



COMUNE DI RAVENNA
MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE



COMMISSIONE CONSILIARE ASSETTO DEL TERRITORIO

SEDUTA DEL : 24/11/2017

inizio seduta ore: 15:30

COMMISSIONE CONSILIARE ASSETTO DEL TERRITORIO

Cognome e Nome	Delegato: Cognome e Nome	entra	esce
M. TURCHETTI		15:25	18:13
A. ANCISI		15:20	18:13
L. MARGOTTI	M. Frati	15:25	18:13
M. DISTASO		/	/
C. FRANCESCONI		15:36	18:13
D. PERINI		15:20	18:13
M. MAIOLINI		15:32	18:13
S. GARDIN		15:35	18:13
A. ANCARANI		/	/
V. VERLICCHI		15:25	17:05
M. MANZOLI		15:20	18:13
M. ALBERGHINI		/	/
MARIELLA MANTOVANI		15:20	18:13

PRESENTI PER L'UFFICIO: Ing. V. Natali

PRESIDENTE: M. Turchetti

SEGRETARIA: R. Bendazzi

ASSESSORE: /

ESPERTI ESTERNI: Arch. S. Savorelli per PD, Sig. A. Mazzarro per Ama, Geom Magri per Pri, Geom. D. Bartolini per Lista per Ra, Dott. L. Mancini, Sig. Tichi per La pigna

Ordine del Giorno della seduta:

1. Approvazione verbali sedute precedenti;
2. Pratica P.G. n. 35265/2017 - Procedimento di permesso di costruire in deroga relativo al progetto denominato "Realizzazione di un nuovo deposito costiero di GNL" proposto dalla soc. La Petrolifera Italo Rumena (PIR) nel Comune di Ravenna (Ra)
3. Pratica P.G. n. 185358/2016 - Ampliamento di attività artigianale/industriale, con procedimento di variante agli strumenti urbanistici ai sensi ART. A-14-BIS L.R. n. 20/2000, in SANT'ALBERTO, VIA DEL LAVORO Richiedente: SE.FA. Srl.
4. Varie ed eventuali;
5. Varie ed eventuali

Approvato in data: 2/05/2018

La Segretaria
Arch. R. Bendazzi

Il Presidente
Arch. M. Turchetti

Inizio seduta ore **15.30**

Presiede la seduta il Consigliere M. Turchetti, in qualità di Presidente della Commissione Consiliare Assetto del Territorio.

Il Presidente, verificata la presenza del numero legale per la sua validità, dichiara aperta la seduta informando della mancanza, causa malattia, dell'Assessore.

Punto 1 dell'ordine del giorno: approvazione dei verbali delle sedute precedenti

La Commissione 3 approva il verbale della seduta della Commissione del: **31/07/2017 a maggioranza dei presenti** con voto favorevole di: L.Ra, PD, Ara, Cambierà, Art.1

ASTENUTI: RaCom, LPigna,

ASSENTI: LN, Alb, PRI, FI, SRa,

Punto 3 dell'ordine del giorno: Pratica P.G. n. 185358/2016 - Ampliamento di attività artigianale/industriale, con procedimento di variante agli strumenti urbanistici ai sensi ART. A-14-BIS L.R. n. 20/2000, in SANT'ALBERTO, VIA DEL LAVORO Richiedente: SE.FA. Srl.

Varie ed eventuali;

Il Presidente lascia la parola all'ing Natali per l'illustrazione della Pratica

Natali illustra il progetto con l'ausilio della proiezione del progetto presentato e proiettato a video.

Ore 15:35 entrano le commissarie Francesconi e Gardin (quest'ultima riesce dopo pochi minuti)

Natali: Si tratta del secondo caso di questo tipo, in cui un'attività imprenditoriale già insediata, si avvale della facoltà concessa dall'articolo A14bis della LR20/2000 al fine dell'ampliamento dell'insediamento produttivo, l'art. permette, utilizzando una procedura semplificata, di fare variante allo strumento urbanistico ed ampliare l'attività.

L'istanza è stata presentata dalla società SEFA, che si trova nella zona artigianale di Sant'Alberto, per ampliarsi sul retro del lotto. (illustra a video la posizione dell'azienda e la richiesta dell'ampliamento)

Il RUE classifica il terreno dell'ampliamento come spazio rurale, di proprietà del richiedente.

La proposta progettuale prevede la trasformazione di un lotto di circa 1,8ha da Spazio rurale e Spazio urbano per attività produttive, prevedendo di occupare una parte con la realizzazione di due capannoni e coi relativi piazzali di movimentazione la restante parte, costituita da due fasce sui lati est e ovest e una porzione consistente sul lato Sud, prevede la realizzazione di verde di filtro e mitigazione e anche di vasca di laminazione per le acque meteoriche.

È stata convocata CDS nel marzo del 2017 (conclusasi in due sedute 6 aprile e 29 giugno), sono stati raccolti i pareri degli enti: AUSL, ARPAE SAC, HERA, ex Servizio Tecnico di Bacino, Autorità di bacino del fiume Po, Consorzio di Bonifica, Comando Provinciale Vigili del Fuoco e anche i servizi comunali: Strade, Mobilità viabilità, Ambiente, SUE e Progettazione Urbanistica. La pratica ha necessitato anche di autorizzazione paesaggistica (in quanto in area di vincolo) per cui l'istanza è passata in CQAP ed è stato chiesto parere specifico la Soprintendenza.

Non si sono espresse in ambito di CDS: Soprintendenza, Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e il Servizio di difesa suolo e della costa della regione Emilia Romagna.

La provincia ha dato una serie di prescrizioni; esprime però parere favorevole in merito alla variante urbanistica; ai sensi dell'art. 5 della LR 20/2000 e del decreto legislativo 152/2006 esprime parere positivo in merito alla sostenibilità ambientale vas/valsat; esprime parere favorevole relativamente la verifica della compatibilità delle previsioni urbanistiche in esame con le condizioni di pericolosità locale del territorio ai sensi dell'art. 5 della LR 19/2008 (sismica).

Il committente è chiamato a versare nelle casse del comune il contributo straordinario di costruzione, trattandosi però di insediamenti produttivi, gode dei benefici che il consiglio ha accordato (con l'ultima delibera in merito di circa 6 mesi fa), agli interventi ritenuti strategici per il territorio.

Si porta quindi in CC la proposta di approvazione della variante urbanistica connessa e prevista dall'art A14bis. Si propone di dare atto:

- che la conferenza di servizi ha approvato il progetto di ampliamento;
- di approvare conseguentemente le varianti ai vigenti strumenti urbanistici, consistenti nelle variazioni grafiche dell'elaborato PSC tavola 5, RUE2 tavola 13, Rue 5.1 obiettivi di località;

- che ai sensi del comma 4 dell'art A 14 bis l'intervento edilizio sarà eseguito con intervento diretto a seguito del rilascio del permesso di costruire a cura del servizio progettazione gestione urbanistica;
- In ogni caso il rilascio del permesso di costruire deve essere subordinato al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del decreto legislativo 42/2004;
- che il permesso di costruire, ai sensi delle prescrizioni della provincia, dovrà inoltre contenere le prescrizioni riportate nel parere sulla compatibilità rispetto al rischio sismico che la provincia ha emesso.

