varante generale del Comune di Napoli e al PRP

Dal parere negativo nr PG/449866 dell' 8.06. 2021 reso dal dir. Area Urbanistica – Servizio Pianificazione generale e beni comuni del Comune di Napoli in ordine agli ASPETTI URBANISTICI risulta che per l'area a parcheggio esterna al Molo, in relazione alla prevista "realizzazione di un'area di parcheggio per le autobotti e le autocisterne, esterna al Molo, nelle immediate vicinanze dell'importo" l'Ufficio urbanistico si rileva che "di tale area viene fornita scarsissima documentazione e pertanto non è possibile apprezzare la soluzione progettuale prevista, né la sua conformità alla disciplina vigente", mentre

"la proposta progettuale concernente il Molo Vigliena e l'area destinata a parcheggio di attesa non consegue la conformità urbanistica e risulta in contrasto con:

1.Il piano regolatore portuale del 1958

2.L'art. 29 comma 5, lett. a) delle norme di attuazione della Variante generale al PRG;

- *3.La delibera di C.C. n. 33 /2012 relativa al perfezionamento dell'intesa sulla proposta di piano regolatore portuale".*

1.quanto al contrasto col piano regolatore portuale del 1958 .

Nello specifico l'Ufficio rileva quanto segue:

a1.) Il Piano regolatore portuale *“risale al 1958”* ed è stato approvato con *“Dm n. 2478 del 27/04//1958”*. Dall'esame dello stesso risulta che *“nella planimetria non è rinvenibile alcuna costruzione e/o deposito costiero”*.

a2.) La necessaria conformità di ogni intervento al Piano regolatore portuale vigente risulta dal PRG del Comune di Napoli approvato con Dm 1829 del 31.3. 1972, la cui Variante generale attualmente vigente prevede che *“il Molo Vigliena e l'area destinata a parcheggio di attesa rientrano, come emerge dalla tavola della zonizzazione, nella zona A – insediamenti di interesse storico- sottozona Ac – porto storico, disciplinata dagli artt. 26 e 29 delle norme tecniche di attuazione della variante generale al PRG”*.

a3.) In particolare l'art. 29 delle NTA della Variante generale al PRG stabilisce che *“La sottozona Ac identifica il territorio portuale formato in epoca storica” (co.1.); Le trasformazioni fisiche ammissibili e le utilizzazioni compatibili sono determinate dal piano regolatore portuale ai sensi della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 (co.2.); Nelle more dell'approvazione del piano di cui al precedente comma 2, sono consentiti gli interventi conformi al vigente piano regolatore portuale e successive varianti” (co.3).*

a4.) Nel caso di specie la proposta di aggiornamento del Piano Portuale Regolatore portuale di Napoli aggiornamento 2012 è *“allo stato non giunta all'approvazione”*.

CONCLUSIONI- Pertanto in ragione del fatto:

- che il piano regolatore portuale ai sensi della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 è **l'unico piano che può dettare le “trasformazioni fisiche ammissibili e le utilizzazioni compatibili” nel territorio portuale formato in epoca storica (commi 1 e 2 art. 29 NTA della Variante generale al PRG di Napoli);**

- **che detto piano non risulta ancora approvato, e pertanto “Nelle more dell'approvazione del piano di cui al precedente comma 2, sono consentiti gli interventi conformi al vigente piano regolatore portuale e successive varianti” (comma 3 dello stesso art. 29);**

- che pertanto l'area in oggetto continua a essere regolata da quello *“risale(nte) al 1958”* approvato con *“Dm n. 2478 del 27/04//1958 (...) “nella (cui) planimetria non è rinvenibile alcuna costruzione e/o deposito costiero”*

ne consegue che *“Le nuove costruzioni e i nuovi impianti, come nel caso in esame, risultano pertanto non conformi al Prg portuale”* e pertanto in base all'art. 29 comma 3 delle stesse NTA nell'ambito del porto storico di Napoli un impianto come quello in esame è *privo della necessaria conformità urbanistica in quanto non previsto dal Piano regolatore del porto del 1958 oggi vigente, dal cui esame risulta che “nella planimetria non è rinvenibile alcuna costruzione e/o deposito costiero”*

2. e 3 quanto al contrasto con l'art. 29 comma 5, lett. a) delle norme di attuazione della Variante generale al Prg e al contrasto con la delibera di C.C. n. 33 /2012 relativa al perfezionamento dell'intesa sulla proposta di piano regolatore portuale

Nello specifico l'Ufficio rileva quanto segue:

a.5). l'art. 29 comma 5 delle NTA della variante generale al PRG, nel dettare gli indirizzi per il nuovo piano regolatore portuale, prevede: *“a) la dismissione di tutte le attrezzature e gli impianti riguardanti il traffico petrolifero per le quali si prevede una nuova localizzazione al di fuori del golfo di Napoli. Nelle more della nuova localizzazione e per il tempo, a tal fine strettamente necessario, sono consentite trasformazioni orientate esclusivamente al miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale”*

a.6) La proposta di aggiornamento del *Piano Portuale Regolatore portuale di Napoli aggiornamento 2012* (allo stato non giunta all'approvazione) è stata approvata *con delibere di Comitato portuale n. 11 del 6 marzo 2012 e n. 18 del 12 luglio 2012, con le prescrizioni contenute nelle allegate relazioni.*

a.7) con delibera di G.C. n. 601 del 30/7/2012 il Comune di Napoli ha approvato la *“Proposta al Consiglio per l'espressione dell'assenso al perfezionamento dell'intesa di cui all'art. 5, comma 3 della L. 84/1994 con le prescrizioni di cui agli allegati atti istruttori”* e deliberato *“l'assenso al perfezionamento dell'intesa di cui all'art. 5 comma 3 della L. 84/1994 per il Piano Portuale Regolatore portuale di Napoli aggiornamento 2012, approvato con delibere di Comitato portuale n. 11 del 6 marzo 2012 e n. 18 del 12 luglio 2012, con le prescrizioni contenute nelle allegate relazioni”*;

a.8) con successiva delibera n. 33/2012 il Consiglio comunale di Napoli **ha perfezionato l'intesa sulla proposta di nuovo piano regolatore portuale** alla luce degli **indirizzi** dettati dall'**art. 29, co. 5 NTA** della variante generale al PRG secondo cui *“uno degli obiettivi fondamentali”* è quello della *“delocalizzazione dei depositi petroliferi dell'area orientale”*.

CONCLUSIONI. L'ufficio rileva che:

“in merito all'intesa, comunque raggiunta con il Comune, la proposta di piano regolatore portuale prevedeva, proprio in relazione al citato art. 5, lett. a) dell'art. 29 della Variante generale, la delocalizzazione degli impianti di approvvigionamento carburanti mediante realizzazione di un impianto di carico a servizio del terminal petroli all'esterno della Diga foranea Duca D'Aosta (art. 21 delle Nta del PRP – Ambito Area orientale)”.

Controdeduzioni

Rispetto a detto contrasto il Proponente:

dopo aver premesso che:

-“la scelta del Molo Vigliena, già utilizzato per il trasporto di idrocarburi, permetterà l'espansione di altre attività ai fini commerciali e turistici in altre aree del Porto di Napoli” pertanto il progetto rappresenta una “grande opportunità di sviluppo per il Porto di Napoli sia in ragione dell'entità dell'investimento complessivo, sia per quanto riguarda la possibilità di favorire lo sviluppo di **altre aree del Porto a fini turistici/commerciali**”.

- nelle *“Linee di indirizzo al 2030”* del master plan per il Porto di Napoli 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”*. In relazione alle nuove previsioni elaborate per la zona nell'ambito della programmazione di nuove infrastrutture viarie di cui al Piano Operativo Triennale, si evidenzia che la soluzione progettata per la viabilità di accesso e la localizzazione del parcheggio autobotti a servizio del deposito è stata attentamente valutata e ha tenuto in considerazione le previsioni di adeguamento della rete stradale incluse nel POT.

ed evidenziato che:

-la destinazione d'uso industriale della Darsena Petroli rende l'opera immediatamente compatibile dal punto di vista urbanistico senza sottrarre al Porto ulteriori aree destinate ad usi diversi (progetto in coerenza con il Masterplan Piano Operativo Triennale – POT- 2017-2019);

-nelle “**Linee di indirizzo al 2030**” è indicato che nell’area che comprende il molo Vigliena (area F), “si aggiungerà la realizzazione di un deposito per lo stoccaggio di GNL, coerente con il Piano Energetico Nazionale e con le politiche energetiche dell’Unione Europea”;

- Negli ultimi anni, un nuovo piano strategico è stato sviluppato per Napoli Est, il “Grande Progetto Riquilificazione Urbana Area Portuale Napoli Est” che fa parte del “Piano Operativo Regionale 2007-2013” e che ha allocato investimenti finanziari per oltre 200 milioni di euro nel sistema infrastrutturale dell’area attraverso una partnership pubblico-privata, focalizzati sulla risoluzione delle istanze reali dei residenti: scarsa qualità insediativa, assenza di servizi e di attrezzature di uso pubblico, mancanza di luoghi di aggregazione e di identità locale, frammentazione dello spazio, illegalità, disoccupazione. Tra gli investimenti in infrastrutture, il POT in merito al potenziamento ed adeguamento della rete stradale, indica la necessità del collegamento tra la Darsena di Levante, il settore portuale di ponente e l’autostrada;

conclude nel senso che:

si assume che anche il Piano Regolatore Portuale – Revisione 2012 (che non ha ancora completato il procedimento di adozione) sarà adeguato al Masterplan POT 2017-2019;

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

SINTESI VALUTATIVA FINALE

I rilievi del proponente non tengono conto della disciplina urbanistica del comune di Napoli che rinvia alla disciplina dettata dal **vigente** Piano regolatore del Porto di Napoli, il quale NON PREVEDE la realizzazione di un deposito costiero; del fatto che la proposta progettuale si pone “**in contrasto... con uno degli obiettivi fondanti della Variante generale, ovvero la delocalizzazione dei depositi petroliferi dall’area orientale**” e alla localizzazione delle rinfuse solide e altre attività quali i servizi tecnico nautici al posto degli attuali impianti al servizio dei depositi costieri, giusti gli indirizzi dettati dall’art. 5, lett. a) NTA Variante al PRG e della relativa **disciplina di salvaguardia** secondo cui “**Nelle more della nuova localizzazione e per il tempo, a tal fine strettamente necessario, sono consentite trasformazioni orientate esclusivamente al miglioramento della sicurezza e dell’impatto ambientale**”; del fatto che, per noti principi, gli indirizzi programmatici del Masterplan non hanno prevalenza sulla pianificazione urbanistica, né possono realizzarsi interventi privi di compatibilità urbanistica in dichiarata anticipazione di indirizzi programmatici nell’asserita certezza del loro successivo recepimento e infine del fatto che non spetta ai privati dettare linee di sviluppo urbanistico dei territori, salva la possibilità di contestazione, con esito vittorioso, dinanzi ai giudici competenti delle relative scelte.

B) COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Piano Territoriale Regionale (PTR)

I Proponenti affermano che il progetto non contrasti con le indicazioni del PTR per le seguenti ragioni:

Il progetto interessa un’area individuata dal PTR come di “massima frammentazione ecosistemica”, in quanto si trova nella porzione del territorio regionale più antropizzata e di massima trasformazione, coincidente con l’area metropolitana di Napoli e all’interno della quale si concentrano due terzi della popolazione regionale, le principali infrastrutture e gran parte dell’apparato produttivo regionale. In queste aree il livello di naturalità è di conseguenza molto basso, mentre è massima la frammentazione ecosistemica. Considerando gli obiettivi del PTR, il Proponente conclude che il progetto del deposito non causerà fenomeni di frammentazione del territorio, in quanto si inserirà in un’area industriale dell’ambito portuale già antropizzata. Inoltre, il progetto del deposito GNL è localizzato lungo la fascia costiera ma in un ambito portuale e **non interesserà aree appartenenti al patrimonio culturale o a vocazione turistica, mentre andrà ad inserirsi in un’area già occupata da attività industriali.**

CONCLUSIONI VALUTATIVE

L'intervento si inserisce in area soggetta a vincolo paesaggistico ex lege ex art. 142, comma 1) lett. a) dlgs n. 42 del 1994 (v. Infra) pertanto non corrisponde al vero l'affermazione del proponente secondo cui **non interesserà aree appartenenti al patrimonio culturale.**

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

I Proponenti affermano che il progetto non contrasta con le indicazioni del PPR per le seguenti ragioni:

l'area di progetto non interessa direttamente nessuna area vincolata. A Nord dell'area di parcheggio autobotti, ad una distanza minima di circa 190 m, è presente un percorso facente parte del sistema viario di età romana e sono inoltre presenti due tratti della Via Francigena nel Sud. Sottolineano pertanto che il progetto - sebbene localizzato lungo la fascia costiera - è ubicato in un ambito portuale e non interesserà aree di interesse archeologico ma si inserirà in una zona già occupata da attività industriali.

CONCLUSIONI VALUTATIVE

L'intervento si inserisce in area soggetta a vincolo paesaggistico ex lege ex art. 142, comma 1) lett. a) dlgs n. 42 del 1994 (v. Infra) pertanto non corrisponde al vero l'affermazione del proponente secondo cui **non interessa direttamente nessuna area vincolata.**

Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Napoli (PTCP)

I Proponenti affermano che il procedimento di approvazione di tale Piano è ancora in corso e che pertanto la Città Metropolitana di Napoli non è ancora dotata di un Piano Territoriale di Coordinamento approvato. L'area del progetto interessa i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare. **Le aree di progetto non interessano direttamente aree tutelate** e il Proponente ritiene che **Via Ponte dei Granili, in corrispondenza della quale è indicato un tracciato di epoca romana**, sarà interessata dalla viabilità a servizio del deposito. Tale strada, funzionale all'accesso di gran parte delle aree portuali, è attualmente già integrata nel tessuto cittadino ed è interessata altresì dalla nuova rete tranviaria e dal traffico locale; pertanto la realizzazione del progetto, con riferimento sia alla fase di cantiere che a quella di esercizio, non comporterà alcun intervento sulla stessa. Non sarà inoltre realizzata nuova viabilità né in fase di cantiere né in fase di esercizio.

Il Proponente - sulla base dell'analisi del documento *“Contenuti del PTC in materia di pianificazione urbanistica per le zone interessate da stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante”*, che identifica le aziende a rischio di incidente rilevante localizzate sul territorio della Provincia di Napoli – afferma che l'area del progetto, pur non rientrando specificamente tra le zone interessate da stabilimenti a Rischio Incidente Rilevante, è attualmente interessata da un oleodotto che dalla Darsena Petroli raggiunge i depositi di diverse società situate nell'area orientale della città.

In sintesi dall'analisi del PTCP il Proponente conclude che: a) il progetto del deposito GNL si inserirà in un'area portuale caratterizzata da attività industriali e prevedrà l'adozione di misure rivolte alla corretta gestione dell'impianto da un punto di vista sia operativo sia ambientale. Pertanto non si riscontrano elementi di contrasto con le indicazioni del PTC della Città Metropolitana di Napoli; b) il deposito è soggetto a D.Lgs. 105/15 “Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose”: la documentazione tecnica per l'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità, al quale si rimanda, valuta adeguatamente le interferenze tra il progetto e le attività esistenti nell'area.

CONCLUSIONI VALUTATIVE

L'intervento si inserisce in area soggetta a vincolo paesaggistico ex lege ex art. 142, comma 1) lett. a) dlgs n. 42 del 1994 (v. Infra) pertanto non corrisponde al vero l'affermazione del proponente secondo cui **le aree di**

progetto non interessano direttamente aree tutelate e ciò anche a prescindere dalle interferenze con un tracciato viario romano in prossimità di via Ponte dei granili

B) VINCOLI DEL CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO

Nel ricordato parere negativo PG/2021/449866 dell'8/06/2021 l'Ufficio urbanistico del Comune di Napoli attesta che:

b.1.) *“le stesse aree risultano sottoposte alle disposizioni della parte terza del codice dei beni culturali e del paesaggio Dlgs 42/2004 art. 142 comma 1, lett. a) territori costieri compresi in una fascia di 300 m dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare in quanto alla data del 06.09.1985 l'area non era classificata come zona A o B dal PRG approvato con Dm 1829 del 31.03.1972”* ;

b.2) Nel ricordato parere negativo del MIC prot. n. MATTM 79791 del 21/07/2021, si rileva che il progetto in esame e in particolare la costruzione di un serbatoio di stoccaggio GNL di altezza massima pari a 50 m, all'interno del SIN di Napoli Orientale:

- confligge con gli obiettivi di bonifica ambientale e riqualificazione territoriale e paesaggistica che l'istituzione di tale SIN intendeva portare avanti, in un'area caratterizzata da estremo degrado ambientale e paesaggistico connesso proprio alle attività petrolifere;

- la localizzazione dell'area del Molo Vigliena, dove è situato il forte Vigliena, che verrebbe a trovarsi a circa 320 m in linea d'aria dal serbatoio di stoccaggio GNL, e a 60 m dall'area di parcheggio per autobotti Forte Vigliena, confligge con le esigenze di tutela imposte dalla parte II del D. Lgs 42/2004, con gli obiettivi di salvaguardia, riqualificazione e valorizzazione perseguiti dalle amministrazioni locali regionali e comunali attraverso le norme, rispettivamente del PRT e PRG e con le azioni di recupero, restauro e rifunionalizzazione del monumento portate avanti dalla stessa Soprintendenza ABAP territorialmente competente, nonché con le raccomandazioni della stessa Soprintendenza di prevedere azioni per la tutela e la riqualificazione del porto storico e del paesaggio marino-costiero dell'area orientale di Napoli.

Controdeduzioni.

Il proponente evidenzia che “per ciò” che concerne la vincolistica nell'area il tratto costiero nell'area orientale di Napoli su cui insiste il molo Vigliena, oggetto dell'intervento, è sottoposto alle disposizioni della parte terza del D.Lgs. 42/ 2004, articolo 142 comma 1, lettera a) *territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia anche per i terreni elevati sul mare.*

Il molo Vigliena e' inoltre localizzato alla foce del sistema unificato di canali del Sebeto, sottoposto alle disposizioni della parte III del D.Lgs. 42 / 2004, articolo 142 comma 1, lettera c) *fiumi i torrenti i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici approvato con Regio decreto 11 dicembre 1933, numero 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna.*

L'area di intervento ed il suo contesto ricadono all'interno della sottozona *Ac porto storico* della zona A *insediamenti di interesse storico* della vigente Variante, per il centro storico, zona orientale e zona nordoccidentale del PRG del Comune di Napoli. Inoltre, trattandosi di un'area demaniale in concessione, essa risulta sottoposta anche alle disposizioni della parte II del D.Lgs. 42 / 2004 ai sensi dell'articolo 10, comma 4, lettera g) *pubbliche piazze vie strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico storico*, e che l'intera area orientale in cui insiste il molo di Vigliena ricade all'interno del Sito di Interesse Nazionale *Napoli orientale* istituito con Legge 426/98.

Infine c'è da segnalare che la scelta localizzativa e' stata dichiarata incompatibile dal Parere negativo emesso dal Comune di Napoli in cui si dichiara che l'opera risulta non compatibile con l'interesse paesaggistico tutelato e che il MIC ha espresso parere negativo alla realizzazione.

CONCLUSIONI VALUTATIVE

Come attesta il Comune di Napoli nel ricordato parere, l'area interessata dall'intento è sottoposta a vincolo paesaggistico ex lege di cui al *Dlgs 42/2004 art. 142 comma 1, lett. a) territori costieri compresi in una fascia di 300 m dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare*, quanto area che ***“alla data del 06.09.1985 ... non era classificata come zona A o B dal PRG approvato con Dm 1829 del 31.03.1972”***.

