

Al
Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
– Direzione generale per la salvaguardia ambientale
– Divisione III - VIA
Via C. Colombo, 44 –00147 Roma

Ministero per i beni e le attività culturali
Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici
Direzione generale per i beni architettonici e il paesaggio
Servizio II – Paesaggio
Via di San Michele, 22 – 00153 Roma

e p.c.

Alla Regione Liguria
Assessorato Ambiente - Dipartimento Ambiente
Settore Valutazione Impatto Ambientale
Via D'Annunzio 111, 16121 Genova

Porto Venere, 16 Luglio 2007

OGGETTO: PARERE CONTRARIO DEI “CANTIERI DELL’URBANISTICA PARTECIPATA” DEL COMUNE DI PORTO VENERE RELATIVAMENTE AL PROGETTO DI AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO DELL’IMPIANTO GNL DI PANIGAGLIA (SP)

PREMESSA

Fin dal 2004 il Comune di Porto Venere ha iniziato una collaborazione con l’Università di Firenze, facoltà di Architettura, nella persona dell’Architetto Professor Giorgio Pizziolo, collaborazione che ha dato vita ad una ricerca sperimentale, in attuazione della Convenzione Europea del Paesaggio, sul rapporto tra popolazione e luoghi, denominata “I paesaggi partecipati”.

Si sono creati nelle frazioni delle Grazie e del Fezzano gruppi di lavoro formati dagli abitanti, denominati “Cantieri dell’Urbanistica Partecipata”, coordinati dal prof. Pizziolo e dalla sua equipe, che hanno lavorato per circa due anni sul primo progetto passando poi allo studio del fronte a mare dei borghi del Fezzano e delle Grazie.

Nel luglio 2006, con delibera del 6/7/06, l’intero Consiglio Comunale di Porto Venere ha espresso soddisfazione e plauso per il lavoro svolto dai “Cantieri”.

Facendo tesoro delle indicazioni della Convenzione Europea, la relazione tra popolazione e territorio è stata portata avanti sviluppando il concetto di “Ambiente di vita”, concetto molto più ampio di quello di territorio, comprendente sia le condizioni socioeconomiche per la sopravvivenza e quelle ambientali sia quell’insieme di fattori sensibili, emotivi, culturali in senso lato, ma anche materiali, che fanno di questo concetto un elemento essenziale per la qualità della vita delle persone e dei contesti.

I “Cantieri dell’Urbanistica Partecipata” sono quindi un gruppo di cittadini operante sul territorio all’interno del Comune di Porto Venere, sono stati istituiti e riconosciuti come interlocutori dal Comune stesso, e anche il Ministero dei Beni Culturali riconosce come molto importante per la conservazione del territorio l’esistenza di tali strutture partecipative all’interno dei Comuni.

Nei documenti prodotti dai “Cantieri” nel 2007 riguardanti la linea di costa dei borghi del Fezzano e delle Grazie, separati dalla baia di Panigaglia, viene rilevato come l’impianto GNL funga da netta separazione tra le frazioni e rappresenti un corpo estraneo e ostile nell’Ambiente di vita delle popolazioni residenti.

E’ fondamentale inoltre ricordare che parte del territorio di Porto Venere è sito Unesco e che la baia di Panigaglia confina con un Parco regionale di notevole interesse paesaggistico e ambientale. Secondo l’analisi compiuta nel 1997 dalla Sovrintendenza per i beni architettonici e il Paesaggio della Liguria (e confermata dall’ICOMOS nello stesso anno) ai fini dell’iscrizione del sito alla lista del patrimonio mondiale, Porto Venere e le Cinque Terre costituiscono un luogo “di eccezionale valore, nel quale l’armoniosa interazione tra la popolazione e la natura hanno prodotto un paesaggio di rara qualità, che illustra uno stile di vita tradizionale, perdurato nel corso di millenni e che continua a giocare un importante ruolo socio-economico nella vita della comunità”.

Di fatto, nel Rapporto periodico di valutazione sullo stato di conservazione del sito, redatto nel 2005, tra i fattori che influenzano tale stato di conservazione è stato riconosciuto come rischio specifico lo stabilimento GNL Italia nella baia di Panigaglia, caratterizzato da rilevante rischio industriale.

Si ritiene che la mancanza assoluta di collegamento con il territorio, dovuta alla natura stessa dell’impianto, abbia negativamente operato nell’accentuare la frattura tra le comunità locali, causando un incremento di diffidenza e insopportazione, a parere nostro anche deleterio, nei rapporti con gli occupati: la ciclica riproposizione di ampliamenti, ristrutturazioni, potenziamenti ecc. puntualmente smentiti o in parte eseguiti esclusivamente per ragioni proprie, testimonia di un atteggiamento di scarsa considerazione per la cittadinanza, se non in taluni casi di aperta arroganza.

