



COMMISSIONE CONSILIARE N.1
“Affari istituzionali, Partecipazione e Sicurezza”
COMMISSIONE CONSILIARE N.9
“Lavori Pubblici, Attività produttive, Porto”

Segreteria Tel. 0544/482154 Fax: 0544/482305
Mail: pehiselli@comune.ravenna.it e segreteriacommissioni@comune.ra.it
Piazza del Popolo, 1 - 48121 Ravenna

**VERBALE delle Commissioni consiliari n° 1-9
di giovedì 11 gennaio 2018**

Approvato in C.1 il 19-01-2018 Approvato in C.9 il 19-01-2018

Il giorno giovedì 11 gennaio 2018 si è svolta presso la sala del Consiglio comunale – Residenza municipale - la riunione congiunta delle Commissioni consiliari n.1 e n.9 per discutere il seguente o.d.g.:

- eventuale approvazione verbali sedute precedenti;
- trasmissione petizione PG 197033 del 27/11/2017, relativa a “Realizzazione di un deposito costiero di gnl proposto dalla società PIR”;
- Varie ed eventuali.

Presenti:

Commissione n°1

Cognome e nome	Delegato: Cognome e Nome	Gruppo	Presente	Ora entrata	Ora uscita definitiva
ALBERGHINI M.		ALBERGHINI	Si'	15.00	17.45
ANCARANI		FORZA ITALIA	Si'	15.00	17.45
ANCISI A.		LISTA PER RA	Si	15.00	17.45
BARATTONI A.		PD	No	/	/
VERLICCHI V.		LA PIGNA	No	/	/
TARDI	TARDI	CAMBIERA'	Si'	15.00	17.45
MANTOVANI M.		Art.1 MdP	No	/	/
FRANCESCONI C.		PRI	Si'	15.00	17.45
PERINI D.		AMA RAVENNA	Si'	15.00	17.45
DISTASO M.		SINISTRA PER RAVENNA	Si'	15.00	17.45
SBARAGLIA F.		PD	Si'	15.00	17.45
MANZOLI M.		RAVENNA IN COMUNE	Si'	15.00	17.45
TAVONI L.V.		LEGA NORD	Si'	15.00	17.45

Commissione n°9

Cognome e nome	Delegato: Cognome e Nome	Gruppo	Presente	Ora entrata	Ora uscita definitiva
ALBERGHINI M.		ALBERGHINI	Si'	15.00	17.45
ANCARANI A.		FORZA ITALIA	Si'	15.00	17.45
ANCISI A.		LISTA PER RA	Si'	15.45	17.45
GATTA RUDY		PD	Si'	15.00	17.45
VERLICCHI V.		LA PIGNA	No	/	/
MAIOLINI M.		CAMBIERA'	Si'	15.00	17.45
MANTOVANI M.		Art1 MdP	No	/	/
VASI A.		PRI	Si'	15.00	17.45
PERINI D.		AMA RAVENNA	Si'	15.00	17.45
DISTASO M.		SINISTRA PER RAVENNA	Si'	15.00	17.45
VALBONESI C.		PD	Si'	15.00	17.45
MANZOLI M.		RAVENNA IN COMUNE	Si	15.00	17.45

TAVONI L.V.		LEGA NORD	SI'	15.00	17.45
-------------	--	-----------	-----	-------	-------

I lavori hanno inizio alle ore 15.19

Introdotta brevemente da **Michele Di Staso** e **Rudy Gatta**, rispettivamente presidenti della C1 e della C9, il primo firmatario della petizione **Lorenzo Mancini**, del circolo Matelda di Legambiente Ravenna, sottolinea come nel suo intervento desideri sollevare i dubbi già avanzati nel corso degli incontri e delle serate che hanno riguardato l'oggetto in questione.

Il gnl - gas naturale liquefatto -, di fatto, presenta una minore impurità rispetto agli altri combustibili, anzi può essere definito un combustibile “pulito” in termini di emissione di inquinanti quali, appunto, gli ossidi di azoto e di zolfo. La scelta di utilizzarlo, tra l'altro, viene giustificata da una precisa direttiva europea.

Altro elemento importante è che, essendo il gas mantenuto liquido ad una temperatura inferiore a meno 162 gradi centigradi, riduce il proprio volume di ben 162 volte e tale condizione lo porta ad avere una enorme concentrazione di energia per unità di volume; anche il fattore sicurezza gioca un ruolo significativo a suo vantaggio, poi ovviamente, vanno considerati la facilità di trasporto su grandi distanze, in particolare via nave, con le conseguenti le implicazioni geopolitiche sullo sviluppo e il commercio del combustibile stesso.

