



LEGAMBIENTE

Circolo Nuova Ecologia La Spezia

Oggetto: Informativa preliminare alla popolazione sul Piano di Emergenza Esterna per industrie a rischio di incidente rilevante ai sensi dell'art. 21 comma 10, D. Lgs. n. 105/2015 - GNL ITALIA S.P.A - Impianto di rigassificazione di Panigaglia di Portovenere

La scrivente associazione ha preso visione dei documenti depositati nel sito internet del Comune di Portovenere, al link https://www.comune.portovenere.sp.it/c011022/po/mostra_news.php?id=840&area=H rilevando già, in questo alcune criticità documentali, come la non presenza di tutti gli allegati necessari per comprendere meglio la situazione in oggetto.

In generale, si osserva che le differenze tra il PEE edizione 2020-2022 e questa "Informativa preliminare alla popolazione" sono assai minime e che :

- A) Non si sia minimamente tenuto conto delle Osservazioni che questa associazione, assieme all'Associazione Posidonia e a Italia Nostra sezione spezzina, formulammo proprio per l'elaborazione del PPE sopraccitato sui punti che ricordiamo brevemente (e che quindi dovevano secondo noi essere oggetto di considerazione anche in merito alla Informativa alla popolazione di cui all'oggetto di questo documento) : **1) L'emergenza climatica e come può influire sull'impianto** "Osserviamo che a pag. 18 (...del PEE...) i dati riportati nel paragrafo rischi naturali del territorio sono ricopiati dal PEE del 2008 senza tenere conto in nessun modo di valutazioni più recenti. Chiediamo che le descrizioni e i dati relativi sia alle caratteristiche geomorfologiche e idrogeologiche del sito che, soprattutto, ai rischi naturali del territorio, non vengano trasferiti pedissequamente da un PEE all'altro ma vengano aggiornati alla luce degli studi recenti. Chiediamo che nel PEE vengano presi in considerazione anche rischi derivanti da eventi meteorologici intensi, così come previsto nella sezione G dell'allegato 5 del Dlgs 105/2015 e in osservanza del Principio di precauzione" **2) La viabilità e i collegamenti, la SP 530 e i collegamenti via mare** "Ribadiamo (.....) la richiesta di una esercitazione in scala reale con il coinvolgimento della popolazione" **3) La zona di prossimità, la popolazione stabile o fluttuante** "Nell'allegato 5 sezione F del Dlgs 105/2015 viene definita zona di "prossimità" una zona fino a 2 Km dall'impianto o dall'elemento che può generare un incidente. Nel capitolo "Elementi territoriali ed ambientali vulnerabili" (....del PEE....) è scritto che "non risulta la presenza di soggetti nelle zone di pianificazione" intendendo quelle zone definite "zona di sicuro impatto", "zona di danno" e "zona di attenzione" che sono teoricamente le zone interessate ma solo per piccole fuoriuscite di gas o per rotture di elementi facilmente controllabili. Sottolineiamo innanzitutto l'incongruenza tra questa affermazione e il fatto che tratti della strada provinciale siano compresi in queste zone descritte. Nel raggio di due Km dall'impianto, cioè nelle aree di prossimità, si trovano verso nord i paesi di Fezzano, Cadimare e Marola e verso sud

Le Grazie e fino all'Olivo di Porto Venere, luoghi che vengono solo citati nel PEE 2017 ma senza farne nessun esame più approfondito. Nelle Informazioni alla popolazione c'è invece un elenco degli elementi territoriali/ambientali vulnerabili entro un raggio di 2 Km dove sono elencate le località abitate, le attività industriali/produttive, i luoghi con elevata intensità di affollamento, la rete stradale, le aree portuali, riportando per ogni elemento la distanza in metri e la direzione rispetto allo stabilimento e nulla più. A nostro avviso è profondamente scorretta l'impostazione generale con cui nel Piano viene affrontata la questione della popolazione presente nella zona. Alla popolazione residente va infatti sommata la popolazione fluttuante, trattandosi di zona altamente turistica. Il complesso delle persone interessate da situazioni di panico create sia da incidenti reali che da falsi allarmi potrebbe costituire un rischio anche per l'ordine pubblico. La popolazione residente o fluttuante nella zona di prossimità ammonta ad alcune migliaia di persone che non fanno nulla dei comportamenti di autoprotezione da mettere in atto in caso di accadimento di incidente rilevante: "permanere o portarsi all'interno dei fabbricati, chiudere le finestre e le porte, staccare gli impianti di condizionamento che aspirano aria esterna, stazionare nei locali ubicati in posizione contrapposta rispetto al deposito", come leggiamo a pag. 40 del PEE edizione 2017 e a pag. 36 del PEE 2008. Chiediamo venga fatta una attenta analisi della popolazione residente, delle scuole, delle strutture turistiche, delle attività commerciali, nautiche e in generale dei frequentatori anche occasionali dei luoghi almeno entro un raggio di 2 Km dall'impianto. Ribadiamo le considerazioni esposte nella premessa generale e la richiesta di una esercitazione in scala reale con il coinvolgimento della popolazione" **4)**

Le informazioni alla popolazione. I segnali di allerta "Chiediamo che questa campagna informativa preveda anche una esercitazione su scala reale che permetta alla popolazione di misurarsi con gli incidenti rilevanti che potrebbero verificarsi". **5)**

Inquadramento territoriale "Riteniamo pertanto che nel PEE non sia realisticamente descritto il territorio circostante e chiediamo che venga considerato con maggiore attenzione, nel rispetto delle normative e del Principio di precauzione". **6) Effetto domino** "Alla pag. 19 (del PEE...) laddove si tratta l'inserimento urbanistico dello stabilimento è scritto che "nelle vicinanze dello stabilimento non sono presenti altri siti industriali che possono interagire con l'attività dello stabilimento e viceversa". Anche questo passaggio è riportato esattamente senza modifiche dal PEE del 2008, senza tenere in nessun conto il concetto di "prossimità", circonferenza con raggio 2 Km, come previsto dal Dlgs 105/2015. In realtà l'area prossima allo stabilimento comprende verso nord parte della base militare Arsenale della Spezia mentre verso sud si trova il Cantiere Valdettaro alle Grazie, attività che interessa anche la strada con traffico di camion e auto private, e soprattutto si trova la base della Marina Militare al Varignano dove ha sede il Comsubin (Comando Subacquei e Incursori) e anche un Balipedio. Questo stabilimento, in quanto militare, è escluso dall'applicazione del Dlgs 105/2015 ma ciò non toglie che si trovi nell'area di prossimità di un impianto Seveso di soglia superiore e che il PEE debba tenerne conto ai fini della valutazione dell'effetto domino. La base influenza molto anche il traffico stradale con passaggio di auto private, pullman e grandi camion. Nel PEE a pag. 19 al paragrafo Inquadramento territoriale è scritto che "nelle vicinanze dello stabilimento sono presenti navi militari; la zona può essere sorvolata da aerei e elicotteri militari". E anche, aggiungiamo noi, da aerei non militari come è successo qualche anno fa per un piccolo aereo da turismo. Le poche parole scritte nel PEE ci sembrano un modo molto sbrigativo di trattare la questione, senza dare nessuna altra spiegazione o possibile precauzione. Non si dovrebbe, per esempio, dichiarare la baia di Panigaglia interdetta al sorvolo? Chiediamo che, senza divulgare segreti militari, il PEE tenga conto della presenza di questi impianti nell'area di prossimità anche ai fini di eventuali evacuazioni e metta in