Tale scarsa considerazione si è manifestata anche nella sistematica violazione di accordi sottoscritti con il Comune di Porto Venere che hanno contribuito ad accentuare il distacco sia con le istituzioni che con il territorio.

Fatte queste premesse, i “Cantieri dell’Urbanistica Partecipata” del Comune di Porto Venere esprimono netta e totale contrarietà al piano di ampliamento presentato dalla GNL Italia Spa, pur se celato dietro la dicitura dell’ammodernamento e adeguamento, per le seguenti motivazioni:

- 1) L’impianto è situato a poche centinaia di metri da due borghi densamente abitati e con forti presenze turistiche (porticcioli, ristoranti, ecc....).
- 2) Il potenziamento è territorialmente inaccettabile: il valore paesistico della costa è dato dal susseguirsi di baie e borghi che formano un sistema continuo e organico. L’impianto di GNL-Italia costituisce una netta interruzione ed un corpo estraneo all’interno del sistema baie. In realtà, già la scelta iniziale del sito, fatta ignorando le popolazioni residenti e il loro ambiente, è stata ed è un errore, sia da un punto di vista paesaggistico, sia in quanto si è ignorato e si continua a ignorare che le baie limitrofe a Panigaglia sono abitate e che le due comunità sono fortemente condizionate dalla presenza dell’impianto.
- 3) L’avanzamento del pontile per ulteriori 50 metri e l’attracco di gasiere più grandi è inconciliabile con l’intero sistema golfo, dove già gravitano attività che presuppongono un elevato traffico marittimo: porto commerciale, porto militare con arsenale, cantieri navali, porticcioli turistici, linee traghetti, scalo crocieristico, oltre ad attività di mitilicoltura e piscicoltura. L’ampliamento richiesto, con conseguente aumento delle dimensioni e del numero delle gasiere, che dovrebbero manovrare in uno spazio inadeguato, condizionerebbe in senso negativo la vita all’interno dell’intero Golfo, alterandone il complessivo ecosistema.
- 4) Il potenziamento dell’impianto è inaccettabile perché porterebbe rischi per la salute e la sicurezza dei cittadini ancora maggiori di quelli che già corrono le popolazioni residenti nel

raggio di poche centinaia di metri. Popolazioni che a tutt'oggi non sono mai state informate del rischio né coinvolte nei piani riguardanti la sicurezza esterna dell'impianto. Per non parlare del pericolo, sempre presente, dell'incidente catastrofico, anche conseguente ad atti terroristici, amplificato da un territorio che non presenta sufficienti vie di fuga.

- 5) L'ampliamento è inaccettabile per motivazioni di tipo urbanistico. Già la Provincia della Spezia nel Piano Territoriale di Coordinamento approvato con delibera 127 del 12/07/05 prevede per il Terminal di Panigaglia una riconversione ad usi turistici integrati alla scadenza delle concessioni esistenti. In tale documento viene esplicitamente detto che "l'area non si presta alla prosecuzione delle attività attuali, per problemi di inserimento urbanistico, di scenari di sviluppo socioeconomico alternativo, di coerenza con i processi di specializzazione del Golfo sul piano turistico, di rischio effettivo generato dall'attuale impianto".
- 6) I "Cantieri" si sono pronunciati per uno sviluppo diverso da quello iperindustriale, ritenendo che l'ampliamento richiesto dalla società sarebbe un grande danno anche da un punto di vista economico (tra l'altro non è neppure previsto un aumento della già scarsa occupazione). Il modello di sviluppo prefigurato dai "Cantieri", ad es. quello di un turismo sostenibile, garantirebbe una maggiore occupazione con maggiori ricadute sulla popolazione dell'intero Golfo, e sarebbe soprattutto un modello in crescita, non statico, mentre l'ampliamento richiesto congelerebbe la situazione e annullerebbe ogni possibile futuro utilizzo della baia o di parti di essa.

Per quanto sopra esposto, i "Cantieri dell'Urbanistica Partecipata" del Comune di Porto Venere ribadiscono la propria totale contrarietà al progetto di ammodernamento e adeguamento dell'impianto di rigassificazione di Panigaglia presentato da GNL Italia s.p.a.

La somma degli elementi precedentemente elencati è inaccettabile, come espressamente dimostrato dal lavoro, riconosciuto e documentato, svolto dai "Cantieri".