Il deposito Pir, oggetto della discussione odierna, prevederà la realizzazione di due serbatoi da 10.000 m3 ciascuno, il primo in tempi brevi, successivamente il secondo, in un'area di circa 20 mila metri quadrati compresa tra la centrale turbo gas e la Bunge. A paragone di altri impianti che si stanno sviluppando sul territorio nazionale, parliamo comunque di volumi inferiori su superfici molto più grandi.

Venendo alla sintesi dei dubbi sollevati, in primis spicca la vicinanza, eccessiva, alle abitazioni, la considerazione, poi, del peggioramento, secondo alcuni del miglioramento, della qualità dell'aria, dato che il gnl è un prodotto in grado a combustione di emettere meno sostanze inquinanti.

La Pir ha più volte sottolineato circa la previsione, o meno, del ricorso a fondi europei, che intende occuparsi completamente dell'investimento “in maniera personale”; quanto all'impatto complessivo del combustibile, “apparentemente” si può condividere un miglioramento della qualità atmosferica, però va sottolineata la filiera, poiché esso “da qualche parte deve provenire” e, valutando appunto l'intera filiera del prodotto, il quadro certo cambia in termini di qualità.

Vi è poi il problema legato alla navigazione nel porto canale.

Soffermandosi brevemente sulla vicinanza alle abitazioni, Mancini rileva che in effetti si parla di meno di un Km rispetto ai primi centri sensibili, costituiti da scuole e da abitazioni stesse; la criticità riguarda non soltanto il deposito, ma pure la presenza del passaggio delle navi, poiché se il deposito si trova a 600 metri di linea d'aria, le navi si troveranno a nemmeno 400 mt e si parla di navi gasiere, capaci di giungere sino a 27.000 metri cubi di stivaggio di gas naturale liquefatto. Non dimentichiamo, poi, anche la nube di gas che si verrebbe a sprigionare in caso di eventuale fuoriuscita, con un conseguente comportamento imprevedibile: rischio di esplosioni significative, senza dimenticare che l'impianto si trova in prossimità di altri impianti a grande rischio. Già questo dovrebbe indurre a riflettere, dato che le normative circa la sicurezza di tali impianti risultano ancora “fumose”, troppo generiche, così come i relativi modelli previsionali. Esistono, a riguardo, diverse scuole di pensiero, con modelli più ottimistici, altri più preoccupanti e “noi” riteniamo opportuno entrare nel merito dei parametri di sicurezza utilizzati, appunto, per l'elaborazione della modellistica previsionale. Peggiorerà la qualità dell'aria? Peggiorerà l'ambiente? Come già sottolineato il gnl emette meno sostanze inquinanti, però l'impianto, negli stadi iniziali, produrrà inquinamento atmosferico poiché il mantenimento, elemento innegabile, della temperatura a meno 162 gradi centigradi comporterà la presenza di motori perennemente accesi. Inoltre tutto il gnl trasportato su gomma presso le reti territoriali causerà, comunque, un aumento dei traffici dei camion, in particolare sulla strada Baiona, aumentando in maniera significativa l'impatto sulla qualità dell'aria, in un'area che già presenta criticità notevoli in tal senso, vale a dire la pianura Padana.

Pir giustifica le emissioni sostenendo che vi sarà una revisione del parco dei trasporti nell'area del settore industriale del porto di Ravenna, e che quando gli altri elementi di trasporto andranno a gnl le emissioni stesse verranno fortemente ridotte. Nel breve - medio periodo, peraltro, assisteremo ad un incremento delle emissioni, in vista, per il futuro di un loro abbattimento.

Circa la destinazione del gnl è risaputo come vi sia una direttiva europea, "la numero 94 del 2014", che precisa che le navi entro il 2020 dovranno andare a combustibile, con bassi tenori di ossido di azoto e ossido di zolfo; in realtà "da questo deposito" ben poco sarà destinato alle navi, la maggior parte, invece, sarà "dedicata" ai camion che trasporteranno il prodotto su gomma e lo invieranno alle reti di distribuzione sia a livello nazionale che regionale. Non è pensabile che un unico impianto debba rifornire l'intera Emilia - Romagna, vi devono essere delle possibilità alternative, come quella di implementare una serie di microliquefattori sul territorio nazionale.

