

PROVINCIA DI GENOVA - Comitato Tecnico Urbanistico Provinciale

ADOZIONE DELL'ELABORATO TECNICO RIR. PARTE INTEGRANTE DEL PUC VOTO n. 663 del 27.11.2013

Parere ai sensi dell'art. 39 della L.R. 36/1997

• Rapporti e coerenza del Documento "RIR" con la Pianificazione di livello provinciale.

Per quanto attiene alla pianificazione di livello provinciale, l'istruttoria è stata condotta tenuto conto che:

- il P.T.C. p, così come modificato con la Variante approvata con D.C.P. n.39 del 18/06/2008, ha definito i criteri per il controllo dell'urbanizzazione nelle zone interessate da stabilimenti a rischio d'incidente rilevante, nonché i criteri per la localizzazione d'insediamenti produttivi;
- la pianificazione di bacino, nel caso di specie quella relativa ai torrenti Varenna e Polcevera, specifica le limitazioni per le attività e le localizzazioni nelle aree caratterizzate da criticità idrogeologiche così come individuate dai Piani.

A) - Rapporti con la Variante al PTC p 2008.

Si evidenzia, in primo luogo, che il parere sull'elaborato tecnico "RIR" del Comune di Genova è espresso esclusivamente con riferimento alla conformità, ai criteri ed indirizzi individuati nel PTC provinciale per la formazione dei RIR, alla sussistenza dei requisiti di cui all'Allegato al D.M. 09/05/2001, oltre che ai profili di carattere urbanistico di raccordo con i contenuti del PUC. Restano, pertanto, di competenza del Comune e del Comitato Tecnico Regionale del Ministero dell'Interno Dipartimento dei Vigili del Fuoco, nei termini indicati al punto 3.1 dell'Allegato al D.M. 2001, tutte le determinazioni e valutazioni inerenti alle aree di danno, le categorie di effetti, gli ambiti e zone compatibili con gli stabilimenti, le misure compensative.

Il RIR è un documento obbligatorio per i Comuni il cui territorio è interessato da stabilimenti a rischio d'incidente rilevante (presenza di stabilimenti e/o effetti prodotti).

L'art. 20 bis del PTCp definisce le modalità di applicazione delle indicazioni del D.lgs 334/99 e s.m.i per l'approfondimento e sviluppo a maggior dettaglio del quadro di riferimento costituito dal piano provinciale e delle aree di osservazione ivi individuate, e alle disposizioni della legge urbanistica regionale n. 36/1997 per quanto attiene al raccordo con il Piano urbanistico comunale.

Il RIR del Comune di Genova costituisce, quindi, attuazione del PTC, in ottemperanza alle norme di cui ai relativi articoli 20 e 20 bis, ma anche aggiornamento e specificazione dei contenuti del piano provinciale, con particolare riferimento al tema del controllo dell'urbanizzazione nelle zone interessate dagli stabilimenti a rischio d'incidente rilevante, come indicato al comma 4 dell'art. 20 bis.

L'individuazione specifica dei contenuti della variante al PTC verrà definita a valle dell'approvazione del documento RIR, nell'ambito del progetto definitivo del P.U.C., una volta concluso l'adeguamento del documento tecnico in questione ai pareri formulati dagli Enti e alle osservazioni eventualmente accolte.

Il procedimento di variante di aggiornamento al PTC, ai sensi del combinato disposto dell'art. 23, c. 1 della L.R. 36/1997 e dell'art. 23 delle NTA del PTC, seguirà, quindi, la conclusione del procedimento di approvazione del PUC, anche ai fini dell'efficacia dei suoi contenuti e del superamento del regime di salvaguardia, come specificato all'art. 20 bis, c. 9 delle NTA del PTC.

Per quanto riguarda gli stabilimenti a rischio d'incidente rilevante presenti nel Comune di Genova e approfonditi nel RIR, ma non ricompresi nel PTC (variante 2008), gli stessi verranno inseriti nel PTC e integrati nella Struttura del piano.

Applicazione Disciplina del PTC

1. Elenco Stabilimenti

Il RIR deve essere regolarmente aggiornato rispetto all'elenco, redatto ai sensi dell'art.15 comma 4 del D.Lgs. 334/99 e s.m.i., degli stabilimenti assoggettati alla disciplina in materia (art. 6, 7 e 8 D.Lgs. 334/99 e s.m.i.), pubblicato semestralmente dal Ministero dell'Ambiente Inventario Nazionale degli Stabilimenti a Rischio di incidente Rilevante, predisposto dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione IV - Rischio rilevante e autorizzazione integrata ambientale, in collaborazione con il Servizio Rischio Industriale di ISPRA (ultimo aggiornamento giugno 2013).

Si riporta nelle seguenti tabelle l'elenco degli stabilimenti presenti sul territorio comunale, suddivisi per le categorie del D.lgs. n. 334/1999.