I "Cantieri dell'Urbanistica Partecipata" esprimono il proprio sdegno per la totale mancanza di informazione chiara e tempestiva alla popolazione, questo anche in spregio alle direttive europee che imporrebbero invece di coinvolgere e cercare il consenso della popolazione locale.

I "Cantieri dell'Urbanistica Partecipata" ribadiscono la loro ferma richiesta che la Baia di Panigaglia sia restituita al patrimonio delle bellezze costiere del nostro paese, data l'assoluta incompatibilità tra l'impianto ampliato e la natura paesistica dei luoghi.

"Cantieri dell'Urbanistica Partecipata" del Comune di Porto Venere

Alla Regione Liguria
Assessorato Ambiente – Dipartimento Ambiente
Settore Valutazione Impatto Ambientale
Via D'Annunzio 111 - 16121 Genova

Porto Venere 10 agosto 2007

**OGGETTO: RIGASSIFICATORE GNL ITALIA DI PANIGAGLIA
ULTERIORI NOTE DEI “CANTIERI DELL’URBANISTICA
PARTECIPATA” DEL COMUNE DI PORTO VENERE**

Facendo seguito alla nostre prime osservazioni inviate il 18 luglio 2007, desideriamo ulteriormente approfondire le obiezioni espresse.

1) LOCALIZZAZIONE DELL’IMPIANTO

L’impianto, classificato ad alto rischio, è collocato sulla costa occidentale del Golfo della Spezia, golfo di forma allungata ed ampiezza limitata, costituito da un susseguirsi di baie densamente abitate, con borghi di notevole pregio paesistico e storico.

L’impianto è situato nella baia di Panigaglia, facente parte del Comune di Porto Venere, all’interno della diga foranea, e dista circa 400 metri in linea d’aria dal centro del paese del Fezzano, 300 metri dai pontili del porticciolo turistico della “Marina del Fezzano” e 600 dal paese delle Grazie.

I due abitati contano complessivamente circa 3500 abitanti, ai quali si aggiunge, durante le festività e nel periodo estivo, un elevato numero di turisti che soggiornano nei numerosi alberghi, seconde case e bed & breakfast presenti nella zona nonché nelle imbarcazioni ormeggiate nei porticcioli turistici.

La zona è servita da un’unica strada stretta e tortuosa, l’antica napoleonica, che costeggia l’area dello stabilimento e termina a Porto Venere, frequentatissima oltre che dalle automobili dei locali, da quelle dei gitanti, da numerosissimi pullman turistici, e dai frequenti mezzi militari che servono la base del Varignano, che ospita anche un balipedio.

La conformazione del golfo, inoltre, fa sì che tutti gli altri centri abitati, situati sulla costa antistante l’impianto e all’interno della diga foranea, si trovino ad una distanza ravvicinata. La stessa città della Spezia, con i suoi 94.000 abitanti, e, all’esterno della diga foranea, i borghi di Porto Venere (circa 1000 residenti), Lerici e San Terenzo (circa 10.000 residenti), sono tutti piuttosto vicini in linea d’aria, entro i 5 Km.

Per maggiore chiarezza alleghiamo fotografie che permettono di valutare sia la posizione dell’impianto all’interno del Golfo sia la sua vicinanza ai centri abitati.

Il territorio circostante è prevalentemente boschivo, ed è classificato dal Piano Regionale per la Difesa e la Conservazione del Patrimonio Boschivo della Regione Liguria ad alto rischio di incendio.

Nella Provincia della Spezia sono inoltre presenti i seguenti stabilimenti industriali classificati ad alto rischio:

BP gas SRL alla Spezia
Penox Italia alla Spezia
Arcola Petrolifera SPA ad Arcola
Kerocosmo petroli SPA a Castelnuovo Magra

2) IL GOLFO

Sul sistema golfo gravano **un elevatissimo numero** di attività marittime.

Il **porto commerciale** della Spezia, come si rileva dai dati resi disponibili dall'Autorità Portuale, nel corso del 2005 ha movimentato un totale di 1.024.455 teus, per un totale di merci movimentate di 17.162.478 tonnellate di cui:

Rinfuse liquide **3.055.444** tonnellate
Rinfuse solide **1.529.780** tonnellate
Merci varie **12.577.254** tonnellate

Con l'ammodernamento in corso l'obiettivo è il raggiungimento di 2.000.000 teus.

Molto rilevante è anche il **traffico passeggeri**. Nel 2005, ad esempio, sono stati complessivamente 56.358 i passeggeri transitati nel porto della Spezia, di cui 37 mila unità nel settore crociera; per il corrente anno sono previste ulteriori possibilità di sviluppo con l'arrivo di oltre 60 navi da crociera.