La direttiva prima ricordata è importante anche perché sottolinea l'opportunità di realizzare infrastrutture per il gnl, non ostacolando lo sviluppo di altri combustibili alternativi, che potrebbero essere introdotti in un prossimo futuro e rivelarsi efficienti sul piano energetico.

Queste considerazioni, però, non sono state elaborate e valutate da parte della società proponente: parliamo di bio-gnl, poiché vi sono già realtà europee che lo stanno applicando e l'attuale rete di distribuzione del gas naturale potrebbe essere integrata con punti di rifornimento locali, con il bio - metano prodotto localmente; infatti il discorso dei microliquefattori sparsi sul territorio faciliterebbe l'implementazione dello sviluppo del bio metano, dato che esso verrebbe messo nella rete SNAM (ora il decreto bio metano è attivo, quindi la cosa è possibile).

In seguito vi sarà la possibilità di liquefarlo direttamente, quindi di realizzare delle miscele ibride "metano - biometano" creando, in tal modo, dei microimpianti di liquefazione sparsi sul territorio dove appaiono necessari.

In tema di fondi europei, la Pir ha ribadito più volte che si sobbarcherà l'onere economico della realizzazione del progetto e, in un certo senso, la cosa "può dispiacere", dato che se avesse attinto dai fondi europei probabilmente sarebbe rimasto qualcosa anche per procedere a reali "compensazioni ambientali" rispetto a quanto proposto.

Ma da dove viene questa risorsa?

E' un aspetto di grande interesse, poiché la tendenza in Europa, nonostante le smentite rilasciate dai vertici Pir a Marina di Ravenna, nel corso dell'ultimo incontro pubblico, vede l'utilizzo del gas americano, che già sta arrivando in Europa e arriverà in quantità sempre maggiori: il gas liquefatto, proprio perchè liquefatto e trasportabile via nave, consente di approvvigionarsi più dagli Stati Uniti che dal gas russo e quindi non possiamo escludere pure un interesse geopolitico che va a spiegare, in qualche modo, questa direttiva.

Il vero problema, però, è che il gas dagli Stati Uniti viene estratto tramite pratiche molto impattanti, che presentano gravi perturbazioni su quelle che sono le matrici ambientali e le esigenze delle popolazioni locali.

A proposito di un deposito nel porto canale, conosciamo bene le criticità legate alla morfologia del porto di Ravenna: non abbiamo ancora ricevuto risposte e/o documentazioni delle valutazioni fornite dalla Capitaneria di porto. "Vogliamo averle", specie per quanto attiene il passaggio delle navi, perchè se, come si sostiene, il deposito in sé è sicurissimo, le navi si muovono, entrano nel porto canale e trasportano tantissimo gnl: tali navi sono molto più vicine al centro abitato rispetto al deposito e, visto che il porto canale è molto stretto, si possono verificare forti problematiche legate alla manovra, ai tempi di movimentazione delle merci e delle navi, poiché una nave per rifornire impiega tempi non indifferenti. Quindi, emerge il problema delle navi che attendono in rada, ma quanto attendono?

Studiando gli altri porti presenti in nord Europa, ci accorgiamo che effettivamente vi è qualcosa di strano nel realizzare quel deposito in "quella" posizione, nel caso di Marina di Ravenna.

Da qui l'importanza di possibili proposte: sviluppare mini impianti di liquefazione, meglio utilizzare il cosiddetto "bunkeraggio", vale a dire il trasferimento con bettoline alle navi maggiori dei rifornimenti di gnl.

Sembra, invece, di comprendere che le navi verranno rifornite all'esterno del porto canale e allora, di fatto, si potrebbe pensare, poiché esse fanno riferimento all'esterno, a un possibile rifornimento direttamente da Rovigo e per il gnl su gomma, invece, di implementare le reti territoriali di

microliquefattori: così non vi sarebbe nemmeno l'esigenza di realizzare l'impianto a Ravenna, oppure si potrebbe creare il deposito in piazzale Trattaroli: saremmo così più distanti dal centro abitato e non vi sarebbe diretta vicinanza con altri impianti ad alto rischio.