*** Stabilimenti compresi nell'elenco ex Art.6 del D.lgs. n. 334/1999:**

PTC provinciale	Elenco Ministero Ambiente (30 giugno 2013)	RIR del PUC di Genova
TECNOMINE Beppino Zandonella Callegher) Genova Monte Gazzo	TECNOMINE - GENOVA Sestri Ponente	TECNOMINE - GENOVA Sestri Ponente
LIQUIGAS S.p.A. Genova - Bolzaneto	LIQUIGAS Spa - GENOVA	LIQUIGAS Spa - GENOVA
-	ILVA SPA - GENOVA	ILVA SPA - GENOVA

*** Stabilimenti compresi nell'elenco ex Art.8 del D.lgs. n. 334/1999:**

PTC provinciale	Elenco Ministero Ambiente	PUC di Genova
SILOMAR S.p.A. Genova Porto	SILOMAR Spa - GENOVA	SILOMAR Spa - GENOVA
SUPERBA S.r.l. Genova - Pegli	SUPERBA Srl - GENOVA	SUPERBA Srl - GENOVA
SIGEMI S.r.l. Genova - S.Quiri	SIGEMI Srl - GENOVA	SIGEMI Srl - GENOVA
PRAOIL OLEODOTTI ITALIANI S.p.A. Genova - Pegli	ENI SPA ex PRAOIL OLEODOTTI ITALIANI Spa - GENOVA	ENI SPA ex PRAOIL OLEODOTTI ITALIANI Spa - GENOVA
-	ENI SPA - Deposito costiero - GENOVA	----

IPLOM S.p.A. Genova - Fegino	IPLOM Spa - GENOVA	IPLOM Spa - GENOVA
CARMAGNANI S.p.A. Genova - Fegino	ATTILIO CARMAGNANI "AC" SpA - GENOVA	ATTILIO CARMAGNANI "AC" SpA - GENOVA
-	<i>EUROPAM SRL - GENOVA Borzoli</i>	-----
-	GETOIL SRL - GENOVA	GETOIL SRL - GENOVA
-	<i>ENEL SPA – Centrale termoelettrica GENOVA</i>	----
PETROLIG S.r.l. Genova Porto	PETROLIG SRL - GENOVA	PETROLIG SRL - GENOVA

Rispetto all'elenco del Ministero, come si evince dalle tabelle sopra riportate, risultano pertanto non inseriti i seguenti stabilimenti:

- *ENI SPA – Deposito costiero – GENOVA (art.8)*
- *ENEL SPA – Centrale termoelettrica GENOVA (art.8)*
- *EUROPAM SRL - GENOVA Borzoli (art. 8)*; tale ultimo stabilimento risulta, tuttavia, escluso dall'elenco come indicato nel verbale del Comitato tecnico regionale del 26/11/2013, a seguito della sospensione a tempo indeterminato dell'attività di stoccaggio di oli minerali.

INDICAZIONE DEI RILIEVI E DEI SUGGERIMENTI EMERSI:

Come specificato nell'ambito del parere espresso sul progetto preliminare del PUC con DGP 128/2012, il documento RIR, nel progetto definitivo del PUC, deve essere esteso a tutti gli stabilimenti a rischio d'incidente rilevante, anche a quelli non compresi nel PTC in quanto inseriti successivamente nell'elenco, rispetto ai quali non sono a oggi applicabili le misure di salvaguardia.

Nel RIR quindi devono essere inseriti gli impianti a rischio d'incidente rilevante compresi nell'elenco ministeriale presenti sul territorio comunale alla data dell'approvazione del PUC e, per ciascuno, definite le aree di danno e le fasce di protezione, dando conto e motivando adeguatamente le eventuali esclusioni effettuate.

Nel caso in cui gli stabilimenti in parola non siano inseriti, per gli stessi deve essere comunque individuata una disciplina transitoria e specificato il regime di salvaguardia da applicarsi, in via cautelativa fino al completamento del RIR stesso, tenuto conto che per alcuni impianti non sono a oggi definite le aree di osservazione del PTC provinciale.

Per quanto attiene agli stabilimenti a rischio d'incidente rilevante presenti in ambito portuale, si prende atto di quanto sostenuto dal Comune che nel RIR ha ribadito che, nelle more dell'adozione da parte dell'Autorità Portuale del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP), vige la normativa di cui alla Variante al P.T.C. della Provincia di Genova approvata con D.C.P. n. 39 del 18.06.2008.

Il richiamato elenco ministeriale delle aziende a rischio d'incidente rilevante presenti nella provincia di Genova, risulta impreciso e obsoleto per quanto riguarda l'azienda EUROPAM. Essa, infatti, ha

adempito alla direttiva Seveso, notificandosi per due distinti stabilimenti presenti sul territorio genovese: il deposito di Via Borzoli e quello di Via Sardorella.

Tali depositi, come peraltro ufficializzato da atti deliberativi del CTR (Via Borzoli 137B- seduta del 26.11.2013; Via Sardorella 39- seduta del 10.10.2012), non detengono più sostanze pericolose in quantità soprasoglia e quindi EUROPAM, ufficialmente, non figura più fra le aziende a rischio d'incidente rilevante.

Per quanto riguarda il deposito ENI e la centrale ENEL, come già chiarito in altra circostanza, sono ubicate in area portuale e l'unica problematica accertata di rischio riguarda la possibile contaminazione dell'ambiente marino dovuta a un eventuale sversamento di olio combustibile. Tenuto conto delle valutazioni formulate dal CTR a conclusione delle istruttorie di valutazione dei rispettivi rapporti di sicurezza (ENI - seduta del 10.04.2013; ENEL 7.02.2013) non sono ipotizzabili scenari incidentali aventi impatto oltre i confini portuali.