Le attività diportistiche comprendono i seguenti porticcioli turistici privati:

Porto Lotti: 500 posti barca fino a 70 mt;
Assonautica: 600 posti;
Porto Mirabello: previsti 1000 posti;
Marina del Fezzano: 370 posti

A questi vanno aggiunti i porticcioli di nuova costruzione a Cadimare e Marola e i numerosi posti barca in catenarie e pontili vari di associazioni, Comuni ecc, per un totale di qualche migliaio di unità, nonché centinaia di imbarcazioni stazionanti all'ancora durante il periodo estivo.

Ci sono inoltre tutte le attività marittime collegate ai cantieri nautici, alla mitilicoltura, alla piscicoltura e alla pesca.

Tutto il movimento di imbarcazioni sopra descritto gravita intorno all'impianto GNL nel ristretto spazio acqueo del Golfo.

Porto militare

Molto condizionante è la presenza dell'Arsenale militare, alle cui banchine attraccano numerose unità della nostra flotta e di altre marine militari, comprese anche unità a propulsione nucleare. Basti citare che La Spezia è uno dei pochissimi porti italiani in cui esiste un piano di emergenza nucleare e la città è anche sede di una base NATO. La presenza delle attività militari fa sì che tutto il Golfo, e quindi anche l'area dell'impianto, siano frequentemente sorvolati da elicotteri della Marina.

3) LA SICUREZZA

La direttiva 96/82/CE “Seveso II” e successive modifiche, che è la legislazione attualmente in vigore sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, recita: “Nelle zone interessate dagli stabilimenti a rischio, gli enti territoriali tengono conto, nell'elaborazione degli strumenti di pianificazione dell'assetto del territorio, della necessità di prevedere e mantenere **opportune distanze** tra gli stabilimenti e le zone residenziali, gli edifici e le zone frequentate dal pubblico, le vie di trasporto principali, le aree ricreative e le aree di particolare interesse naturale o particolarmente sensibili dal punto di vista naturale, nonché tra gli stabilimenti e gli istituti, i luoghi e le aree tutelati”. Pertanto le considerazioni espresse nel **punto 1 sulla localizzazione dell'impianto** assumono un particolare rilievo, anche in confronto con la legislazione americana che prevede una distanza minima di 8 Km tra impianti ad alto rischio e luoghi abitati.

Pericolosità dell'impianto

Sulla pericolosità degli impianti GNL esiste una vasta letteratura, che, per quanto riguarda le fonti statunitensi, va dal “Rapporto della Commissione Energetica della California” del luglio 2003, al “Rapporto CRS per il Congresso USA” del settembre 2003 e del gennaio 2004, e ancora il “Rapporto Sandia” del dicembre 2004, nonché un approfondito studio per il Pentagono.

La stessa Snam Rete Gas Spa non fa mistero dei potenziali rischi connessi agli impianti di rigassificazione, anche se ne sottolinea esclusivamente l'aspetto economico: “Benché Snam Rete Gas Spa ritenga di svolgere la propria attività nel **sostanziale (!?!)** rispetto di leggi e regolamenti in materia di ambiente e sicurezza, il rischio di incorrere in oneri imprevisti e obblighi di risarcimento, ivi comprese le richieste di risarcimento dei danni a cose e persone, in tema di ambiente e sicurezza è connaturato alla gestione di gasdotti e di impianti di rigassificazione. Pertanto non è possibile escludere a priori che Snam Rete Gas Spa non sia in futuro tenuta a far fronte a oneri od obblighi di risarcimento Non può escludersi il rischio che eventi di inquinamento ambientale causati da gasdotti e impianti di rigassificazione facciano sorgere ... oneri od obblighi risarcitori”. Né sfuggono a Snam Rete Gas Spa i rischi connessi ad eventuali atti terroristici. Sempre nello stesso documento si legge che “.. eventuali attentati terroristici ai danni delle infrastrutture di Snam Rete Gas Spa potrebbero avere ripercussioni sulla situazione finanziaria e sui risultati economici anche considerando che la copertura assicurativa potrebbe essere insufficiente a coprire integralmente eventuali danni”.

Come sopra scritto, l'impianto GNL di Panigaglia sorge all'interno di un golfo densamente abitato e con una miriade di attività che gravitano sul limitato specchio acqueo.

A noi abitanti preme mettere in evidenza, in caso di incidente o di atto terroristico, non le ripercussioni economiche sulla società GNL Italia, ma i notevoli e catastrofici effetti sulle nostre vite, la nostra salute e il nostro territorio.