Questi impianti esigono una progettazione che deve partire a livello nazionale, che identifichi aree, ovviamente in accordo con chi vi abita, con il pubblico, insomma, che dovrebbe farsi valere: in questo caso, anzi, date le necessità di queste risorse avrebbe dovuto essere il pubblico prima a proporlo, previa consultazione con chi vi abita, e poi cercare il privato, quando è successo, invece, "l'esatto contrario e il pubblico non ha potuto dire niente nel merito".

Si è cercato, anzi, di far passare "sotto gamba" il tutto, perché già dal 2013 si sapeva fondamentalmente di questo impianto a livello di proposta. L'Amministrazione, a quel punto, avrebbe dovuto informare chi abita a Porto Corsini e a Marina di Ravenna, cosa che non è stata fatta, e dell'impianto si è venuti a conoscenza soltanto successivamente dai giornali.

Attraverso questa petizione si chiede, come previsto dal Testo Unico ambientale all'articolo 24, di istituire un'inchiesta pubblica, per compensare le gravi lacune informative su questo tema.

Il T.U. ambientale, ovviamente, non prevede l'obbligo di istituire le inchieste pubbliche, che restano facoltative; la regione Emilia - Romagna, però, si sta attivando per rendere obbligatorie le inchieste pubbliche per progetti di questo tipo.

Quindi sono sorte, e continuano ad evidenziarsi, serie problematiche, con cui dovranno confrontarsi i diretti interessati, ovvero chi abita in quelle aree.

Eugenio Fusignani -vice Sindaco - ringrazia il primo firmatario per l'ennesima occasione che offre per affrontare il tema di un investimento estremamente importante per il territorio. Alcuni elementi, in apertura, vanno ripuntualizzati. In particolare, non è certo Consiglio comunale, anche attraverso le pur autorevoli commissioni, che può e deve occuparsi della politica energetica del Paese, politica energetica i cui paletti, peraltro, sono già stati fissati. La direttiva Europea, alla quale Mancini ha fatto più volte riferimento, è divenuta un decreto legislativo nazionale e "quel" decreto legislativo prevede, appunto, che Ravenna sia una delle aree a domanda di gnlL: sotto questo profilo, insomma, anche gli aspetti legislativi risultano assolutamente rispettati.

Lo stesso dicasi per l'inchiesta pubblica; la legislazione nazionale prevede il ricorso a questo strumento, ma va concordato che la regione Emilia - Romagna ha condensato tutti gli strumenti nel VIA - valutazione di impatto ambientale - che prevede assemblee pubbliche, e di assemblee pubbliche ne sono già state svolte almeno due.

"Non devono spaventare i 17mila camion in più all'anno preventivati, via Baiona può reggere il carico, non è stretta e le sue carreggiate sono adeguate e in grado di sopportare 19mila veicoli al giorno".

Va precisato, inoltre, da parte dell'Amministrazione che il procedimento che prevede il deposito costiero di gnl nell'area del Candiano, ha adempiuto a tutti gli obblighi sia formali che sostanziali in materia di accesso al pubblico, e quindi anche alle informazioni circa la sicurezza e l'ambiente. Il progetto, e con esso le allegate relazioni, in particolare il rapporto preliminare di sicurezza e lo studio di impatto ambientale, infatti, sono stati resi disponibili sin dall'inizio per la consultazione in forma cartacea presso il Comune e la Regione, oltre che nei siti di entrambe le amministrazioni, al fine della più ampia consultazione possibile da parte del pubblico interessato. Quindi, sotto il profilo dell'informazione ai cittadini questa "vicenda" è stata ampiamente proposta e trattata in chiave amministrativa ed istituzionale. Nonostante la normativa fissi in 60 giorni il termine per la presentazione delle osservazioni alla documentazione presentata, tanto la Regione che lo stesso soggetto proponente, la Pir, si sono mostrate sin dall'inizio disponibili ad esaminare e a controdedurre; anzi, il proponente ha inviato nello scorso mese di ottobre una corposa documentazione di riscontro alle osservazioni avanzate. La Pir, venendo incontro in tal modo alle richieste della cittadinanza e soprattutto, dell'Amministrazione, ha non solo fatto "tutto ciò che andava fatto, ma anche qualcosa di più". Non dimentichiamo il dibattito svoltosi a livello delle tre commissioni consiliari competenti, e poi le due assemblee pubbliche del luglio e del novembre 2017 a Marina di Ravenna, presenti il Sindaco e i rappresentanti tecnici delle istituzioni coinvolte.