atto ogni possibile precauzione". **7) La gasiera e il gasdotto** "Chiediamo che nella stesura del PEE vengano considerati tutti i possibili eventi incidentali originati dall'impianto e da attività connesse alla natura dell'impianto e che di questi venga data ampia informazione alla popolazione". **8) Il rischio terrorismo** "Chiediamo che anche questo tipo di rischio sia inserito nel PEE, tenendo conto del Dlgs 61/2011 citato al punto 7 e della situazione ambientale all'interno di un golfo dalle caratteristiche che abbiamo descritto nei punti precedenti". **9) Gli strumenti urbanistici** "La presenza nel territorio del Comune di Porto Venere di uno stabilimento Seveso di categoria superiore, ad alto rischio di incidente rilevante, ha conseguenze anche sull'elaborazione degli strumenti urbanistici quali il PUC. Quando nel 2002 è stato approvato il PUC vigente era già in vigore il Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 9 maggio 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 138 del 16 giugno 2001, che prescriveva che gli strumenti urbanistici dovessero comprendere l'elaborato tecnico Rischio di Incidenti Rilevanti e che questo dovesse essere aggiornato almeno ogni cinque anni. Non solo, nell'allegato a questo Decreto, dove si esplicitano i criteri guida per l'applicazione del Decreto stesso, è scritto che l'elaborato RIR "potrà essere utilizzato nell'ambito delle procedure di consultazione della popolazione previste dall'articolo 23 del Dlgs 334/1999", procedure di consultazione, ripetiamo, mai messe in atto. L'obbligo alla presentazione del documento RIR è ribadito nell'art. 22 comma 7 del Dlgs 105/2015 che stabilisce che gli strumenti urbanistici a livello comunale debbano comprendere tale elaborato tecnico "relativo al controllo dell'urbanizzazione nelle aree in cui sono presenti stabilimenti". Nel Comune di Porto Venere il P.U.C. è attualmente in revisione e tra i documenti che sono stati già predisposti c'è questo Elaborato RIR che si basa però sul PEE del 2008, scaduto, e quindi l'Elaborato è già da rivedere alla luce delle novità introdotte dal Dlgs 105/2015. Chiediamo che l'elaborato RIR venga modificato alla luce del Dlgs 105/2015 e del nuovo PEE che verrà approvato. **Tutti questi punti non sono stati considerati nella fase di approvazione del PEE e, in conseguenza a ciò riteniamo che la stessa "Informativa preliminare alla popolazione sul Piano di Emergenza Esterna.." sia gravemente lacunosa, in alcuni casi minimizzante il rischio, limitata territorialmente ed inadeguata a fornire reale informazione alla popolazione.**

- B) **Non si sia aggiornato il PPE e la conseguente Informativa Preliminare alla popolazione rispetto al progetto di Truck Loading** che riguardando il transito di chiatte autobotti dal terminal SNAM all'individuato sito di arrivo presso l'ex pontile Enel di Pagliari, espone la popolazione ed anche le attività di naviglio marittimo militare e civile ad ulteriori rischi che debbono secondo noi sottostare al PPE stesso ed alla Informativa Preliminare. E non viene considerato nemmeno il fatto che SNAM intende, tramite il progetto **Vessel Reloading** fare di Panigaglia un hub per il trasporto di gas liquido in Sardegna, con conseguente aumento della movimentazione e stazionamento ulteriore di navi e quindi di rischi potenziali per il nostro golfo.
- C) **In merito a quanto scritto dalle pagg. 8/12 dell' Informativa alla popolazione, riteniamo che queste informazioni dovrebbero trovare un maggiore senso con la definizione di una mappa leggibile all'interno dell' Informativa stessa. In merito a quanto affermato a pag. 24 della "Informativa preliminare alla popolazione" e cioè " Tali fattispecie non costituiscono "incidente" e non presentano caratteristiche tali da rientrare nel livello di ATTENZIONE e, conseguentemente, non necessitano di comunicazione alla popolazione"** osserviamo che non informare le persone in questi casi può avere più effetti: la gente può allarmarsi senza motivo e questo può essere contagioso e portare a "disordini"; nel tempo può invece abituarsi a non reagire e anche nel caso di un incidente rilevante. E' utile quindi che ci

sia un sistema che chiarisca tutti questi casi nell'immediatezza (ad esempio una pagina web, o una app dedicata). Le esercitazioni che possano generare il dubbio di un incidente devono essere programmate e fatte conoscere attraverso un calendario accessibile. **Lo stesso dicasi per quanto viene asserito a pag. 27 dell'Informativa** "Il citato comunicato verrà diffuso, a seconda delle circostanze, con le modalità ritenute idonee" osserviamo che le modalità con cui si informano i cittadini e si diffonda il comunicato dovrebbero essere conosciute a priori e far parte del Piano di Emergenza Esterna.