Nella letteratura americana citata sopra e anche in quella italiana sono descritti gli effetti sia di incidenti che si sono verificati in varie parti del mondo, sia i possibili effetti di incidenti o atti terroristici.

Ci ha particolarmente colpito la descrizione del “peggior incidente immaginabile” che fa Piero Angela nel suo libro *La sfida del secolo*: “Una grande nave metaniera, che trasporta 125 mila metri cubi di gas liquefatto a bassissima temperatura, contiene un potenziale energetico enorme. Se nelle vicinanze della costa, per un incidente (*o un atto terroristico, aggiungiamo noi*) dovesse spezzarsi e rovesciare in mare il gas liquefatto, potrebbe cominciare una sequenza di eventi catastrofici. Il gas

freddissimo, a contatto con l'acqua del mare, molto più calda, inizierebbe a ribollire, a evaporare e formare una pericolosa nube. Questa nube di metano evaporato rimarrebbe più fredda e più densa dell'aria e potrebbe viaggiare sfiorando la superficie marina, spinta dal vento, verso la terraferma. Scaldandosi lentamente la nube comincerebbe a mescolarsi con l'aria. Una miscela tra il 5 e il 15 per cento di metano con l'aria è esplosiva. Il resto è facilmente immaginabile. Se questa miscela gassosa, invisibile e inodore, investisse una città, qualsiasi (inevitabile) scintilla farebbe esplodere la gigantesca nube. La potenza liberata in una o più esplosioni potrebbe avvicinarsi a un megaton: un milione di tonnellate di tritolo, questa volta nell'ordine di potenza distruttiva delle bombe atomiche. Le vittime immediate potrebbero essere decine di migliaia, mentre le sostanze cancerogene sviluppate dagli enormi incendi scatenati dall'esplosione, ricadendo su aree vastissime, sarebbero inalate in piccole dosi, dando luogo a un numero non calcolabile, ma sicuramente alto, di morti differite nell'arco di 80 anni."

Le cause di un incidente sono molteplici e anche imprevedibili, si va dall'errore umano al problema tecnico, dall'atto terroristico a cause dipendenti da eventi meteorologici. Nell'autunno 2005, per esempio, una mareggiata con forte vento ha fatto sì che la nave Margaret, alla fonda fuori la diga foranea, rompesse gli ormeggi e, non potendo governare per un sopravvenuto guasto alle macchine, finisse contro la diga stessa. Il suo relitto è ancora là, semisommerso, con parte del carico di olio combustibile che la nave trasportava. Non osiamo pensare cosa sarebbe potuto succedere se invece della diga la nave avesse incontrato nel suo percorso una gasiera in transito o all'ormeggio.

Incendi

Il fatto che sia boschivo non solo il territorio immediatamente circostante all'impianto, ma la prevalenza delle zone collinari dell'intera provincia, determina pericoli per possibili incendi contigui allo stabilimento e anche per problemi connessi allo spegnimento di incendi nelle vicinanze. E' frequente l'ammarraggio di Canadair ed elicotteri del servizio antincendio per il rifornimento di acqua a poche decine di metri dalle gasiere in manovra.

4) MANCATA TEMPESTIVA INFORMAZIONE ALLA POPOLAZIONE

Nella nota inviata il 18 luglio 2007 ci dichiaravamo profondamente sdegnati "per la totale mancanza di informazione chiara e tempestiva alla popolazione" sul progetto di ammodernamento e adeguamento dell'impianto GNL, ritardo che ha ristretto molto, per i privati cittadini e le associazioni, i tempi in cui era possibile inviare osservazioni ai Ministeri competenti

La convenzione di Århus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico al processo decisionale e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, è stata firmata dalla Comunità europea e dai suoi stati membri nel 1998, in vigore dal 30 ottobre 2001 e approvata a nome della Comunità con Decisione 2005/370/CE in data 17 febbraio 2005.

Questa Convenzione intende contribuire a salvaguardare il diritto di ogni individuo, delle generazioni attuali e di quelle future, di vivere in un ambiente atto ad assicurare la sua salute e il suo benessere e detta precise disposizioni sull'accesso del pubblico alle informazioni in materia ambientale e sulla sua partecipazione alle decisioni in materia ambientale.

Tutto ciò è stato ampiamente disatteso nella vicenda di cui stiamo trattando soprattutto là dove la Convenzione prescrive che "i tempi previsti per la procedura devono permettere una reale partecipazione del pubblico".