Come indicato nell'elaborato tecnico RIR, si resta in attesa delle indicazioni eventualmente riportate sul Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP- Decreto 16.05.2001 n. 293), che deve essere elaborato da parte dell'Autorità Portuale di Genova, per valutare la necessità di apportare eventuali integrazioni all'elaborato RIR.

2. Individuazione compatibilità degli stabilimenti, delle fasce di protezione e della relativa disciplina.

Aree di Danno. Nel RIR sono stati effettuati riscontri rispetto ai dati forniti dalle Aziende, valutando nella maggior parte dei casi, l'attendibilità del contenimento degli effetti conseguenti a incidenti rilevanti all'interno del perimetro dello stabilimento stesso, sulla base delle indicazioni fornite dal gestore per le cosiddette aree di danno.

Per la verifica di compatibilità territoriale, infrastrutturale e ambientale, il RIR ha proceduto all'accertamento delle condizioni tenuto conto delle categorie territoriali di cui alla tabella 1 dell'allegato al D.M. 9/05/2001, delle densità edilizie (su base CTR), delle caratteristiche delle sostanze prodotte.

INDICAZIONE DEI RILIEVI E DEI SUGGERIMENTI EMERSI:

a) Si prende atto delle valutazioni effettuate, evidenziando che, in esito alle verifiche, nel RIR risulta dichiarato "territorialmente non compatibile" lo stabilimento "Carmagnani SpA", in quanto per alcuni eventi sono prefigurati sconfinamenti delle aree di danno, soprattutto nella direzione della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia.

Al riguardo di quanto sopra si ritiene opportuno che il Comune chiarisca e dia evidenza circa i contatti avviati con l'Ente ferroviario in questione e del parere dallo stesso eventualmente formulato nel merito del documento RIR e delle ricadute come sopra emerse.

b) Inoltre si ritiene opportuno segnalare alla Civica Amministrazione di verificare e dare atto dell'attendibilità e della debita coerenza del supporto cartografico utilizzato (CTR) rispetto al reale stato dei luoghi.

c) Pare comunque necessario specificare meglio e in modo più omogeneo la valutazione di compatibilità per tutti gli stabilimenti, ed indicare le conseguenti misure di protezione o gli interventi da adottare, evidenziando, ad esempio, quali misure sono previste nei casi in cui le aree di danno interessino infrastrutture viarie esistenti. In tal senso ci si può riferire a quanto suggerito al comma 2 dell'art. 20 bis delle norme di attuazione del PTC: *"ai fini dell'analisi di vulnerabilità territoriale delle infrastrutture della mobilità, i Comuni possono stabilire parametri quantitativi equivalenti a quelli indicati nella Tabella 1 (affollamento/frequenza d'uso) sulla base della presenza di utenti all'interno delle aree di danno, secondo dati rilevabili da fonti certificate, e attribuire le categorie B o C, rispettivamente se la presenza rilevata è superiore o inferiore a*

1000 persone/giorno". Nel documento RIR tale aspetto, infatti, non risulta adeguatamente sviluppato nell'ambito della "categorizzazione del territorio" compiuta nei casi in cui infrastrutture viarie ricadono all'interno delle aree di danno.

d) Infine, si ritiene opportuno che l'individuazione delle aree di danno sia riportata oltre che su base catastale, anche sulle carte CTR, come peraltro previsto nel sopra richiamato allegato al D.M. 9/05/2001.

a) A seguito dell'incontro presso i nostri uffici, in data 9 aprile 2014, con i tecnici rappresentanti di R.F.I., durante il quale è stato sottoposto all'attenzione l'elaborato tecnico in oggetto, è stato trasmesso a RFI, con nota prot. 122391 del 24.04.2014, copia, in formato digitale, dei relativi elaborati.

b) In merito all'attendibilità e alla coerenza del supporto cartografico utilizzato (CTR) rispetto al reale stato dei luoghi si segnala che il rilievo di base su cui sono state elaborate le tavole grafiche del RIR, come riportato sulle tavole stesse, è costituito dalla carta tecnica in scala 1.5000 prodotta dalla Regione Liguria. Si segnala che, comunque, si è proceduto alla verifica della corrispondenza del rilievo di base nei confronti dello stato dei luoghi, con particolare riferimento alle tavole che riportano le aree di danno delle singole aziende. Sono stati riscontrati due casi dove, successivamente alla data di elaborazione del rilievo regionale (CTR-anno 2003), sono state realizzate nuove opere di cui si è tenuto conto nella stesura del RIR:

il primo caso riguarda il fabbricato destinato al Centro di manutenzione della Snam realizzato recentemente in prossimità dello stabilimento Iplom,.

Il secondo è relativo ad alcuni volumi a carattere promiscuo, fra cui anche un piccolo edificio residenziale, presenti nei pressi dello stabilimento Tecnomine.

Di queste nuove presenze se ne è tenuto conto in occasione delle verifiche di compatibilità degli stabilimenti senza, però, procedere a modificare il rilievo regionale in assenza di autorizzazione da parte della Regione stessa.

c) Il DM 09 maggio 2001, definisce i requisiti minimi che devono essere verificati, per stabilire la compatibilità delle aziende a rischio d'incidente rilevante, con il territorio circostante. Tale verifica consiste nel categorizzare il territorio contenuto all'interno delle aree di danno, per poi rapportare tale indice alle appropriate soglie di danno, con riferimento a ciascuna classe di deposito, o fascia di probabilità d'accadimento degli eventi incidentali. In ciò consiste il criterio omogeneo di base, utilizzato per verificare la compatibilità di ciascuna azienda con il suo territorio.