In ogni caso il progetto ricade in area che **a seguito della Variante generale al PRG** è oggi tipizzata come Zona A *insediamenti di interesse storico* Sottozona Ac *Porto storico* e ricade all'interno della fascia Marino costiera del Golfo di Napoli caratterizzata da un sistema continuo di beni paesaggistici e da un sistema diffuso di beni culturali costieri in cui il nuovo deposito GNL, a causa della sua mole, risulterebbe visibile anche dai mezzi in movimento che quotidianamente percorrono lo spazio del Golfo di Napoli ai fini turistici e per la pubblica fruizione del paesaggio Marino costiero, così come da ampie parti del porto monumentale occidentale di Napoli compreso il molo San Vincenzo, la stazione marittima e la fascia costiera del Miglio d'oro dal borgo di San Giovanni al museo ferroviario di Pietrarsa, aree portuali e costiere per le quali il Prg vigente del Comune di Napoli dal 2004 prevede azioni di tutela, di riqualificazione e valorizzazione integrata anche in rapporto al complessivo contesto urbano storico. Ne deriva una forte incidenza dell'intervento sul patrimonio storico - culturale della città di Napoli su cui fonda fra l'altro il parere negativo espresso dal MIC e dalle Sovrintendenze, *“in ragione dei suoi potenziali già gravemente degradato ed in attesa di azioni di riqualificazione e di costituzione dei valori paesaggistici ai sensi della convenzione del paesaggio e del codice dei beni culturali, considerato che circa 400 m in linea d'aria dal sito dell'intervento è situato l'omonimo forte di Vigliena dichiarato monumento nazionale fin dal 1900 1891 rispetto al quale questa Sovrintendenza a partire dagli anni 90 ha eseguito diversi interventi di recupero, di restauro e di funzionalizzazione dell'architettura militare quale museo della rivoluzione napoletana del 1799...”* che qualifica l'intervento non compatibile con il sito ospitante per le ragioni sopra ampiamente riportate, in virtù anche del fatto che potrebbe innescare fenomeni di degrado aggiuntivi e determinare una perdita irreversibile dei valori culturali e paesaggistici presenti nell'area. In particolare, per ciò che riguarda lo **studio delle alternative** di localizzazione dell'intervento, si ritiene che esso non sia stato svolto completamente ed in coerenza con quanto previsto dall'allegato VII alla parte II del D.lgs 152/2006.

Il Proponente, infatti, ha proposto un confronto tra gli effetti legati alla non realizzazione dell'intervento (opzione 0) ed alla localizzazione sul molo Vigliena, valutando però, in massima parte, gli impatti legati alla componente Atmosfera ed ai benefici derivanti sul sistema delle emissioni a livello trasportistico ed a quelli che avrebbero effetto sulla catena logistica, trascurando di fatto l'analisi degli effetti e dei valori paesaggistici, intesi anche quali fisici, morfologici, infrastrutturali, rilevanti anche per lo sviluppo di ipotesi alternative.

C) TUTELA AMBIENTALE

C1) Siti della Rete Natura 2000 e Aree Naturali protette:

Secondo i Proponenti l'area di localizzazione del progetto non interessa direttamente nessuna di tali aree naturali protette o sottoposte a tutela. I siti più prossimi all'area di progetto sono:

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

C.2.) SIN

L'area del deposito, parte del progetto si trova all'interno del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Napoli Orientale. In particolare *“le aree sono classificate, come risulta dalla tavola dei vincoli geomorfologici, area stabile e ricadono nel sito potenzialmente inquinato di interesse nazionale di Napoli orientale individuato ai sensi del Dlgs 152/2006 – O.M. n. 2948, art. 8 comma 3, 25702/1998 – Ord Comm. 20/12/1999 in GU 08/3/2000”*;

Il SIN di Napoli Orientale (Legge 426/98) è stato perimetrato, in maniera provvisoria, con ordinanza del 29 Dicembre 1999, emanata dal Sindaco di Napoli Commissario Delegato. Gli enti interessati alla pianificazione territoriale nell'area perimetrata sono, secondo l'Ordinanza Commissariale del Comune di Napoli del 29 Dicembre 1999, il Comune di Napoli e l'Autorità Portuale.

Il SIN, che occupa un territorio di circa 830 ettari in cui sono comprese circa 500 aziende piccole, medie e grandi, aziende dismesse, aree residenziali, strutture ad usi sociali ed appezzamenti agricoli, può essere suddiviso in quattro grandi sub-aree (ARPAC, sito web: <http://www.arpacampania.it/napoli-orientale>):

- polo petrolifero di circa 345 ha, in cui sono localizzate le principali aziende del petrolchimico, le grandi industrie meccaniche e di mezzi di trasporto;
- zona Gianturco di circa 175 ha, in cui sono localizzate molte attività manifatturiere e di commercio all'ingrosso;
- zona Pazzigno di circa 200 ha, in cui sono localizzate aziende di piccole dimensioni (e in cui ricade l'area di progetto);
- fascia litoranea del quartiere di San Giovanni di circa 100 ha, comprendente l'area marina antistante nel limite di 3,000 metri dalla linea di costa e comunque entro la batimetria dei 50 metri, in cui sono ubicati grandi insediamenti dismessi, la centrale Termoelettrica di Vigliena e il depuratore di San Giovanni.

I Proponenti affermano quanto segue:

-l'area del molo Vigliena non è stata interessata da attività di bonifica, mentre l'area del parcheggio risulta ricadere in un'area non contaminata per quanto riguarda la bonifica dei terreni e in un'area con progetto di bonifica approvato per quanto riguarda la falda;

- di aver inviato in data 13 maggio 2020 all'Ente competente (ARPAC) una proposta di Piano di Indagine Preliminare per l'area di progetto, ai sensi dell' ex art. 52 del D.Lgs 76/20, approvato dalla stessa ARPAC in data 26 Agosto 2020 e che il Piano di indagine è stato attuato e al momento della redazione del SIA non è ancora avvenuta la validazione dei risultati analitici da parte di ARPAC.

- per quanto riguarda la maggior parte degli strumenti di pianificazione non risultano presenti vincoli o tutele con riferimento alle aree di progetto (ossia l'area del futuro impianto sul Molo Vigliena e l'area del futuro parcheggio di attesa delle autobotti situata in corrispondenza dell'area ex Tirreno Power):

IMPIANTI ED ALTERNATIVE PROGETTUALI

Il Proponente riporta che il progetto del Deposito GNL nel porto di Napoli garantirà l'ormeggio per le operazioni di scarico e/o di carico di navi metaniere e bettoline con lunghezza indicativamente compresa tra 80 e 180 metri e pescaggio tra i 4.5 e gli 8.5 metri, orientativamente riferibili a navi metaniere e bettoline con capacità di stoccaggio GNL tra 4.000 m³ e 30.000 m³; le operazioni di scarico in particolare verranno effettuate da metaniere/bettoline con capacità compresa da circa 7.500 m³ a circa 30.000 m³; inoltre verrà consentito il caricamento di autobotti e isocontainer.

Dopo l'attracco della metaniera verranno avviate le procedure di scarico del GNL mediante la connessione dei bracci di carico per il trasferimento del GNL e per il ritorno del vapore. Il GNL scaricato verrà convogliato attraverso tubazioni (opportunamente coibentate) al serbatoio di stoccaggio di capacità utile pari a 20.000 m³. Il serbatoio a pressione atmosferica del tipo "full integrity" sarà equipaggiato con un sistema di pompe sommerse per il rilancio del GNL verso i destini finali.

Nella configurazione finale del deposito saranno possibili anche operazioni di bunkeraggio diretto e di transhipment tra metaniera e bettolina.

I gas prodotti per evaporazione (Boil Of Gas) saranno utilizzati nel motore a combustione interna (MCI) per la produzione di energia elettrica per autoconsumo del deposito, mentre la parte eccedente verrà gestita dai compressori gas per il successivo invio alla Rete gas.

Il servizio di emergenza sarà assicurato da un generatore diesel di potenza pari a 800 kW.

Le acque di prima pioggia saranno convogliate in una vasca di accumulo e rilanciate al centro di trattamento WWTP esistente nel deposito a terra di Kuwait Petroleum, mentre le acque di seconda pioggia saranno scaricate a mare. Nell'area del parcheggio autobotti le acque di prima pioggia vengono trattate in continuo con una vasca di prima pioggia, mentre le acque di seconda pioggia, opportunamente laminate, saranno inviate in fognatura pubblica.

Nell'area di impianto saranno ubicati gli edifici necessari alla gestione, al controllo e alla manutenzione dell'attività del Deposito.

Il rifornimento di acqua industriale all'interno del Molo Vigliena avverrà mediante fornitura da rete dedicata, derivata dalla rete esistente (serbatoi esistenti), così come il rifornimento di acqua potabile, che sarà realizzato mediante allaccio alla rete di distribuzione interna al molo. L'acqua potabile nell'area esterna di sosta autobotti sarà fornita tramite allaccio alla rete urbana.

Il Proponente ha valutato l'alternativa zero e le alternative progettuali.

Relativamente all'alternativa zero il Proponente dichiara che la realizzazione ed il successivo esercizio del deposito costiero di GNL comportano l'emissione di inquinanti in atmosfera, dovuta prevalentemente al traffico marittimo, determinato dalle navi metaniere/bettoline in arrivo per lo scarico/carico di GNL e dai relativi rimorchiatori di supporto, e al traffico terrestre, connesso alle autocisterne per la distribuzione del GNL via terra. La mancata realizzazione dell'opera da un lato annullerebbe le emissioni suddette, ma dall'altro non consentirebbe a suo giudizio l'impiego di GNL, con tutti i benefici che derivano, in termini di riduzione delle emissioni atmosferiche su più ampia scala (incluse le emissioni di gas climalteranti), generate dall'utilizzo diffuso di GNL.