5) POSSIBILE ASSETTO FUTURO DELLA BAIA

Leggiamo nel Piano Territoriale Provinciale della Provincia della Spezia: “Il concetto di rischio e la consapevolezza dei rischi rispetto alle possibili scelte localizzative devono essere considerate come una questione molto rilevante all’interno delle attività di pianificazione territoriale ed ambientale..... IL PTP pone pertanto l’accento sul fatto che la sicurezza debba essere considerata come un nuovo campo specifico della pianificazione con cui mettere a punto criteri di indagine e di misura del grado di raggiungimento complessivo della riduzione dei rischi presenti su un territorio”.

Nel corso degli anni tutti i piani territoriali delle diverse Istituzioni hanno indicato ipotesi di sviluppo alternative alla attuale.

Quando nel 1994 la SNAM chiese e ottenne di eseguire lavori riguardanti interventi sui serbatoi (incamiciamento in cemento) e la sostituzione di un capannone, firmò con il Comune di Porto Venere un Protocollo di Intesa in cui si impegnava a mantenere i livelli occupazionali convenuti in precedenza, circa 150 unità, e si dichiarava disponibile alla “destinazione ad usi alternativi di aree risultanti libere da vincoli di sicurezza e non utilizzate ai fini della attività dello stabilimento”. Questi impegni non sono stati mantenuti, l’occupazione è ora di un centinaio di persone e nessuna area è stata restituita alla comunità. Anche a questo facevamo riferimento quando nella nostra precedente nota parlavamo di “atteggiamento di scarsa considerazione per la cittadinanza, se non in taluni casi di aperta arroganza”.

Il citato Protocollo di Intesa terminava con questa affermazione: “Resta ferma la prosecuzione del confronto globale tra Snam e Comune sui tempi e modi di dismissione dell’impianto costituendo il presente atto una prima fase della complessiva trattativa”.

Nel P.U.C. del Comune di Portovenere sono considerate funzioni ammesse per la baia di Panigaglia: attività cantieristica, sportiva ricreativa, nautiche, ricettiva e di servizio, residenza stabile.

Nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia della Spezia, delibera n. 127 del 12/07/05, leggiamo: “Terminal di Panigaglia: *riconversione ad usi turistici integrati*. Alla scadenza delle concessioni esistenti nell’area che ospita terminal metanifero (21 maggio 2013) e nel contesto delle necessarie intese, deve essere definito il riutilizzo dell’area, con finalità di valorizzazione turistica.....La riconversione del sito di Panigaglia si basa sulla considerazione delle vocazioni dell’area che, date le valenze che la caratterizzano, non si presta alla prosecuzione delle attività attuali, per problemi di inserimento urbanistico, di scenari di sviluppo socioeconomico alternativo, di coerenza con i processi di specializzazione del Golfo sul piano turistico, di rischio effettivo generato dall’attuale impianto.

Nella definizione del riuso del sito di Panigaglia, vanno previste funzioni che attengono:

allo sviluppo dell’offerta nautico/ricettiva e dei servizi connessi;

alla realizzazione di servizi ricettivi e ricreativi in grado di configurare una “base” turistica di assoluta rilevanza nel sistema di offerta turistica del comprensorio.

Prima della scadenza della concessione deve essere approfondita, nel contesto delle necessarie intese e del rispetto delle norme di sicurezza imposte dalla legge per il sito, la realizzazione di un accesso al mare nella baia stessa.”