E' però evidente che ogni valutazione debba essere compiuta senza ignorare le specifiche situazioni riguardanti ciascuna realtà. Un esempio può chiarire meglio questa necessità: appare evidente come un'area pianeggiante possa adeguarsi correttamente, ed in maniera esaustiva, al criterio delle aree di danno; mentre non è così per un'area con orografia ad elevata acclività, dove le aree di danno rappresentate in pianta, potrebbero sovrapporsi a elementi sensibili, ma con dislivelli tali fra il piano ove esse sono rappresentate e quello dei siti vulnerabili, che potrebbero rendere del tutto ininfluenti gli effetti associati all'evento che si determina (caso Superba).

Analoghe considerazioni valgono per "le stazioni ferroviarie e altri nodi di trasporto" citate dal Decreto, attraverso le quali s'invita a considerare l'affollamento di persone in un determinato punto.

E' ragionevole presupporre che una linea ferroviaria, così come un tratto autostradale, presentino livelli di rigidità gestionale, soprattutto con riferimento alla tempestività nell'allontanare i mezzi di trasporto che, per cause del tutto imprevedute, dovessero sostare all'interno delle aree di danno al verificarsi di un significativo evento incidentale. Non così critica appare invece la situazione riguardante un normale asse viario urbano, privo di particolari problematiche.

E' inoltre opportuno considerare le dinamiche degli scenari incidentali, con particolare attenzione ai tempi intercorrenti fra l'origine dell'incidente e il raggiungimento dei valori di soglia rappresentati dalle aree di danno.

Sulla base delle considerazioni sopra espresse, non ci si può esimere, pur partendo da criteri oggettivamente omogenei, di approfondire ogni singolo caso per farne emergere le peculiarità e tarare le misure da adottarsi nel modo più opportuno.

Per tali ragioni ad esempio, è stata definita incompatibile la Carmagnani e non la SIGEMI dove l'asse viario è sottostante e quindi si è ritenuto che i tempi, intercorrenti fra il verificarsi dell'evento incidentale e gli effetti dell'irraggiamento sull'asse viario, siano tali da consentire l'attivazione delle misure d'emergenza che prevedono il blocco del traffico e l'evacuazione del breve tratto interessato dall'irraggiamento.

d) SI OTTEMPERA: si riporta l'individuazione delle aree di danno oltre che su base catastale, anche sulle carte CTR.

Fasce di Protezione. Nel RIR sono state individuate fasce di protezione a carattere cautelativo, finalizzate a *“mitigare gli effetti residui percepibili oltre le aree di danno”*.

Nel RIR è affermato che per la definizione dei limiti delle “fasce di protezione” sono state assunte come base di partenza le “aree di osservazione” del PTC provinciale, rispetto alle quali sono state introdotte modifiche e aggiustamenti, ritenuti necessari in rapporto sia alle specificità dei possibili rischi indiretti, sia alle caratteristiche fisiche e ambientali dei luoghi.

Rispetto ai criteri e alle scelte della Civica Amministrazione si prende atto del metodo, condividendo l'obiettivo di garantire maggiore tutela al territorio anche sotto profili non strettamente connessi alle tipologie di danno, tuttavia si ritiene opportuno segnalare alcuni aspetti che possono ingenerare difficoltà interpretative al fine del miglioramento e della chiarezza della disciplina da applicarsi.

* Fascia di protezione A:

L'obiettivo della fascia A è il contenimento dell'esposizione agli effetti residui percepibili oltre le aree di danno, attraverso il divieto d'insediamento di quelle funzioni definite come *“funzioni sensibili”* (che nella norma del PUC integrata di cui al nuovo comma 7 - 7.2 dell'art. 17 sono definite *“in via ricognitiva e non esaustiva”* quali *“ospedali, case di cura, case di riposo, RSA o asili, scuole materne e scuole elementari in ragione della difficoltà di evacuazione di soggetti deboli”*).

INDICAZIONE DEI RILIEVI E DEI SUGGERIMENTI EMERSI:

La delimitazione coincide solo in parte con le “aree di osservazione” del PTC. La configurazione delle fasce è, infatti, generalmente costituita da un “buffer” geometrico, rispetto al perimetro dello stabilimento e/o dell'area di danno; in alcuni casi si registra uno scostamento da tali linee geometriche che parrebbe motivato da valutazioni sui caratteri fisici del territorio (valli, morfologia, ecc.)