Fusignani ritiene di poter affermare che PIR ha volontariamente fornito un ulteriore elemento di pubblicità al progetto, andando incontro alle esigenze dell'amministrazione comunale che, sempre a giudizio del viceSindaco, si è mostrata attenta e scrupolosa come sempre quando si tratta di interventi assai delicati come questo; PIR, però, ha fatto di più, venendo incontro pure alle richieste della società civile, sempre più partecipe dei processi decisionali e meno incline a limitarsi al ruolo di mero spettatore interessato.

Nel corso degli incontri ricordati, anzi, il pubblico presente ha potuto esprimere il proprio parere, formulare domande, ricevendo costantemente opportune precise risposte sia da parte di de Pascale che dai tecnici e dai rappresentanti delle altre istituzioni presenti.

In tali occasioni sono state illustrate pure le modalità procedurali per l'esame del progetto da parte degli enti competenti ed è stato preannunciato che si sarebbe svolta una specifica seduta del Consiglio comunale da tenersi “a valle dell'ottenimento delle autorizzazioni”, per presentare così gli esiti delle valutazioni tecniche.

“Questo” Consiglio comunale ha avuto regolarmente luogo il 5 dicembre u.s. con notevole partecipazione di pubblico, ampio dibattito ed espressione di una votazione finale.

Le pur legittime considerazioni e riserve avanzate nella petizione vanno, in buona sostanza, nella direzione di sollecitare un'inchiesta pubblica che “è già in essere di fatto e c'è già stata”, avviando procedure che in realtà persistono da almeno dal marzo '17, e proprio su impulso di questa Amministrazione. Un impulso verso un dibattito pubblico che ha coinvolto istituzioni, enti preposti e azienda proponente.

Ora il Comitato gnl chiede che sia valutata anche la produzione di biogas, ma non è compito dell'Amministrazione entrare nel merito di scelte, quando esse risultano “lecite, legittime e legali”, scelte che attengono esclusivamente alle logiche di impresa e a valutazioni aziendali. La Pir ha manifestato all'Amministrazione, comunque, in sede pubblica, la propria disponibilità, anche eventualmente a valutare tale idea, in presenza di significative adesioni a questa richiesta da parte dei cittadini residenti di Marina di Ravenna; deve, però, essere ben chiaro che nemmeno il biogas sarebbe privo degli impatti ambientali richiamati nella petizione, senza considerare gli odori particolarmente sgradevoli in una zona così già fortemente antropizzata e a vocazione turistica.

Alvaro Ancisi desidera, anzitutto, chiarire di essersi seduto “abusivamente” al tavolo della presidenza, ritenendo che il tema dell'odierna commissione coinvolgesse “molto” anche l'ambiente: se la commissione risulta, infatti, obbligatoria trattandosi di petizione, e la commissione 9 “Attività produttive” può dirsi senz'altro coinvolta, anche l'inserimento della commissione Ambiente sarebbe risultato quanto meno opportuno.

Dal “nostro” punto di vista, infatti, il problema è proprio di natura ambientale. Il Consigliere ha firmato la petizione, quindi condivide la “diagnosi” e le richieste avanzate, anticipando la presenza quali esperti di lista per Ravenna di Massimo Fico, presidente del comitato cittadino Lidi Nord e di Pasquale Menichini, presidente commissione sicurezza dell'area territoriale del mare.

Nessuno discute l'importanza dell'investimento, senz'altro utile in termini generali, destano perplessità, piuttosto, l'ubicazione, il luogo, la ricaduta sui nuclei abitati presenti a breve distanza, sui luoghi sensibili ancora a più diretta esposizione, sull'impatto che tali problematiche producono nei confronti dello stesso ambito portuale e, più in generale, sulla viabilità (ad esempio, via Baiona è una criticità che “ci riguarda tutti, noi cittadini, ma anche i turisti e i visitatori”).

Ancisi condivide la richiesta contenuta nella petizione di un'inchiesta, espressione massima di approfondimento e di possibilità di contributo alle decisioni finali.

Occorre un approccio reale, e non formale, al problema, bisogna che la partecipazione della popolazione venga tenuta in considerazione e non solamente in forma di “contentino o semplice rituale”.

Ovviamente “non saremo noi a Ravenna a decidere”, dato che la valutazione di impatto ambientale è di pertinenza statale, nemmeno regionale, anche se, poi, la Regione, gli enti locali contribuiscono in qualche modo, ma non a livello decisionale.