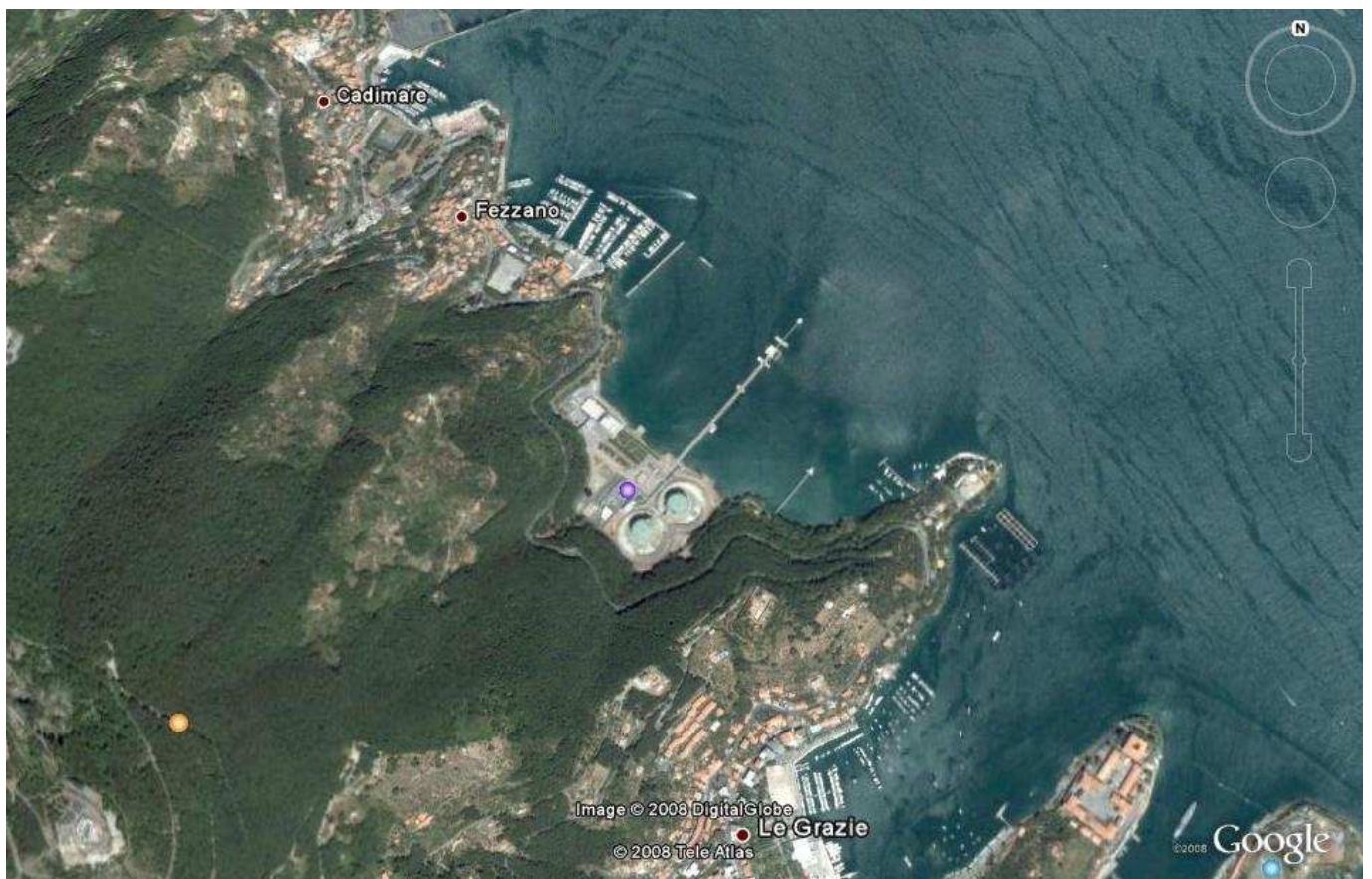
Nella nota inviata il 18 luglio 2007 anche i “Cantieri per l’urbanistica partecipata” del Comune di Porto Venere dichiaravano il loro favore per un diverso modello di sviluppo, ad esempio quello di un turismo sostenibile che, ripetiamo, garantirebbe una maggiore occupazione con maggiori ricadute sulla popolazione dell’intero Golfo.

CONCLUSIONI

Pertanto i “Cantieri dell’Urbanistica Partecipata” dichiarano, ancora una volta, di essere assolutamente contrari all’ipotesi di ampliamento dell’impianto GNL di Panigaglia che, già alle dimensioni attuali, costituisce un rilevante rischio, una netta interruzione all’interno del sistema baie ed è vissuto come un corpo estraneo e ostile nell’ambiente di vita delle popolazioni residenti.

I “Cantieri” chiedono che vengano rispettate le indicazioni dei piani territoriali del Comune, della Provincia e della Regione per una dismissione e riconversione dell’area.

I “Cantieri dell’Urbanistica Partecipata” del Comune di Porto Venere
cantieriportovenere@alice.it



**Al Commissario Prefettizio
del Comune di Porto Venere
Dott.ssa Annunziata Gallo
Sede**

Oggetto : Osservazioni dei “Cantieri dell’Urbanistica Partecipata” del Comune di Porto Venere al Piano di Emergenza Esterna presentato dallo Stabilimento GNL Italia di Panigaglia

I “Cantieri dell’Urbanistica Partecipata” del Comune di Porto Venere presa visione del Piano di Emergenza Esterna dello stabilimento GNL di Panigaglia, rilevano l’inadeguatezza di tale piano per i seguenti motivi:

- 1) Il Piano prende in considerazione solo eventuali malfunzionamenti dell’impianto e danni con un limitato raggio d’azione. La “Delimitazione delle zone a rischio”, che si estendono sino ad un massimo di 210 metri dal punto di accadimento dell’incidente, si basa sul verificarsi di tutta una serie di concomitanze favorevoli (e fortunate) sia metereologiche che tecniche.
- 2) Il Piano non tiene in nessuna considerazione la popolazione residente in un raggio di poche centinaia di metri. Nel Capitolo “Descrizione del sito. Inquadramento territoriale” è scritto che “i versanti del seno di Panigaglia presentano un’orografia collinare che separa il seno stesso dai centri abitati di Fezzano e Le Grazie”. Questo concetto è ribadito al paragrafo B2.4 “Censimento dei centri sensibili e infrastrutture critiche”. In realtà, soprattutto dalla parte del Fezzano, tutta la parte alta del paese, densamente abitata, e le abitazioni verso punta Cattaneo, non hanno nessuna protezione così come non hanno nessuna protezione le numerosissime imbarcazioni del porticciolo turistico.
- 3) Nella “Descrizione dello scenario incidentale con riferimento agli elementi sensibili all’interno di ciascuna zona” si fa riferimento alla “popolazione presente nelle aree abitative limitrofe allo Stabilimento”. Non è specificato cosa si intende per “aree limitrofe” né quali tipologie di incidenti potrebbero interessarle. Questo in contrasto con la descrizione delle “Zone di rischio” per le quali la distanza è calcolata quasi al centimetro.
- 4) L’impostazione generale con cui nel Piano viene affrontata la questione della popolazione presente nella zona è a nostro avviso scorretta. Alla popolazione residente va infatti sommata la popolazione fluttuante, trattandosi di zona altamente turistica. Il complesso delle persone interessate da situazioni di panico create sia da incidenti reali che da falsi allarmi potrebbe costituire un rischio anche per l’ordine pubblico.

- 5) Il Piano non prende in considerazione il problema della viabilità ai fini di una possibile evacuazione o fuga della popolazione presente nella zona al momento dell'incidente. La strada che costeggia lo stabilimento, la SP 530, è l'unico collegamento tra La Spezia e Portovenere, senza altri sbocchi. Il Piano indica tra le aree a rischio tratti della Provinciale inserendoli nella zona 2, zona di danno, e nella zona 3, zona di attenzione, in caso di incidente derivante da "evaporazione da pozza" e "incendio da recipiente". L'interruzione della Provinciale isolerebbe le frazioni delle Grazie e di Porto Venere impedendo di fatto la fuga della popolazione. Senza parlare dei problemi di intasamento su una strada stretta e tortuosa creati dal panico.
- 6) Il territorio circostante lo Stabilimento è classificato dal Piano Regionale per la Difesa e la Conservazione del Patrimonio Boschivo della Regione Liguria ad alto rischio di incendio. Nel Piano la valutazione di tale rischio è superficiale e, a parere nostro, vengono sottostimati i danni di una eventuale propagazione del fuoco alla fitta vegetazione circostante.

Ci preme infine sottolineare come nel corso degli anni la popolazione non sia mai stata informata sui rischi ai quali è esposta e sui comportamenti da tenere in caso di incidente.

Il Piano prevede dei precisi segnali di avviso di pericolo cui la popolazione dovrebbe rispondere con specifici comportamenti:

- permanere o portarsi all'interno dei fabbricati;
- chiudere le finestre e le porte;
- staccare gli impianti di condizionamento che aspirano aria esterna;
- stazionare nei locali ubicati in posizione contrapposta rispetto al deposito.

Di tutto questo la popolazione non è mai stata avvertita né tanto meno ha svolto esercitazioni.

Il Piano è sicuramente stato elaborato tenendo conto di tutte le normative e modalità previste dalle norme di legge vigenti. Ciononostante riteniamo che la questione sicurezza non sia stata affrontata in termini realistici. Nel Piano, come specificato a pag. 9, vengono prese in considerazione "situazioni di emergenza originate da eventi incidentali interni". A nostro avviso la mancanza di previsione di altri tipi di incidenti rende il Piano stesso altamente deficitario.

Come rilevato dalle nostre precedenti osservazioni i reali rischi per la popolazione sono riconducibili ad incidenti di altro genere, ad esempio la gasiera in fase di attracco ecc., incidenti il cui impatto avrebbe un raggio d'azione ben più ampio di quello descritto nel PEE e interesserebbe un numero molto elevato di residenti e soggiornanti.

Su questo tipo di incidenti la popolazione vorrebbe ricevere una informazione chiara ed esauriente.

I Cantieri dell'Urbanistica Partecipata del Comune di Porto Venere
cantieriportovenere@alice.it