C) ANALISI DELLO STATO DELL'AMBIENTE E IMPATTI AMBIENTALI RILEVANTI

Atmosfera e qualità dell'aria

Per la valutazione della qualità dell'aria nell'area di progetto il Proponente ha fatto riferimento ai dati delle centraline Na06 Museo Nazionale, Na07 Ente Ferrovie, Na09 I.T.I.S. Argine, Na08 Ospedale Nuovo Pellegrini, A02 Ospedale Santobono, Na01 Osservatorio Astronomico e Portici Parco Reggia, presenti nel documento "Valori di riferimento per la qualità dell'aria ambiente calcolati ai sensi del D.Lgs. 155/2010 e trasmessi a ISPRA", per gli anni (2015 – 2018, consultabili nel sito web dell'ARPAC e nel Rapporto Ambientale Preliminare redatto per la fase di scoping nell'ambito della procedura in corso per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) riferita all'aggiornamento del "Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria". In particolare con riferimento alla normativa vigente ed ai parametri considerati nel SIA si rileva che:

- per il PM10 si sono riscontrati superamenti del valore limite della concentrazione media annuale ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nella centralina NA07 (nell'anno 2016), e superamenti del valore limite giornaliero ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) in un numero superiore a quello massimo consentito dalla normativa (35 volte l'anno), nelle centraline NA07 (per gli anni 2015, 2017 e 2018), NA09 (per gli anni 2015 e 2016) e NA08 (per l'anno 2015);
- per il biossido di azoto si sono riscontrate concentrazioni medie annue superiori al limite annuale imposto dalla normativa (pari a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nelle centraline NA06 (per gli anni 2015, 2016, 2017 e

2018), NA07 (per gli anni 2015, 2016, 2017 e 2018), NA09 (per gli anni 2016, 2017 e 2018), NA08 (per gli anni 2015, 2016, 2017 e 2018) e NA07 (per gli anni 2015 e 2017).

Con riferimento agli impatti sulla qualità dell'aria determinati dalla fase di esercizio il Proponente riferisce che le emissioni in atmosfera riconducibili all'esercizio del deposito sono sostanzialmente associate alle emissioni continue in condizione di normale esercizio (MCI) per la produzione di energia, alle emissioni non continue o di emergenza, alle emissioni indotte dal traffico marittimo e terrestre.

Nelle seguenti tabelle si riportano le caratteristiche emissive delle sorgenti che il Proponente ha stimato e considerato maggiormente significative nella fase di esercizio.

	Fattori Emissivi ⁽¹⁾						
	NO _x		SO ₂	PM ₁₀	NO _x	SO ₂	PM ₁₀
Tipologia	Mezzi Navali [g/kWh]				Mezzi Navali [g/s]		
Metaniera 30,000 m ³	Propulsione	3.4	-	-	2.83	-	
	Scarico	2.2			2.72		
Bettolina 7,500 m ³	Propulsione	2.3	-	-	1.15	-	-
	Scarico/Carico				1.92		
Rimorchiatori	9.3		4.5	0.9	6.72	3.25	0.65
	Generazione Energia Elettrica [g/s]						
MCI					0.17	-	-

Fonte di Emissioni	Emissioni NO _x [t/anno]	Emissioni PM ₁₀ [t/anno]	Emissioni SO ₂ [t/anno]
Emissioni Esercizio dell'impianto			
MCI	5.4	-	-
Torcia	0.3	-	-
Traffico navale	33	1.5	7.3
Traffico terrestre	61.4	0.3	0.2
Totale	100	1.8	7.5

Al fine di stimare le ricadute al suolo degli inquinanti (NO_x, PM₁₀ e SO₂) provenienti dalle sole emissioni dell'MCI e del traffico marittimo indotto è stato utilizzato il sistema modellistico CALPUFF, corredato dal post processore CALPOST e dal modello meteorologico WRF- CALMET nelle condizioni meteorologiche dell'anno 2019. Il Proponente dagli esiti dello studio modellistico conclude che 'la significatività complessiva dell'impatto legato all'esercizio dell'impianto è valutata come media'. Il Proponente ha completato lo studio degli impatti sul comparto atmosfera presentando un bilancio tra le emissioni di inquinanti legate all'esercizio dell'impianto e le mancate emissioni stimate considerando l'impiego del GNL al posto dei combustibili tradizionali, evidenziando un impatto positivo a livello globale sulla qualità dell'aria.

Per quanto concerne la fase di cantiere il Proponente ha stimato le emissioni prodotte dai motori dei mezzi di cantiere utilizzati durante la fase di realizzazione del progetto, le polveri sollevate durante la movimentazione di terreno e le emissioni e le emissioni determinate dal traffico terrestre indotto per la realizzazione delle opere di movimentazione materiale e trasporto personale durante le attività di cantiere. Dalla valutazione complessiva dell'impatto della fase cantiere, il Proponente conclude che la significatività complessiva dell'impatto è valutata come media e riferisce che al fine di contenere quanto più possibile dette emissioni saranno adottate misure specifiche come: evitare di tenere inutilmente accesi i motori dei mezzi e dei macchinari; bagnare le gomme degli automezzi; umidificare il terreno nelle aree di cantiere e dei cumuli di inerti per impedire il sollevamento delle polveri; controllare le modalità di movimentazione/scarico del terreno; controllare e limitare a velocità di transito dei mezzi; programmare adeguatamente le attività.

Controdeduzioni:

L'area del progetto risulta particolarmente critica per la qualità dell'aria come si può desumere dai superamenti rilevati presso le centraline di monitoraggio considerato nel SIA. In particolare si rilevano per molte centraline superamenti dei valori limite previsti dalla normativa vigente per il biossido di azoto e per il PM10, parametro a cui contribuisce, seppur in piccola parte, anche il progetto proposto per le emissioni dirette di polveri e per le emissioni di NOx che possono produrre particolato secondario. Si evidenzia che il Comune di Napoli è presente nell'elenco dei comuni interessati dalle procedure di infrazione comunitaria N.2014/2147 per la quale la Repubblica Italiana è stata condannata per 'Superamento sistematico e continuato dei valori limite applicabili alle PM10 in determinate zone e agglomerati italiani' da parte della Corte di Giustizia Europea (sentenza pronunciata il 10 novembre 2020). Pertanto nessun ulteriore carico di emissioni inquinanti che conducano ad un aumento, seppur modesto, delle concentrazioni di PM10 può essere considerato compatibile in un territorio come quello interessato dal progetto. Inoltre gli impatti valutati dal Proponente risultano sottostimati in quanto nelle simulazioni prodotte non sono state considerati gli apporti della torcia e quelli più rilevanti (per gli NOx) delle emissioni provenienti dal traffico terrestre indotto. Per quanto concerne i bilanci di massa calcolati considerando le mancate emissioni, si fa presente che mentre per la CO₂ la valutazione si può considerare corretta perché gli impatti si riferiscono ad un fenomeno globale come quello relativo al clima, non si ritiene appropriata per gli NOx, il PM10 e l'SO₂ in quanto il loro incremento in atmosfera produrrebbe un fenomeno di inquinamento locale che non può essere bilanciato da mancate emissioni che si verificano in aree diverse da quelle di progetto.

Geologia, suolo e acque

Il sito in oggetto è al margine dell'area pianeggiante in cui si sviluppa il settore orientale della città di Napoli, parte della più estesa Piana di Volla che, con orientamento SW-NE, va dall'abitato di Lufrano fino al mare ed è delimitata dal Vesuvio (verso Est) e dalle colline orientali della città (ad Ovest). L'area appartiene al bacino idrografico del Sebeto. Questa Piana corrisponde geologicamente alla Depressione di Volla, una zona in subsidenza nella quale viene individuato anche uno dei margini della caldera del Tufo Grigio Campano - T.G.C.. Sia pur con le inevitabili semplificazioni imposte dalla complessa realtà geologica, nella Depressione si possono distinguere i seguenti strati, dall'alto della successione:

1. "Depositi alluvionali": piroclastiti rimaneggiate e più o meno grossolane con intercalazioni di sabbie marine e, assai di frequente, anche di torbe;
2. "Piroclastiti vesuviane": presenti verso est, verso le pendici del Vesuvio, dove i depositi alluvionali passano a piroclastiti piuttosto sottili in posto o rimaneggiate;
3. "Tufi vesuviani": alle piroclastiti precedenti sono associati tufi, di origine vesuviana, caratterizzati da frequenti pomici e di colore giallo-grigiastro;
4. "Tufo Giallo Napoletano – T.G.N.": presente, in profondità, solo nella zona della Stazione Ferroviaria di Napoli, del Centro Direzionale e dell'area della ex Raffineria con spessori (20-40 m) che di fatto tendono a zero poco più ad est;
5. "Lave del Somma-Vesuvio": in corrispondenza della Depressione sono presenti in forma di digitazioni, con potenze variabili da 2 a 20 m, ed hanno la base intorno a 70-80 metri sotto il l.m.;

6. “Piroclastiti e sabbie”: al di sotto del Tufo Giallo Napoletano sono talora presenti depositi sabbiosi rimaneggiati per spessori di circa 20 metri (paleo-Sebeto) seguiti a letto da piroclastiti e sabbie piuttosto grossolane per spessori dell'ordine dei 100 m.

Nella zona del molo Vigliena la presenza di livelli a minore permeabilità (Tufo Vesuviano e Tufo Giallo Napoletano) risultano assenti o interessanti una limitatissima porzione dello stesso (con particolare riferimento al Tufo Vesuviano). L'assenza, o comunque la discontinuità, di formazioni tufacee a minore permeabilità (da basse a medie), che potrebbero costituire uno strato di separazione tra un acquifero più superficiale libero e uno o più acquiferi profondi, indica che l'acquifero presente nell'area del Molo Vigliena possa considerarsi unico, a carattere freatico, almeno fino alla profondità indagata di 45 m da p.c. Le ricostruzioni piezometriche effettuate ad ampia scala tramite punti di controllo localizzati nel SIN, evidenziano una direzione di flusso falda da Nord-Est verso Sud-Ovest (verso mare). Sulla base dei dati relativi alla conducibilità registrata nei piezometri esistenti ed ai modelli idrogeologici di letteratura, nel caso specifico è ragionevolmente ipotizzabile che la presenza del molo, che si estende oltre la linea di costa, consenta, limitatamente al tratto di costa pertinente alla radice del molo, di estendere “maggiormente” sui tre lati del molo la zona di deflusso delle acque dolci a mare. I dati bibliografici disponibili non mostrano fenomeni di ingressione marina all'interno della linea di costa nell'area in oggetto. La falda freatica, che scorre al di sotto della Piana di Volla, è in equilibrio idraulico con il mare, non evidenziando potenziali fenomeni di ingressione salina che sarebbero riconducibili a livelli piezometrici prossimi o inferiori al livello medio mare all'interno della linea di costa. I dati relativi ai rilievi freaticometrici condotti sui n.3 piezometri esistenti sul molo e le ricostruzioni piezometriche dell'area del SIN di Napoli Orientale, confermano che, anche nell'area in oggetto, non sono evidenziabili fenomeni di ingressione salina.

