



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 28

**13<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Territorio,  
ambiente, beni ambientali)

INTERROGAZIONI

84<sup>a</sup> seduta (antimeridiana): martedì 15 ottobre 2019

Presidenza della presidente MORONESE

**I N D I C E****INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE .....	Pag. 3,6
MORASSUT, <i>sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare</i> .....	3
PRESUTTO (M5S) .....	5
ALLEGATO ( <i>contiene i testi di seduta</i> ) .....	7

---

***N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.***

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Berlusconi Presidente: FI-BP; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB.*

*Interviene il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare Morassut.*

*I lavori hanno inizio alle ore 12,05.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Interrogazioni**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione 3-01114, presentata dal senatore Presutto e da altri senatori.

MORASSUT, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Signor Presidente, mi scuso innanzi tutto per la richiesta di aver spostato di qualche giorno la risposta all'interrogazione in titolo.

Il porto di Napoli è dotato di un piano regolatore portuale, come da legge di ordinamento, che è attualmente vigente, approvato con decreto ministeriale n. 2478 del 22 aprile 1958 e successive varianti approvate, da ultimo, con il decreto ministeriale n. 3409 dell'8 novembre 1982.

Tanto premesso, per quanto attiene al progetto «Molo Beverello Napoli – adeguamento tecnico funzionale», va segnalato che lo stesso riguardava la riqualificazione di infrastrutture esistenti per la realizzazione del *terminal* passeggeri per unità navali veloci presso la Calata Beverello del Porto di Napoli, attraverso un miglioramento funzionale del *terminal* passeggeri oggi esistente e operante.

Il procedimento relativo a questo intervento – di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006, il cosiddetto codice dell'ambiente, nella formulazione precedente all'entrata in vigore delle modifiche apportate dal decreto legislativo n. 104 del 2017 – è stato avviato con l'acquisizione dell'istanza del proponente in data 12 giugno 2012. In data 7 giugno 2012 era stato dato avviso al pubblico della presentazione dell'istanza sulla *Gazzetta Ufficiale* e nei 45 giorni di consultazione del pubblico non sono pervenute osservazioni.

L'istruttoria presso la commissione tecnica VIA-VAS si è conclusa in data 16 novembre 2012 con parere positivo di esclusione dalla VIA subordinatamente al rispetto di una serie di prescrizioni da ottemperarsi in fase di cantierizzazione o in quella immediatamente precedente l'avvio dei lavori (questo viene ricordato anche nell'interrogazione del collega Presutto e degli altri firmatari).

Occorre inoltre precisare che il provvedimento direttoriale del 5 dicembre 2012 non prevede un termine entro il quale debbano essere realizzati i lavori. Si rappresenta altresì che, per quanto di competenza del Ministero dell'ambiente, non è pervenuta alcuna istanza per la valutazione di modifiche al progetto già approvato. Ad ogni modo, tutta la documentazione relativa al procedimento di VIA è disponibile sul portale istituzionale del Ministero dell'ambiente.

A quanto fin qui esposto si aggiunga che, nel febbraio 2006, l'Autorità portuale di Napoli ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA per il progetto di «Adeguamento della darsena di Levante a *terminal* contenitori mediante colmata, e conseguenti opere di collegamento», ai sensi dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 marzo 2007 recante «Interventi urgenti di protezione civile volti a fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio della città di Napoli».

La commissione VIA ha ritenuto che il progetto dovesse essere sottoposto a procedura di VIA. In adempimento a ciò, nel giugno 2006, l'Autorità portuale di Napoli ha presentato la relativa istanza di VIA e il procedimento si è concluso con decreto del 9 gennaio 2008, positivo con prescrizioni.

Nel giugno 2014, il proponente ha chiesto un parere al Ministero circa la necessità di sottoporre a verifica di assoggettabilità a VIA o meno una modifica progettuale relativa all'introduzione di un «diaframma plastico integrativo posizionato lungo la "calata di riva", in posizione meno arretrata rispetto al diaframma plastico già approvato e presente più a monte (nell'area attualmente in concessione alla Tirreno Power), la cui costruzione è attualmente interrotta». La commissione tecnica VIA-VAS si è espressa con parere n. 1563 del 18 luglio 2014, con il quale, in esito alle proprie valutazioni, ha ritenuto che il progetto «rappresenta una mera riarticolazione delle modalità realizzative del progetto già approvato nell'ambito del decreto VIA n. 5 del 1° settembre 2008, che non produce alcun impatto ulteriore rispetto a quanto già valutato» e che pertanto non fosse necessario sottoporlo ad alcuna ulteriore procedura di valutazione ambientale.