Questo lotto è vincolato all'ampliamento dell'attività insediata, per cui il tutto è legato ad un atto d'obbligo che dovrà essere sottoscritto con rogito notarile e in cui si vincolano i terreni di proprietà, al fine di costruire fabbricati ad uso artigianale con obbligo di mantenere l'uso artigianale connesso funzionalmente a quelli esistenti; a mantenere esclusivamente gli accessi carrabili attraverso l'area dei fabbricati esistenti e con il quale si prevederà senza riserve, che in caso di mancata attuazione dell'intervento, il comune riporti la configurazione degli strumenti urbanistici modificati alla situazione preesistente la variante.

Il Presidente sentita l'illustrazione degli uffici lascia la parola ai commissari

Mantovani: due domande

- che attività svolge la società?
- la CDS si è espressa con prescrizioni, in caso quali?

Ancisi: a occhio e croce sarà anche in regola, ma qui leggo 1,8ha di terreno da spazio rurale a spazio produttivo, non mi sembra che sia negli obiettivi urbanistici che cerchiamo di perseguire. Credo che ci si debba riflettere di più!

Basta che una attività dica che ha bisogno di ampliarsi e scatta un meccanismo così urgente a cui si è obbligati a dire di sì? Variando anche lo strumento urbanistico?

Non sono di quelle cose che vanno buttate così in mezzo ad altre 1000 cose.... ho notevoli perplessità!!

Non vedo che questo corrisponda ad un beneficio generale superiore.

ore 15:50 esce il commissario Ancisi depositando parere contrario presso il presidente.

Maiolini: vorrei sapere dove verrà posizionata la vasca di laminazione? Io non la metterei nel verde di filtro, la metterei da un'altra parte almeno in parte.

Frati: farei un riepilogo per capire se ho capito. Mi pare che la superficie di circa 1,5ha sia dovuta in parte all'utilizzo del verde di filtro ed in parte non all'ampliamento della produzione vera e propria, ma solo dello stoccaggio e del carico e scarico delle merci.

La LR prevede questi tipi di ampliamenti, i pareri sono tutti positivi, vorrei capire se c'era il rispetto delle fasce di rispetto fluviali, ma mi pare che fosse già specificato nella descrizione dettagliata dell'ingegnere. Per cui io sarei favorevole.

Natali: sull'attività di SEFA le so dire a breve.

Le prescrizioni sono tutte nei pareri inviati. In sostanza non ci sono controindicazioni, nessun ente ha posto questioni rilevanti sul tipo di insediamento.

Per quanto riguarda la richiesta di Ancisi, leggerei l'art. A14 bis della LR perchè è molto chiarificatore di motivazioni e tempistiche:

"1. Al fine di promuovere lo sviluppo delle attività industriali o artigianali insediate nel territorio urbanizzato, l'amministrazione comunale, entro i dieci giorni dalla presentazione del progetto da parte dei soggetti interessati, convoca una conferenza di servizi per la valutazione degli interventi di ampliamento e di ristrutturazione dei fabbricati industriali o artigianali, esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, che comportino variante agli strumenti urbanistici vigenti.

2. Alla conferenza di servizi sono chiamati a partecipare la Provincia e tutte le amministrazioni competenti ad esprimere ogni autorizzazione, concessione, nulla osta e atto di assenso, comunque denominato, richiesto per la realizzazione dell'intervento. I lavori della conferenza di servizi non possono superare il termine perentorio di sessanta giorni.

3. L'esito positivo della conferenza di servizi costituisce proposta di variante allo strumento urbanistico. L'amministrazione comunale provvede all'immediato deposito del progetto presso la sede del Comune per sessanta giorni dalla pubblicazione sul BUR del relativo avviso. Entro il medesimo termine chiunque può prendere visione del progetto e formulare osservazioni sulla variante si esprime definitivamente il Consiglio comunale entro i trenta giorni successivi alla conclusione del termine per la presentazione delle osservazioni.

4. Gli interventi di cui al presente articolo sono attuati con intervento diretto."

Il dovere nostro è di procedere rapidamente affinché l'attività possa svilupparsi, si tratta di un obbligo di legge.

Per rispondere a Maiolini, gli spazi a filtro sono esterni alla laminazione e per schermare la trasformazione del territorio è stato previsto un doppio filtro, sia tra il bacino di laminazione e uno dei fabbricati, che tra il bacino stesso e la restante parte agricola. Essendo il proponente anche proprietario dell'area ha dovuto comunque tenere tutto all'interno dell'area. (mostra i render dell'area)

Turchetti: immagino che la laminazione sia da ottenere con movimenti di terra e non con tubi o altro sia semplicemente un avvallamento del terreno che fa da bacino di raccolta delle eventuali acque meteoriche ed il terreno resti libero e naturale, da quello che leggo dal disegno.

Sull'obbligo di approvazione è chiaro che essendo soggetti all'approvazione del consiglio, sono sempre bocciabili. Poi dipende dagli sviluppi successivi.

ore 16:00 rientra il commissario **Ancisi**.

Magri: volevo ricordare che non è il primo esempio di questo tipo. Ma il secondo, prima c'è stato Savio.

Turchetti: Savio è stato il primo caso esaminato da questa commissione dopo l'insediamento.

Natali: SEFA produce membrane in gomma per vasi di espansione, autoclavi, per impianti sollevamento acque riscaldamento, accessori in gomma silicone per caldaie camini e canne fumarie, articoli tecnici in gomma per applicazione di varia natura... la realizzazione dei due depositi permetterà di stoccare le materie prime e i prodotti finiti in aree dedicate, senza comportare aumento della capacità produttiva dell'impianto attuale.

Perini: c'è anche il parere de CT all'unanimità?

Natali: reillustra brevemente i pareri pervenuti dagli enti:

- *CQAP* in data 21 marzo si è espressa con il seguente parere: "pur ritenendo che l'ampliamento della zona produttiva esistente modifichi il carattere del paesaggio agricolo circostante ritiene che le opere di mitigazione previste dal progetto minimizzino l'impatto dello stesso sul paesaggio e soprattutto concorrono a meglio risolvere la soluzione del margine dell'attuale insediamento verso la campagna. Si esprime pertanto parere favorevole"
- la Soprintendenza non si è espressa, vedrà il progetto edilizio
- la provincia l'ho letto prima in sintesi è favorevole
- parere ARPAE SAC è favorevole con condizioni
- parere favorevole anche dal punto di vista della sismica LR 19/2008

Perini: c'è anche il parere all'unanimità del CT che è positivo.

Non essendoci ulteriori richieste di intervento il Presidente della CCAT invita i commissari all'espressione del proprio Voto.