D) **In merito alle situazioni di rischio** (ad esempio pag. 14 dell'Informativa Preliminare, Scenario tipo Top1, rottura del braccio di carico) la rottura del braccio di carico comporterebbe un rilascio di GNL in mare creando l'evento RPT (Rapida Transizione di Fase) che si ha appunto a causa della repentina evaporazione del GNL a contatto con un liquido più caldo, tale evaporazione avviene in modo talmente veloce da creare un'onda d'urto simile a quella di un'esplosione e tale fenomeno investirebbe in pieno il porticciolo di Fezzano. Anche gli eventi che prevedono il rilascio di GNL a terra dovrebbero essere valutati meglio in quanto il GNL, riscaldandosi a contatto con l'aria raggiungerebbe la temperatura di evaporazione pur mantenendo una densità tale da restare a livello del terreno ma da poter facilmente superare i dossi che separano l'impianto dai paesi limitrofi di Fezzano e di Le Grazie; in questo stato basta una scintilla per avere l'effetto "palla di fuoco". Tale effetto sarebbe disastroso nel caso di attacco terroristico e sversamento del GNL contenuto nei due serbatoi di Panigaglia che genererebbe una nube di 60 milioni di metri cubi di gas naturale. Evidenziamo infine che nella scheda informativa sui rischi di incidente rilevante per i cittadini ed i lavoratori rev. 05 del 18/03/2015 relativa al rigassificatore OLT OFFSHORE LNG TOSCANA S.P.A. di Livorno troviamo:

"3.2 Descrizione del territorio circostante nel raggio di 5 km

Il Terminale si trova in mare aperto a circa 23 km al largo delle coste toscane tra Livorno e Pisa, in un'area caratterizzata, per un raggio di circa 12 miglia nautiche (circa 23 km), da densità di popolazione pari a zero e assenza di elementi territoriali vulnerabili.

Le persone che si trovano in prossimità del Terminale, consistono, oltre all'equipaggio a bordo del Terminale, nell'equipaggio della nave metaniera che trasporta il GNL e in quello dei mezzi di supporto (rimorchiatori di servizio e nave guardiana).

Attorno al Terminale è prevista un'area di interdizione alla navigazione prescritta dal CTR Toscana. Si riportano a tal proposito i limiti alla navigazione previsti per il traffico navale intorno al Terminale regolamentati da apposita Ordinanza dell'Autorità Marittima di Livorno (137/2013):

- un'area d'interdizione alla navigazione, di forma circolare, con un raggio indicativo pari a 2 miglia nautiche (3,7km);
- un'area di controllo-monitoraggio da parte del Terminale OLT (anche attraverso i sistemi radar di bordo), contigua alla precedente e **compresa fra 2 e 4 miglia nautiche, nella quale sarà previsto il contatto radio con le unità navali in transito, da parte del sistema di controllo del Terminale e l'eventuale intervento della nave guardiana al fine di guidarle verso rotte non interferenti con il Terminale;**
- un'area di monitoraggio, da parte del Terminale OLT, contigua alla precedente e **compresa fra 4 e 8 miglia nautiche, nella quale sarà prevista la verifica dinamica "plottaggio" delle rotte delle unità navali in transito."**

"MISURE OPERATIVE La prevenzione degli incidenti sul Terminale è principalmente basata sull'attuazione del Sistema di Gestione e Sicurezza che è messo a punto integrando gli aspetti navali a quelli di processo.

Particolare attenzione è dedicata al monitoraggio dei sistemi di processo, **al controllo della navigazione nell'area circostante il Terminale**, all'attuazione dell'adeguata politica ispettiva e di manutenzione preventiva.”

“Data la particolare collocazione del Terminale FSRU Toscana (a circa 23 km dalla costa) **le conseguenze degli incidenti identificati nel Rapporto di Sicurezza non coinvolgono zone abitate, ma sono circoscritte all'area di interdizione alla navigazione così come identificata (raggio di 2 miglia nautiche intorno al Terminale - 3,4 Km circa)**. In ogni caso di seguito si riportano le informazioni utili nella gestione di eventuali emergenze.”

E' di difficile comprensione che le conseguenze di incidenti nel rigassificatore di Livorno coinvolgano un'area avente un raggio di 3,4 Km mentre le conseguenze di incidenti nel rigassificatore di Panigaglia coinvolgano un'area di poche decine di metri.

E' di difficile comprensione che la prevenzione degli incidenti nel rigassificatore di Livorno preveda il controllo della navigazione in un'area avente un raggio di circa 15 Km con un'area di interdizione alla navigazione di circa 3,7 Km. e una nave guardiana che controlla il rispetto di quanto sopra h24 mentre l'area di interdizione alla navigazione intorno al rigassificatore di Panigaglia è di poche decine di metri.

Conclusioni

A conclusione di queste nostre osservazioni, chiediamo che TUTTE le nuove attività che saranno esercitate nelle funzioni del terminal e i conseguenti rischi connessi siano inseriti nel PEE e nella Informativa alla popolazione, compresi la presenza della nave gasiera, del gasdotto e di tutta la zona portuale della rada spezzina.

Chiediamo di considerare la Rapida Teansizione di Fase, l'esplosione confinata e che vengano riviste le dimensioni delle tre zone: zona di sicuro impatto, zona di danno e zona di attenzione.

Chiediamo che sia stampata e esposta in tutti i luoghi pubblici una spiegazione breve ma esaustiva del PEE in un raggio significativo di distanza dall'impianto. Non riteniamo sufficiente la pubblicazione dello stesso nei siti web di Prefettura e Comune.

Chiediamo che venga svolta un'esercitazione che coinvolga la popolazione ai sensi del D.Lgs. 105/15.

Chiediamo che siano pubblicati tutti gli allegati richiamati dalla Informativa ma di cui non vi è traccia nel web.

Il presidente del Circolo Nuova Ecologia Legambiente La Spezia

Stefano Sarti



Si allegano le osservazioni fatte al PEE da Associazione Posidonia, Legambiente La Spezia,

Le Grazie 29 ottobre 2019

Oggetto: Osservazioni dell'Associazione Posidonia, di Legambiente La Spezia e di Italia Nostra La Spezia al Piano di Emergenza Esterna dello stabilimento GNL Italia ubicato nella baia di Panigaglia nel Comune di Porto Venere

Premessa

L'avviso pubblicato nel sito della Prefettura della Spezia e in quello del Comune di Porto Venere il 2 ottobre u.s. ha suscitato nel golfo un grande interesse e molti, Associazioni e cittadini, stanno chiedendo di posticipare il termine per la presentazione delle Osservazioni. Ci riserviamo, qualora la richiesta venisse accolta, di presentare note aggiuntive a queste Osservazioni

Considerazioni generali

Queste Osservazioni sono costruite integrando quanto contenuto nelle Informazioni alla popolazione pubblicate dalla Prefettura della Spezia con il PEE edizione 2017, frutto della esercitazione per posti di comando del 30 novembre 2016.

Vogliamo esprimere alcune considerazioni generali sullo stabilimento GNL Italia di Panigaglia, stabilimento Seveso, di soglia superiore, ad alto rischio di incidente rilevante, e sulla procedura di approvazione del PEE.