L'area interessata dal progetto, ubicata sul Pontile Vigliena, è ricompresa nel perimetro del SIN Napoli Orientale ed è censita al Piano Regionale di Bonifica alla Tabella 4_1 “Elenco recante il Censimento dei Siti Potenzialmente Contaminati nel SIN “Napoli Orientale” (CSPC SIN NO)” come con DGR n. 626 del 29/12/2020 con il codice 3049N106 e la denominazione “Darsena Petroli”.

Riguardo alle interferenze della attività di progetto, per le interferenze con la bonifica del SIN il Proponente afferma che sia per quanto riguarda i suoli che per quanto riguarda la falda, l'area del molo Vigliena non è stata interessata da attività di bonifica, mentre l'area del parcheggio risulta ricadere in un'area non contaminata per quanto riguarda la bonifica dei terreni e in un'area con progetto di bonifica approvato per quanto riguarda la falda. In data 13 Maggio 2020 il Proponente ha inviato all'Ente competente (ARPAC) una proposta di Piano di Indagine Preliminare per l'area di progetto, ai sensi dell'ex art. 52 del D.Lgs 76/20 ed approvato dalla stessa ARPAC in data 26 Agosto 2020. Il Piano di indagine è stato attuato e al momento dell'emissione del presente SIA non è ancora avvenuta la validazione dei risultati analitici da parte di ARPAC.

Nel documento di risposta alla richiesta integrazioni, il Proponente chiarisce che le principali movimentazioni legate alle demolizioni e agli scavi, per un totale complessivo stimato pari a circa 37,000 m³, sono connesse a:

- materiali risultanti dalle demolizioni, per i quali si stima una movimentazione di circa 6,000 m³ (che saranno gestiti come rifiuti);
- terreni di scavo per il quale si stima una movimentazione di circa 18,500 m³ in banco (circa 24,000 m³ considerando un indice di rigonfiamento pari a 1.3);
- terreni di riporto per il quale si stima una movimentazione di circa 5,500 m³ in banco (circa 7,000 m³ considerando un indice di rigonfiamento pari a 1.3) che saranno gestiti come rifiuti.

Con le integrazioni il Proponente specifica, pertanto, la scelta progettuale di smaltire anche le terre e rocce oggetto degli scavi secondo la disciplina dei rifiuti, e non in esclusione a detta disciplina secondo le modalità di riutilizzo in sito ovvero di riutilizzo anche in altri siti, come sottoprodotti, ex DPR 120/17 previa verifica dei requisiti per la tipologia di riutilizzo, ferma restando la non interferenza con le attività di bonifica.

Quanto al rischio vulcanico, il Proponente nelle controdeduzioni chiarisce che il sito si sviluppa in Zona Gialla e non Rossa, dal momento che il DPCM del 16 Novembre 2015 ha adottato l'aggiornamento della pianificazione di emergenza per il rischio vulcanico del Vesuvio. Tale area è stata istituita in quanto esposta

alla potenziale ricaduta di materiale piroclastico e comprende i Comuni che ricadono anche parzialmente all'interno della curva di isocarico di 300 kg/m² (equivalenti a 30 cm di accumulo) con la probabilità di superamento del valore di carico (300 kg/m²) pari al 5%. Per tale area si indica nel decreto che è necessaria l'adozione di specifiche misure di salvaguardia per la popolazione che prevedono l'intervento del Servizio nazionale della Protezione Civile. Quanto alla vulnerabilità del progetto in esame, il Proponente dichiara che i carichi indotti dalla ricaduta di materiale piroclastico (300 kg/m², con probabilità di superamento pari al 5%) non sono infatti tali da poter determinare il danneggiamento delle strutture dell'impianto, in particolare del serbatoio di stoccaggio del GNL.

Per quanto attiene il rischio sismico, nelle controdeduzioni si evidenzia che la progettazione è stata sviluppata in accordo alla norma UNI EN 1473:2016 "Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto (GNL) – Progettazione delle installazioni di terra" che prevede la verifica degli impianti con l'evento sismico con tempo di ritorno medio minimo di 5000 anni, cioè largamente più cautelativo rispetto alla normativa antisismica per la progettazione delle opere civili che, in accordo alle NTC, prevede si faccia riferimento per la progettazione di impianti simili a periodi di ritorno di 60 e 101 anni.

Quanto al rischio tsunami, la Direttiva SIAM del 17 Febbraio 2017, che prevede l'elaborazione delle Mappe d'Inondazione da Tsunami (MIT), prevede due i livelli di allerta, che dipendono dalla severità stimata del maremoto sulle coste italiane:

- ✓ il livello di allerta Arancione (Advisory) indica che le coste potrebbero essere colpite da un'onda di maremoto con un'altezza s.l.m. inferiore a 0.5 m in mare aperto e/o un run-up (R) inferiore a 1 m;
 - ✓ il livello di allerta Rosso (Watch) indica che le coste potrebbero essere colpite da un'onda di maremoto con un'altezza s.l.m. superiore a 0.5 m in mare aperto e/o un run-up (R) superiore a 1 m;
- dove per "run-up" si intende la massima quota topografica raggiunta dall'onda di maremoto durante la sua ingressione (inondazione) rispetto al livello medio del mare.

Le mappe mostrano due zone di allertamento collegate ai livelli di allerta Rosso (Watch) e Arancione (Advisory), che vengono così definite:

- ✓ zona di allertamento 1 associata al livello di allerta Arancione;
- ✓ zona di allertamento 2 associata al livello di allerta Rosso.

Il Proponente dichiara che il sito di progetto (area impianto e area parcheggio) ricade nella fascia costiera identificata come zona di allertamento 1 associata al livello di allerta Arancione, e l'area adibita al futuro parcheggio di attesa delle autobotti risulta limitrofa alla fascia allertamento 2 associata (livello di allerta Rosso).

Controdeduzioni:

Per le interferenze con la bonifica del SIN, dai risultati delle indagini di caratterizzazione preliminare eseguite è emersa la potenziale contaminazione delle acque di falda e la non conformità dei materiali di riporto al test di cessione. Pertanto, in tal caso trova applicazione l'art. 242-ter, comma 4a) del D.Lgs. 152/06, che stabilisce che "Qualora l'indagine preliminare accerti l'avvenuto superamento delle CSC anche per un solo parametro, il soggetto proponente ne dà immediata comunicazione con le forme e le modalità di cui all'articolo 245, comma 2, con la descrizione delle misure di prevenzione e di messa in sicurezza di emergenza adottate". Oltre a ciò, a causa del riscontro anche di un solo parametro al test di cessione, come è il caso verificatosi per le indagini preliminari svolte nel sito di intervento, si applica quanto previsto dall'art. 37, della L. 108/21, ovvero, "Le matrici materiali di riporto che non siano risultate conformi ai limiti del test di cessione sono gestite nell'ambito dei procedimenti di bonifica, al pari dei suoli, utilizzando le migliori tecniche disponibili e a costi sostenibili che consentano di utilizzare l'area secondo la destinazione urbanistica senza rischi per la salute e per l'ambiente". Da ciò ne è derivato che è necessario avviare il procedimento di bonifica dell'area di intervento ai sensi dell'art. 242 del D.Lgs. 152/06. In riferimento a quanto sopra, quindi, i materiali scavati ai fini della realizzazione delle opere in progetto, dovendo essere oggetto di procedimento di bonifica, non possono essere utilizzati né in sito, né extra sito, né come prodotto, né come sottoprodotto, ma devono essere gestiti come rifiuti ai sensi della normativa

Come conseguenza, benché il Proponente abbia già svolto le indagini preliminari ai sensi dell'art. 242-ter, comma 4, lettera a), l'opera e gli interventi non rientrano nel campo di applicazione del comma 1 dell'art.

242 ter del D.Lgs. 152/06 e dell'art. 52 del D.L. 76/2020. Con il documento di risposta alla richiesta integrazioni, si prende atto dell'intenzione del Proponente di gestire sia il materiale derivante dalle attività di scavo previste, sia i materiali derivanti dalle attività di demolizione delle strutture preesistenti, nell'ambito della disciplina dei rifiuti. Tale dichiarazione esclude pertanto l'ipotesi che era stata indicata nell'Allegato 1.3 – Relazione tecnico-descrittiva delle opere da realizzare dell'Allegato A di istanza di avvio del procedimento di cui all'Art. 242-ter, c. 1, D.Lgs. 152/2006, di effettuare in fase successiva di progettazione esecutiva la verifica di un possibile parziale riutilizzo di tali materiali scavati in sito o extra sito ai sensi del D.P.R. n. 120/2017.

Risulta evidente il maggiore impatto derivante da detta scelta progettuale, anche su altre componenti e altri fattori ambientali, fra cui rumore e vibrazioni e atmosfera in relazione al maggior traffico di veicoli per il conferimento di detti maggiori volumi ai siti di destinazione.