La CCAT APPROVA a Maggioranza dei presenti con:

gruppo	favorevole	contrario	astenuto	In CC	assente
Gruppo Partito Democratico	x				
Gruppo Sinistra per Ravenna					x
Gruppo Partito Repubblicano Italiano	x				
Gruppo Ama Ravenna	x				
Gruppo Lista per Ravenna		x			
Gruppo Cambierà				x	
Gruppo Lega Nord					x
Gruppo Forza Italia					x
Gruppo La Pigna				x	
Gruppo Ravenna in Comune				x	
Gruppo Alberghini					x
Gruppo art. 1 MDP	x				

Punto 2 dell'ordine del giorno: Pratica P.G. n. 35265/2017 - Procedimento di permesso di costruire in deroga relativo al progetto denominato "Realizzazione di un nuovo deposito costiero di GNL" proposto dalla soc. La Petrolifera Italo Rumena (PIR) nel Comune di Ravenna (Ra)

Il Presidente lascia la parola all'ing. Natali per l'illustrazione della Pratica

Natali: la società La Petrolifera Italo Rumena (PIR) ha attivato presso la Regione Emilia Romagna, con istanza del 02/11/2016, un procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale per la Realizzazione di un nuovo deposito costiero di GNL nel Comune di Ravenna, Via Baiona.

La LR 9/1999 prescrive che la procedura comprenda e sostituisca l'autorizzazione e tutti gli atti di assenso necessari alla suddetta realizzazione, compreso il permesso di costruire.

Il 1 marzo 2017 la regione Emilia Romagna ha comunicato l'avvio della procedura di via comprendente il permesso di costruire. Il 7 marzo La PIR depositato al comune di Ravenna l'istanza di VIA comprendente la richiesta del suddetto permesso. Il procedimento per il rilascio del permesso di costruire si configura quindi come endoprocedimento all'interno della Via regionale.

Il progetto passa dal CC, in quanto si tratta di PDC in deroga in quanto il progetto ha un'altezza superiore a quella prevista dagli strumenti urbanistici vigenti.

Faccio un passo indietro per darvi descrizione dell'intervento:

“Il progetto presentato per il permesso di costruire prevede la realizzazione, all'interno dell'area industriale del porto di Ravenna, di un deposito di ricezione e stoccaggio di Gas Naturale Liquefatto (GNL), approvvigionato tramite navi gasiere che trasportano Gas Naturale Liquefatto (GNL), per la sua successiva distribuzione mediante autocisterne e navi di piccole dimensioni (bettoline) per rifornimento delle stazioni di servizio stradali e delle navi in transito nel porto di Ravenna. Il deposito di GNL potrà essere realizzato in due fasi temporalmente distinte: nella prima verrà realizzato un serbatoio di capacità utile pari a 10.000 mq di GNL, oltre a tutte le strutture ed impianti funzionali alla gestione del deposito, mentre nella seconda verrà realizzato un ulteriore serbatoio di identica capacità.

Il deposito sarà corredato da un impianto per la produzione di energia elettrica a servizio del deposito stesso, alimentato con il gas metano stoccato nei serbatoi dello stabilimento. Il progetto mira alla creazione di una filiera di distribuzione del GNL in attuazione della Direttiva 2014/94/EU sullo sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI) e del D. Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257.

Il progetto rientra inoltre nel campo di applicazione del D. Lgs. n. 105/2015 – Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, per cui il rilascio del permesso di costruire è subordinato all'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) di cui all'art. 16 dello stesso Decreto, da parte del CTR Emilia-Romagna, a sua volta ricompreso nel procedimento di VIA.

In relazione agli aspetti procedurali, il Servizio Progettazione e Gestione Urbanistica ha partecipato alla conferenza di servizi attivata dalla Regione per le verifiche di compatibilità urbanistico-edilizia del progetto ai fini del rilascio del permesso di costruire, di concerto con il Servizio Ambiente che ha curato le valutazioni di carattere ambientale, ed ha partecipato alle sedute del CTR Emilia Romagna nelle quali è stato valutato il Rapporto di Sicurezza preliminare ai fini del rilascio del NOF ai sensi del D. Lgs. n. 105/2015.

In occasione della prima seduta della conferenza di servizi del 10/05/2017, il Servizio Progettazione e Gestione Urbanistica ha formulato una serie di richieste di precisazioni e integrazioni in merito alla richiesta di permesso di costruire che, unitamente a quelle curate dal Servizio Ambiente, sono state trasmesse alla Regione, che le ha inoltrate alla società richiedente.

Le integrazioni richieste sono state consegnate dalla società PIR in data 07 luglio 2017, P.G. n. 113696/2017; le valutazioni di competenza fanno riferimento al progetto integrato/modificato con la suddetta presentazione.

In merito alla questione urbanistica che ci interessa in questa sede, bisogna precisare:

- Il progetto ricade su area individuata dal PSC nel Sistema delle dotazioni territoriali come Impianto tecnologico di interesse generale, disciplinata dalla combinazione degli artt. 47 e 61 delle NTA del PSC, in particolare ricadente in area che il PSC stesso assegna alla pertinenza della Centrale termoelettrica di via Baiona (gestita da Enel Produzione). Tale area è stata recentemente ceduta dalla precedente proprietà Enel Produzione alla soc. PIR, scorporandola di fatto e di diritto dalla pertinenza della centrale termoelettrica.

- L'area è ulteriormente individuata dal RUE nel Sistema delle dotazioni territoriali come Altri impianti tecnologici, disciplinata con la combinazione degli articoli IV.3.1, IV.3.2 e IV.3.12 (quest'ultimo in particolare con il comma 8) delle NTA.

Al fine di verificare la compatibilità del deposito costiero di GNL con la definizione di impianti tecnologici a servizio del territorio, occorre preliminarmente osservare che questo tipo di attività è stata recentemente disciplinata dal D.Lgs. 257/2016; tale disciplina tende ad incentivare lo sviluppo di infrastrutture per l'utilizzo di combustibili alternativi, tra cui comprende il Gas Naturale Liquefatto (GNL), che possano migliorare le prestazioni ambientali del settore trasporti.

In particolare, il deposito in esame rientra nella definizione dell'art. 10 dello stesso Decreto, che definisce questo tipo di infrastrutture strategiche ai fini degli obiettivi della Sezione C: fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi dell'Allegato III del Decreto, che, al capitolo 6.3 – Benefici Ambientali, “*evidenzia il*

notevole contributo che l'immissione nel sistema dei mezzi GNL può fornire per le strategie di riduzione delle emissioni, con forti vantaggi per le tutte le tipologie di inquinanti e gas serra, in particolare per le emissioni di PM e polveri sottili"

In considerazione di tali disposizioni, è ammissibile considerare il Deposito costiero di GNL non solo un semplice impianto destinato al mero stoccaggio logistico di merci (come ad esempio i limitrofi terminal portuali), ma anche uno stabilimento destinato allo stoccaggio di un combustibile (il GNL) che verrà utilizzato per il rifornimento della navi transitanti nel Porto di Ravenna e di mezzi stradali, in attuazione delle strategie comunitarie e nazionali di riduzione delle emissioni inquinanti e miglioramento della qualità dell'aria.

In questa veste è possibile far rientrare il deposito di GNL tra gli "Altri impianti tecnologici" a servizio del territorio, genericamente definiti dal RUE al comma 8 dell'art. IV.3.12, in analogia a quelli puntualmente definiti ai punti precedenti, considerando che in tale definizione "aperta" possano essere fatti rientrare impianti tecnologici non conoscibili al momento della stesura delle norme, la cui funzionalità all'erogazione di servizi di utilità generale potesse essere definita da successivi sviluppi tecnologici e normativi.