Su di noi, comunque, ricadono delle responsabilità, perchè se la Via è favorevole, e quindi l'ubicazione confermata, la città allora è chiamata ad affrontare tutti i conseguenti problemi volti alla riduzione del rischio anche per le altre attività che si muovono attorno, per i problemi di mobilità - vedi via Baiona – etc... .

A giudizio di **Massimo Fico**, esperto Lista per Ravenna, occorre essere tutti, esperti o non esperti, soprattutto “esperti di buon senso”; non vi è una chiusura da parte del territorio dei lidi nord su un insediamento produttivo - imprenditoriale in area portuale, anzi ben venga dopo anni di grave difficoltà per il nostro porto che si cominci ad investire nell'area ravennate: il vero problema sta nell'inopportunità del luogo prescelto.

Tutti “abbiamo” partecipato agli incontri pubblici tenuti a Marina di Ravenna, compreso quello di fine novembre, ma in quella sede non sono giunte troppe rassicurazioni della Capitaneria di porto in materia di sicurezza della navigabilità del Candiano.

Il Comandante era presente, ma si è limitato a ricordare che tutte le navi che entrano in porto a Ravenna sono certificate. Fusignani afferma che la strada Baiona è in grado di sopportare 19.000 camion al giorno: davvero strano, quando in periodi non sospetti si parlava di “una superficie a disposizione della strada molto limitata, senza margine di modifica”.

Sono parole di de Pascale, espresse il 28 novembre u.s a Marina di Ravenna.

Da considerare, poi, anche l'eccessiva disinvoltura nei comportamenti alla guida tenuti dagli autotrasportatori su via Baiona, su via Trieste etc... “un'arroganza” che il Comune deve monitorare.

Quindi, oltre alle perplessità sull'opportunità sul quel tipo di location per il deposito, vi è il problema legato alla pericolosità delle strade; come coniugare l'aumento spropositato del traffico con la connotazione di turismo ambientale che si voleva dare all'area in questione?

Si inserisce brevemente **Fusignani** per chiarire di aver voluto soltanto fornire un ordine di grandezza sul traffico, ripreso, peraltro, dal parere della mobilità. Il dato va confermato: quella strada sopporta dai 600 agli 800 veicoli all'ora, il che porta ad un valore di 17.000 veicoli in più all'anno in una strada che, peraltro, li sopporta in un solo giorno.

Il problema dei camion è ben compreso da **Daniele Perini**, certo che il vicesindaco sarà “inflexibile” nei confronti di chi commetterà infrazioni; va sottolineato che al Comune spetta unicamente un interesse urbanistico. Oggi, poi, per rispondere ad eventuali domande mancano alcuni soggetti importanti, quali i rappresentanti del Ministero della Marina, di Arpa, dello Stato in generale, della Regione e dei Vigili del Fuoco. Il Consigliere, peraltro, ribadisce che i consiglieri hanno unicamente il compito e la responsabilità a livello urbanistico, “noi” dobbiamo fare politica, ai tecnici l'incarico di valutare quelle che sono le leggi europee, le leggi dello Stato, le leggi della Regione.

Oggi non “possiamo” offrire risposte a nome di altri soggetti.

Non è il caso di soffermarsi sui camion, sull'inquinamento, sulle bettoline, l'unico momento davvero dedicato si avrà quando tali bettoline attraccheranno e dovranno svuotare il materiale; i tecnici, e “io dei nostri tecnici mi fido”, garantiscono che la circonferenza d'urto in caso di incidente non supererà la distanza critica e, soprattutto, non si giungerebbe mai ad interessare il plesso scolastico.

Tra qualche anno anche Genova, la Spezia, Livorno solleciteranno questo tipo di impianto e per la prima volta Ravenna parte in vantaggio.

Condivisione per quanto sostenuto da Fusignani circa una norma diventata in seguito “decreto italiano”, con il Comune impegnato a far rispettare la legge, giunge da **Massimo Manzoli**: il progetto di partenza, quello che è arrivato al Comune, è un progetto, però che non rispetta la nostra normativa urbanistica e quindi si è votato il permesso di costruire in deroga, “non è stata fatta una variante come affermato da qualcuno”.

Se si fosse partiti dal progetto di un privato con il rispetto delle norme urbanistiche, il voto non sarebbe nemmeno giunto in Consiglio e in quel caso, però, si sarebbe parlato di serbatoi molto più piccoli, più bassi oppure si sarebbe finalmente discusso della possibilità di implementazione di un altro tipo di serbatoi su altre zone.