Successivamente, in data 6 agosto 2015, l'Autorità portuale di Napoli ha presentato domanda di verifica di assoggettabilità a VIA per una modifica del progetto di cui al decreto VIA del 9 gennaio 2008, consistente nel «riutilizzo dei materiali provenienti dalle demolizioni e dagli scavi per il riempimento della doppia parete combinata che delimita verso mare la cassa di colmata della darsena di levante e che rappresenta il 15 per cento circa dell'intera colmata». Nello specifico, la variante «prevede la sostituzione del materiale di cava utilizzato per il riempimento della doppia palancolata anche con materiale proveniente dall'attività di demolizione e salpamento svolte nel cantiere, purché conforme dal punto di vista della qualità chimico-fisica» (questo lo dico per rispondere a uno dei passi dell'interrogazione particolarmente importanti).

Con provvedimento direttoriale n. 207 del 25 maggio 2016, sulla base del parere della commissione tecnica VIA n. 2078 del 13 maggio 2016, secondo il quale «la modifica proposta al progetto comporta una riduzione de-

gli impatti ambientali complessivi già valutati in sede di VIA» detta modifica progettuale è stata esclusa dalla VIA «fatte salve le autorizzazioni degli impianti e delle attività di recupero dei rifiuti da parte delle autorità competenti, la certificazione delle analisi e delle caratterizzazioni dei materiali effettuata dall'ARPA Campania come previsto dalle premesse del presente parere, nonché la verifica da parte degli enti competenti del rispetto della normativa vigente in materia di rifiuti, con particolare riferimento alla loro classificazione e al ciclo della loro gestione sino allo smaltimento finale».

Alla luce delle considerazioni svolte, fermo restando che le attività di gestione dei rifiuti connesse a quelle di realizzazione del progetto in questione sono poste in capo alle Autorità competenti, si rassicura comunque che il Ministero dell'ambiente continuerà a svolgere le proprie attività di monitoraggio e sollecito e a tenersi informato, senza ridurre in alcun modo il livello di attenzione sulla situazione.

PRESUTTO (M5S). Signor Presidente, nel dichiararmi soddisfatto, ringrazio il Sottosegretario per la risposta alla nostra interrogazione.

Pur essendo assolutamente concorde circa il richiamo degli adempimenti amministrativi assolti dal Ministero, l'unica aggiunta da parte mia, che desidero rimanga agli atti, è che, nonostante abbia indicato che ci sarà comunque un'attività di monitoraggio, a quanto mi risulta le opere previste per il molo Beverello dovrebbero comportare modifiche da cui deriverebbero caratteristiche diverse rispetto a quelle inizialmente valutate nella prima VIA. Vanno bene quindi le considerazioni del Ministero, però mi risulta che ci siano volumetrie diverse.

La risposta comunque è soddisfacente, perché il Ministero dice che ci sarà un'attività di monitoraggio. La mia preghiera e il mio invito, però, chiedono di verificare che il nuovo progetto sia identico al primo, perché, per quanto di mia conoscenza, dovrebbe non essere così e vi sono volumetrie diverse.

Per quanto riguarda la darsena di levante, sulla quale ci siamo rivolti sia al Ministero dell'ambiente sia al Ministero delle infrastrutture, essa è in questo preciso momento la quintessenza di tutte le violazioni giuridiche. L'ANAC infatti ha raccolto una serie di indicazioni, perché parliamo di costi lievitati in maniera esponenziale (da 90 a 140 milioni di euro) e di illeciti erariali abbastanza importanti, quindi il discorso è molto serio. Il Ministero era stato interrogato per valutare un rischio concreto di permeabilità della cassa di colmata.