L'aggiornamento del PEE dello stabilimento GNL Italia di Panigaglia deve essere costruito in osservanza del Dlgs 105/2015 che ha recepito la Direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose. Il Piano deve altresì ottemperare alle prescrizioni del D.M. n. 200/2016 che all'articolo 3 comma 3 disciplina la consultazione della popolazione sui piani di emergenza esterna, ai sensi dell'articolo 21 comma 10 del citato Dlgs. Il Prefetto, d'intesa con il Comune, rende disponibili per la popolazione le informazioni relative alla descrizione e caratteristiche dell'area interessata dalla pianificazione o dalla sperimentazione, la natura dei rischi, le azioni possibili o previste per la mitigazione e la riduzione degli effetti e delle conseguenze di un incidente, le fasi e il relativo cronoprogramma della pianificazione o della sperimentazione, le azioni previste dal PEE concernenti il sistema degli allarmi in emergenza e le relative misure di autoprotezione da adottare.

Nel sito della Prefettura e nel sito del Comune di Porto Venere è pubblicato un documento chiamato "Informazioni alla popolazione" che riporta le informazioni prescritte dal D.M. 200/2016 e specifica che è in corso di aggiornamento il PEE approvato nel 2008. Nel 2008 era in vigore il Dlgs 238/2005 che, riprendendo il Dlgs 334/99, prevedeva sia la consultazione della popolazione che il limite dei tre anni entro cui il Piano deve essere riveduto e aggiornato.

Il Piano vigente è stato approvato nel 2008, in tutti questi anni la popolazione non è mai stata consultata, dobbiamo quindi dedurre che il piano in vigore sia scaduto dal 2011.

A dire il vero il 27 maggio 2010 si è svolta una esercitazione creando artificialmente una situazione che non corrisponde per nulla alla realtà di tutti i giorni, e neppure è stata coinvolta la popolazione. Questa esercitazione infatti è stata annunciata con giorni di anticipo, ma solo per gli aspetti viari: il giorno 27 la strada napoleonica, la SP530, è stata chiusa al traffico per alcune ore per permettere il celere arrivo allo stabilimento dei mezzi di soccorso e alla popolazione è stata data come unica informazione l'orario dei vaporetti che avrebbero sostituito gli autobus per la città. Valeva allora e vale tuttora il DPCM del 16/2/2007 che prevede, tra le altre cose, che il Sindaco debba "pianificare la campagna informativa nelle due fasi: - fase preventiva: in questa fase

l'informazione è finalizzata a mettere ogni individuo nella condizione di conoscere il rischio a cui è esposto, i segnali dall'allarme e cessato allarme e i comportamenti da assumere durante l'emergenza; - fase emergenza: durante l'emergenza l'informazione è finalizzata ad avvertire (con i sistemi d'allarme previsti) la popolazione dell'evento incidentale in atto e ad attivare i relativi comportamenti".

Il Piano di Emergenza Esterno del 2008 prevede che la popolazione debba mettere in atto i seguenti comportamenti di autoprotezione: permanere o portarsi all'interno dei fabbricati; chiudere le finestre e le porte; staccare gli impianti di condizionamento che aspirano aria esterna; stazionare nei locali ubicati in posizione contrapposta rispetto al deposito. Di questo la popolazione non è mai stata informata e non sa neppure a quali segnali di allarme dovrebbe rispondere.

Nell'aprile 2018 è stato pubblicato un documento predisposto dal Gruppo di lavoro, coordinato dal Dipartimento della Protezione Civile e istituito nell'ambito del Coordinamento per l'uniforme applicazione sul territorio nazionale, che, nel rispetto dell'articolo 11 del Dlgs 105/2015, elabora linee guida per garantire un'attuazione coordinata e omogenea delle nuove norme e per prevenire le situazioni di inadempimento e le relative conseguenze. Il documento ha l'obiettivo di fornire un supporto operativo alle Prefetture e agli altri soggetti competenti nelle fasi della predisposizione, dell'aggiornamento e della sperimentazione dei PEE e della relativa informazione alla popolazione. Secondo questo documento tale sperimentazione dovrebbe permettere di verificare se l'attivazione del PEE consenta il raggiungimento degli obiettivi previsti dal già citato art. 21 del 105/2015, tra i quali informare adeguatamente la popolazione e verificare la funzionalità dei sistemi di allerta. In questo documento sono riassunti alcuni esempi di elementi ritenuti critici nel corso di una esercitazione e che quindi necessitano di particolare attenzione, in particolare i tempi di allertamento della popolazione, e i tempi di attuazione per la modifica della normale viabilità.

Nella realtà di tutti i giorni la SP530, strada stretta e tortuosa che costeggia lo stabilimento e che è l'unico collegamento tra Porto Venere e La Spezia, è densamente trafficata, percorsa sia dai locali che dai numerosi turisti, da grandi pullman, da mezzi militari, ecc., ed è spesso teatro di gravi incidenti che bloccano a lungo il traffico. Dubitiamo fortemente che in condizioni reali i mezzi di soccorso giungerebbero celermente sul luogo dell'incidente, per questo vorremmo che venisse svolta un'esercitazione su scala reale in un giorno qualsiasi, magari estivo, senza chiudere preventivamente la strada, come è invece successo nel 2010, e con il reale coinvolgimento della popolazione.

Nel sito della Prefettura è pubblicato un secondo documento, un PEE che riporta la dicitura "Edizione 2017", quindi successivo all'aggiornamento del Rapporto di Sicurezza del 2016 (mai pubblicato). Ma a quanto ci risulta nel 2016 o 2017 non è stata fatta nessuna consultazione della popolazione. Quel Piano è quello che si va ad approvare? Il Dlgs 105/2015 e il D.M. 200/2016 riguardo la predisposizione, la revisione e l'aggiornamento del PEE usano l'espressione "prima della predisposizione" il che significa che il documento semplificato che si porta all'esame dei cittadini non deve essere definitivo in modo che i cittadini possano realmente incidere sul futuro contenuto del Piano. Maliziosamente potremmo supporre che il Piano sia in realtà già pronto e che la consultazione della popolazione sia solo l'ultimo tassello formale e ininfluyente per giungere alla sua approvazione.