Quanto al rischio vulcanico, si prende atto del parere negativo della Giunta Comunale del Comune di Napoli del 03/08/2022 espresso pure sulla base del fatto che, per quanto segnalato dalla Municipalità 6, nel cui territorio ricade l'intervento, lo stesso ricadrebbe nella zona rossa a rischio eruzione del Vesuvio. Come controdedotto dal Proponente, la nuova perimetrazione eseguita dal Dipartimento nazionale della Protezione Civile evidenzia che il sito di progetto ricade nella fascia della Zona Gialla "2015", mentre il limite fra detta fascia e la Zona Rossa, che interessa la porzione meridionale del Comune di San Giovanni a Teduccio, è posto a circa 2 km di distanza. La Protezione Civile segnala comunque, al riguardo, che nei Comuni in Zona Gialla, fra cui ricade San Giovanni a Teduccio (NA) *"potrebbero essere necessari allontanamenti temporanei della popolazione che risiede in edifici resi vulnerabili o difficilmente accessibili dall'accumulo di ceneri."* Il sito ricade pure, come dichiarato dal Proponente, in Zona Gialla rispetto alle possibili eruzioni dei Campi Flegrei. Sebbene il Proponente assicuri che la progettazione delle opere e del serbatoio in particolare sia tale da garantire il non danneggiamento delle strutture nel caso di ricaduta di materiale piroclastico entro i limiti (300 kg/m², con probabilità di superamento pari al 5%) definiti dalla Protezione Civile ai fini della perimetrazione delle Zone di rischio vulcanico, si ritiene che sussistano i presupposti per l'applicazione del principio di precauzione di cui all'articolo 174, paragrafo 2, del Trattato CE, come recepita dal T.U. ambientale all'art. 301, che prevede che in caso di pericoli, anche solo potenziali, per la salute umana e per l'ambiente, debba essere assicurato un alto livello di protezione. Nel caso di specie, occorre evidenziare che alla luce di recenti numerosi studi scientifici della letteratura specialistica (fra cui: Tierz et al., 2016¹, Minolfi et al., 2018², Donovan, 2019³, Charlton et al., 2020⁴, De Natale et al. 2020⁵, Carlino, 2021⁶) non sono escludibili diversi scenari che anche alla luce del contesto di densa urbanizzazione del territorio sconsigliano ragionevolmente lo sviluppo di attività che, come nel caso di specie, introducono un potenziale aggravamento del livello di rischio, contribuendo ulteriormente, la presente valutazione, alla determinazione complessiva di non compatibilità ambientale dell'intervento di progetto.

Quanto al rischio tsunami, il sito web del progetto SIAM consultato il 14/02/2023 <http://sgi2.isprambiente.it/tsunamimap/> evidenzia che tutte le aree di intervento ricadono in Zona 2 (Allerta

¹ Tierz, P., Sandri, L., Costa, A., Zaccarelli, L., Di Vito, M. A., Sulpizio, R., & Marzocchi, W. (2016). Suitability of energy cone for probabilistic volcanic hazard assessment: validation tests at Somma-Vesuvius and Campi Flegrei (Italy). *Bulletin of volcanology*, 78, 1-15.

² Minolfi, G., Albanese, S., Lima, A., Tarvainen, T., Fortelli, A., & De Vivo, B. (2018). A regional approach to the environmental risk assessment-Human health risk assessment case study in the Campania region. *Journal of Geochemical Exploration*, 184, 400-416.

³ Donovan, A. (2019). Critical volcanology? Thinking holistically about risk and uncertainty. *Bull Volcanol* 81, 20 <https://doi.org/10.1007/s00445-019-1279-8>

⁴ Charlton, D., Kilburn, C., & Edwards, S. (2020). Volcanic unrest scenarios and impact assessment at Campi Flegrei caldera, Southern Italy. *Journal of Applied Volcanology*, 9, 1-26.

⁵ De Natale, G., Troise, C., and Somma, R. (2020). Invited perspectives: The volcanoes of Naples: how can the highest volcanic risk in the world be effectively mitigated, *Nat. Hazards Earth Syst. Sci.*, 20, 2037–2053, <https://doi.org/10.5194/nhess-20-2037-2020>, 2020.

⁶ Carlino, S. (2021). Review article: Brief history of volcanic risk in the Neapolitan area (Campania, southern Italy): a critical review, *Nat. Hazards Earth Syst. Sci.*, 21, 3097–3112, <https://doi.org/10.5194/nhess-21-3097-2021>, 2021.

rossa) con *run-up* di 5 m, per cui le assunzioni del Proponente al riguardo non appaiono condivisibili non essendo, ad ogni modo, stati analizzati i possibili effetti negativi nel caso di detta evenienza

Biodiversità, ecosistemi, territorio, paesaggio, patrimonio culturale e storico testimoniale

(v. supra)

Rumore e vibrazioni

In prossimità del sito di progetto del terminal SSLNG, all'interno della Darsena Petroli del Porto di Napoli, sono presenti numerosi edifici ad uso logistico/produttivo e diverse infrastrutture di trasporto.

All'esterno dell'area portuale, circoscritta a nord da via Ponte dei Granili e via Ponte dei Francesi, sono presenti numerose palazzine e edifici ad uso residenziale.

Scenario di base

Al fine di caratterizzare il clima acustico *ante operam* dell'area di studio sono state effettuate delle misurazioni presso alcuni ricettori abitativi (ricettori A, B, B1, C, D ed E) e un ricettore scolastico (ricettore F) e in prossimità del perimetro dell'area di progetto (punto di misura 1).

I rilievi acustici sono stati eseguiti a 4 metri di altezza da terra; il tecnico competente (TCA) ha eseguito i rilievi secondo le modalità previste dal decreto del 16 marzo 1998; la strumentazione di misura è provvista di certificato di taratura.

L'area del futuro terminal SSNLG, il punto di misura 1 ed i ricettori B, B1, D ed E ricadono in Classe IV "Aree di intensa attività umana"; i ricettori A, C ed F, siti a nord di via Ponte dei Francesi, ricadono in Classe V "Area prevalentemente industriale".

Tutti i punti di misura sono siti in corrispondenza dell'infrastruttura stradale prospiciente; la rumorosità stradale di queste infrastrutture, catalogabili come "Da - Urbane di scorrimento - Interquartiere", è assoggettata ai limiti previsti nel D.P.R. 30/04/2004 n. 142.

Il terminal SSLNG di Napoli è soggetto anche ai limiti d'immissione in ambiente abitativo previsti dal criterio differenziale, pari a 5 dB nel periodo diurno ed a 3 dB in quello notturno.

Le misure fonometriche sono state eseguite l'11 e il 12 aprile 2022, sia nel periodo diurno che in quello notturno.

L'analisi delle misure evidenzia che:

- Presso tutti i punti di misura, non sono presenti componenti tonali stazionarie, impulsive e di bassa frequenza;
- La rumorosità è caratterizzata presso tutti i ricettori, esterni all'area portuale, dal traffico veicolare che determina il clima acustico dell'area di indagine, sia nel periodo diurno che nel periodo notturno:
 - Il traffico delle infrastrutture stradali dell'area di indagine è così intenso da determinare non solo il clima acustico, ma anche i livelli di fondo. Anche la misura in continuo al punto 1 conferma che il clima acustico dell'area rimane elevato, anche quando le attività di carico e scarico sono assenti, a causa del traffico veicolare sulle infrastrutture prossime agli altri ricettori e al rumore di fondo delle navi attraccate.
 - I livelli di fondo LA95 *ante operam*, che permettono di escludere parzialmente il contributo delle infrastrutture viarie dell'area di indagine, rispettano i limiti di immissione di zona vigenti presso tutti i ricettori.

Per valutare l'impatto acustico dell'opera in progetto è stato utilizzato il software di simulazione acustica SoundPLAN 8.2, basato sul modello di propagazione acustica in ambiente esterno ISO 9613-2:1996.

Lo scenario di propagazione è stato ricostruito nel modello di calcolo impiegando i disegni di progetto, la CTR e i sopralluoghi effettuati durante la campagna di monitoraggio. Nel calcolo previsionale sono stati introdotti i seguenti valori meteo-climatici: temperatura 15°C; umidità 60%; l'indice di attenuazione del terreno pari a 0,6 ed è stato considerato un ordine di riflessione di 2.

Le caratteristiche delle sorgenti sonore (posizione, livello di potenza acustica, dimensione del fronte di emissione, sua eventuale direttività) sono state implementate nel programma di simulazione acustica.

Nello studio previsionale sono state inoltre considerate le seguenti ipotesi conservative:

- Contemporaneità di funzionamento di tutte le sorgenti acustiche. Sono state considerate sempre in marcia anche le sorgenti sonore con funzionamento discontinuo.
- Previsione d'impatto a 4 m da terra. La scelta di prevedere la rumorosità a tale altezza consente di verificare i livelli di rumorosità alla quota dei locali più esposti alle emissioni sonore delle nuove opere. (Per il ricettore B1 si è scelto di valutare le emissioni delle nuove opere a 16 m di altezza perché le quote inferiori sono schermate dagli edifici industriali presenti tra il futuro deposito SSLNG ed il ricettore).
- I valori dell'impatto acustico sono stati valutati ad 1 m dalla facciata dei ricettori più esposta alla futura opera.
- Per le attività di cantiere sono state considerate le fasi più impattanti dal punto di vista acustico, con il maggior numero di mezzi in azione contemporaneamente.
- Presenza in tutte le direzioni di condizioni di sottovento per tutti i ricettori.

Impatto in fase di cantiere

Il cantiere sarà attivo nel solo periodo diurno dalle 06:00 alle 22:00.

I livelli sonori emessi dalla attività di cantiere sono confrontati con i limiti di emissione di zona vigenti: su tutti i ricettori sono rispettati i limiti di emissione previsti dal PCA del comune di Napoli.

Il clima acustico futuro presso i ricettori è stato determinato sommando logaritmicamente ai valori LA95 *ante operam* misurati (rumore di fondo), i livelli sonori emessi dalle attività di cantiere stimate con il modello previsionale. Il clima acustico futuro è stato calcolato per il solo periodo diurno, in quanto il cantiere opererà dalle 06:00 alle 22:00. Su tutti i ricettori sono rispettati i limiti assoluti di immissione previsti dal PCA del comune di Napoli.