In conclusione, in base alle suddette considerazioni, si valuta che la realizzazione del deposito di GNL in oggetto sia compatibile con la strumentazione urbanistica vigente in merito alla disciplina d'uso dell'area individuata dal RUE con la simbologia di "Altri impianti tecnologici" di cui al comma 8 dell'art. IV.3.12 delle NTA.

In merito alla compatibilità territoriale ed urbanistica del nuovo deposito con il territorio circostante, ai sensi del D.M. LL.PP. 09/05/2001 - Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, la società PIR ha attivato presso il CTR Emilia Romagna la procedura per l'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) di cui al D. Lgs. n. 105/2015.

In data 06/09/2017, con il verbale 347, il CTR ha rilasciato il Nulla Osta di Fattibilità (NOF) condizionato da una serie di prescrizioni, la principale delle quale richiedeva di rivalutare lo scenario incidentale più significativo (Top 4) al fine di ridurre l'estensione delle possibili aree di danno e/o la probabilità dell'evento incidentale.

La società PIR ha consegnato a tutte le Autorità competenti sulla VIA e sul NOF le integrazioni con la rivalutazione del suddetto scenario incidentale, ricevute anche dal Comune in data 18/10/2017, P.G. 174484/2017.

Il CTR, con il verbale n. 348 del 25/10/2017, considerate le ulteriori misure previste dalla società con le integrazioni prodotte, ha preso atto che esse comportano una sostanziale diminuzione della frequenza di accadimento dello scenario incidentale considerato e la riduzione della estensione delle aree di danno rispetto a quanto valutato in sede di rilascio del NOF, che risultano quindi compatibili con la categoria territoriale E definita dal D.M. 09.05.2001. Nella Categoria E di cui sopra rientrano le zone per attività industriali, artigianali, agricole e zootecniche; pertanto, considerato che le aree limitrofe al nuovo deposito su cui ricadono le aree di danno hanno tutte destinazione produttiva-portuale, risulta verificata la compatibilità territoriale del deposito con il territorio circostante.

In relazione all'area di possibile danno che interessa il Canale Portuale, considerato che il D.M. 09/05/2001 prevede che siano adottate opportune misure per ridurre le conseguenze anche sulle infrastrutture di trasporto, che nel caso specifico rientrano nella gestione della Autorità di Sistema Portuale e della Capitaneria di Porto, il rappresentante del Comune nel CTR, Dirigente del Servizio Progettazione e Gestione Urbanistica, ha evidenziato che le operazioni di movimentazione dei vettori navali dovranno essere oggetto di accurate valutazioni da parte delle autorità competenti affinché venga mantenuto un adeguato livello di sicurezza all'interno del sistema portuale.

Pertanto, visti i verbali 347 del 06/09/2017 e 348 del 25/10/2017 del CTR Emilia-Romagna, si prende atto del rilascio del Nulla Osta di Fattibilità al fine del rilascio del permesso di costruire.

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 24 - Consultazione pubblica e partecipazione al processo decisionale del D. Lgs. n. 105/2015, il Servizio Progettazione e Gestione Urbanistica ha curato l'emissione di avviso pubblico per informare il pubblico interessato in merito alla procedura in atto per la costruzione del nuovo deposito di GNL, mediante pubblicazione all'Albo pretorio on-line del Comune per 60 giorni dal 08/06/2017. Durante il suddetto periodo sono pervenute 3 osservazioni formali dal pubblico interessato; i contenuti di tali osservazioni riguardano sia aspetti di sicurezza che ambientali connessi alla realizzazione del deposito.

La società PIR ha fornito in data 18/10/2017, P.G. 174484/2017 risposta puntuale ai contenuti delle tre osservazioni.

Per gli aspetti ambientali va ricordato che il permesso di costruire è ricompreso nella procedura di VIA, per cui gli aspetti ambientali del progetto sono trattati nell'ambito di tale procedura e, considerato che il permesso di costruire non può essere efficace senza la conclusione di VIA positiva, la deliberazione regionale sulla VIA costituirà attestazione circa la compatibilità ambientale del progetto.

Per gli aspetti di sicurezza, il rilascio del NOF da parte del CTR Emilia-Romagna attesta la compatibilità territoriale del nuovo deposito con il territorio circostante.

In particolare, visto quanto evidenziato in una delle osservazioni in merito alla presenza di edifici scolastici negli abitati di Marina di Ravenna e di Porto Corsini, va rilevato che l'edificio scolastico più vicino al deposito (Nido d'Infanzia Ottolenghi) risulta a 600 metri di distanza dal confine del deposito mentre l'area di danno più estesa raggiunge la distanza di circa 140 metri dallo stesso confine, quindi con un margine di sicurezza significativo rispetto all'edificio scolastico; gli edifici della "Fabbrica Vecchia e Marchesato", tutelati ai sensi del D. Lgs. 42/2004, attualmente in disuso, risultano a circa 240 mt dal confine del deposito, quindi con un margine di circa 100 mt rispetto alla massima estensione stimata delle aree di danno connesse al deposito.

Pertanto le osservazioni formulate non hanno evidenziato elementi tali da risultare, ai sensi delle normative vigenti in tema di impianti a rischio di incidente rilevante, ostative alla realizzazione del deposito in oggetto.

In merito alla analisi circa la conformità del progetto con le prescrizioni urbanistico-edilizie contenute nel comma 8 dell'art. IV.3.12 delle NTA del RUE vigente si evidenzia quanto segue:

– le disposizioni di dettaglio contenute nel comma 8 prevedono che in tali aree, in caso di nuova costruzione sia garantito il rispetto delle norme vigenti in materia e i seguenti indici e parametri:

- $U_f = 0,60$ mq/mq,

- $Q = 0,40$ mq/mq,

- $H = m 12,50$

inoltre, in caso di dismissione funzionale di impianti esistenti e/o di parti di essi, come nel caso in esame, regolarmente autorizzati con i provvedimenti previsti dalle specifiche normative di settore, le strutture esistenti non più funzionali all'impianto dovranno essere oggetto dei necessari interventi di caratterizzazione e/o bonifica.

La S_c di progetto somma a 3.976,40 mq, che, a fronte di una S_f di mq 22.154, produce U_f di 0,18 mq/mq, inferiore all'indice consentito di 0,60 mq/mq.

La S_q di progetto somma a 4698 mq, che produce l'indice Q uguale a 0,21 mq/mq inferiore all'indice consentito di 0,40 mq/mq.

In merito alla altezza massima consentita ($H = m 12,50$), va osservato che i due serbatoi di deposito del GNL superano tale altezza, in quanto l'altezza delle loro fronti è di m. 23,715 (altri elementi del progetto che superano fisicamente l'altezza di m. 12,50, sono esclusi dal computo delle altezze, ai sensi della norma regionale vigente, in quanto sono classificabili come manufatti tecnologici di servizio).