Marco Maiolini precisa di aver firmato con convinzione la petizione; premesso di non essere contrario al gnl, vi è però la preoccupazione che, a questo punto, almeno per altri 50 anni non svilupperemo vere fonti energetiche alternative: purtroppo non “possiamo” agire sulle politiche energetiche europee e/o nazionali. Pertanto il gnl appare sicuramente migliorativo rispetto a ciò di cui disponiamo attualmente. Residuano varie perplessità che giustificano la richiesta del Comitato di una inchiesta pubblica, si è parlato dei camion, d'accordo che quella strada, forse, potrà sostenere il traffico legato al passaggio di 19.000 cisterne al giorno, ma la zona “è invivibile”.

Si dovrebbe mirare, al contrario, a rendere quelle aree funzionali per il turismo.

L'impianto gnl si fa, è stato votato, quindi la petizione è “in ritardo, giunge ma non serve quasi a nulla. I cittadini devono saperlo”: a questo punto, chiede e si chiede il Consigliere, perchè noi non facciamo un progetto? Non appare sufficiente quanto sostenuto dal Sindaco in Consiglio comunale: “il traffico verrà smaltito poiché molte merci saranno su rotaia e non più su gomma”. No, non basta, poiché sono stati sì firmati protocolli d'intesa, ma siamo ancora a livello embrionale negli accordi con le ferrovie.

Una zona portuale deve poter disporre di strade oggetto di approfondite ponderazioni, quindi 19.000 cisterne al giorno rappresentano un'informazione almeno azzardata”, dato che tutti conosciamo quella strada, una strada assai stretta che conduce ai lidi nord.

Un sindaco, una giunta avrebbero dovuto ascoltare e proporre essi stessi un'inchiesta pubblica come indica la petizione, ma ciò non si è fatto e ora non esistono più margini per proseguire in questa direzione.

Cinzia Valbonesi, ringraziato i cittadini presenti, sottolinea la valenza di questi incontri, utili per confronti e chiarimenti. Quanto al tema, l'unica competenza del Comune di Ravenna è sotto il profilo urbanistico. Una volta realizzato il progetto, la sicurezza rimarrà al primo posto, come ribadito da de Pascale nel corso dei vari incontri pubblici e anche sui siti presenti in rete.

Grazie all'attenzione alle sicurezza e all'impatto ambientale, Ravenna si pone quale realtà che vuole e che deve crescere sotto il profilo economico, proprio per il benessere dei propri cittadini. Il porto rappresenta un asset importante, come lo è il turismo.

Noi “abbiamo” in corso una progettualità volta alla crescita del settore portuale, con un forte impegno da parte del Comune per alleggerire il traffico su strada a favore di quello su ferrovia.

Vi è un'idea di sviluppo del porto che vede l'insediamento dei nuovi impianti industriali e, parallelamente, la ristrutturazione di alcuni assetti stradali.

Claudio Mattarozzi, presidente di LegAmbiente ed esperto di Ravenna in Comune, accenna alla propria esperienza di portuale: 28 anni di lavoro, il porto è la “mia casa, devo tutto al porto...”.

Tutte le volte che qualcosa “ci sta un po' stretto” si ripete che è l'Europa a chiedercelo. Non è così, in questo caso bisogna capire se questo è il futuro che dobbiamo approcciare e se le cose in questi anni cambieranno veramente, poiché “l'incontro di Parigi è giunto dopo che ce lo ha chiesto l'Europa”. Maiolini ha correttamente affermato che tanto è già tutto deciso. Purtroppo è vero e, rivolto a Fusignani l'esperto fa presente che questo rappresenta una “debolezza” della politica. Peccato, perchè il Comune costituisce il momento “più alto e più bello” della democrazia di una città. Ed era davvero il caso di coinvolgere i cittadini nelle scelte. Questo tema non è stato calato dall'alto, era conosciuto dal 2013, abbiamo avuto due, tre, quattro anni di tempo a disposizione per riflettere.

Era davvero quella l'area più idonea del nostro porto?.

Mattarozzi conferma, poi, dubbi già espressi.

La navigabilità del canale, anzitutto. L'ex presidente dell'autorità portuale, Di Marco, ebbe a dire che se il porto di Ravenna si pone come uno dei porti più competitivi in Italia, ciò è grazie al lavoro svolto dalla compagnia portuale.