Per verificare il rispetto dei limiti differenziali il contributo della fase di cantiere è stato sommato energeticamente ai valori LAeqTM. Poiché nel periodo diurno, durante la campagna *ante operam* ai ricettori, sono stati eseguiti due campionamenti, in via conservativa è stato usato il LAeqTM più basso. Su tutti i ricettori sono rispettati i limiti differenziali di immissione per il periodo diurno.

Impatto in fase di esercizio

Nella fase di esercizio è previsto il funzionamento, a ciclo continuo, di tutte le sorgenti del futuro deposito costiero SSLNG. Benché gli impianti del futuro deposito SSLNG siano caratterizzati da una rumorosità costante e continua, le emissioni diurne e quelle notturne non si equivalgono in quanto le baie di carico sono in funzione nel solo periodo diurno.

Attraverso il modello acustico sono state determinate le emissioni delle sorgenti sonore del deposito SSLNG presso i ricettori individuati; le emissioni della fase di esercizio sono confrontate con i limiti di emissione di zona vigenti, in entrambi i periodi di riferimento. Su tutti i ricettori sono rispettati i limiti di emissione previsti dal PCA del comune di Napoli, nel periodo diurno e nel periodo notturno.

Il clima acustico futuro presso i ricettori è stato determinato sommando logaritmicamente ai valori LA95 *ante operam* misurati (rumore di fondo), le emissioni sonore stimate dal modello sui ricettori considerati, per entrambi i periodi di riferimento. Su tutti i ricettori sono rispettati i limiti assoluti di immissione previsti dal PCA del comune di Napoli, nel periodo diurno e nel periodo notturno.

Per verificare il rispetto dei limiti differenziali il contributo delle sorgenti del deposito SSLNG (fase di esercizio) è stato sommato energeticamente ai valori LAeqTM. Poiché nel periodo diurno, durante la campagna *ante operam* ai ricettori, sono stati eseguiti due campionamenti, in via conservativa è stato usato il LAeqTM più basso. Su tutti i ricettori sono rispettati i limiti differenziali di immissione per il periodo diurno e per il periodo notturno.

Impatto del traffico indotto

Il modello di calcolo ha permesso di valutare l'impatto acustico del traffico veicolare esistente e del traffico veicolare indotto lungo i tracciati percorsi dai mezzi diretti e provenienti all'area del futuro deposito SSLNG. Dalle analisi previsionali si evince che:

- il contributo del traffico indotto dalla fase di cantiere è di oltre 13 dB inferiore rispetto al contributo determinato dal traffico veicolare esistente;
- il contributo del traffico indotto dalla fase di esercizio del futuro deposito SSLNG è di oltre 18 dB inferiore rispetto al contributo determinato dal traffico veicolare esistente;
- il traffico veicolare indotto dalle fasi di cantiere ed esercizio è trascurabile e influente rispetto all'impatto acustico del traffico esistente.

Controdeduzioni

Anche se lo studio previsionale evidenzia l'assenza di criticità acustiche per il “futuro” deposito SSLNG di Napoli, sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio, il Progetto di Monitoraggio Ambientale avrebbe dovuto prevedere misure di rumore sia in fase CO (corso d'opera) sia in fase PO (di esercizio), presso i punti già individuati nel monitoraggio anteoperam, ovvero presso i ricettori residenziali più prossimi alle aree di progetto e presso il ricettore sensibile (edificio scolastico), per il quale vanno considerati limiti acustici più restrittivi, tali da garantire una maggiore tutela acustica, coerentemente con quanto previsto dal DPCM 14/11/1997 e dalla Delib. G.R della Campania n.2436 del 2003.

L'attività di monitoraggio nella fase CO avrebbe dovuto prevedere anche una verifica delle eventuali prescrizioni previste nell'autorizzazione in deroga (se richiesta per le attività di cantiere) e la verifica dell'utilizzo di macchinari e attrezzature conformi alla Direttiva 2000/14/CE, recepita con D.Lgs. 262/2002.

Popolazione e Salute umana

Per la caratterizzazione della popolazione interessata l'ambito di riferimento relativo agli aspetti demografici ed insediativi è stato definito a livello comunale, mentre per la descrizione dei profili di salute è stato fatto riferimento alla situazione sanitaria in ambito provinciale.

L'analisi relativa agli aspetti dell'economia locale e attività (produttive, terziario e servizi) è stata condotta mediante descrizioni generali a livello regionale e provinciale ed attraverso l'analisi più approfondita degli aspetti di interesse locale. Nell'ambito della caratterizzazione sono stati considerati gli aspetti occupazionali-produttivi, quelli legati alle attività agricole ed al turismo. Sono state inoltre approfondite le caratteristiche infrastrutturali più prossime all'area di intervento, con particolare riferimento ai volumi e le linee di traffico navale.

Il Comune di Napoli si estende su una superficie di 117.27 km² ed ha una densità abitativa di 8,179.3 abitanti/km²; presenta una popolazione di 959,188 abitanti di cui 458,566 maschi e 500,622 femmine al 1° Gennaio 2019

Per la caratterizzazione dei profili di salute esistente sono stati considerati i dati ISTAT sulle cause di morte relative ai decessi della Provincia interessata per il periodo 2013-2017,

Il proponente ha fornito delle integrazioni volontarie in cui, precisa che “Nel caso in esame, non essendo disponibile un portale di dati a livello comunale per la Regione Campania, i dati sanitari sono a disposizione solo dell'Assessorato alla Sanità: per tale motivo, pertanto, è stato necessario predisporre opportuna richiesta (Lettera No. P0020206-1-A1 – Marzo 2022) dei dati più aggiornati sia di mortalità che di ricovero. Alla data odierna i dati richiesti non risultano pervenuti: qualora messi a disposizione da Regione Campania potranno essere oggetto di futura integrazione” (par. 11.2.2, pag. 123).

In assenza di questi dati, il Proponente ha condotto l'analisi di dati di mortalità ISTAT su base comunale per il quinquennio più recente, ossia dal 2014 al 2018. Le informazioni utilizzate per la valutazione dello stato di salute ante operam hanno considerato le popolazioni e i decessi (par. 11.2.3, pagg. 123-124):

Per la caratterizzazione demografica della popolazione interessata dall'intervento in oggetto il Proponente ha utilizzato 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; le stesse informazioni sono state raccolte per la Provincia di Napoli e per l'intera Regione Campania.

Per i decessi, il Proponente si è riferito ai dati ISTAT, degli ultimi 5 anni disponibili (2014-2018), messi a disposizione dall'Ufficio ISTAT competente messi a disposizione 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.

I dati sanitari mostrano che:

- per quanto riguarda la mortalità generale (Tabella 11.5, pag. 126), i casi osservati nell'insieme dei Comuni esaminati e nei diversi singoli comuni con l'esclusione di Portici e di San Giorgio a Cremano, risultano superiori rispetto a quelli attesi in entrambi i sessi;
- riguardo il totale delle patologie oncologiche (Tabella 11.7, pag. 127), l'insieme dei Comuni oggetto di studio presenta una mortalità significativamente superiore rispetto al riferimento in entrambi i sessi, risultato che si registra nella maggioranza dei singoli comuni oltre che nell'intera provincia di Napoli;
- per quanto riguarda i tumori dello stomaco (Tabella 11.8, pag. 127) si registra un eccesso significativo per i maschi del comune di Casoria;
- riguardo i tumori del colon-retto (Tabella 11.9, pag. 128) risulta un eccesso di mortalità nel Comune di Casoria in entrambi i sessi e nel Comune di Napoli per le femmine;
- i tumori del polmone (Tabella 11.10, pag. 128) presentano un eccesso di mortalità in entrambi i sessi nella maggioranza dei comuni e nel totale dell'area;
- i tumori della pleura (Tabella 11.11, pag. 129) mostrano un eccesso in entrambi i sessi per tutta la provincia di Napoli, un eccesso nei maschi residenti nei comuni di Napoli e di Portici, e un eccesso significativo per le femmine nel comune di Casoria;
- per quanto riguarda il tumore della vescica (Tabella 11.12, pag. 129) si ha un eccesso significativo per entrambi i sessi nel solo comune di Napoli e nei maschi dei comuni di Casavatore e Casoria;
- riguardo le patologie del sistema circolatorio (Tabella 11.14, pag. 130) nell'insieme dei Comuni esaminati la mortalità risulta in significativo eccesso solo nelle femmine; in entrambi i sessi l'eccesso si presenta nei comuni di Napoli e di Ercolano;
- per le malattie ischemiche (Tabella 11.15, pag. 131) quasi tutti i comuni dell'area presentano per entrambi i sessi un eccesso di mortalità;
- la sola mortalità per infarto del miocardio (Tabella 11.16, pag. 131) ha un eccesso significativo (in entrambi i sessi) unicamente nel comune di Napoli;
- riguardo al totale delle patologie dell'apparato respiratorio (Tabella 11.18, pag. 132) risulta eccesso significativo della mortalità nell'intera provincia di Napoli e nel solo comune di Napoli in entrambi i sessi, nel comune di Ercolano per i maschi e nel comune di San Giorgio a Cremano per le femmine;
- le patologie respiratorie acute (Tabella 11.19, pag. 133) mostrano un eccesso di mortalità nel comune di Napoli per entrambi i sessi;
- riguardo le patologie respiratorie croniche (Tab. 11.20, pag. 133) la mortalità ha lo stesso andamento osservato per il totale delle malattie dell'apparato respiratorio;
- le patologie dell'apparato digerente (Tab. 11.22, pag. 134) presentano un eccesso di mortalità nel comune di Casavatore per i maschi e nel comune di Napoli per le femmine.

Il Proponente conclude che l'analisi dei dati sanitari mostra un'eterogeneità dei risultati riguardanti le patologie riscontrate in eccesso “non permette di individuare qualche singolo fattore di rischio come elemento più tipico e predominante” e segnala il caso della città di Napoli “la cui dimensione numerica in termini di popolazione ovviamente domina il territorio, che presenta spesso eccessi statisticamente significativi per la gran parte delle patologie indagate. I dati di mortalità relativi alla città, qui considerata come una entità unica, necessiterebbero di approfondimento geografico (per quartiere, sezione di censimento, ...), approfondimento che non è stato possibile condurre in quanto non sono disponibili i relativi dati con un adeguato dettaglio” (par. 11.2.6, pag. 137).

