aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2023-0569903
del 05/06/2023

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

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

La Sottoscritta **Margherita Argia Pardini**

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al Progetto, sotto indicato:

S 944 Procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA relativo all'intervento denominato "Progetto di delocalizzazione del deposito di Superba s.r.l. di Genova presso Ponte Somalia"

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

❑ Aspetti di carattere generale *(es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)*
❑ Aspetti programmatici *(coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)*
❑ Aspetti progettuali *(proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)*
❑ Aspetti ambientali *(relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)*
❑ Aspetti sicurezza territoriale
❑ Aspetti occupazionali

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

❑ Atmosfera
❑ Ambiente idrico
❑ Suolo e sottosuolo
❑ Rumore, vibrazioni, radiazioni
❑ Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
❑ Salute pubblica
❑ Beni culturali e paesaggio
❑ Monitoraggio ambientale
❑ Porto ed Ambiente Marittimo

TESTO DELLE OSSERVAZIONI

Con le presenti osservazioni si vuole trattare una questione dirimente, ma ad oggi mai sollevata, se non incidentalmente dall'Ing. Claudio Manzella, Direttore Regionale dei Vigili del Fuoco della Liguria, nella sua veste di Presidente del CTR nel procedimento relativo al progetto di dislocamento dei depositi costieri su Ponte Somalia, dove, in un'intervista del 10 maggio scorso ad un'emittente locale, così si esprimeva: "*...Perché poi queste navi cisterna devono scaricare il prodotto. Ecco vorrei dire questo, che la fase più delicata della vita di questi depositi, non è tanto lo stoccaggio, quanto è il travaso cioè quando le navi o scaricano o caricano la cosa. Naturalmente noi abbiamo già esempi molto positivi al Porto Petroli...*". Da questa intervista si evince che, la questione *"nave"*, con le sue fasi di carico e scarico di prodotti petrolchimici, porta con sé enormi problematiche in tema di sicurezza, ad oggi mai affrontate, per chi opera in

prossimità di Ponte Somalia. Infatti, a fronte dei gravi problemi che i depositi costieri portano a Multedo (di cui però non ci si occupa nelle presenti osservazioni), tuttavia, come si evince sempre dalle parole di Manzella, fortunatamente quello della "nave" non si è mai dovuto affrontare, in quanto le chimichiere attraccano e compiono le manovre di scarico e carico all'interno del Porto Petroli, specificamente ed esclusivamente dedicato ai prodotti petrolchimici appunto.

Il Porto Petroli "*è un esempio molto positivo*" (parole sempre tratte dall'intervista a Manzella), perché a fronte dell'esclusività nell'utilizzo di tutto un bacino, così come prescritto dall'art. 15 del DM 31 luglio 1934, anche le norme in materia di sicurezza – alle quali lo stesso è soggetto – sono estremamente stringenti (DM 31/7/1934, ordinanza 21/2015 della Capitaneria di Porto; Regolamento di polizia portuale e di sicurezza di Porto petroli; Ordinanza n. 3 del 29 maggio 2020 del Presidente di AdSP, ecc.). A livello di presìdi di sicurezza, oltre ad un impianto antincendi automatizzato che copre l'intero bacino portuale di Multedo, si citano tra gli altri, il rimorchiatore antincendio H 24, l'imbarcazione antinquinamento H 24, una squadra antincendio composta da 5 guardie ai fuochi della Santa Barbara H 24, un coordinatore antincendio del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco anch'esso presente H24. Sulla scorta di quanto detto, è da sottolineare che il Porto Petroli a Multedo – ubicato in un bacino naturale più protetto dalle intemperie (dalla diga e dalle strutture del complesso aeroportuale), appositamente ed esclusivamente dedicato al transito, all'accosto ed alle operazioni di scarico e carico di prodotti petrolchimici, in ossequio al già citato art. 15 DM 31 luglio 1934 ed alle normative sulla sicurezza– nasce per motivi di messa in sicurezza del porto commerciale di Sampierdarena, all'indomani del catastrofico fortunale abbattutosi nell'inverno del 1955 sul bacino portuale di Sampierdarena, dove la darsena petroli, allora ubicata su Calata Derna, all'interno del porto commerciale tra ponte Ronco e ponte Canepa, venne completamente devastata e le petroliere/chimichiere ivi presenti, vennero distrutte con danni enormi a persone e cose.

Pertanto, se i depositi costieri, con tutto il complesso di navi al seguito, venissero delocalizzati su Ponte Somalia – quindi riportando di nuovo le navi all'interno del porto commerciale come prima del 1955 (allora, come oggi, depositi di prodotti infiammabili non erano presenti in porto) – si aprirebbe un duplice scenario, in entrambi i casi temibile ed in aperto conflitto con la *ratio* in base alla quale venne ideato il Porto Petroli di Multedo, infatti:

- o le chimichiere attraccano su Ponte Somalia, in contrasto con le normative vigenti, sia in tema di esclusività del bacino (art 15 DM 31 luglio 1934), sia in tema di sicurezza, con evidentissimo effetto moltiplicatore di esposizione al rischio, sia per i cittadini, sia per i lavoratori delle aziende che operano su quelle aree;

- oppure, in ossequio alla norma di esclusività del bacino (art. 15 DM 31 luglio 1934) ed alle normative di sicurezza, viene dedicato ad uso esclusivo tutto lo specchio acqueo di Ponte Somalia – così come peraltro espressamente richiesto dalla stessa Superba s.r.l. nel suo documento del 12 ottobre 2021, indirizzato ad AdSP, ove è richiamato l'articolo di cui sopra – comprendente anche le due calate, a ponente (Tripoli) ed a levante (Mogadiscio), generando di fatto un altro Porto Petroli all'interno del porto commerciale multipurpose di Sampierdarena, a discapito di tutte le altre aziende ed attività che operano su quegli spazi, con inaccettabili perdite occupazionali sia per i lavoratori diretti, sia per gli avviamenti dei

lavoratori della Culmv. Da aggiungersi che, comunque, in questo secondo scenario, i serbatoi dei depositi, sempre citando l'art. 15 DM 31 luglio 1934, devono essere interrati, mentre quelli presentati da Superba sono fuori terra e quindi, sempre ai sensi del più volte citato DM del 1934, più pericolosi per definizione.

CONCLUSIONI

Ferme restando le considerazioni sopra meglio viste, si ritiene di tutta evidenza che la documentazione sottoposta a screening VIA da Superba s.r.l., lacunosa e contradditoria, pregiudichi in maniera irreversibile ed inaccettabile la sicurezza dei cittadini e dei lavoratori, così come l'occupazione sia diretta che indiretta delle aziende e dei lavoratori che operano nelle aree portuali sopra dette, e si invita pertanto codesta Regione a rigettare la richiesta di Superba s.r.l., nel procedimento S 944 Procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA relativo all'intervento denominato "Progetto di delocalizzazione del deposito di Superba s.r.l. di Genova presso Ponte Somalia". Si invita inoltre Regione Liguria a disporre che la futura consultazione del pubblico in ambito VIA si svolga nelle forme dell'inchiesta pubblica ex Art.24-bis del D Lgs 152/06.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul sito della Regione Liguria nell'ambito del procedimento in corso a cui fanno riferimento.

ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Genova 03 giugno 2023

La dichiarante

Margherita Argia Pardini