L'art. 3 comma 4 del D.M. 200/2016 inoltre dice che le informazioni relative allo stabilimento, alla natura dei rischi e alle azioni previste dal PEE sono messe dalla Prefettura a disposizione dei cittadini per un periodo di tempo "non inferiore a 30 giorni e non superiore a 60" prima dell'inizio

della consultazione. Rileviamo che si è scelto di mettere a disposizione le informazioni per il periodo minimo consentito dalla legge e questo non favorisce la possibilità dei cittadini di informarsi e produrre osservazioni.

Il Comune di Porto Venere in accordo con la Prefettura ha fissato per il 7 novembre, quando il termine per la presentazione di osservazioni sarà ormai scaduto, una assemblea pubblica per la consultazione della popolazione che per molti cittadini sarà la prima occasione di avere informazioni sullo stabilimento.

Chiediamo che il termine per la presentazione delle Osservazioni al PEE sia posticipato a dopo questa assemblea, concedendo 60 giorni, limite massimo consentito dalla legge, affinché i cittadini possano consapevolmente intervenire nella costruzione del Piano. Chiediamo che l'assemblea prevista per il 7 novembre sia solo informativa rimandando a una data successiva l'assemblea consultiva.

Chiediamo anche che il PEE venga sperimentato mediante un'esercitazione in scala reale, senza alterare la realtà di tutti i giorni e con il coinvolgimento della popolazione

Osservazioni puntuali

1) L'emergenza climatica e come può influire sull'impianto

Gli studi sull'emergenza climatica ci dicono che eventi meteorologici prima straordinari diventeranno sempre più frequenti, con possibilità quindi di fulminazioni e di inondazioni ben superiori a quanto verificatosi in passato.

Il PEE pubblicato nel sito della Prefettura, a pag. 18, prende in considerazione i rischi naturali del territorio ricopiando fedelmente quanto era scritto sempre a pag. 18 del PEE 2008, senza tenere in nessun conto l'evoluzione delle conoscenze e degli studi di questi ultimi 11 anni.

Alla stessa pag. 18 leggiamo le “caratteristiche geomorfologiche e idrogeologiche del sito”, anche queste riportate dal precedente Piano senza nessuna modifica. Si dice in questo paragrafo che “l'area dello stabilimento è ubicata all'interno del bacino idrografico della baia di Panigaglia; all'interno di tale bacino sono presenti tre corsi d'acqua (Fosso di Panigaglia sud, Fosso di Panigaglia nord e Canale di Cassà), la cui portata è legata esclusivamente al regime delle precipitazioni”.

Non solo questi canali sono soggetti al regime delle precipitazioni (che si prevedono sempre più concentrate e con maggiori danni) ma hanno un problema in più, che qui, e nel PEE del 2008, è taciuto: gli sbocchi a mare, canalizzati al momento della costruzione dello stabilimento, non sono tre ma due poiché il Fosso Panigaglia sud è stato deviato dal suo corso naturale e, con due curve ad angolo retto, confluisce nel Canale di Cassà.

A pag. 23 nelle Informazioni sulle sostanze pericolose utilizzate e stoccate il GNL viene classificato come “estremamente infiammabile” e tra le sue Principali caratteristiche di pericolosità è raccomandato di conservare lontano da fiamme e scintille e evitare l'accumulo di cariche elettrostatiche.

Il territorio circostante lo stabilimento è classificato dal Piano Regionale per la Difesa e la Conservazione del Patrimonio Boschivo della Regione Liguria ad alto rischio di incendio. Nelle prime ore del 6 settembre u.s. il Golfo della Spezia è stato interessato da un violento temporale, con scariche di fulmini, quindi elettrostatiche, continue e che hanno colpito elementi molto vicini

all'impianto; si è anche prodotto nel bosco che circonda la baia un principio di incendio per fortuna subito controllato.

Qui sotto la mappa dei fulmini abbattutisi sul Mediterraneo nella giornata del 6 settembre e un particolare sul Golfo della Spezia

Un precedente temporale, nell'estate 2018, aveva colpito il campanile della chiesa del Fezzano mettendo fuori uso il sistema elettronico di funzionamento delle campane e danneggiando numerosi impianti domestici nelle abitazioni vicine. Tali eventi meteorologici sono sempre più violenti per l'emergenza climatica cui abbiamo fatto cenno all'inizio e che nel PEE che stiamo esaminando non è presa in considerazione.

Le Linee Guida per la predisposizione del PEE emanate con D.P.C.M. del 25 febbraio 2005 stabiliscono che le tre zone di impatto vengano individuate tenendo anche conto di "condizioni ambientali e meteorologiche particolarmente avverse (classe di stabilità meteorologica F)".

Questo PEE, così come il precedente scaduto, prendono in considerazione solo malfunzionamenti dell'impianto e un impatto sull'ambiente circostante limitato a pochi metri dal punto di accadimento dell'incidente. Si suppone inoltre che ci siano tutta una serie di circostanze sia tecniche che meteorologiche che ambientali che favoriscano la circoscrizione dell'evento.

Osserviamo che a pag. 18 i dati riportati nel paragrafo "rischi naturali del territorio" sono ricopiati dal PEE del 2008 senza tenere conto in nessun modo di valutazioni più recenti. Chiediamo che le descrizioni e i dati relativi sia alle caratteristiche geomorfologiche e idrogeologiche del sito che, soprattutto, ai rischi naturali del territorio, non vengano trasferiti

pedissequamente da un PEE all'altro ma vengano aggiornati alla luce degli studi recenti. Chiediamo che nel PEE vengano presi in considerazione anche rischi derivanti da eventi meteorologici intensi, così come previsto nella sezione G dell'allegato 5 del Dlgs 105/2015 e in osservanza del Principio di precauzione

2) La viabilità e i collegamenti, la SP 530 e i collegamenti via mare

Anche la pag. 19 del PEE edizione 2017 è ricopiata senza variazioni dal PEE scaduto, in particolare la voce "Strutture viarie e le reti tecnologiche rilevanti". Questa voce è composta da 5 righe di cui 3 sono dedicate alla descrizione della strada

Ci sembra veramente poco per una strada che, come abbiamo già scritto nelle considerazioni generali, è l'unica via di collegamento per abitanti, turisti, militari e attraversa paesi densamente abitati.