In relazione al superamento di tale limite di altezza, la società PIR richiede l'applicazione dell'art. 20 della L. R. n. 15/2013 per il rilascio di permesso di costruire in deroga, che prevede:

1. Il permesso di costruire in deroga agli strumenti urbanistici e rilasciato esclusivamente per edifici ed impianti pubblici o di interesse pubblico, previa deliberazione del Consiglio comunale.

2. La deroga, nel rispetto delle norme igieniche, sanitarie, di accessibilità e di sicurezza e dei limiti inderogabili stabiliti dalle disposizioni statali e regionali, può riguardare esclusivamente le destinazioni d'uso ammissibili, la densità edilizia, l'altezza e la distanza tra i fabbricati e dai confini, stabilite dagli strumenti di pianificazione urbanistica.

In relazione al vincolo di applicazione della deroga ai soli casi di edifici ed impianti pubblici o di interesse pubblico di cui al comma 1 dell'art. 20 L. R. n. 15/2013, si ritiene ancora attuale la circolare del Ministero Lavori Pubblici n. 3210 del 28/10/1967, che al paragrafo 12 - Poteri di Deroga fornisce i criteri per interpretare tali definizioni.

Escludendo per il caso in esame la definizione di edificio e impianto pubblico, in quanto evidentemente quelli in oggetto sono di proprietà privata, rimane la definizione di edificio ed impianto di interesse pubblico.

In merito ad essa, la circolare testualmente dispone:

"Per edifici ed impianti di interesse pubblico debbono intendersi quelli che, indipendentemente dalla qualità dei soggetti che li realizzano – enti pubblici o privati - siano destinati a finalità di carattere generale, sotto l'aspetto economico, culturale, industriale, igienico, religioso, ecc.: esempio conventi, poliambulatori, alberghi, impianti turistici, biblioteche, teatri, silos portuali, ecc.."

I due serbatoi in oggetto rientrano perfettamente nella definizione di silos portuali, per i quali la circolare ministeriale riconosce finalità di interesse pubblico ai fini dell'accesso alla possibilità di deroga.

Inoltre, anche la connessione del progetto agli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria perseguiti dal D. Lgs. 257/2016 con lo sviluppo di infrastrutture per l'utilizzo di combustibili alternativi per i trasporti stradali e navali, configura un interesse pubblico nella costruzione dell'impianto in oggetto.

Il comma 2 dell'art. 20 L. R. n. 15/2013 indica espressamente l'altezza tra i parametri urbanistico- edilizi che possono accedere alla possibilità di deroga.

Si valuta quindi che sussistano i requisiti per sottoporre alla valutazione del Consiglio Comunale la possibilità di procedere al rilascio di permesso di costruire in deroga al parametro fissato dalla Norma di RUE sulla altezza.

Valutato che l'area occupata dai serbatoi nel progetto è di circa 6.000 mq, porta al risultato che sarebbero occorsi ulteriori 6.000 mq per sviluppare un progetto con serbatoi di metà altezza.

Pertanto il maggior valore prodotto dalla deroga può essere calcolato come valore venale dell'area nuda che la società PIR non ha avuto necessità di acquistare sviluppando il progetto con serbatoi di altezza in deroga, pari a circa 6.000 mq, determinato utilizzando i valori fissati dal Regolamento comunale per l'applicazione dell'IMU.

In base alla superficie di 6.000 mq, al valore IMU delle aree produttive portuali aggiornato con gli indici ISTAT al 2017 pari a 97,73 Euro, alla riduzione fissata dalla deliberazione del C.C. per le attività produttive pari a -80%, si determina un contributo straordinario di Euro 58.637,56.

Preso atto del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ai sensi del D. Lgs. n. 105/2015 emesso dal CTR Emilia-Romagna con il Verbale 347 del 06/09/2017, acquisito al Protocollo del Comune con P.G. 155024/2017.

Preso atto della successiva integrazione al sopracitato Nulla Osta di Fattibilità (NOF) emessa dal CTR Emilia-Romagna con il Verbale 348 del 26/10/2017, acquisito al Protocollo del Comune con P.G. 188631/2017,

si propone quindi:

1. Di approvare il rilascio di permesso di costruire in deroga agli strumenti urbanistici vigenti, in particolare per il caso in esame al parametro della altezza massima degli edifici, relativo al progetto denominato "Realizzazione di un nuovo deposito costiero di GNL" proposto dalla soc. La Petrolifera Italo Rumena (PIR) nel Comune di Ravenna (Ra),

2. Di dare atto che il permesso di costruire in deroga sarà compreso nella Valutazione di Impatto Ambientale, e che esso, una volta perfezionato, sarà trasmesso alla Regione Emilia-Romagna perché costituisca parte integrante della deliberazione regionale sulla VIA ed assumerà comunque piena efficacia solo a seguito della stessa deliberazione

Natali prosegue illustrando a video alcune tavole del progetto richiesto in deroga.

Segnala inoltre che il 29 c.m. è convocata l'assemblea pubblica (alla sala della ex circoscrizione di Marina di Ravenna) con la partecipazione anche di membri del CTR, regione, capitaneria di porto, amministrazione e i rappresentanti della società. È il secondo passaggio pubblico fatto, che da conto dell'evoluzione che ha avuto il procedimento.

Il CTR ha finito la prima fase, poi controllerà il progetto esecutivo e farà sopra luoghi durante la realizzazione poi istituirà, come per tutti gli stabilimenti, un ciclo di visite di controlli periodici.

La VIA regionale attendeva l'esito del CTR, l'espressione del CC il PDC in deroga, poi concluderà con il rapporto ambientale finale di valutazione. Ricordo che siamo in un endoprocedimento della VIA che parte a valle del nulla osta di fattibilità del CTR, richiede l'espressione del consiglio comunale con riferimento alla deroga dell'altezza.

Il Presidente sentita l'illustrazione degli uffici lascia la parola ai commissari

Manzoli: faccio un ragionamento per arrivare poi alle domande alle perplessità.

Partendo dal presupposto che la normativa esistente è un dato di fatto, il primo passo sarebbe stato progettare un sistema con i serbatoi all'altezza giusta, sotto i 12m!

Quindi la mia domanda è, con i serbatoi la metà o quattro serbatoi probabilmente non ci stavano, il progetto non è economicamente sostenibile!? immagino che questa valutazione sia stata fatta per decidere se concedere la deroga o meno.

Le anomalie più sostanziose però sono tecniche:

- La deroga è possibile per edifici per impianti pubblici o di interesse pubblico che *"devono intendersi quelli che indipendentemente dalla qualità e soggetti che li realizzano, siano destinati a finalità di carattere generale sotto l'aspetto economico culturale industriale igienico religioso ecc.: esempio conventi, poliambulatori, alberghi, impianti turistici, biblioteche, teatri, silos portuali, ecc."* in delibera andiamo a scrivere: *i due serbatoi in oggetto rientrano perfettamente nella definizione di silos portuali* per me tecnicamente è l'opposto!! Una cosa è il silos, un'altra cosa è il serbatoio. Il silos contiene tendenzialmente solidi, i serbatoi contengono liquidi, prodotti in pressione ecc. questo dai manuali tecnici ingegneristici e da dizionario di grammatica italiana, non ho trovato invece niente nei manuali urbanistico architettonici.