Le sue risposte sono giuste quindi, signor Sottosegretario, e sono fiducioso nell'attività di monitoraggio e nelle autorità competenti, ma il quadro è molto preoccupante, come giustamente lei ha evidenziato nella risposta a chi ha presentato l'interrogazione. Ci sono problemi molto seri, che preoccupano i cittadini del territorio, in quanto la permeabilità della cassa di colmata creerebbe un problema di travaso dei materiali che vengono immessi all'interno della vasca di colmata, con preoccupazioni inerenti all'impatto ambientale.

Sono rassicurato comunque dalla sua risposta e dalle attività di monitoraggio che il Ministero sicuramente svolgerà.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 12,15.*

ALLEGATO

**INTERROGAZIONI**

PRESUTTO, ORTOLANI, GARRUTI, ACCOTO, TRENTACOSTE, LA MURA, GALLICCHIO, ANGRISANI, MORONESE, GIANNUZZI, ROMANO, DONNO, PIRRO, PELLEGRINI Marco, GRANATO, LOMUTI, DELL'OLIO, FEDE, SANTILLO, RICCIARDI, DESSÌ, COLTORTI, CASTIELLO, MININNO, GAUDIANO, MATRISCIANO, DI MICCO, LOREFICE, AUDDINO, NOCERINO, CROATTI, FERRARA, LANZI, CASTELLONE, SILERI, PUGLIA, VACCARO, NATURALE, LANNUTTI, PESCO. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che, secondo quanto risulta agli interroganti:

l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale, con delibera n. 208 dell'11 luglio 2018, ha approvato il progetto esecutivo e il bando di gara per il nuovo terminal passeggeri alla calata Beverello a Napoli, di 17.900.000 euro;

il progetto prevede la costruzione di importanti volumetrie in un'area a forte vocazione turistica (in pieno centro storico) ed è destinato ad avere un forte impatto sul territorio, interessando un'area di oltre 14.000 metri quadrati. che prevede la realizzazione di due volumetrie (una di 2.400 ed una di 360 metri quadrati) caratterizzate da «strutture in calcestruzzo armato di geometria irregolare, non standardizzabili e caratterizzate da una forte intensità di armature»;

le opere, da eseguire in 540 giorni in pieno centro urbano a elevata densità di traffico veicolare e turistico e pedonale, risultano di impatto rilevante anche durante la fase di costruzione, tenuto conto che il progetto prevede la demolizione di strutture esistenti di oltre 7.000 metri cubi, scavi per oltre 18.000 metri cubi, trasporti a rifiuto per quali 60.000 metri cubi, forniture di calcestruzzi per 7.000 metri cubi e oltre un milione di chili di acciaio e molto altro ancora;

dalla ricognizione degli atti pubblicati dall'Autorità risulta che il progetto del terminal Beverello è assistito dal parere del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare n. 1088 CTVA del 26 novembre 2012 di «non assoggettabilità a VIA» (ex art. 20 del decreto legislativo n. 152/2006) avendo la commissione tecnica VIA-VAS, con nota prot. CTVA n. 4286/2012, espresso parere di non assoggettabilità alla procedura;

con il decreto legislativo n. 4 del 2008 è stata introdotta la validità quinquennale della procedura di valutazione di non assoggettabilità a VIA per i procedimenti avviati dopo l'entrata in vigore dello stesso decreto e, pertanto, ai sensi dell'art. 26, comma 6, qualora i progetti sottoposti alla fase di valutazione non siano stati realizzati entro 5 anni dalla pubblicazione del

provvedimento di valutazione dell'impatto, la procedura stessa deve essere reiterata;

la procedura di valutazione di non assoggettabilità a VIA del progetto del terminal Beverello è stata avviata dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 4 del 2008, e il citato parere del 26 novembre 2012, qualora espresso sul medesimo progetto oggetto di gara, ha ampiamente superato il termine di scadenza della validità;

dalla relazione dei progettisti si evince che il progetto ha subito ampie modifiche rispetto alla versione del 2012, sottoposta al parere di «non assoggettabilità» alla VIA e ciò fa emergere che il Ministero non abbia espresso valutazioni sul progetto per come attualmente articolato;