Rispetto al metodo e alla disciplina da applicarsi nella fascia A è necessario che siano forniti chiarimenti e specificazioni di carattere normativo applicativo ovvero introdotte modificazioni alle delimitazioni stesse, nei termini di seguito indicati, a superamento di alcune criticità:

- a) il confine della fascia A ricade su fabbricati /infrastrutture / lotti che vengono intersecati o “tagliati” a metà, con difficoltà nell'applicazione della norma di riferimento. Si ritiene opportuno che, nel caso non s'intenda modificare la fascia, sia per lo meno specificato che, in tali situazioni, si deve applicare la norma cautelativa su tutto il fabbricato / infrastruttura / lotto;
- b) l'utilizzo o meno della forma geometrica non sempre è chiaramente motivato: sarebbe opportuna una puntuale descrizione delle motivazioni a supporto della scelta (morfologia dei luoghi, caratteristiche insediative, infrastrutturali, elementi fisici, quali direzione venti, ecc.);
- c) l'ammissibilità in fascia A di nuove infrastrutture e l'adeguamento d'infrastrutture esistenti deve essere condizionata alla verifica dell'impossibilità a percorrere soluzioni alternative e deve,

comunque, garantire, con adeguate misure tecniche di progettazione e di gestione, che non vi sia aumento delle situazioni di rischio;

d) per quanto attiene all'ultimo comma del nuovo comma 7.2.1, si ritiene necessario che la Civica Amministrazione rivaluti la prevista "derogabilità" della disciplina stabilita ai commi precedenti, in ragione delle criticità proprie della Fascia "A"; laddove tale ipotesi risulti ancora sostenuta, è opportuno un approfondimento della disposizione così introdotta, soprattutto con riferimento alla delocalizzazione di strutture esistenti oggetto di demolizione al fine di consentire la realizzazione di opere/infrastrutture pubbliche, con puntualizzazione dell'allontanamento dalla fonte di rischio", motivando nei casi specifici l'impossibilità del trasferimento all'esterno della fascia A.

a) **SI OTTEMPERA:** si Integra l'art. 17, punto 7.1, inserendo dopo: "la perimetrazione delle Fasce di Protezione, A e B", all'interno degli stabilimenti classificati a Rischio di Incidente Rilevante, ricomprendenti aree soggette a misure di carattere cautelativo dirette a mitigare gli effetti residui percepibili oltre le aree di danno." La frase: "**Nei casi in cui la linea di confine della fascia di protezione (A e B) interseca un fabbricato, i limiti imposti per la porzione del fabbricato ricomprese nella fascia s'intendono estesi a tutto il fabbricato. Per quanto riguarda terreni (lotti) o infrastrutture, intersecati dalla linea di confine, nelle porzioni degli stessi ricadenti all'esterno della fascia, non si applicano i limiti imposti per la fascia stessa.**"

b) La definizione dei confini di fascia A ha tenuto principalmente conto, come più volte ribadito sull'elaborato RIR, della delimitazione delle aree di osservazione del P.T.C.p., ovviamente interpolate con le caratteristiche delle aree di danno, con l'orografia del territorio e, se del caso (GPL, o nubi di vapori), delle caratteristiche della sostanza rilasciata.

c, d) **SI OTTEMPERA:** si integra l'ultimo comma del punto 7.2.1 nel modo seguente, ove le parti aggiunte sono segnate in carattere grassetto: " Sono ammessi interventi diretti alla realizzazione di infrastrutture o all'adeguamento di quelle esistenti, **a condizione che siano garantite, a cura del soggetto attuatore, adeguate misure tecniche di progettazione e di gestione, nonché la riduzione delle situazioni di rischio.** In tali casi, **laddove emergano condizioni oggettivamente ostative,** in deroga alla disciplina di cui ai precedenti commi, è ammessa la delocalizzazione degli edifici e delle attività economiche, nonché la ricollocazione dei soggetti residenti, interferiti dalla realizzazione di opere pubbliche, mediante interventi di sostituzione edilizia, a condizione che la nuova collocazione determini un allontanamento dalla fonte di rischio **e la riduzione del rischio stesso.**"

* Fascia di protezione B:

L'obiettivo della fascia B è il controllo della pianificazione comunale su aree a contorno delle fasce A, introducendo limiti edificatori concorrenti con le Norme del PUC, al fine di non incrementare il livello di rischio nelle aree circostanti gli stabilimenti.

Le limitazioni edificatorie per gli interventi nella fascia B sono:

- limite alla nuova edificazione residenziale (indice max consentito = 1,0 mq/mq);
- limite all'insediamento di funzioni "sensibili" (numero max = 100 unità "soggetti deboli");
- limite a opere funzionali all'allestimento di spazi all'aperto - mercati (numero max = 100 persone).

INDICAZIONE DEI RILIEVI E DEI SUGGERIMENTI EMERSI:

a) Si ribadisce quanto già espresso per la fascia A con riferimento alla necessità di fornire chiarimenti e specificazioni sulle delimitazioni, laddove si registrano le incongruenze più sopra evidenziate per la fascia A.

b) Rispetto alle limitazioni edificatorie si riscontra un'eccessiva astrattezza della disposizione introdotta, ritenendosi necessario che la disciplina per la fascia B sia integrata con parametri urbanistici o elementi oggettivi, quanto meno più specifici in rapporto alla realtà dei singoli territori, atti a garantire che non si verifichino effetti "cumulativi" dei singoli interventi, con la precisazione comunque che l'indice IUI massimo indicato al punto 7.2.2 (1,0 mq/mq) per nuova costruzione a fini residenziali è da intendersi come limite "riduttivo", laddove la disciplina del PUC individui parametri maggiori, non applicabile pertanto in ambiti/distretti caratterizzati da IUI inferiori, esplicitando ciò nella norma stessa.