- bisogna poi dimostrare quale sia l'interesse pubblico. Non credo l'aspetto economico dal momento che si parlava, con enorme ottimismo, di 24 posti di lavoro in più. Non credo culturale. Industriale invece sì, ma a livello di trasporto navale del porto, oppure di camion? l'aumento del trasporto allora è stato valutato dal punto di vista ambientale? con quali numeri? con quali aspetti? il metano è un combustibile che genera molti meno inquinanti, ma è un gas combustibile che è molto più preoccupante dal punto di vista dell'effetto serra. Sono stati fatti i conti di quanto metano si disperde nell'aria per via delle normali perdite strutturali degli impianti?

- Altra questione: è stato valutato da PIR un piano economico dettagliato che giustifichi l'h in deroga rispetto ai due serbatoi più piccoli previsti dalla norma?

Natali: noi abbiamo funzione come ente, di esaminare le proposte, loro hanno presentato questa richiesta quindi evidentemente avranno fatto le loro valutazioni e le loro scelte sul cosa proporre, in nessuna delle nostre funzioni c'è l'andare a sindacare le scelte. Quindi la risposta è no, non si è partiti da questo.

Loro hanno presentato un progetto (circa uguale sin dall'inizio). Noi qui siamo a valutare la deroga dal punto edilizio urbanistico, dobbiamo solo sottoporla a voi.

Faccio notare che, le aree portuali industriali limitrofe, non hanno questa limitazione dell'altezza, quindi di fatto concederemmo una deroga rispetto ad una h che nelle zone destinate ad impianti tecnologici non è prescritta, questa deroga non avrebbe particolare impatto proprio perché tutto attorno questi limiti di altezza non ci sono.

Silos-serbatoi: l'elenco riportato non è esaustivo, c'è un eccetera, nell'elenco dell'interesse pubblico ci sono anche alberghi e interventi rilevanti industrialmente. Analogamente a quello che avviene per i silos portuali che hanno forma cilindrica e contengono normalmente dei solidi in materiale granulare, qui abbiamo un contenuto liquido. Argomentare che un silos ha interesse pubblico solo se contiene materiale solido all'interno e diversamente si perda questa caratteristica, avrebbe portato il comune a sostenere una posizione difficile. Non posso che ribadire la correttezza dell'impostazione che come uffici abbiamo dato rispetto all'interesse pubblico.

Quando si rilasciano PDC non si chiedono efficienza del sistema e piano economico finanziario. Il piano economico finanziario non spetta per competenza a noi.

Gli spetti ambientali, non fanno parte di questo endoprocedimento (che è di tipo edilizio), l'aspetto ambientale è considerato a un livello più alto nella VIA regionale.

Come scritto in delibera, qualora non si arrivasse all'esito positivo della VAI il nostro endoprocedimento non avrebbe valore, infatti va consegnato da parte nostra alla regione che lo rilascerà solo insieme all'esito positivo della VIA, provato con una delibera di giunta regionale.

Perini: credo che tutti siamo a conoscenza dell'importanza ecologica dell'iniziativa di ecomondo riferita al metano. In delibera ho visto i dati, su cui i cittadini si soffermarono molto, i 600m (distanza dalla scuola) e i 180m della circonferenza, come vengono costruiti questi dati?

Natali: questo è l'oggetto del rapporto di sicurezza previsto per i RIR dal decreto, dove ci sono modalità di valutazione della possibilità del rischio e della rilevanza dell'evento. Questi calcoli sono oggetto di analisi da parte del gruppo di lavoro del CTR.

Nel decreto che richiede la compatibilità territoriale degli stabilimenti, è previsto che in base al tipo di evento ed alla probabilità di accadimento, il territorio circostante allo stabilimento sia valutato più o meno compatibile. Ci sono delle tabelle che attraverso i valori ottenuti rendono possibile queste valutazioni di compatibilità con l'uso previsto del territorio.

Mostra a video le tavole indicanti le aree di danno e le compatibilità territoriali previste e la posizione della scuola. Ribadisce inoltre che tutte queste cose sono reperibili on line per la cittadinanza.

Mancini: premetto che sta mattina abbiamo consegnato in comune una serie di firme (oltre 500) dei cittadini di una inchiesta pubblica sul progetto, che va oltre a quello che è stato fatto nei confronti dei cittadini, vorremmo ben oltre le due assemblee pubbliche di mera comunicazione, senza alcun tipo di partecipazione dei cittadini! Siccome ai sensi dell'art. 24 del decreto legislativo 152/2006 l'amministrazione si può fare carico di un'inchiesta pubblica sulle grandi opere, abbiamo raccolto firme a questo scopo e venga discussa in sede pubblica. Mi auguro anche che il consiglio ne prenda atto nelle votazioni successive.

Abbiamo sottolineato temi condivisi coi cittadini rispetto di questo punto, in primis la destinazione di questo combustibile, che è vero essere meno inquinante di altri combustibili, ma in realtà se andiamo ad analizzare il tema al livello globale ha lacune pesanti. Tipo le modalità di estrazioni che mettono in discussione l'effettiva utilità per la lotta ai cambiamenti climatici.

Tornando alla deroga sottolineo la richiesta di avere una definizione puntuale di silos portuale e deposito, se esiste la differenza non è menzionata dalla deroga.

Rispetto alla fabbrica vecchia chiedo se c'è stato parere da parte della SABAP.

Poi chiedo se c'è stato anche un parere del servizio strade, in quanto ci si aspetta un incremento di traffico sulla Baiona. Il progetto viene giustificato da una volontà Europea (direttiva 94/2014) poi recepita anche a livello nazionale, per quanto riguarda in particolare il trasporto navale e le emissioni dei porti, però di fatto questo carburante verrà utilizzato per il trasporto su gomma.

Rispetto alla nota di Perini, a ecomondo si è parlato di biometano, non proprio di metano, quale essere una risorsa strategica per il paese!

Natali: sull'interesse pubblico non posso che ribadire che la definizione non può che includere un impianto di questo genere.

Parere SAPAB e parere strade sono aspetti che fanno parte della VIA, non è parte di questo procedimento. In sede opportuna la possibilità di integrare e valutare questi aspetti, non è prevista dal caso perché è lontano oltre 200 m e in area industriale. In questo caso il PDC non ha questo vincolo, in quanto non c'è interferenza col fabbricato. Per le Strade in ambito di VIA verrà espresso parere.

Turchetti: se ho capito bene il comune partecipa alla conferenza di servizi che prevede il rilascio della VIA?

Francesconi: una riflessione sulla posizione del mio gruppo consiliare.

La CCAT di oggi deve valutare una richiesta attinente insediamento GNL, che si inserisce in una logica di sviluppo del porto e pur essendo una deroga non la riteniamo un'eccezione, ma riteniamo sia un giusto atto di pianificazione e programmazione urbanistica, come valutato dai tecnici e gli organi preposti. Questo ci può consentire la realizzazione di un investimento innovativo di sviluppo unico, con condizioni di garanzia e di sicurezza che sono la prima cosa sulla quale nessuno vuole derogare.

È chiaro che aspettiamo il completamento del procedimento di VIA, dopo di che, riteniamo sia un'occasione da non perdere in competitività e sviluppo, sia in relazione agli altri porti dell'Adriatico, sia perché anticipa di parecchi anni quello che è previsto in altri luoghi! Credo che le iniziative siano positive e che giustamente vi partecipino il sindaco e chiarisca i dubbi in merito a sicurezza e pianificazione urbanistica.

Chiamati ad esprimere un parere su questa deroga, dal momento in cui la documentazione attesta i prerequisiti che andranno poi a un'istituzione superiore, credo che sia dovere di questa amministrazione appoggiare questo intervento e votare favorevole a questo documento.

Su questo si gioca, sia la nostra innovazione a livello territoriale, sia il nostro coraggio a livello imprenditoriale al fine di creare quelle condizioni per avere anche nel nostro territorio, finalmente, degli insediamenti all'avanguardia, unici a livello nazionale.

Maiolini: se non dobbiamo parlare di questo combustibile, non dobbiamo parlare dell'impatto sull'ambiente, perché si parla solo del Pdc, allora in delibera non si può scrivere *"Inoltre anche la connessione del progetto agli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria perseguiti dal decreto legislativo 257/2016 con lo sviluppo di infrastrutture per l'utilizzo di combustibili alternativi per i trasporti stradali e navali configura interesse pubblico nella costruzione dell'impianto in oggetto"* se noi mettiamo questo, allora parliamo della qualità dell'aria: l'esperto di Ravenna in comune ha detto benissimo, questo tipo di combustibile è un combustibile fossile che non cambierà la nostra dipendenza dai paesi che possiedono petrolio! Cambierà qualcosa in merito alla qualità dell'aria, ma la produzione di CO2 dalle fughe e dalle torce che continuano a bruciare continuano a produrre CO2 che anche se in quantità poco inferiore al combustibile che stiamo utilizzando adesso, non vedo tutto questo miglioramento!

Il miglioramento sarebbe stato maggiore se avessimo fatto un piano energetico nazionale differente, che puntava alle fonti veramente alternative. Invece così per i prossimi 30 anni, noi punteremo su questo e non faremo nient'altro! Questa cosa politicamente mi distrugge.

Perché devono chiedere un PDC se ancora non sono completati gli altri studi? non sono ancora completati gli studi dei passaggi delle navi in Candiano, quindi non sappiamo esattamente che impatto avrà (anche stradale) questo impianto! Dobbiamo avere in mano gli altri studi prima di rilasciare un PDC!

In merito alla lontananza della scuola (600m) ho capito i calcoli delle aree di danno, ma ci sono altri impianti a rischio di incidente rilevante nei pressi, è stato calcolato l'effetto domino?? penso di sì, ma questi studi vanno mostrati chiaramente alla popolazione.

Ancisi: quello che non capisco è l'urgenza di seguire questa la procedura per rilasciare un PDC che può essere utilizzato solo se gli altri procedimenti si concludono. Non è nell'economia degli atti amministrativi! Che è principio cardine della pubblica amministrazione! Se l'esito fosse negativo avremmo impegnato gli uffici inutilmente e perso tempo!

Natali: è previsto per legge così!

Ancisi: Mi sembra di stare in una babele burocratica in cui si affermano dei principi e poi si applicano in maniera contraria! Non ne capisco il senso!

Natali: in merito al passaggio della citazione del decreto che ci dà modo di argomentare l'interesse pubblico: noi citiamo l'articolo e applichiamo la legge, non facciamo considerazioni.

Per assurdo se non ci fosse stato il limite di altezza, la procedura non sarebbe nemmeno arrivata qui.

Ci sono architetture di procedimenti che per quanto si cerchino di semplificare, comunque fanno i conti con un numero notevole di endoprocedimenti, la VIA riassume tutto e il PDC vive in seno ad essa. Io non sono qui a sostenere un intervento, ma sono qui a proporre un atto dovuto qualora non violi delle norme.

In merito alle torce: Non ci sono torce che bruciano costantemente, ma solo in caso di emergenza, lo scopo è quello di perdere il meno possibile del combustibile.

In merito al procedimento: Il PDC, va rilasciato secondo la legge e deve arrivare prima del rilascio della VIA. Noi dobbiamo dire alla regione se dal punto di vista urbanistico sia conforme o rilasciare o meno la deroga in questo caso sull'altezza.

In merito al procedimento se sia o meno economico: è certamente complicato, solo dopo il nulla osta di fattibilità per la sicurezza si può partire col rilascio del PDC da attivare solo dopo la compatibilità ambientale della via, a quel punto la VIA ha valore complessivo e contiene tutte le autorizzazioni, su questo cardine è impostato il decreto 152.

Ancisi: ho capito, però per concedere il PDC occorre concedere la deroga. C'è una legge che ci obbliga a dire di sì? la giunta propone al consiglio di approvare la deroga, quelli che votano contro violano una legge? Quali ragioni suggeriscono di proporre al consiglio di concedere la deroga?

Mantovani: faccio delle considerazioni. È chiaro su cosa siamo chiamati ad esprimerci.

Temo che presenterebbero un altro progetto, ma non desisterebbero comunque dal loro scopo.

Quello che volevo sottolineare era che il NOF si assume le sue responsabilità fino al limite della banchina, poi? la capitaneria di porto in seguito si farà carico della movimentazione delle navi a rischio all'interno del canale, io spero che lo facciano e diano prescrizioni. Così come dovranno esserci prescrizioni e disposizioni per mettere in sicurezza il traffico (che credo che sia a carico del comune) che permettano di viaggiare nella maniera più sicura possibile. Queste due parti, che mi pare non rientrino nella SEVESO, ci sono enti che dovranno farsene carico.

Nell'ipotesi in cui l'impianto venga costruito, il tema della situazione ambientale di quella zona non è solo industriale, ma è quella dei due paesi a fronte, non ci deve essere peggioramento della situazione ambientale, ma un significativo miglioramento dato dalle compensazioni. Quindi chi ha già uno stabilimento deve oltre a mettere nella sicurezza massima possibile, anche migliorare l'impatto ambientale di quello che c'è già. Mi aspetterei che questo avvenga. Perché nel momento in cui si insedia uno stoccaggio di un carburante di questo tipo, che è vero essere meglio del nero con cui si viaggia adesso, anche se credo debba essere un carburante di transizione piuttosto che un punto di arrivo, necessita comunque di una compensazione. Ragionamenti a latere di questa delibera, che però credo vadano ribadite.

Turchetti: aggiungo che condivido parte delle sue osservazioni. È evidente che il tema della sicurezza e delle compensazioni è per il comune la leva su cui si può avere margine di azione facendo riferimento alla conferenza di servizi.

In un mondo perfetto la transizione avverrebbe in un giorno e potremmo passare dalle fonti fossili alle energie rinnovabili in un attimo, tecnologicamente si potrebbe fare, invece viviamo in un mondo storto in cui questo procedimento impiegherà decenni. L'altra volta posi infatti la questione del ciclo di vita di questo impianto, mi si disse che era impostato su una vita di 30 anni, rispetto ai quali è auspicabile che avvenga la transizione.

Natali: in merito alle ragioni della deroga: le limitazioni di altezze in zone residenziali hanno un senso, ma nel caso (come questo) di un impianto tecnologico circondato da aree industriali portuali, produttive, che queste limitazioni non le hanno, è poco giustificabile porre un limite alle necessità ingegneristiche di produzione del processo che gli stabilimenti hanno! Questa è la ragione per cui gli uffici ritengono implicitamente che una deroga sull'altezza sia accettabile. Tecnicamente è regolare sia il concederla che il non concederla, ma dal punto di vista urbanistico non esistono ragioni per limitare l'altezza di questo impianto tecnologico, in quanto circondato da aree che questo limite non ce l'hanno.

In riferimento agli aspetti di limitare i rischi sulle infrastrutture di trasporto legati al traffico navale, è previsto al punto 6.1.1 del decreto SEVESO (per i quali non c'è da verificare una tabella per la compatibilità territoriale) che si stipuli un accordo che interessi il gestore dell'infrastruttura di trasporto e il proponente affinché vengano messi in campo accorgimenti tali da limitare i danni in caso di incidente. Si entra nella competenza della capitaneria di porto. Ho fatto mettere a verbale nell'esito del CTR una frase che sulla base del punto 6.1.1 dice: *"auspicando che l'incremento del traffico navale e le connesse operazioni di movimentazione dei vettori siano oggetto valutazione da parte autorità competenti, affinché venga mantenuto un adeguato livello di sicurezza all'interno del sistema portuale ad esempio tramite l'efficace coordinamento tra lo stabilimento e il gestore della struttura portuale"* quindi in caso lo ritenesse la Capitaneria potrà dare le prescrizioni che riterrà alle navi.

Sugli aspetti del traffico il comune interviene in sede di VIA (con l'ufficio apposito) valutando se dare o no prescrizioni anche di questo tipo.

Per le compensazioni anche queste vengono chieste in sede di VIA.

Mancini: è stata presa in considerazione l'esistenza delle complementarità tra le tempistiche di realizzazione del progetto e il progetto relativo all'area dell'HUB Portuale del porto di Ravenna, perché di fatto il progetto richiede delle caratteristiche particolari sia per quanto riguarda i fondali che per quanto riguarda anche la strutturazione delle banchine. Come si integra il progetto (che prevederebbe un paio di anni) con l'ammodernamento del porto e delle banchine?

Tornando all'attribuzione dell'interesse pubblico in particolare in merito all'abbattimento degli inquinanti, nella VIA di PIR, secondo me, ci sono carenze nel bilancio emissivo, la società fa una previsione futura di un trend del parco navale che va sui 30 anni, ma nell'immediato ci sarà un peggioramento nel breve periodo.

Se, come stato affermato, le tecnologie esistono allora vuol dire che manca la volontà politica e la volontà politica dipende solamente da chi amministra.

Natali: ho dimenticato di dire che a complicare i procedimenti, parlando della capitaneria di porto, il decreto 257 prevede un procedimento autorizzativo in capo al Ministero che in coordinamento con la Regione, con ogni probabilità la capitaneria si esprimerà in quella sede. In tema di semplificazione potrebbe essere considerato un paradosso, ma le leggi quando cercano di semplificare tante volte ci riescono altre volte forse no.

Perini: l'h dei silos non ha nulla che fare con i 140 m?

Natali: i 140 m sono il limite dell'ultima area di danno calcolata in planimetria, i serbatoi invece sono alti poco meno di 24m, sono due cose diverse.

Gli scenari esaminati sono di diversi tipi ecco perché le linee diverse delle planimetria.

Fratti: volevo fare un ragionamento generale nell'esprimere il mio pensiero. Io credo che la tecnologia sia un'opportunità e sia una strada percorribile per rendere più eco compatibile il trasporto marittimo e stradale. Tant'è che per il 2020 sono previste, nel mar mediterraneo, riduzioni di produzioni delle immissioni navali, la legge quadro del governo prevede, proprio in quest'ottica, la realizzazione di punti di riferimento GNL nei porti italiani. Credo quindi che da un punto di vista della tecnologia il percorso sia coerente.

Detto questo, può esser la migliore, ma se mette a rischio la salute dei cittadini non è accettabile, ma non siamo noi a valutare, abbiamo il CTR che può farlo, fortunatamente tra l'altro è molto puntiglioso, di conseguenza non posso che esprimere fiducia ed affidarmi alla loro valutazione. È stato avviato anche un percorso di coinvolgimento della cittadinanza per dare la massima conoscenza, per cui credo che il percorso sia fatto nel modo migliore. Detto ciò ci dobbiamo esprimere sulle altezze la cui variazione è legittimità e dal fatto che le aree limitrofe hanno già altezze maggiori e i serbatoi previsti non modificano lo skyline industriale del paesaggio dove già la centrale elettrica e la Bunge hanno altezze superiori ai serbatoi. Ritengo quindi che ci siano le condizioni per dare un parere positivo che può incentivare lo sviluppo dell'area portuale in sicurezza.

Ancisi: aggiungo, guardando la delibera, il fatto che si deroghi in quanto si tratta di silos portuali, non lo dice la legge, ma lo dice una circolare a cui il CC non è tenuto ad attenersi. Il voto favorevole quindi non è obbligato da nessuna norma che impegni i consiglieri.

Natali: può essere fatto, non si deve.

Ancisi: mi viene in mente questa norma, che come è già successo molte altre volte si viene qui a dire che la delega può essere data per edifici di impianti pubblici o di interesse pubblico (e qui ci sta tutto) c'è anche una circolare del ministero dei lavori pubblici che dispone *"per edifici di interesse pubblico debbano intendersi quelli che indipendentemente dal fatto che siano di enti pubblici o destinati a finalità di carattere generale"* e generale non è detto sia pubblico *"sotto l'aspetto economico culturale industriale igienico religioso esempio: conventi, poliambulatori, alberghi, impianti turistici, biblioteche, teatri, silos portuali"* la circolare suggerisce non dispone! Poi si può fare di tutto se la legge è volutamente generica. Mentre lo capisco per le scuole, biblioteche..., ma per un silos portuale faccio fatica a vedere l'interesse pubblico. Restano i miei dubbi.

Non essendoci ulteriori richieste di intervento il Presidente della CCAT invita i commissari all'espressione del proprio Voto.

La CCAT APPROVA a Maggioranza dei presenti con:

gruppo	favorevole	contrario	astenuto	In CC	assente
Gruppo Partito Democratico	x				
Gruppo Sinistra per Ravenna					x
Gruppo Partito Repubblicano Italiano	x				
Gruppo Ama Ravenna	x				
Gruppo Lista per Ravenna				x	
Gruppo Cambierà				x	
Gruppo Lega Nord					x
Gruppo Forza Italia					x
Gruppo La Pigna					x

Gruppo Ravenna in Comune		x			
Gruppo Alberghini					x
Gruppo art. 1 MDP				x	

Il Presidente della CCAT non essendoci ulteriori richieste di intervento, dichiara chiusa la seduta alle ore 18:13

La Segretaria

R. Bendazzi



Il Presidente

M. Turchetti