l'articolo 23 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni e integrazioni non esclude la VIA per opere di così elevato impatto sul territorio, rendendo cogente il procedimento di «consultazione pubblica» e tale carenza per un'opera, che, peraltro, compromette in via definitiva la visuale libera di un tratto di mare, determina un'inaccettabile lesione dei diritti del cittadino;

la mancanza del parere aggiornato all'attualità, ovvero la carenza di elementi che ne determinano la validità, avrebbe dovuto comportare la mancata validazione del progetto a norma del decreto legislativo n. 50 del 2016 e successive modificazioni e integrazioni da parte del responsabile del procedimento con la conseguente applicazione del quadro sanzionatorio previsto dal decreto legislativo n. 152 del 2006;

il Tar Puglia, con sentenza n. 1904 del 2017, ha confermato che la durata quinquennale dell'esclusione dalla VIA è valida per i progetti sottoposti alla procedura di valutazione dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 4 del 2008, che è intervenuto a modificare l'art. 26 del decreto legislativo n. 152 del 2006;

considerato inoltre che:

con delibera n. 626/2008, l'Autorità approvava il progetto esecutivo della darsena di levante dell'importo complessivo di 154.000.000 euro;

il progetto definitivo aveva ottenuto tutte le autorizzazioni prescritte dalla normativa. Il progetto esecutivo, validato e posto a base di gara, presentava, invece, gravi difformità rispetto a quello definitivo in merito al materiale da utilizzare per il riempimento dell'intercapedine della cassa di colmata. Nel progetto definitivo era previsto l'utilizzo del materiale di cava. In quello esecutivo, invece, veniva previsto il riutilizzo del materiale proveniente dalla demolizione del molo e, quindi, a costo zero. Il riutilizzo costituiva, tra l'altro, un elemento premiante in sede di valutazione dell'offerta presentata in sede di gara;

invece, dalla «necessità di rimodulare il bilancio delle terre», come riportato nella relazione del responsabile unico del procedimento allegato alla delibera n. 183/2015, sembra emergere proprio la necessità di rimediare a tali difformità progettuali, tra l'altro mai contestate dall'Autorità. La variante approvata con delibera n. 183 del 3 giugno 2015 è costata circa 17 milioni di euro;



è stata realizzata una cassa di colmata non rispettosa dei limiti di permeabilità del tufo imposti dalla normativa e, quindi, parzialmente inidonea all'accoglimento dei materiali del dragaggio e suscettibile di recare pregiudizio alla salubrità dell'ambiente,

si chiede di sapere:

quali iniziative di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare al fine di valutare: se l'opera, attesa la straordinaria rilevanza del sito e il notevole impatto sul territorio, sia stata correttamente valutata e se la stessa possa essere sottratta alle procedure di VIA, ovvero alla procedura di «consultazione pubblica»; in subordine, se il parere n. 1088 CTVA del 26 novembre 2012 del Ministero di «non assoggettabilità a VIA» e quello della commissione tecnica VIA-VAS (CTVA n. 4286/2012) possano ritenersi ancora validi ed efficaci, attese le numerose difformità che caratterizzano il progetto attuale rispetto all'originario, nonché gli oltre 5 anni decorsi dalla data di emissione del parere di «non assoggettabilità a VIA», senza che l'opera abbia avuto inizio; l'opportunità di sottoporre il progetto attuale e la procedura approvativa di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006 nuovamente alla commissione VIA, al fine di una valutazione adeguata dell'opera anche in relazione alla cancellazione della visuale libera del mare dalla viabilità urbana per effetto delle ciclopiche strutture in cemento armato che formano l'opera;

se intenda adoperarsi per valutare l'inquinamento ambientale che deriverebbe dalla dispersione di sostanze inquinanti dovuta alla parziale permeabilità della vasca di colmata e se siano state rilasciate autorizzazioni in variante al decreto di VIA già emesso per consentire l'utilizzo della seconda vasca di colmata, nonché se, ad oggi, considerate le autorizzazioni rilasciate, sia possibile l'utilizzo della cassa di colmata a bassa permeabilità per contenere sabbie provenienti dai fondali del porto di Napoli e se sia possibile inserirvi il materiale dragato dal porto di Napoli, notoriamente molto inquinato.

(3-01114)