Si suggeriscono, a titolo collaborativo e meramente esemplificativo, alcuni criteri per l'individuazione di tali parametri, da adattare alle situazioni specifiche dei singoli stabilimenti e alle caratteristiche delle relative fasce di protezione:

- tetto massimo di superficie insediabile nella singola fascia o per porzioni "omogenee" funzionalmente;
- distanza minima fra gli interventi di nuova edificazione e/o incidenza degli interventi sulla medesima infrastruttura;
- monitoraggio degli interventi assentiti che prevedano l'incremento del carico insediativo relativo alle funzioni sensibili.

Si suggerisce, infine, di riportare le delimitazioni di entrambe le fasce di protezione su tutti gli elaborati grafici del PUC sui quali si applicano le norme di attuazione del Piano stesso.

a) La fascia B invece è stata definita per non ignorare gli effetti dei rischi secondari, principalmente costituiti, trattandosi per lo più di scenari incidentali provocati dall'incendio di prodotti petroliferi, o loro derivati, da fumi talvolta densi e neri che in particolari condizioni meteorologiche, potrebbero impattare sulle aree circostanti l'evento con effetti particolarmente significativi. Va da sé che in questo caso si è reso assolutamente necessario tener conto dell'orografia del territorio e della disposizione dei venti prevalenti.

Giova infine ricordare che la definizione di queste fasce è un ulteriore contributo alla sicurezza del territorio e dei cittadini, che l'amministrazione comunale ha inteso adottare in aggiunta a quanto previsto dal DM 09 agosto 2001.

b) I criteri, di cui al decreto 9 maggio 2001, stabiliscono che: "Le aree di danno, corrispondenti alle categorie di effetti considerate, individuano quindi le distanze misurate dal centro di pericolo interno allo stabilimento, entro le quali sono ammessi gli elementi territoriali vulnerabili appartenenti all'incrocio delle righe e delle colonne considerate" delle tabelle (3a e 3b) definite dallo stesso Decreto. In tal senso l'elaborato tecnico RIR ha consentito una maggiore leggibilità e una più chiara definizione dei problemi, delle valutazioni, delle descrizioni cartografiche, utili nelle fasi di valutazione delle compatibilità degli stabilimenti. La compatibilità dello stabilimento con il territorio circostante è stata valutata in relazione alla sovrapposizione delle tipologie d'insediamento con l'involuppo delle aree di danno.

Nella fase successiva, diretta alla predisposizione degli strumenti di pianificazione urbanistica, si è proceduto, sempre in ragione di quanto stabilito dal Decreto (Allegato - tabella 3 a), a definire, per le parti di territorio ricadenti all'interno delle aree di danno, le destinazioni d'uso compatibili con la presenza dello stabilimento.

A tale proposito si riscontra che:

L'art. 17 delle Norme Generali del PUC, come modificato in occasione dell'adozione dell'elaborato RIR, non consente, nelle aree interessate dalla Fascia di Protezione B, insediamenti e destinazioni con uso residenziale per il quale l'indice fondiario di edificazione sia superiore a 1,0 mq./mq o luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità, ad esempio ospedali, case di cura, asili, scuole inferiori ecc. che, in ragione della tabella 1 dell'Allegato al Decreto soprarichiamato, sarebbero nella categoria B.

A tale proposito si rileva che la categoria B è ammessa all'interno delle Aree di Danno, quando queste corrispondono a categorie di effetti che comportano lesioni irreversibili e per eventi con classe di probabilità inferiore alla 10^{-6} inoltre, i criteri per la valutazione della compatibilità territoriale e ambientale, di cui al Decreto, non tengono conto di eventuali "effetti cumulativi" nelle aree di danno.

La definizione delle fasce di protezione, rispetto a quanto imposto dalla norma di legge, costituisce, pertanto, un'ulteriore misura diretta a mitigare gli effetti residui percepibili oltre le aree di danno ed ha, quindi, un valore cautelativo che l'Amministrazione intende assumere a protezione della popolazione.

Tali misure corrispondono a specifici criteri di pianificazione e si traducono attraverso limitazioni di carattere urbanistico - edilizio all'interno di due "fasce di protezione" concentriche, distinte in ragione del relativo grado di rischio e individuate all'intorno degli stabilimenti classificati a Rischio di Incidente Rilevante.

Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, si applica la disciplina dettata dall'art. 17.7 delle Norme Generali del PUC, così come modificato in ragione dell'adozione del RIR, in termini di contenimento del carico antropico e d'individuazione delle attività compatibili, che il Piano Urbanistico Comunale ha articolato e dettagliato, tenuto conto delle valutazioni effettuate per ogni singolo stabilimento in merito alla relativa compatibilità territoriale e ambientale. In virtù di quanto sono state individuate due "fasce di protezione", inserite negli elaborati grafici di PUC, prendendo a riferimento, per la loro definizione geometrica le Aree di Osservazione definite dalla Provincia in occasione della variante al Piano Territoriale di Coordinamento approvata con D.C.P. n.39 del 18.06.2008.

Avuto riguardo a quanto sopra le limitazioni imposte per la fascia B, appaiono sufficientemente cautelative verificato che gli eventuali interventi soggetti a limitazione sono consentiti perfino dalle vigenti normative all'interno di aree di danno, seppur, in corrispondenza di classi di probabilità basse.

3. Procedura e regime transitorio

Il Comune di Genova ha predisposto il documento RIR successivamente all'adozione del progetto preliminare del PUC, ma prima della redazione del progetto definitivo; gli elaborati del RIR e le conseguenti modifiche alla Struttura del PUC, costituiscono parte integrante del progetto preliminare del PUC, riattivando quindi la procedura di adozione dello stesso PUC e i termini per la formulazione di pareri e osservazioni, ai sensi degli artt. 38 e 39 della L.R. 36/1997.

Il progetto definitivo del PUC sarà, conseguentemente, corredato dal documento RIR nella versione definitiva, adeguata ai pareri formulati dagli Enti competenti e alle eventuali osservazioni pervenute ed accolte.

INDICAZIONE DEI RILIEVI E DEI SUGGERIMENTI EMERSI:

Pertanto, fino all'approvazione dell'elaborato tecnico RIR opera l'art. 20 bis delle Norme di Attuazione del PTC p che stabilisce l'applicazione della procedura di cui all'art. 14 del D. Lgs. 334/1999 per assentire gli interventi urbanistico edilizi ricadenti nelle aree di osservazione indicate dal piano provinciale.

Tale regime transitorio deve, quindi, applicarsi fino all'approvazione del progetto definitivo del PUC di cui il documento RIR è parte integrante e sostanziale, ferme restando, nelle more dell'approvazione dello stesso, le misure di salvaguardia delle indicazioni del progetto preliminare, anche con le misure ordinarie previste dalla L. 1902/1952 della salvaguardia, ai sensi dell'art. 42 della stessa L.R. 36/1997.

Si prende atto di quanto comunicato dalla Provincia.

4. Flessibilità del PUC in rapporto all'aggiornamento degli stabilimenti presenti negli elenchi ministeriali

INDICAZIONE DEI RILIEVI E DEI SUGGERIMENTI EMERSI:

Per quanto attiene ai punti 7.5, 7.6 e 7.7 introdotti nell'art. 17 delle Norme Generali del PUC, dove si indicano le differenti casistiche (insediamento nuovi stabilimenti, inserimento nell'elenco di stabilimenti oggi non compresi, cessazione delle attività, modifiche con aggravio, esclusione dall'elenco) e gli adempimenti conseguenti alle modifiche, si ritiene necessario siano meglio specificati i termini e le caratteristiche delle Varianti in rapporto a quanto al riguardo stabilito dalla L.R. 36/1997, individuando quindi i casi in cui non sia necessario il ricorso alla Variante (in quanto modifiche riconducibili alla flessibilità del PUC), ovvero laddove si possano applicare procedure semplificate come previste dalla L.r. 36/1997 per modifiche coerenti con il RIR. Si ritiene altresì necessario che la disciplina introdotta preveda apposita disposizione per le attività di monitoraggio sullo stato degli stabilimenti in rapporto alle casistiche sopra indicate.

SI OTTEMPERA: si integrano i punti 7.5, 7.6, 7.7 nel seguente modo, ove le parti aggiunte sono segnate in carattere grassetto:

7.5 Nuovi stabilimenti o modifica di quelli esistenti non già classificati a rischio d'incidente rilevante ai sensi degli art. 6 e 8 del D.Lgs. 334/99.

L'insediamento di nuovi stabilimenti, ovvero la modifica di quelli esistenti non già classificati a rischio d'incidente rilevante ai sensi degli art. 6 e 8 del D.Lgs. 334/99, laddove ammesso dalla disciplina del PUC, è subordinato alla pertinente procedura di variante al PUC (**art. 44 comma 7 L.R.36/97**), incidendo sui contenuti dell'elaborato tecnico RIR, parte integrante della Descrizione Fondativa.

7.6 Modifica con aggravio degli stabilimenti esistenti già classificati ai sensi degli art. 6 e 8 del D.Lgs. 334/99.

La modifica con aggravio degli stabilimenti esistenti già classificati ai sensi degli art. 6 e 8 del D.Lgs. 334/99 è subordinata alla preventiva verifica di congruenza con l'elaborato tecnico RIR; nel caso in cui dall'esito della verifica, derivi l'esigenza di modifiche e/o integrazioni all'elaborato, si dovrà dar corso al necessario procedimento di variante al PUC (**art. 44 comma 7 L.R.36/97**).

7.7 Cessazione o esclusione della classificazione a rischio d'incidente rilevante ai sensi dell'art. 6, e 8 del D.Lgs. 334/99 e s.m.i. A seguito della formale comunicazione da parte del Gestore della cessazione dell'attività di un'azienda o della sua eventuale esclusione dalla classificazione a rischio d'incidente rilevante, cessa di operare la disciplina di cui al presente art. 17 punto 7. restando vigenti le previsioni

del PUC in merito all'assetto urbanistico della zona compresa all'interno delle stesse aree non più interessate dalle "fasce di protezione" (art. 43 L.R. 37/97).

B) - Verifica di coerenza con i Piani di bacino dei torrenti Varenna e Polcevera

Gli stabilimenti a rischio d'incidente rilevante ricadono nei territori bacini idrografici dei Torrenti Varenna e Polcevera.

1) Piano di bacino del T. Varenna - il piano è stato recentemente oggetto di una Variante sostanziale da parte dell'Autorità di bacino regionale, adottata con DGP n. 107 del 15/10/2013 e operante in regime di salvaguardia, al cui interno ricade lo stabilimento "Carmagnani Srl", e al riguardo si richiama quanto prescritto all'art. 18 - *Indirizzi in materia di Protezione Civile delle Norme del Piano di bacino*, laddove il mantenimento della pista in alveo esistente nel tratto terminale del torrente Varenna è ammesso in via temporanea, per un periodo transitorio della durata massima di 5 anni, nelle more dell'attuazione del previsto adeguamento per la viabilità della zona.

INDICAZIONE DEI RILIEVI E DEI SUGGERIMENTI EMERSI:

I contenuti del RIR riferiti allo stabilimento "Carmagnani Srl" e la previsione all'interno del Distretto di Concertazione n. 1.02 del PUC, in cui lo stesso è ricompreso, di una nuova viabilità in sponda sinistra del T. Varenna, perseguono un obiettivo coerente con il Piano di bacino adottato, in quanto consente il superamento della criticità idrogeologica costituita dalla pista in alveo del Varenna stesso, che a oggi rappresenta un collegamento privo di alternative.

Tuttavia, poiché il sedime della nuova viabilità ricade nell'area di danno, è necessario che siano effettuate valutazioni e comparazioni sui rischi ambientali e idrogeologici e sulle priorità. In particolare è necessario, che la realizzazione della nuova viabilità in sponda sinistra del Varenna sia attuata con modalità, misure e tempistica tali da non pregiudicare il necessario superamento dei fattori di "non compatibilità territoriale" dello stabilimento Carmagnani, prevedendo in particolare: "idonee misure per limitare l'irraggiamento a valori inferiori a 3 KW/m2...", come richiesto dal Comitato Tecnico Regionale del Ministero dell'Interno Dipartimento dei Vigili del Fuoco (Nota prot. 7095/VII 3 del 21.07. 2004).

SI OTTEMPERA: si inserisce nella scheda del Distretto 1.02, al punto 8, Dotazione di Servizi e infrastrutture, dopo la frase: "Settore 1: collegamento stradale tra l'Aurelia e via Cassanello, opera di interesse generale in quanto necessaria per risolvere le problematiche di accesso al quartiere, oltretutto, costituente urbanizzazione indispensabile per la realizzazione dell'insediamento di Fondegga sud, da porre a carico degli operatori privati." la frase: " **è necessario che per la realizzazione della nuova viabilità in sponda sinistra siano previste idonee misure per limitare l'irraggiamento a valori inferiori a 3 KW/m2** " come richiesto dal Comitato Tecnico Regionale del Ministero dell'Interno Dipartimento dei Vigili del Fuoco (Nota prot. 7095/VII 3 del 21.07.2004)

2) Piano di bacino del T. Polcevera - Nel bacino del T. Polcevera sono localizzati gli impianti di Sigemi, Liquigas e Iplom: in particolare lo stabilimento IPLOM è localizzato in sponda destra del torrente Fegino, lo stabilimento SIGEMI in sponda destra del t. Polcevera a monte della confluenza con il T. Secca, lo stabilimento LIQUIGAS in sponda destra del T. Burba.

INDICAZIONE DEI RILIEVI E DEI SUGGERIMENTI EMERSI:

L'unica interferenza tra le criticità idrogeologiche riportate dai Piani di bacino e la localizzazione degli stabilimenti in argomento si ha nel caso della IPLOM, il cui piazzale e accesso principale si trovano in area inondabile con tempo di ritorno di 50 anni (fascia A). L'accesso all'impianto avviene da un ponte sul T. Fegino che collega l'area dello stabilimento con la viabilità in sponda sinistra, segnalandosi che il ponte stesso è insufficiente a contenere la portata di piena con tempo di ritorno cinquantennale.

Per quanto sopra, si ritiene necessario l'aggiornamento delle previsioni del PUC ai risultati del Comitato tecnico regionale di bacino e di verificare la possibilità di prevedere un accesso all'area in sicurezza.

SI OTTEMPERA: Secondo quanto contenuto nell'allegato al Decreto 9.05 .2001, contenente i criteri per l'applicazione del decreto stesso, l'elaborato tecnico RIR deve contenere, di norma (punto 3.1 dell'allegato): le informazioni fornite dal gestore; l'individuazione su base cartografica degli elementi territoriali e ambientali vulnerabili; la rappresentazione su base cartografica dell'involuppo geometrico delle aree di danno per ciascuna categoria di effetti; l'individuazione e disciplina delle aree sottoposte a specifica regolamentazione risultante dalla sovrapposizione degli involuppi e degli elementi territoriali e ambientali vulnerabili; gli eventuali pareri dell'autorità di cui all'art. 21, c.1, del D.Lgs.

La richiesta della Provincia in merito al necessario aggiornamento del PUC ai risultati del Comitato tecnico regionale di bacino non sono connessi direttamente al contenuto dell'elaborato tecnico RIR; tali rilievi comportano, però, comunque l'integrazione delle norme transitorie relative al Distretto del deposito di Fegino (Dst. 1.11) nel seguente modo, ove le parti aggiunte sono segnate in carattere grassetto: “ Sugli impianti petroliferi sono consentiti solo interventi di manutenzione e quelli necessari per il miglioramento delle condizioni di sicurezza **con particolare riguardo agli aspetti di sicurezza idraulica relativi al piazzale, all'accesso principale e al ponte sul torrente Fegino.**”