Le già citate Linee Guida definiscono la viabilità "settore strategico della pianificazione" che deve essere esaminato e organizzato per "consentire un rapido isolamento delle zone a rischio o già interessate dagli effetti dell'evento incidentale". Nel PEE dovranno essere individuati: "i punti nodali in cui deviare o impedire il traffico, attraverso l'utilizzo di posti di blocco o cancelli, al fine di interdire l'afflusso di traffico nelle zone a rischio e agevolare la tempestività degli interventi, anche in relazione all'evoluzione dell'evento; i percorsi alternativi per la confluenza sul posto dei mezzi di soccorso; i percorsi preferenziali attraverso i quali far defluire la popolazione eventualmente evacuata (vie di fuga). Nel PEE i risultati dell'analisi sulla viabilità locale, e quindi l'individuazione dei posti di blocco, dei cancelli, dei percorsi alternativi e delle vie di fuga (di cui la popolazione deve essere a conoscenza) deve essere riportata su idonea cartografia".

Ribadiamo che la popolazione non conosce a quali segnali di allerta deve rispondere, quasi

nessuno si è accorto che, ai lati della baia di Panigaglia, sono stati installati due semafori che dovrebbero bloccare il traffico in caso di incidente, non è possibile deviare dalla SP 530 e non ci sono percorsi alternativi per i mezzi di soccorso né percorsi preferenziali per far defluire la popolazione. I semafori tra l'altro sono stati posizionati immediatamente fuori l'area dello stabilimento senza tenere conto della zona di prossimità cioè della circonferenza di raggio 2 Km. Aggiungiamo che nessuno degli automobilisti che percorrono la SP 530 è mai riuscito a leggere fino in fondo i cartelli che elencano i comportamenti da tenere in situazioni di emergenza, cartelli che sono evidentemente inutili vista la loro lunghezza. Sembrerebbero messi per ottemperare a disposizioni di legge ma senza nessuna convinzione sulla loro utilità e efficacia.

A pag. 38 è scritto che “in forma cautelativa, tutto il tratto di SP 530 che costeggia lo

stabilimento è da considerare facente parte della zona 2” cioè un tratto di circa 2 Km fa parte della zona di danno, zona in cui un eventuale incidente, per incendi stazionari, miscela di gas o vapori infiammabili, evaporazione da pozza, getto di fuoco, incendio da recipiente, produrrebbe possibili effetti gravi alle persone.

Segnaliamo il problema delle auto che, avendo ormai superato il semaforo, non si possono accorgere della segnalazione di pericolo e si troverebbero quindi a percorrere un tratto di strada divenuto molto pericoloso intralciando anche i mezzi di soccorso. A pag. 39 relativamente al tratto di strada compreso nella zona 2 leggiamo che “le eventuali persone che dovessero comunque trovarsi in tale tratto di strada devono permanere e portarsi all'interno degli autoveicoli (se presenti) e allontanarsi rapidamente lungo la strada stessa”.

E' stata fatta una stima di quante auto potrebbero rimanere intrappolate in questo tratto di

strada? Tutte macchine con motore acceso o che per fuggire devono riaccenderlo. Per non parlare poi dei possibili episodi di panico che si scatenerebbero tra cittadini tenuti sempre all'oscuro dei rischi che corrono e dei comportamenti da mettere in atto.

Leggiamo a pag. 43 una dichiarazione alquanto sbrigativa: “Saranno comunque attivati gli opportuni provvedimenti a tutela degli automobilisti eventualmente transitanti presso la SP 530” Al paragrafo D.2.2 “Viabilità: vie di accesso dei mezzi di soccorso e di deflusso” leggiamo che

“in stato di Allerta 3 il Comune di Porto Venere assicura lo sgombero immediato del pontile

galleggiante delle Grazie, in concorso con la Capitaneria di Porto. Inoltre il Comune di Porto Venere disporrà lo sgombero del campo sportivo delle Grazie, affinché tale area possa essere utilizzata come Zona Atterraggio Elicotteri”.

Non abbiamo trovato nel PEE nessuna indicazione su eventuali punti di raccolta per la

popolazione o quali mezzi nautici sarebbero disponibili e come raggiungere i punti di imbarco. Al paragrafo D.2.3 una secca dichiarazione: “Tenuto conto delle valutazioni di cui alla sezione C del presente Piano, non è ipotizzabile la necessità di dover procedere all'evacuazione della popolazione residente nel comune di Porto Venere. Va altresì ricordato che all'interno delle zone di danno non vi è popolazione residente”.

Chiediamo che altri semafori vengano posizionati esternamente alla circonferenza di

raggio 2 Km che delimita la zona di prossimità, cioè almeno all'altezza di Marola da un lato e dell'Olivo di Porto Venere dall'altro

Ribadiamo le considerazioni espone nella premessa generale e la richiesta di una esercitazione in scala reale con il coinvolgimento della popolazione

3) La zona di prossimità, la popolazione stabile o fluttuante

Nell'allegato 5 sezione F del Dlgs 105/2015 viene definita zona di "prossimità" una zona fino a 2 Km dall'impianto o dall'elemento che può generare un incidente.

Nel capitolo "Elementi territoriali ed ambientali vulnerabili" è scritto che "non risulta la presenza di soggetti nelle zone di pianificazione" intendendo quelle zone definite "zona di sicuro impatto", "zona di danno" e "zona di attenzione" che sono teoricamente le zone interessate ma solo per piccole fuoriuscite di gas o per rotture di elementi facilmente controllabili.

Sottolineiamo innanzitutto l'incongruenza tra questa affermazione e il fatto che tratti della strada provinciale siano compresi in queste zone descritte. Nel raggio di due Km dall'impianto, cioè nelle aree di prossimità, si trovano verso nord i paesi di Fezzano, Cadimare e Marola e verso sud Le Grazie e fino all'Olivo di Porto Venere, luoghi che vengono solo citati nel PEE 2017 ma senza farne nessun esame più approfondito. Nelle Informazioni alla popolazione c'è invece un elenco degli elementi territoriali/ambientali vulnerabili entro un raggio di 2 Km dove sono elencate le località abitate, le attività industriali/produttive, i luoghi con elevata intensità di affollamento, la rete stradale, le aree portuali, riportando per ogni elemento la distanza in metri e la direzione rispetto allo stabilimento e nulla più.

A nostro avviso è profondamente scorretta l'impostazione generale con cui nel Piano viene affrontata la questione della popolazione presente nella zona. Alla popolazione residente va infatti sommata la popolazione fluttuante, trattandosi di zona altamente turistica. Il complesso delle persone interessate da situazioni di panico create sia da incidenti reali che da falsi allarmi potrebbe costituire un rischio anche per l'ordine pubblico.

La popolazione residente o fluttuante nella zona di prossimità ammonta ad alcune migliaia di persone che non sanno nulla dei comportamenti di autoprotezione da mettere in atto in caso di accadimento di incidente rilevante: "permanere o portarsi all'interno dei fabbricati, chiudere le finestre e le porte, staccare gli impianti di condizionamento che aspirano aria esterna, stazionare nei locali ubicati in posizione contrapposta rispetto al deposito", come leggiamo a pag. 40 del PEE edizione 2017 e a pag. 36 del PEE 2008.

Chiediamo venga fatta una attenta analisi della popolazione residente, delle scuole, delle strutture turistiche, delle attività commerciali, nautiche e in generale dei frequentatori anche occasionali dei luoghi almeno entro un raggio di 2 Km dall'impianto.

4) Le informazioni alla popolazione. I segnali di allerta

I paragrafi D.3 e D.4 sono dedicati alla descrizione dei sistemi di allarme e dei livelli di allerta. I sistemi di allarme sono definiti "un requisito essenziale per rendere efficace il PEE in termini di risposta all'emergenza determinata dall'eventuale incidente rilevante". Gli allarmi vengono dati

tramite fischi di sirena e il loro numero segnala i diversi livelli di allerta per eventi incidentali che "per la vistosità o la fragorosità dei loro effetti (incendio, esplosione, fumi, rilasci o sversamenti di sostanze pericolose) vengono percepiti chiaramente dalla popolazione". Popolazione che, ripetiamo ancora una volta, non sa nulla né del significato dei fischi di sirena né degli incidenti che si potrebbero verificare. Non sarebbe sicuramente sufficiente attivare il sistema semaforico, come è scritto alla pag. 46 per tranquillizzare cittadini spaventati.

Il PEE prosegue nella descrizione delle azioni da intraprendere in caso di incidente. Solo dopo

aver attivato tutti i soggetti istituzionali coinvolti in una situazione di emergenza, e solo se lo si ritiene necessario, i cittadini vengono informati dell'emergenza in corso. Siamo consapevoli che i soccorsi sono fondamentali e si devono svolgere celermente e in modo ordinato per essere efficaci, proprio per questo riteniamo che cittadini ignari e spaventati sarebbero solo di ostacolo e potrebbero far sorgere anche problemi di ordine pubblico.

Ci auguriamo che al più presto, come è scritto al paragrafo E.1., "il Comune di Porto Venere curerà in via preventiva una campagna informativa nei confronti della popolazione, ai sensi del Dlgs 105/2015, relativa agli effetti derivanti da incidenti rilevanti che possano verificarsi all'interno dello stabilimento GNL Italia".

Chiediamo che questa campagna informativa preveda anche una esercitazione su scala reale che permetta alla popolazione di misurarsi con gli incidenti rilevanti che potrebbero verificarsi.

5) Inquadramento territoriale

A pag . 17 nel paragrafo "Inquadramento territoriale" leggiamo che "i versanti del seno di Panigaglia presentano un'orografia collinare che separa il seno stesso dai centri abitati di Fezzano e Le Grazie". Questo concetto è ribadito al paragrafo B2.4 "Censimento dei centri sensibili e infrastrutture critiche". In realtà, soprattutto verso nord, tutta la parte alta del Fezzano, densamente abitata, le abitazioni verso punta Cattaneo, la parte alta di Cadimare, non hanno nessuna protezione così come non hanno nessuna protezione le numerosissime imbarcazioni del porticciolo turistico che si trovano a una distanza ridottissima dallo stabilimento e dal pontile, appena fuori dalle aree di impatto considerate nel PEE.

Verso sud, a Punta Pezzino, a brevissima distanza dal pontile e dai serbatoi e senza alcuna protezione orografica, hanno sede la Base Navale della Polizia di Stato e l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia. Che la distanza sia veramente ridotta è confermato dalla sentenza del TAR Liguria del 8/11/2017 che, nel negare al Circolo Dipendenti Snam Panigaglia la possibilità di mantenere all'interno della baia, anche se fuori dalle zone individuate come zone di possibile danno, pontili per l'ormeggio delle imbarcazioni, scrive: "Non è stato allegato, d'altronde, che le fonti normative prevedano eventuali distanze massime oltre le quali va esclusa l'esistenza di situazioni di rischio connesse alla presenza dell'impianto, ma si è fatto solamente riferimento al contenuto di uno strumento (il piano di emergenza elaborato dalla Snam) che, per la sua natura, non può essere certo assunto quale parametro di riferimento per dimostrare l'illogicità delle scelte amministrative". (Il riferimento è al diniego dell'Autorità Portuale a mantenere la concessione per l'ormeggio di imbarcazioni)

Riteniamo pertanto che nel PEE non sia realisticamente descritto il territorio circostante e chiediamo che venga considerato con maggiore attenzione, nel rispetto delle normative e del Principio di precauzione

6) Effetto domino

Alla pag. 19 laddove si tratta l'inserimento urbanistico dello stabilimento è scritto che "nelle vicinanze dello stabilimento non sono presenti altri siti industriali che possono interagire con l'attività dello stabilimento e viceversa". Anche questo passaggio è riportato esattamente senza modifiche dal PEE del 2008, senza tenere in nessun conto il concetto di "prossimità", circonferenza

con raggio 2 Km, come previsto dal Dlgs 105/2015. In realtà l'area prossima allo stabilimento comprende verso nord parte della base militare Arsenale della Spezia mentre verso sud si trova il Cantiere Valdettaro alle Grazie, attività che interessa anche la strada con traffico di camion e auto private, e soprattutto si trova la base della Marina Militare al Varignano dove ha sede il Comsubin

(Comando Subacquei e Incursori) e anche un Balipedio. Questo stabilimento, in quanto militare, è escluso dall'applicazione del Dlgs 105/2015 ma ciò non toglie che si trovi nell'area di prossimità di un impianto Seveso di soglia superiore e che il PEE debba tenerne conto ai fini della valutazione dell'effetto domino. La base influenza molto anche il traffico stradale con passaggio di auto private, pullman e grandi camion.

Nel PEE a pag. 19 al paragrafo Inquadramento territoriale è scritto che “nelle vicinanze dello stabilimento sono presenti navi militari; la zona può essere sorvolata da aerei e elicotteri militari”. E anche, aggiungiamo noi, da aerei non militari come è successo qualche anno fa per un piccolo aereo da turismo.

Le poche parole scritte nel PEE ci sembrano un modo molto sbrigativo di trattare la questione, senza dare nessuna altra spiegazione o possibile precauzione. Non si dovrebbe, per esempio, dichiarare la baia di Panigaglia interdetta al sorvolo?

Chiediamo che, senza divulgare segreti militari, il PEE tenga conto della presenza di questi impianti nell'area di prossimità anche ai fini di eventuali evacuazioni e metta in atto ogni possibile precauzione

7) La gasiera e il gasdotto

Per descrivere la zona di prossimità di raggio 2 Km il PEE traccia in realtà una

semicirconferenza, non considerando la parte di mare, di golfo, che si estende davanti allo stabilimento. La circonferenza di due Km comprende a sud per intero il varco della diga foranea da cui qualsiasi nave, militare, da crociera o mercantile, entra nell'area portuale, mentre a nord penetra nella rada militare comprendendo i moli sotto il paese di Marola dove attraccano anche navi con merci pericolose (è successo per esempio nella notte tra il 3 e il 4 marzo 2014 con la nave Pacific Egret che trasportava materiale radioattivo). Il varco di ponente è anche quello utilizzato dalla maggior parte dei battelli turistici e da diporto che affollano il golfo.

Anche le gasiere, dopo aver costeggiato le isole Palmaria, Tino e Tinetto, siti SIC riconosciuti dalla Comunità Europea, Parco Naturale Regionale e siti Unesco, entrano in golfo da questo varco e trainate da rimorchiatori, almeno 4 prescrive la Capitaneria di Porto e sempre che il vento sia inferiore a 25 nodi, giungono al pontile di attracco.

Date le ristrette dimensioni del Golfo non è possibile osservare nessuna distanza di sicurezza tra le gasiere e le altre imbarcazioni come accade invece per il rigassificatore di Rovigo o per quello di Livorno, entrambi offshore. In questo tratto di mare compreso nel raggio di due Km la navigazione non è affatto interdetta (né potrebbe esserlo a meno di non bloccare ogni altra attività nel golfo). Accade allora, come accaduto il 26 luglio 2019, che una gasiera in entrata e una nave militare in uscita dallo stesso varco di ponente rischino la collisione.

Alle spalle dello stabilimento, sempre nel raggio dei 2 Km, parte il gasdotto che collega l'impianto alla pianura padana, elemento anche questo non esente da incidenti come ha dimostrato la rottura con conseguente esplosione a Barbarasco in Lunigiana, che nel gennaio 2012 provocò un morto e la distruzione di abitazioni.

Sia la nave gasiera che il gasdotto sono definiti dal Dlgs 61/2011 “infrastrutture critiche” ed è previsto nell'allegato B di questo Decreto che il PSO (Piano di Sicurezza Operativa) di queste infrastrutture sia coordinato con il PEI (Piano di Emergenza Interna) e con il PEE (Piano di Emergenza Esterna) previsti dalle Direttive Seveso recepite in Italia.

Chiediamo che nella stesura del PEE vengano considerati tutti i possibili eventi incidentali originati dall'impianto e da attività connesse alla natura dell'impianto e che di questi venga data ampia informazione alla popolazione

8) Il rischio terrorismo

Il rischio terrorismo è presente sia per la gasiera in navigazione o all'ormeggio che per lo stabilimento a terra. Il PEE non prende in considerazione tale rischio anche se da tempo è noto che i rigassificatori, le navi gasiere e i gasdotti sono obiettivi molto sensibili.

Un rapporto preparato dal Pentagono nel 1982 afferma che, se solo uscisse il 9% del carico di

Gnl di una nave gasiera, questo si trasformerebbe in una nube che, espandendosi velocemente lungo la superficie dell'acqua, potrebbe arrivare fino a 22 Km di distanza. Se questa si dovesse accendere per varie concause, diventerebbe una palla di fuoco che potrebbe bruciare qualsiasi cosa nel suo raggio di azione. Nello studio si afferma, inoltre, che nel caso di incidente estremo a una gasiera standard con un serbatoio di 125.000 metri cubi, si sprigionerebbe un'energia pari a quella di 55 bombe di Hiroshima prive di radiazioni.

Certamente la tecnologia ha fatto passi da gigante da allora, le gasiere sono sempre più sicure ma è anche vero che il terrorismo ha armi sempre più raffinate e potenti e nessuna tecnologia è in grado di combattere un grande incendio di GNL.

Il pericolo di fuoriuscita di gnl e di sversamento in mare non è legato solo a un atto di terrorismo ma è presente soprattutto quando la gasiera sta attraccando (per questo la Capitaneria ordina 4 rimorchiatori e nega il permesso di attracco con determinate condizioni meteo).

Chiediamo che anche questo tipo di rischio sia inserito nel PEE, tenendo conto del Dlgs 61/2011 citato al punto 7 e della situazione ambientale all'interno di un golfo dalle caratteristiche che abbiamo descritto nei punti precedenti

9) Gli strumenti urbanistici

La presenza nel territorio del Comune di Porto Venere di uno stabilimento Seveso di categoria superiore, ad alto rischio di incidente rilevante, ha conseguenze anche sull'elaborazione degli strumenti urbanistici quali il PUC. Quando nel 2002 è stato approvato il PUC vigente era già in vigore il Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 9 maggio 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 138 del 16 giugno 2001, che prescriveva che gli strumenti urbanistici dovessero comprendere l'elaborato tecnico Rischio di Incidenti Rilevanti e che questo dovesse essere aggiornato almeno ogni cinque anni. Non solo, nell'allegato a questo Decreto, dove si esplicitano i criteri guida per l'applicazione del Decreto stesso, è scritto che l'elaborato RIR "potrà essere utilizzato nell'ambito delle procedure di consultazione della popolazione previste dall'articolo 23 del Dlgs 334/1999", procedure di consultazione, ripetiamo, mai messe in atto

L'obbligo alla presentazione del documento RIR è ribadito nell'art. 22 comma 7 del Dlgs

105/2015 che stabilisce che gli strumenti urbanistici a livello comunale debbano comprendere tale elaborato tecnico "relativo al controllo dell'urbanizzazione nelle aree in cui sono presenti stabilimenti". Nel Comune di Porto Venere il P.U.C. è attualmente in revisione e tra i documenti che sono stati già predisposti c'è questo Elaborato RIR che si basa però sul PEE del 2008, scaduto, e quindi l'Elaborato è già da rivedere alla luce delle novità introdotte dal Dlgs 105/2015

Chiediamo che l'elaborato RIR venga modificato alla luce del Dlgs 105/2015 e del nuovo PEE che verrà approvato

Gabriella Reboa Presidente Associazione Posidonia Luca Cerretti Responsabile Italia Nostra La Spezia Stefano Sarti Presidente Legambiente La Spezia