Siamo, inoltre, davvero sicuri che tutto il traffico non vada a creare seri problemi ad una delle criticità maggiori di questo porto, vale a dire "l'incatenarsi" delle navi in uscita. E tutto si svilupperà principalmente su gomma.

"Avrei" voluto un progetto davvero partecipato. Rivolto a Fusignani, infine, l'esperto rileva che i cambiamenti si fanno anche partendo dai territori in tema di strategie energetiche nazionali e oggi il biometano che può essere messo in rete rappresenta il futuro. Occorre ragionare in prospettiva, la politica deve avere una visione più lunga, mentre non è in grado nemmeno di far fronte alle criticità del momento: si pensi alla navi, dove le riforniamo? in banchina o in mare?

Anche **Donatello Sanpaoli**, esperto di CambieRà e residente a Porto Corsini non nasconde forti perplessità. La precedente amministrazione ha istituito il progetto SINATRA per fornire informazioni di carattere sanitario; sono state effettuate matrici fisiche, quindi non soltanto sull'area, non soltanto sull'acqua, ma per i terreni? che tipo di rapporto, inoltre, vi è tra inquinamento e ricadute sulla vita dei cittadini?

La qualità della vita deve trovare un giusto equilibrio tra l'aspetto economico e quelli culturali e, naturalmente, sanitari.

Così, quale è la qualità della salute dei cittadini di Porto Corsini e di Marina di Ravenna? Abbiamo tante leggi, ma alla fine deve essere sempre il buon senso a prevalere.

Il discorso ambientale risulta determinante: si possono creare più posti di lavoro grazie al turismo che con quel deposito, tanto più che soltanto quaranta persone vi potranno lavorare a pieno regime. I cittadini, insomma, non sono per nulla convinti e il rischio di incidenti è concreto.

Learco Vittorio Tavoni, ricorda di essersi astenuto in sede di votazione in Consiglio comunale. La petizione chiede che il Sindaco si faccia portavoce presso gli organi competenti della richiesta di istituzione di una inchiesta pubblica. E il Consigliere invita, poiché le autorizzazioni giungono dalla Regione, a seguire la strada della giustizia amministrativa, rivolgendosi al TAR.

Anche **Pasquale Menichini** (esperto Lista per Ravenna) dichiara espressamente di non nutrire la stessa "sicurezza" mostrata da Fusignani. E' vero si sono fatte due assemblee, ma a giochi già fatti. Non seguendo, insomma, i crismi della democrazia partecipata.

Esiste davvero il "rischio zero"?

No, non esiste, non può esistere.

Rivolto a Manzoli e a Perini, **Natali** fa presente che il Consiglio comunale si è espresso autorizzando la deroga che ha consentito il rilascio di un permesso di costruzione: si tratta di un aspetto edilizio e, sia per la legge regionale che nazionale, questa deroga consente opere edilizie in maniera esplicita. Non si è fatto nulla che non fosse espressamente contemplato.

Il rischio zero non esiste in nessun campo, osserva **Fusignani** e nessuno ha sostenuto che "si fa perchè lo ha detto l'Europa". Si è semplicemente ribadito che il piano energetico nazionale non lo fa il Comune di Ravenna, non lo fanno nemmeno le popolazioni residenti e neppure la regione Emilia – Romagna.

Vi è una politica di diritto, nota **Mancini**, ma vi è anche la politica del "muro di gomma": nel momento in cui un'associazione pone delle domande, l'Amministrazione avrebbe dovuto instaurare un dialogo diretto con i rappresentanti di tale associazione.

Il parere non può che essere “assolutamente non favorevole”, perchè da parte di chi ha votato a favore, a giochi fatti, in questa sede sarebbe stato lecito attendersi “un passo indietro” e l'ammissione delle proprie lacune in tema di informazione sull'argomento. In realtà, i due incontri non sono stati “da inchiesta pubblica”, ma veri e propri “campi di battaglia”.

Le prese di posizione degli amministratori favorevoli si sono rivelate, “a nostro avviso”, assai superficiali e ci si augura, almeno, che questa vicenda possa divenire oggetto di apprendimento in vista di scelte decisionali future: circa questo impianto, purtroppo, i giochi ormai sono stati conclusi.

I lavori hanno termine alle ore 17.43

Il presidente C1

Il presidente C9

Michele Distaso

Rudy Gatta

Il segretario verbalizzante

Paolo Ghiselli