Gli Impatti in fase di cantiere che possono avere conseguente sulla salute delle popolazioni sono riconducibili a modifiche dell'inquinamento atmosferico del clima acustico

I possibili impatti derivanti dalla fase di cantiere identificati dal Proponente sono (SIA, §5.2.1, pag. 228):

- emissioni di inquinanti gassosi e polveri in atmosfera dai mezzi e dalle attività di cantiere,
- emissioni sonore dai mezzi e dalle attività di realizzazione delle opere,
- presenza del cantiere,
- interferenze per il traffico terrestre indotto dalle attività di cantiere,
- incremento dell'occupazione conseguente alle opportunità di lavoro connesse alle attività di costruzione,
- incremento di richiesta di servizi per il soddisfacimento delle necessità del personale coinvolto;

In riferimento al potenziale impatto sulla componente Atmosfera per la fase di cantiere il Proponente afferma che gli eventuali effetti sulla salute pubblica potrebbero essere collegati a:

- emissioni di polveri e inquinanti da attività di cantiere;
- emissioni di inquinanti da traffico veicolare terrestre in fase di can

Relativamente ai i potenziali impatti sulla salute umana il proponente afferma quanto segue:

le ricadute delle attività di costruzione saranno limitate alle aree di cantiere e condotte per mezzo di macchinari: considerando la distanza dalle zone di lavoro dei potenziali ricettori abitativi l'impatto viene trascurabile;

gli impatti presso i ricettori antropici-industriali, in considerazione delle misure di mitigazione riportate al e del carattere temporaneo delle attività di costruzione, afferma il proponente non saranno di particolare rilevanza;

in considerazione di quanto sopra, l'impatto sulla salute pubblica connesso alle emissioni di polveri ed inquinanti durante la costruzione delle opere è valutato trascurabile.

le alterazioni del clima acustico conseguenti alle emissioni sonore connesse alle fasi più rumorose del cantiere non comporteranno una variazione del clima acustico ai ricettori abitativi più prossimi al sito di intervento tale da generare effetti sulla salute.

Il traffico terrestre indotto utilizzerà le infrastrutture esistenti, sarà comunque massimizzato il transito esternamente alle aree abitate. Il traffico addizionale generato dalle attività di cantiere comporterà un incremento della rumorosità ritenuto dal proponente accettabile, l'impatto sulla componente rumore è pertanto ritenuto trascurabile.

Riguardo la stima dell'impatto potenziale sulla viabilità per traffico terrestre indotto nella fase di cantiere, il proponente afferma che "la significatività complessiva dell'impatto è valutata come bassa."

In merito all'incremento occupazionale/richiesta di servizi in fase di cantiere, Egli dichiara che "la significatività complessiva dell'impatto è valutata come media".

Gli Impatti in fase di esercizio sono conseguenti a:

- emissioni di inquinanti in atmosfera dalle sorgenti legate all'esercizio del Deposito costiero,
- emissioni sonore dalle sorgenti legate all'esercizio del Deposito costiero,
- presenza dell'impianto,
- presenza dei mezzi navali all'ormeggio,
- interferenze per il traffico terrestre indotto,
- interferenze per il traffico marittimo indotto,
- incremento occupazionale diretto e indotto

In riferimento al potenziale impatto sulla componente Atmosfera per la fase di esercizio il Proponente riporta che le emissioni in atmosfera sono associate a:

- emissioni di inquinanti indotte dal traffico marittimo e terrestre;
- emissioni connesse all'operatività dell'impianto, suddivise in:

o emissioni in continuo in condizioni di normale esercizio (funzionamento del MCI)

o emissioni non continue o di emergenza (funzionamento di generatori diesel di emergenza, torcia, gruppo antincendio e piloti della torcia).

Il proponente afferma che le ricadute di tutti gli inquinanti valutati (NO_x, SO₂, PM₁₀) sono "largamente inferiori ai limiti di legge di qualità dell'aria nelle aree normalmente frequentate da persone e comunità";

Riguardo al traffico terrestre indotto, l'esercizio dell'impianto non comporterà effetti evidenti sulla circolazione attuale e, come per la fase di cantiere, saranno massimizzati i transiti all'esterno delle aree abitate.

Il Proponente conclude che "l'impatto sulla salute pubblica connesso alle emissioni di inquinanti durante l'esercizio del Deposito Costiero è valutato trascurabile"

Relativamente ai potenziali impatti sulla componente Rumore nella fase di esercizio il proponente afferma che la rumorosità generata dal Deposito Costiero sarà tale da essere verosimilmente non percepibile presso i ricettori abitativi più prossimi all'area. Relativamente al traffico terrestre indotto valgono le stesse considerazioni riportate in precedenza. L'impatto sulla componente è pertanto valutato come trascurabile.

Il Proponente in relazione all'impatto potenziale sulla viabilità per traffico terrestre indotto nella fase di esercizio, afferma che "la significatività complessiva dell'impatto è valutata come bassa."

Il Proponente riporta la stima dell'impatto potenziale sulla viabilità per traffico marittimo indotto nella fase di esercizio, dichiarando che "la significatività complessiva dell'impatto è valutata come bassa."

Il Proponente rispetto all'incremento occupazionale in fase di esercizio, dichiara che "la significatività complessiva dell'impatto è valutata come media".

Il proponente fornisce delle integrazioni volontarie in cui considera nelle simulazioni sia in fase di cantiere che di esercizio i valori di fondo della qualità dell'aria.

Per la fase di cantiere si osserva che per alcune centraline (ubiccate all'interno dell'area urbana di Napoli) i valori di fondo registrati per NO₂ (media annua) e PM10 (medie giornaliere) superano i relativi limiti di legge. Dall'esame dei risultati delle simulazioni si può riscontare che:

in termini di valore assoluto, in nessun caso le ricadute stimate sono risultate tali da determinare un aggravio significativo della condizione preesistente. In particolare, non si registrano situazioni di superamento dei valori limite definiti dalla normativa dove gli stessi risultano rispettati con riferimento al valore di fondo considerato;

il contributo del cantiere risulta praticamente non significativo e trascurabile rispetto ai valori di fondo, tale quindi da non comportare un'alterazione apprezzabile della qualità dell'aria esistente presso i ricettori.

Per la fase di esercizio la sovrapposizione tra risultati del modello e valori di fondo in corrispondenza del suddetto ricettore, il 99.8° percentile delle concentrazioni medie orarie di NO₂ è risultato complessivamente pari a circa 180 µg/m³, risultando quindi inferiore rispetto al valore limite di 200 µg/m³ (da non superarsi più di 18 volte per anno civile). In conclusione, anche per la fase di esercizio si può affermare la compatibilità dell'iniziativa con i livelli di qualità dell'aria preesistenti, nonostante la presenza di elevate concentrazioni di fondo in corrispondenza di alcuni ricettori per quanto riguarda NO₂ e PM10.

Controdeduzioni:

Il Proponente ha correttamente inviato all'Assessorato alla Sanità della Regione Campania la richiesta dei dati aggiornati su mortalità e ricoveri per i comuni interessati dalla realizzazione dell'opera in esame, e che, al momento della predisposizione della relazione di risposta alle richieste di integrazione, non aveva ancora ricevuto risposta da parte della Regione. Questo ha comportato il fatto che la valutazione dello stato di salute della popolazione condotta dal Proponente ad un livello di dettaglio comunale riguardi solo i dati sulla mortalità e manchi ancora dei dati sulla morbidità.

L'area in cui insiste la centrale è un SIN ed è caratterizzata da una qualità dell'aria che mostra criticità sia per gli NO₂ che per il PM10. Inoltre, per quanto concerne la valutazione della tematica Atmosfera, al fine della tutela della salute umana il Proponente avrebbe dovuto far riferimento alle nuove Linee guida sulla qualità dell'aria "Air Quality Guidelines (AQG)" dell'OMS 2021, che raccomanda valori di riferimento molto più restrittivi di quelli precedentemente indicati.

L'intervento in oggetto non apporta alcun vantaggio per la salute della popolazione residente e l'impatto correlato all'incremento del traffico terrestre e marino indotto dalla realizzazione del progetto, sia in fase di cantiere che di esercizio, comporterà un incremento di emissioni atmosferiche in un'area che presenta criticità della qualità dell'aria.

Tutto ciò accertato, valutato e considerato in particolare:

-che la disciplina del **vigente** Piano regolatore del Porto di Napoli, cui rinvia l'art. 29 NTA della Variante generale al PRG del Comune di Napoli, **NON PREVEDE** la realizzazione di un deposito costiero;

-che la proposta progettuale si pone ***"in contrasto... con uno degli obiettivi fondanti della Variante generale, ovvero la delocalizzazione dei depositi petroliferi dall'area orientale"*** e con la disciplina di salvaguardia dettata dall'art. 29, comma 5, lett. a), parte seconda delle ricordate NTA secondo cui ***"Nelle more della nuova localizzazione e per il tempo, a tal fine strettamente necessario, sono consentite trasformazioni orientate esclusivamente al miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale"***;

- che per noti principi, gli indirizzi programmatici del Masterplan non hanno prevalenza sulla pianificazione urbanistica, né possono realizzarsi interventi privi di compatibilità urbanistica in dichiarata anticipazione di indirizzi programmatici nell'asserita certezza del loro successivo recepimento;

- **che l'intervento ricade in area vincolata ex lege ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. a) Territori costieri compresi in una fascia di 300 m dalla linea di battigia del dlgs.42/2004;**
- **che sono stati rilevati impatti avversi sui comparti ambientali sopra descritti;**

per le ragioni in premessa, indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

negativo sulla compatibilità ambientale del progetto relativo al “Deposito GNL nel porto di Napoli” identificato dal codice ID_VIP 5953.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli