

ATTUAZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI MODENA PER LE AREE INTERESSATE DA STABILIMENTI A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE – UNA OCCASIONE DI COLLABORAZIONE ISTITUZIONALE E DI SPERIMENTAZIONE DEI METODI, DEGLI STRUMENTI E DELLE PROCEDURE DI GOVERNO DEL TERRITORIO PER IL “CONTROLLO DELL’URBANIZZAZIONE”.

1) Dr. Eriuccio Nora¹

Dirigente Area Programmazione e Pianificazione Territoriale Provincia di Modena – V.le Martiri della Libertà, 34 – 41100 Modena

2) Arch. Nadia Quartieri

Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale e Paesistica Provincia di Modena – V.le Martiri della Libertà, 34 – 41100 Modena

3) Dr.sa Maria D’Amore

Istruttore direttivo del Servizio Risanamento Atmosferico, Acustico ed Elettromagnetico della Regione Emilia Romagna - Via dei Mille, 21 – 40121 Bologna

Premessa

1. L’attuazione della Variante al PTCO inerente le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante e la sua attuazione sperimentale negli strumenti urbanistici comunali
 - 1.1 Introduzione
 - 1.2 Obiettivi
 - 1.3 Gruppo di lavoro
 - 1.4 Cenni metodologici
 - 1.5 Carta della compatibilità territoriale
 - 1.6 Carta della compatibilità infrastrutturale
 - 1.7 Carta della compatibilità ambientale
 - 1.8 Esiti delle valutazioni
 - 1.9 Stato di avanzamento della sperimentazione
 - 1.10 Conclusioni
2. Ipotesi di integrazione tra pianificazione urbanistica e rischio industriale. l’articolazione dell’elaborato RIR nel quadro degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale definiti dalla L.R. 20/2000 “disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio”
 - 2.1 Premessa normativa
 - 2.2 Modalità di adeguamento
 - 2.2.1 Stabilimenti esistenti
 - 2.2.2 Modifiche agli stabilimenti che generano variazioni alle aree di danno
 - 2.2.3 Insediamento di nuovi stabilimenti e riconversione degli esistenti da non RIR a RIR
3. Costruzione del Catasto degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, di cui all’articolo 14 della LR26/2003
4. Individuazione delle realtà locali in cui sperimentare progetti pilota volti alla mitigazione del rischio e alla riqualificazione territoriale, socio-economica ed ambientale dei contesti interessati
 - 4.1 Localizzazione

¹ Arch. Gualtiero Agazzani - Collaboratore Servizio Pianificazione Territoriale e Paesistica Provincia di Modena – V.le Martiri della Libertà, 34 – 41100 Modena
Dr.sa Maria Giulia Messori - Collaboratore Servizio Pianificazione Territoriale e Paesistica Provincia di Modena – V.le Martiri della Libertà, 34 – 41100 Modena

- 4.2 Descrizione dell'attività e pericolosità
- 4.3 Elementi territoriali coinvolti
- 4.4 Elementi infrastrutturali coinvolti
- 4.5 Elementi ambientali coinvolti

Premessa

I contenuti della sperimentazione di seguito descritta sono stati sviluppati nell'ambito del progetto pilota relativo all'attuazione sperimentale locale del PTCP in merito al rischio industriale ed alla individuazione di progetti pilota per la mitigazione del rischio tecnologico, la riqualificazione territoriale e la coesione sociale ed economica dei contesti interessati, che la Provincia di Modena ha attivato in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia Romagna ed i Comuni interessati. La situazione di seguito descritta è da considerarsi aggiornata alla primavera 2006.

1. L'ATTUAZIONE DELLA VARIANTE AL PTCP INERENTE LE ZONE INTERESSATE DA STABILIMENTI A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE E LA SUA ATTUAZIONE SPERIMENTALE NEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

1.1 Introduzione

A seguito dell'approvazione della Variante al PTCP di Modena inerente le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, avvenuta il 24 marzo 2004, con deliberazione n. 48 del Consiglio Provinciale, la Provincia ha inteso proseguire ed approfondire il lavoro svolto, coordinando l'adeguamento degli strumenti urbanistici dei comuni interessati da stabilimenti RIR. La motivazione principale che ha condotto a tale scelta è stata la volontà dell'Amministrazione di conseguire l'adeguamento normativo al DM 9 maggio 2001 ed alla LR 26/03 "*Disposizioni in materia di pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose*" di tutti i propri Comuni interessati da stabilimenti RIR. La LR26/2003 ha integrato, con un apposito articolo la struttura della legge urbanistica regionale n.20 del 2000 "*Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio*"; essa prevede, al comma 2 l'adeguamento del PTCP da parte della Provincia "ed al comma 5 quello degli strumenti urbanistici comunali.

Essa ribadisce, inoltre, al comma 6 del medesimo articolo, quali sono i Comuni tenuti all'adeguamento dei propri strumenti di pianificazione, ovvero quelli "*[...] sul cui territorio è presente o in fase di realizzazione uno stabilimento a rischio di incidente rilevante*" e quelli "*[...] il cui territorio risulta interessato dall'area di danno di uno stabilimento a rischio di incidente rilevante ubicato in altro Comune, sulla base della determinazione contenuta nel PTCP [...].*" Gli effetti del mancato adeguamento sul territorio comunale sono molteplici e pesanti dal punto di vista della regolamentazione degli usi e delle trasformazioni territoriali, infatti, all'articolo 13, comma 1, la LR 26/2003 conferma che "*[...] Fino all'adeguamento del Piano urbanistico generale, tutto il territorio comunale, ovvero le aree di danno degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante delimitate ai sensi dell'articolo 12, sono soggette ai vincoli di destinazione definiti dal DM 9/5/01 alla tabella 3b*" ed aggiunge con il comma 2 che "*[...] al fine dell'osservanza di tali vincoli il Comitato tecnico di Valutazione dei Rischi esprime parere preventivo e vincolante, su tutti gli interventi pubblici e privati di trasformazione del territorio, soggetti a procedimenti abilitativi*".

Una ulteriore ragione che ha spinto l'Amministrazione Provinciale ad avviare un Progetto Pilota con i propri Comuni interessati da stabilimenti RIR consiste nel fatto che la Variante approvata, che integra l'articolato del pre-vigente PTCP con un apposito articolo (art.74), contiene il quadro analitico e valutativo degli stabilimenti esistenti sul territorio provinciale, nonché tutte le disposizioni normative in termini di indirizzi e direttive rivolte alla pianificazione comunale, finalizzati proprio a facilitare il compito di adeguamento dei Comuni previsto dal quadro istituzionale vigente. Inoltre, la Provincia dispone di un consistente apparato informativo e conoscitivo, dovuto alla recente approvazione della Variante al PTCP, che ha consentito di abbreviare i tempi tecnici. Le professionalità interne alla Provincia di Modena ed i consulenti esterni disponibili al coordinamento del progetto sono gli stessi che hanno collaborato alla stesura della Variante, così pure come i software utilizzati.

Pertanto, la Provincia di Modena ha proposto un'adesione volontaria ai Comuni interessati da stabilimenti RIR tenuti all'adeguamento dei propri strumenti urbanistici, ai sensi dell'articolo 74 del PTCP, al fine di ottemperare quanto prima alle disposizioni normative vigenti. Per incentivare l'adesione la Provincia di Modena si è resa disponibile a mettere a disposizione sia la collaborazione tecnica, specialistica ed

informatica sia un contributo finanziario pari al 20% dei costi di redazione dei RIR. Tutti i Comuni, sul cui territorio insistono uno o più stabilimenti a rischio, hanno aderito alla sperimentazione.

I comuni modenesi tenuti all'adeguamento del proprio strumento urbanistico, ai sensi della succitata Variante al PTCP, sono:

- Mirandola,;
- Formigine;
- Soliera;
- Castelnuovo Rangone
- Montefiorino, attualmente in corso di verifica per diminuzione dei quantitativi stoccati;
- Modena;
- Spilamberto, che, con la recente entrata in vigore del D.Lgs. 238/2005 non sarà più soggetto alle prescrizioni della normativa Seveso.

1.2 Obiettivi

I principali obiettivi della sperimentazione con i Comuni sono:

- procedere, il più celermente possibile, all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali ai disposti del DM 09/05/2001;
- facilitare il compito assegnato ai Comuni per la redazione dell'Elaborato tecnico RIR e relativa Variante urbanistica comunale;
- garantire una modalità operativa efficiente ed efficace per l'attuazione della Variante al PTCP inerente le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante;
- sperimentare l'applicazione della VALSAT², (art. 5 LR 20/2000) alla pianificazione comunale nell'ambito della materia RIR.

La sperimentazione prevede che la redazione degli elaborati cartografici e testuali costituenti l'Elaborato tecnico RIR competa alla Provincia sulla base dei dati forniti dai singoli Comuni; tutto il processo si svolge nell'ottica della massima condivisione dei contenuti dell'Elaborato tra la Provincia ed i Comuni interessati, con particolare riferimento alle eventuali incompatibilità riscontrate.

Infatti, relativamente a questo progetto, non compete alla Provincia operare scelte urbanistiche in merito alla specifica regolamentazione cui sottoporre le aree "incompatibili", quanto piuttosto presentare ai Comuni le incompatibilità derivanti dalla presenza di aree di danno prodotte dagli stabilimenti e segnalare le possibili soluzioni per risolverle, sulla base di quanto dettagliato nel DM 9/5/2001.

1.3 Cenni metodologici

I lavori di redazione degli Elaborati RIR comunali, sono, a tutti gli effetti, iniziati nell'autunno del 2004, dopo che la maggior parte dei Comuni aveva fornito i dati richiesti dalla sperimentazione.

La metodologia utilizzata è del tutto simile a quella seguita in sede di stesura della Variante al PTCP, pur essendo stata calata e dettagliata a livello comunale. Come sancito dal DM 9/5/2001, si è proceduto all'individuazione degli elementi territoriali, infrastrutturali ed ambientali vulnerabili presenti nell'intorno dello stabilimento, nonché delle aree di danno prodotte dagli stabilimenti. Tutte queste informazioni sono state rappresentate in cartografie specifiche e differenziate.

La fase successiva consiste nella valutazione vera e propria delle compatibilità territoriale, infrastrutturale ed ambientale, come previsto dal DM 9/5/2001.

1.4 Carta della compatibilità territoriale

La carta della compatibilità territoriale riporta la categorizzazione del territorio sulla base dell'indice di edificazione o della presenza di elementi territoriali sensibili (es. case di cura, ospedali, luoghi affollati, etc), come espressamente previsto dalla tabella 1 del DM 9/5/2001. Tale cartografia è costituita di fatto da due rappresentazioni; la prima riporta la situazione allo stato attuale, una sorta di "fotografia" dello strumento urbanistico vigente al momento presente, la seconda è sostanzialmente una carta potenziale, ricavata dalle possibili destinazioni e trasformazioni consentite dal PRG vigente.

1.5 Carta della compatibilità infrastrutturale

I criteri utilizzati per la valutazione sono sanciti, oltre che dal DM 9/5/2001, anche dall'articolo 74 del PTCP, ovvero, per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto la scelta metodologica porta a verificare se esse

² Limitatamente a quei Comuni che hanno già adeguato i propri strumenti urbanistici alla LR 20/2000

intersechino le aree di danno con compatibilità F ed EF. In tal caso occorre intervenire a livello di Piano di Emergenza. È necessario, cioè, garantire il coordinamento tra il Piano di Emergenza Interno dello stabilimento ed i gestori delle infrastrutture (Strade Statali, Strade Provinciali, Ferrovie dello Stato, etc.) ove non sia già in atto un Piano di Emergenza Esterno che affronti specificatamente l'argomento. Con riferimento alle reti tecnologiche valgono le stesse considerazioni, ma esclusivamente per alcune tipologie incidentali (si veda la Tabella 2 dell'allegato al D.M. 9 maggio 2001). La carta della compatibilità infrastrutturale riporta i nodi infrastrutturali (ad esempio stazioni ferroviarie e caselli autostradali), le principali vie di comunicazione, la rete acquedottistica, le linee elettriche di altissima ed alta tensione.

1.6 Carta della compatibilità ambientale

La valutazione della compatibilità ambientale è stata effettuata sulla base dei disposti del DM 9/5/2001, ed approfondita secondo quanto definito in sede di stesura della Variante al PTCP, ovvero tramite la definizione di un criterio per la classificazione della pericolosità ambientale degli stabilimenti in oggetto (per i cui dettagli si rimanda direttamente alla Relazione Illustrativa della Variante al PTCP di Modena, § 4.5.2 "*Ulteriori elementi per la verifica della compatibilità con gli elementi ambientali – Individuazione di classi di pericolosità ambientale*"). In sintesi, sono state definite tre classi di pericolosità per gli stabilimenti a rischio, sulla base delle tipologie di sostanze pericolose presenti, con riferimento ad un eventuale inquinamento ambientale, tramite l'attribuzione di un valore numerico indicativo: bassa 3, media 2 ed alta 1. La carta della compatibilità ambientale riporta l'individuazione dei beni paesaggistici e ambientali, le aree naturali protette, le risorse idriche superficiali, le risorse idriche profonde, il grado di vulnerabilità all'acquifero principale, l'uso del suolo ed il reticolo fognario.

1.7 Esiti delle valutazioni

Gli esiti delle valutazioni, riportati negli Elaborati RIR sono stati esaurientemente discussi e condivisi con i tecnici, i dirigenti e gli amministratori dei singoli comuni, specialmente in caso di incompatibilità di qualsiasi genere. In questa fase, infatti, l'Elaborato RIR contiene degli "indirizzi" rivolti ai Comuni in merito alle opportunità esistenti per risolvere eventuali incompatibilità (es. modifica delle destinazioni ammesse dal PRG all'interno delle aree di danno, promozione di accordi con l'azienda, qualora le curve risultino particolarmente ampie, accorgimenti tecnici da sottoporre all'azienda finalizzati alla riduzione delle curve, etc). In via esclusivamente cautelativa la Provincia richiama l'attenzione dei Comuni anche su destinazioni del PRG non propriamente "adeguate" alla loro vicinanza alle curve di inviluppo (es. case di cura ed ospedali esterni alle curve, ma prossimi allo stabilimento). E' competenza dei Comuni decidere quale soluzione adottare nel proprio caso specifico. Assunta la decisione si procede rettificando gli indirizzi derivanti dagli esiti delle valutazioni trasformandoli in precise prescrizioni/direttive, che entreranno a far parte del piano urbanistico.

Successivamente i Comuni redigono ed approvano la Variante urbanistica volta all'adeguamento, secondo la normativa urbanistica regionale di riferimento (ndr. LR 20/2000 o LR 47/1978). In alcuni casi la Provincia di Modena provvede direttamente alla redazione delle Varianti, sperimentando, in tal modo, l'applicazione della VALSAT (art.5 LR 20/2000) per i Comuni dotati di strumenti urbanistici già adeguati alla LR 20/2000.

1.8 Conclusioni

Nonostante alcune difficoltà riscontrate, l'esperienza di sperimentazione si è rivelata profondamente utile ed interessante per la Provincia di Modena, che ha seguito il percorso completo di applicazione della normativa vigente dal proprio PTCP fino al recepimento negli strumenti urbanistici dei Comuni. Lo stato di attuazione di questa prima fase dei lavori può, attualmente, considerarsi in fase avanzata, anche se la condivisione con i Comuni richiederà tempo, in quanto è un momento molto delicato che prelude alla stesura delle Varianti Urbanistiche.

Già da oggi è possibile anticipare che il processo sperimentale avviato è così caratterizzato:

- tempestiva attuazione delle previsioni della Variante PTCP/PRIR attraverso il recepimento negli strumenti urbanistici comunali;
- elevata qualità tecnica degli Elaborati RIR;
- maggiore omogeneità metodologica tra i vari comuni;
- bassi costi di produzione degli Elaborati tecnici;
- sperimentazione attiva e concreta dei principi di sussidiarietà ed adeguatezza.

2. IPOTESI DI INTEGRAZIONE TRA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E RISCHIO INDUSTRIALE. L'ARTICOLAZIONE DELL'ELABORATO RIR NEL QUADRO DEGLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE DEFINITI DALLA LR 20/2000 "DISCIPLINA GENERALE SULLA TUTELA E L'USO DEL TERRITORIO"

2.1 Premessa normativa

La normativa urbanistica regionale ha previsto, come richiamato al paragrafo precedente, che la pianificazione comunale aggiorni l'individuazione delle aree di danno operata dal PTCP e regolamenti gli usi e le trasformazioni del territorio ammissibili all'interno di tali aree in conformità ai criteri definiti dal DM 9/5/2001 e dalla pianificazione territoriale, nell'ambito di un elaborato tecnico denominato "Rischi di incidenti rilevanti" (ERIR), parte integrante e costitutiva del Piano Urbanistico di riferimento.

In Emilia Romagna la materia urbanistica è disciplinata dalla L.R. 20/2000 "*Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio*", che organizza il sistema pianificatorio in Piano Strutturale (PSC), Piano Operativo (POC), Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) e PUA (Piani Urbanistici Attuativi). Il piano strutturale costituisce lo strumento di pianificazione urbanistica generale ed è predisposto al fine di delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo per tutelare l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale dello stesso ha validità a tempo indeterminato; riguarda tutto il territorio comunale. Il piano operativo è lo strumento urbanistico che individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e trasformazione del territorio da realizzare nell'arco temporale di cinque anni; è predisposto in conformità alle previsioni del PSC e non può modificarne i contenuti. Il Regolamento Urbanistico ed Edilizio (RUE) contiene la disciplina generale delle tipologie e delle modalità attuative degli interventi di trasformazione nonché delle destinazioni d'uso. Il Regolamento contiene altresì le norme attinenti alle attività di costruzione, di trasformazione fisica e funzionale e di conservazione delle opere edilizie, ivi comprese le norme igieniche di interesse edilizio, nonché la disciplina degli elementi architettonici e urbanistici, degli spazi verdi e degli altri elementi che caratterizzano l'ambiente urbano. I Piani Urbanistici Attuativi sono gli strumenti urbanistici di dettaglio per dare attuazione agli interventi di nuova urbanizzazione e di riqualificazione; essi possono assumere, in considerazione degli interventi previsti, il valore o gli effetti di piani particolareggiati, di lottizzazione, piani per l'edilizia economica e popolare, piani di recupero, etc.

2.2 Modalità di adeguamento

L'adeguamento può essere compiuto mediante una delle seguenti procedure:

- la predisposizione di PSC e POC, o di variante agli stessi, secondo la relativa disciplina di cui alla LR 20/2000 e s.m. e i;
- Variante al PRG come previsto dall'art.41, commi 2 e 3 LR 20/2000 e s.m. e i tra cui sono comprese "*Altre varianti minori e condizionate*" già previste dalla LR 47/1978 art. 15, commi 4 e 7;
- intesa con la Provincia per la predisposizione di un PTCP avente valore ed effetti di Variante al Piano Urbanistico Comunale, ai sensi dell'art. 21 della L.R. 20/2000.

Di seguito si affronterà la procedura di cui al punto 1, in quanto rappresenta la parte maggiormente innovativa della sperimentazione.

La regolamentazione del rischio industriale e dell'assetto urbanistico delle aree contermini deve prendere in considerazione una molteplicità di fattori tra i quali: la vulnerabilità delle risorse naturali ed antropiche, l'assetto delle principali infrastrutture, la classificazione del territorio in ambiti a diverse vocazioni, ecc, (tali fattori fanno parte dell'elenco che sintetizza i principali "campi di azione" del Piano Strutturale Comunale contenuto al comma 2 dell'art.28 L.R.20/2000).

Da questa constatazione appare evidente come l'integrazione tra pianificazione urbanistica e gestione del rischio industriale debba essere condotta, perlomeno in via preliminare, nell'ambito del PSC.

Ciò detto bisogna aggiungere che l'articolazione degli strumenti di pianificazione introdotta dalla L.R. 20/2000 (PSC, POC, RUE) risulta particolarmente efficace per garantire la coerenza tra pianificazione e minimizzazione del rischio industriale, senza ostacolare flessibilità ed aggiornamento dei processi produttivi, che sono caratteristiche irrinunciabili per l'evoluzione ed innovazione degli stessi (varianti al POC anziché varianti al PSC in caso di modifiche agli stabilimenti). A tal fine, è stato previsto che la distinzione tra pianificazione strutturale (PSC) ed operativa (POC) sia ripresa anche dall'Elaborato RIR, distinguendo un Elaborato RIR Strutturale, afferente al PSC, ed uno Operativo appartenente al POC:

L'Elaborato RIR Strutturale (di seguito ERIR-S) dovrà includere tutti i contenuti minimi descritti al punto 3.1 dell'allegato al D.M. 9/5/2001 (aree di danno, elementi vulnerabili, ecc.) ed avrà lo scopo di orientare la pianificazione di lungo periodo (PSC) nel fissare i limiti entro i quali può svolgersi ed evolversi l'attività produttiva delle industrie RIR. Al fine di conservare una relativa "autonomia" di elaborato e di trasparenza del percorso conoscenza - valutazione - pianificazione (raccomandazione già espressa nel DM 9/05/01) ed in considerazione della compresenza di contenuti conoscitivi, valutativi e prescrittivi l'ERIR-S costituisce, ragionevolmente, capitolo specifico della ValSAT³ in quanto la L.R. 20/00 attribuisce alla ValSAT la verifica della coerenza delle scelte di pianificazione rispetto allo stato di fatto ed alle tendenze evolutive del territorio e quindi anche alla presenza di rischi derivanti da attività antropiche. L'ERIR - S in quanto parte integrante della ValSAT, aggiorna le aree di danno individuate dal PTCP, considera gli elementi vulnerabili anche in relazione ad ulteriori possibili scenari di danno, individuando per le parti di territorio interessate dagli stabilimenti e dai possibili impatti nonché stabilisce principi, obiettivi e politiche/azioni per l'eliminazione o riduzione dei rischi in atto e la prevenzione dei rischi futuri, estende la valutazione a tutto il territorio comunale ed in relazione alla vocazione delle diverse parti individua gli ambiti più idonei per la localizzazione degli stabilimenti RIR.

L'Elaborato RIR Operativo (di seguito ERIR-O) dovrà anch'esso includere tutti i contenuti del D.M. (aree di danno ecc.) ed avrà il compito di registrare i cambiamenti dei cicli produttivi e le loro ricadute sul territorio, orientando le scelte pianificatorie di dettaglio (POC) e le pratiche attuative (PUA) sempre all'interno dei limiti stabiliti dal PSC sulla base dell'ERIR-S.

Secondo questo schema i dati relativi ad ogni singola industria (ad es. le aree di danno) contenuti nell'ERIR-O possono anche non coincidere, perché più aggiornati, con quelli contenuti nell'ERIR-S (che pure conterrà una prima definizione delle aree di danno, alla data di elaborazione del piano). L'importante è che gli aggiornamenti dell'ERIR-O, a seguito dell'evolversi dei processi produttivi, non siano mai in contrasto con i limiti e le condizioni generali dettate dal PSC. Se, ad esempio, nel PSC viene assunto il principio generale che le industrie RIR presenti sul territorio comunale, non possano aumentare le loro aree di danno rispetto a quelle descritte nell'ERIR-S, gli unici cambiamenti ammissibili alle stesse e registrabili tramite un nuovo ERIR-O, saranno delle diminuzioni di estensione.

I casi di adeguamento degli strumenti urbanistici alla normativa RIR, sono riferibili alla presenza di:

- stabilimenti esistenti;
- modifiche agli stabilimenti esistenti con variazione delle aree di danno;
- insediamento di nuovi stabilimenti e riconversione degli esistenti da non RIR a RIR.

2.2.1 Stabilimenti esistenti

Il PSC dispone di due modalità di classificazione degli stabilimenti esistenti e delle zone ad essi contermini. Le differenti modalità sono legate alla esistenza o meno di situazioni di incompatibilità nelle aree limitrofe allo stabilimento. Nel caso siano presenti incompatibilità insediative e/o ambientali⁴ il PSC individuerà un ambito da riqualificare⁵ (art. A-11 L.R. 20/00) comprendendovi di norma anche lo stabilimento esistente⁶. L'ambito da riqualificare diventa operativo se inserito nel POC, il quale ne precisa - anche con un azionamento puntuale, in coerenza con l'art. 30 della L.R. 20/00 e sulla base dell'aggiornamento delle aree di danno - i seguenti elementi:

- la delimitazione,
- l'assetto urbanistico,
- le destinazioni d'uso,

³ La Valsat (art. 5 L.R. 20/2000) è definita quale parte integrante del processo di elaborazione ed approvazione degli strumenti di pianificazione. La Valsat si configura come un momento del processo di pianificazione che concorre alla definizione delle scelte di piano, è volta ad individuare preventivamente gli effetti che deriveranno dall'attuazione delle singole scelte di piano e consente di selezionare tra le possibili soluzioni alternative quelle maggiormente rispondenti agli obiettivi generali di piano. Essa individua le misure di pianificazione volte ad impedire, mitigare o compensare l'incremento delle eventuali criticità ambientali e territoriali già presenti e i potenziali impatti negativi delle scelte operate.

⁴ Che possono anche giustificare la delocalizzazione dello stabilimento stesso.

⁵ Costituiscono ambiti da riqualificare le parti del territorio urbanizzato che necessitano di politiche di riorganizzazione territoriale, che favoriscano il miglioramento della qualità ambientale e architettonica dello spazio urbano ed una più equilibrata distribuzione di servizi, di dotazioni territoriali o di infrastrutture per la mobilità; ovvero necessitano di politiche integrate volte ad eliminare le eventuali condizioni di abbandono e di degrado edilizio, igienico, ambientale e sociale che le investono.

⁶ E' tuttavia possibile che lo stabilimento non sia ricompreso nell'ambito da riqualificare se non si prevedono interventi e/o opere specifiche di mitigazione e riduzione degli impatti sulla sorgente (lo stabilimento) ma solo nei confronti dei ricettori.

- gli indici edilizi,
- le modalità di attuazione degli interventi di trasformazione, ecc.

Nel caso di assenza di incompatibilità lo stabilimento sarà classificato quale ambito specializzato per attività produttive di tipo consolidato (art. A-13 L.R. 20/00) e sarà definita una fascia di attenzione.

2.2.2 Modifiche agli stabilimenti esistenti che generano variazioni delle aree di danno

E' possibile il verificarsi dei seguenti casi: 1) lo stabilimento RIR rientra in un AMBITO DA RIQUALIFICARE specifico individuato dal PSC e dettagliato nel POC; 2) lo stabilimento determina una fascia di attenzione. Nel primo caso, se le aree di danno modificate, rispetto a quelle riportate nell'ERIR-O approvato, rientrano ancora nell'ambito da riqualificare individuato dal PSC e quindi non generano nuove situazioni di incompatibilità al di fuori dell'ambito, si procederà, ove necessario, con una variante al POC. Con tale variante potranno essere opportunamente modificati localizzazioni, usi ed indici edilizi, recependo le indicazioni dell'ERIR-O aggiornato e nel rispetto delle norme d'ambito definite dal PSC quali ad esempio: la gamma di destinazioni ammesse, la capacità insediativa massima, le dotazioni territoriali, etc. Qualora si rendesse necessario variare anche gli elementi definiti dal PSC (ad esempio, ingrandire il perimetro dell'ambito da riqualificare poiché le aree di danno modificate, estendendosi al di fuori di esso, generano nuove incompatibilità) si dovrà procedere inevitabilmente ad una variante al PSC. Nel caso lo stabilimento determini una "FASCIA DI ATTENZIONE" e le modifiche intervenute non generino situazioni di incompatibilità, ovvero non siano in contrasto con gli indirizzi stabiliti dal PSC per il territorio ricadente all'interno della "fascia di attenzione", sarà sufficiente ridefinire le fasce di attenzione ed, eventualmente, correggere la normativa operativa tramite una variante al POC/RUE, redatta sulla base dell' ERIR-O aggiornato.

2.2.3 Insediamento di nuovi stabilimenti e riconversione degli esistenti da non RIR a RIR

Qualora si presenti l'esigenza di insediare un nuovo stabilimento RIR, le amministrazioni comunali sono tenute a verificare la compatibilità dei futuri stabilimenti con il territorio circostante e ad adeguare di conseguenza le previsioni dei propri strumenti urbanistici, come stabilito dall'art. 14 del Dlgs. 334/1999 comma 1 e 3. Tale adeguamento è opportuno che non si limiti strettamente al caso specifico dello stabilimento di cui si prevede l'imminente realizzazione, ma deve prendere in considerazione la totalità del territorio comunale ed un orizzonte temporale sufficientemente ampio al fine di definire una politica localizzativa per gli stabilimenti RIR, capace di coniugare sviluppo produttivo e sicurezza. Pertanto nel caso appena descritto è necessario ricorrere ad una variante al PSC finalizzata all'individuazione degli ambiti specializzati per attività produttive idonei o, per converso, delle zone non idonee all'insediamento di nuovi stabilimenti RIR, sulla base dei criteri di valutazione della compatibilità ambientale, territoriale ed infrastrutturale introdotti dal D.M. 9/5/2001 (punto 6.3 dell' Allegato) ed approfonditi dal PTCP (comma 10, 11 e 12 dell'art.74). La riconversione di uno stabilimento esistente non RIR in uno stabilimento RIR deve risultare conforme alla normativa di PSC riguardante gli *Ambiti specializzati per attività produttive idonei all'insediamento di stabilimenti RIR*, nel caso in cui lo stabilimento da convertire sia compreso in essi, oppure non ricadere in *Zone non idonee all'insediamento di stabilimenti RIR*, nel caso in cui il Comune abbia unicamente individuato le aree non idonee. Qualora l'attività sia pertanto già localizzata in zona idonea ed in assenza di incompatibilità attuali o potenziali, si ricorrerà ad una variante al POC. In tal modo il POC potrà assumere al suo interno l'ERIR-O relativo allo stabilimento da convertire e, sulla base di esso, approfondire e specificare la normativa di PSC. Qualora l'attività ricada in un ambito non idoneo l'Amministrazione Comunale dovrà ricorrere ad una variante al PSC in quanto occorre ri-verificare l'idoneità della localizzazione dal punto di vista ambientale, territoriale ed infrastrutturale attraverso la ValSAT –ERIR-S e definire le azioni conseguenti.

La LR20/2000 prevede una tempistica del regime transitorio diversificata a seconda della data di approvazione dei piani regolatori. Nelle linee guida redatte dalla Provincia si trova anche un capitolo che riguarda lo schema di adeguamento degli strumenti urbanistici ex LR47/1978, che prenda egualmente in considerazione le casistiche di stabilimenti esistenti, modifiche agli stabilimenti esistenti che generano variazioni alle aree di danno d'insediamento di nuovi stabilimenti e riconversione di stabilimenti da non RIR a RIR.

3. COSTRUZIONE DEL CATASTO DEGLI STABILIMENTI A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE, DI CUI ALL'ARTICOLO 14 DELLA LR26/2003⁷

I vigenti indirizzi normativi (comunitari, nazionali e regionali) pongono in grande risalto la prevenzione degli incidenti rilevanti, considerandone principali strumenti, lo scambio di informazioni, una corretta analisi e valutazione del rischio ed un'attenta e scrupolosa pianificazione territoriale.

L'efficacia di tali strumenti è però verificata solo se si supportano gli stessi con un sistema di archiviazione dei dati/informazioni ufficiale e di facile accesso quale il CATASTO REGIONALE, unico "deposito" a livello locale, delle informazioni relative alla gestione del rischio industriale, utile tanto alle amministrazioni quanto ai gestori degli stabilimenti e ai cittadini. I principali obiettivi che il catasto si propone di raggiungere prevedono innanzitutto, la risposta all'adempimento agli obblighi informativi in capo al Ministero Ambiente e Tutela del Territorio ed in capo alle Regioni, in secondo luogo la realizzazione di una banca-dati sugli esiti dei controlli e delle verifiche ispettive ed infine la gestione di informazioni relative agli scenari di danno, di supporto alla pianificazione urbanistica e territoriale. In Italia, il Ministero a cui è stata attribuita la funzione di provvedere ad adempiere ai vari obblighi informativi nei confronti della Commissione EU e degli altri Stati membri è il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio (art.15, comma 3 del DLgs.334/99) e allo stesso è attribuita anche la competenza di predisporre ed aggiornare, avvalendosi dell'APAT, l'inventario degli stabilimenti a rischio di incidenti rilevanti e la banca dati sugli esiti di valutazione dei Rapporti di Sicurezza e dei Sistemi di Gestione della Sicurezza. E' però competenza della Regione, come sancito dall'art. 18, comma 1, lett. c)-bis (introdotto dal D.Lgs.238/05) fornire al Ministero dell'Ambiente e tutela del Territorio, tutte le informazioni necessarie per le comunicazioni di cui all'art.15, commi 3 e 4, e come stabilito dalla LR 26/03, la Regione provvede ad adempiere a tali obblighi informativi nei confronti del Ministero, attraverso le informazioni contenute, appunto, nel Catasto. Il Catasto della Regione Emilia Romagna (di seguito Catasto RIR) verrà gestito da ARPA presso cui ha sede (LR26/03, art. 14) e conterrà le informazioni che il gestore è tenuto per legge ad inviare alle autorità competenti (quindi estratte dalla Scheda tecnica (art.6 L.R.26/03), dalla Notifica e Rapporto di Sicurezza. Le informazioni relative alle verifiche ispettive verranno inserite invece sulla base dei rapporti conclusivi alla verifica che gli ispettori redigono alla fine di ognuna di ogni verifica, in attuazione degli *"Indirizzi per l'effettuazione delle verifiche ispettive"* forniti dalla Regione Emilia Romagna con la determinazione n. 15363/2004.

L'archiviazione sistematica di tali elementi permette, nel tempo, di realizzare una sorta di archivio storico dello stabilimento, e consente di acquisire la consapevolezza di come lo stesso si è evoluto nel tempo riguardo agli aspetti tecnici ed organizzativi del Sistema di Gestione della Sicurezza.

Una volta raggiunti questi che sono i principali obiettivi del Catasto regionale, i lavori proseguiranno con l'ambizione di fare "un passo in più" ipotizzando la presenza di una serie di informazioni/documenti di supporto sia alle amministrazioni che ai gestori degli stabilimenti a rischio, nell'adempimento dei rispettivi compiti, offrendo un vero e proprio "servizio" alla sua utenza, quali le cartografie tematiche dei PTCP e degli strumenti di pianificazione comunale di recepimento della materia del rischio industriale (varianti agli strumenti urbanistici comunali) ed informazioni riguardanti gli effetti socio-economici relativi al rischio industriale. La realizzazione del Catasto RIR è partita da un un prototipo di sistema informativo georeferenziato, già esistente e realizzato inizialmente da ARPA Veneto (chiamato inizialmente "DB-Rischi") migliorato ed integrato dal 2001 al 2004 grazie a convenzioni con APAT e con ARPA Toscana e nel corso del 2005 grazie ad ARPA Ferrara in collaborazione con ARPA- SIR sistemi informativi regionali e ARPA- Eccellenza grandi rischi. Il prototipo in oggetto è chiamato *"A.R.I.A.334- Sistema georeferenziato per la mappatura della Attività a Rischio di Incidente rilevante"* ed è oggi un sistema che, avendo superato il grande "limite" che lo rendeva inadeguato all'utilizzo come catasto regionale (il non poter essere utilizzato in rete) presenta quindi tutte le caratteristiche idonee a poter essere agevolmente inserito nel sistema informativo regionale dell'Emilia Romagna. Sulla base della struttura di *A.R.I.A.334*, si è quindi provveduto ad integrare le informazioni /dati presenti con quelle mancanti definite precedentemente, prevedendo il

⁷ Tale obiettivo risponde ai disposti dell'articolo 14 della LR26/2003 e si propone di adempiere agli obblighi informativi nei confronti del Ministero dell'Ambiente, della Commissione Europea, degli altri Stati membri e della popolazione, come sottolineato dalle direttive comunitarie che promuovono l'accesso all'informazione da parte della popolazione e stabiliscono che tra gli Stati membri si attivi un sistema di diffusione dell'informazione. Inoltre, il Catasto prevede la realizzazione di una banca dati sugli esiti dei controlli e delle verifiche ispettive contenente le numerose informazioni che da tali azioni derivano, in modo da consentire anche la conoscenza dell'evoluzione di uno stabilimento nel tempo riguardo anche agli aspetti tecnici ed organizzativi del SGS. Infine, il Catasto rappresenta un concreto supporto alle azioni di pianificazione urbanistica e territoriale sia con informazioni derivanti dall'analisi di rischio (scenari incidentali, aree di danno, valutazioni di compatibilità) sia con informazioni relative, ad esempio, agli effetti socio-economici ed ambientali collegati ad eventuali incidenti accaduti, o agli effetti a medio e lungo termine sulla salute e sull'ambiente.

collegamento con gli archivi dei controlli e delle verifiche ispettive di ARPA fornendo anche la possibilità di consultare i documenti ufficiali presentati dal gestore dello stabilimento in quanto “raccolti” in una sezione specifica chiamata “archivio documentale”. La struttura del Catasto RIR come risultante da tutte le attività precedentemente descritte, lo vede articolato in due Macro-Sezioni: la prima, finalizzata ad archiviare tutte le informazioni relative allo stabilimento, alle sostanze pericolose e agli scenari di danno. La seconda finalizzata all’archiviazione delle verifiche ispettive. La prima Macro-Sezione CATASTO si presenta all’utente con una struttura ad albero, in cui si distinguono 3 livelli a cui si accede dopo aver inserito, nella maschera Dettaglio Azienda, tutte le informazioni relative alla SEDE LEGALE (che consente il collegamento ai dati già presenti nel Sina Poli relativamente alla sede legale della ditta, ed in particolare ai dati provenienti dal Registro imprese, periodicamente aggiornato) e alla sede dello STABILIMENTO (indirizzo completo e recapiti, nome del gestore/responsabile dello stabilimento, l’attività svolta, la posizione amministrativa ai sensi del DLgs.334/99 ed l’elenco dei documenti presentati). La struttura ad albero prevede 3 livelli successivi di accesso: 1° livello- *Impianti*, 2° livello - *Unità Tecniche*, 3° livello - *Apparecchiatura*. Il livello *Apparecchiatura* rappresenta il livello di dettaglio più importante in quanto è a questo livello che vengono inserite sia le sostanze pericolose (ed i rispettivi quantitativi) che gli eventi incidentali e gli scenari di danno.

La seconda Macro-Sezione VERIFICHE ISPETTIVE è organizzata in maschere che permettono di visualizzare le principali informazioni relative allo svolgimento delle verifiche agli impianti del catasto RIR, a partire dai dati amministrativi relativi alle stesse, per proseguire con varie informazioni tra cui quelle relative alle tempistiche di svolgimento, alla Commissione, agli elementi di criticità riscontrati nel SGS e alla lista di riscontro che, partendo dagli elementi gestionali di cui alla DGR 15363/04, associa ad ognuno di essi il tipo di riscontro, criticità, rilievo, raccomandazione, o non conformità.

4. INDIVIDUAZIONE DELLE REALTÀ LOCALI IN CUI SPERIMENTARE PROGETTI PILOTA VOLTI ALLA MITIGAZIONE DEL RISCHIO E ALLA RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE, SOCIO-ECONOMICA ED AMBIENTALE DEI CONTESTI INTERESSATI

Nell’affrontare il tema dell’integrazione tra governo del territorio e scenari incidentali connessi con la presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante, l’azienda SCAM spa rappresenta lo stabilimento più interessante presente in provincia di Modena.

Localizzazione

L’azienda si trova nella zona sud est del comune di Modena, in località Santa Maria di Mugnano, a ridosso di due importanti arterie viabilistiche, l’autostrada A1 Milano – Bologna e la strada statale n.12 Abetone – Brennero.

Descrizione dell’attività e Pericolosità

L’azienda SCAM spa produce e commercializza fertilizzanti organominerali e fitosanitari. Le attività vengono effettuate a temperatura ambiente senza reazioni chimiche mediante miscelazione di principi attivi coformulanti e solventi. Il trasporto delle materie prime e dei prodotti finiti avviene tramite autotrasporto stradale. L’azienda è soggetta alle prescrizioni dell’articolo 8 del D.Lgs. 334/99. I principali pericoli derivano dalla presenza di sostanze tossiche, molto tossiche e in parte infiammabili. I prodotti sono solidi o in soluzione, quindi la loro capacità di dispersione è limitata. L’evento considerato più critico è pertanto un eventuale incendio che possa coinvolgere i magazzini e causare la dispersione dei prodotti di combustione e fughe di sostanze pericolose gassose/liquide. Dal punto di vista della pericolosità per l’ambiente i maggiori rischi provengono da un eventuale sversamento di prodotti in soluzione, soprattutto in relazione alla presenza di due pozzi artesiani ad uso industriale all’interno del perimetro dello stabilimento.

Elementi territoriali coinvolti

La zona su cui insiste lo stabilimento SCAM spa è classificata dal PSC del Comune di Modena come ambito specializzato per attività produttive di rilievo comunale; lo stesso PSC classifica le zone limitrofe allo stabilimento, a nord ovest come ambiti agricoli periurbani, ed a sud est come ambiti ad alta vocazione produttiva agricola di interesse ambientale. In tale contesto sono presenti numerosi edifici non più connessi ad attività agricola, per i quali il RUE (Regolamento Urbanistico Edilizio) prevede il recupero con destinazione residenziale. Il testo coordinato delle norme del Comune di Modena prevede, per tale tipologia di insediamenti, la possibilità di destinarli, oltre che a residenza, anche a locali per pubblici esercizi

(art.17.14). Pertanto si prefigura una situazione di incompatibilità territoriale potenziale qualora essi vengano recuperati con destinazione ad esercizio pubblico con conseguente notevole affluenza di persone. Attualmente, esiste un solo caso di incompatibilità territoriale per questa tipologia di insediamenti, rappresentato da un Ristorante immediatamente adiacente all'ingresso della ditta. Un ulteriore problema legato al riutilizzo degli edifici rurali non più connessi all'attività agricola, riguarda l'eccessivo frazionamento a fini residenziali dei suddetti immobili. Ad ovest dello stabilimento, lungo il tracciato dell'autostrada, si trovano l'ippodromo del Comune di Modena ed alcune attività ad esso collegate (ristorante/bar, maneggio), la cui area di parcheggio risulta parzialmente interessata dalle aree di danno di SCAM spa, configurando una situazione di incompatibilità territoriale.

Elementi infrastrutturali coinvolti

Le aree di danno intercettano le seguenti infrastrutture:

- Autostrada A1 Milano - Bologna;
- Strada statale n.12 Abetone - Brennero e sua variante in progetto;
- Strada tangenziale complanare all'autostrada A1 e suo prolungamento in progetto;
- Strada provinciale n.17;
- Linea aerea di alta tensione (132kv);
- Rete acquedottistica.

Il Piano di Emergenza Esterna, redatto dalla Prefettura di Modena nel 2002 ed aggiornato nel 2005 prevede che, in caso di incidente, il Prefetto richieda l'interruzione dell'Autostrada A1, disponendo l'uscita obbligatoria ai caselli di Modena Sud per chi proviene da sud e di Modena Nord per chi proviene da nord.

Elementi ambientali coinvolti

Ai sensi del PTCP vigente, la fascia entro cui operare la valutazione di compatibilità sarà estesa all'intera ampiezza dell'area di danno (919m). L'azienda ricade in parte in Zona di compatibilità ambientale condizionata ai fini della tutela della risorsa idrica superficiale e sotterranea (Tipo A-B) ed in parte in Zone idonee all'insediamento di nuovi stabilimenti RIR.

Le aree di danno lambiscono il Torrente Grizzaga, che, assieme al Torrente Tegagna – Gherbella, situato poco più ad est, sono tutelati dal PTCP vigente, e dallo strumento urbanistico comunale.

Proposte di azioni

Un progetto alla scala urbana finalizzato alla riduzione dei livelli di rischio e/o della vulnerabilità degli elementi insediativi e ambientali esistenti nell'intorno di uno stabilimento non può che assumere i caratteri dei progetti/programmi complessi, integrati e partecipati. Occorre adottare, anche in relazione alle altre componenti di rischio naturale eventualmente presenti che possono corroborare gli effetti derivanti da uno scenario incidentale, un approccio multidimensionale e offrire soluzioni integrate sia dal punto di vista degli aspetti di analisi e valutazione sia sotto il profilo degli strumenti di intervento. La proposta qui tratteggiata si iscrive, pertanto, nell'insieme eterogeneo dei programmi di riabilitazione o rigenerazione urbana, specie se associata ad interventi non strettamente legati al tema della mitigazione del rischio tecnologico, ma piuttosto ad un insieme complesso di politiche e azioni di riqualificazione di aree e tessuti urbani, accomunati dalla contiguità spaziale tra stabilimenti a rischio, insediamenti residenziali, servizi, infrastrutture, spazi residuali agricoli, ecc.

In questa direzione la proposta qui avanzata persegue gli obiettivi generali del:

- *recupero dell'efficienza edilizia e urbana (con particolare riferimento alle urbanizzazioni primarie);*
- *incremento della qualità ambientale e della sicurezza di tessuti edilizi e spazi aperti;*
- *l'innovazione dei processi di decisione (partecipazione).*

Le azioni previste riguardano diversi campi d'intervento.

a) urbanistico-edilizio

Queste azioni attengono:

- A) al sito dello stabilimento
- B) alle porzioni di territorio rurale ed urbano interessate dagli inviluppi delle aree di danno

Le azioni proposte riguardano la valutazione degli interventi ed opere di mitigazione già presenti o da integrare, e conseguente revisione della normativa attuativa (con indicazioni alla variante urbanistica).

In ordine al punto B) si propone:

- La revisione della disciplina di RUE per il recupero degli edifici non più funzionali all'attività agricola e recuperabili a residenze o ad altri usi (pubblici esercizi), finalizzata alla prevenzione di potenziali situazioni di incompatibilità e di rischio;
- La compatibilizzazione del patrimonio edilizio (originariamente agricolo) e in larga parte recuperato ad altri usi: verifica della fattibilità di eventuali delocalizzazioni con trasferimento dei volumi in zone idonee, almeno per le situazioni di incompatibilità più significative;
- La mitigazione degli impatti sulle attrezzature urbane a forte richiamo di pubblico (Ippodromo);
- Il coordinamento tra Piano di emergenza esterno e la pianificazione urbanistica.

b) mobilità

Il comparto SCAM si colloca a ridosso di uno dei punti nodali nell'ambito dell'intera rete stradale modenese, inoltre lo stabilimento genera movimentazioni per circa 10-12.000 autocarri all'anno. Il collegamento tra la tangenziale ed il casello di Modena sud e la previsione dello spostamento della Nuova Estense (Variante alla S.S. 12 tratto Vaciglio- S.Maria di Mugnano) più ad est, assolve sia ad una serie di criticità pregresse connesse alla presenza di elevati volumi di traffico con impatti su diversi ricettori sensibili, sia consente di ripensare la mobilità di accesso da/per lo stabilimento, con possibili effetti positivi anche sulla mitigazione delle situazioni di rischio da incidente rilevante. Appare fondamentale il coinvolgimento della Soc. Autostrade spa, ente gestore del tratto autostradale che ricade all'interno degli involucri delle aree di danno e di ANAS, ente gestore dei tratti delle strade complanari ivi interessate, sia in ordine all'esame delle possibili soluzioni gestionali e/o di tipo strutturale da implementare ai fini della riduzione dei possibili impatti in caso di incidente rilevante (ad. es. valutare la praticabilità di utilizzare i tratti di complanari come possibili uscite/entrate di emergenza dell'autostrada in caso di evento incidentale che potrebbe anche riguardare non direttamente lo stabilimento SCAM, ma uno o più mezzi in transito sull'autostrada in quel tratto), sia in relazione alla verifica della eventuale partecipazione all'attuazione del programma.

c) ambiente

Si evidenzia che lo stabilimento è certificato EMAS, pertanto è prevista una serie di interventi finalizzati alla riduzione degli impatti ambientali ed al raggiungimento di obiettivi/target di sostenibilità ambientale. Più complessivamente l'ambito periurbano in cui è collocata SCAM presenta problematiche ambientali di vario tipo anche in relazione alla presenza dell'asse autostradale. L'azione che si propone riguarda la verifica delle possibili interazioni, virtuose e non, tra livelli di rischio da incidente rilevante e interventi previsti nel processo di *ecogestione* ed *audit* a cui è assoggettato lo stabilimento.

d) partecipazione

Trasversale a questi campi di azione, la partecipazione è intesa sia come supporto conoscitivo, sia come supporto alla definizione delle scelte. Essa, infatti, assolve una pluralità di funzioni:

- l'utilizzazione di progettualità proprie del sapere comune, che possono interagire in modo virtuoso con le competenze progettuali proprie del sapere tecnico e amministrativo;
- l'interpretazione di nuovi bisogni emergenti e la traduzione, in termini progettuali, degli immaginari singoli e collettivi;
- l'anticipazione di conflitti che possono così trasformarsi da ostacolo potenziale (e a volte decisivo) a indicatore di precisi bisogni cui dare risposta;
- la costruzione di un "senso di appartenenza allargato" nei confronti del progetto da realizzare, che può anche contribuire a consolidare l'identità sociale e locale;
- adottare pratiche procedurali che assicurino la massima trasparenza ed equità nella decisione pubblica.

Si prevede di effettuare una serie di interviste con i soggetti portatori di interessi (quali Società Autostrade, ANAS, Presidente della Circonscrizione dei residenti, etc) con la finalità di: verificare la percezione delle problematiche ambientali e di sicurezza connesse alla presenza dello stabilimento, evitare allarmismi di ogni tipo nella popolazione residente, individuare una serie di priorità tra cui anche quella della sicurezza dal rischio da incidente rilevante, verificare le possibili soluzioni alle problematiche prospettate.

Tutte le azioni sopra menzionate dovranno essere possibilmente quantificate, parametricamente, dal punto di vista dei costi ed in rapporto ai benefici indotti; questo rappresenta uno dei criteri per la scelta del mix di azioni più appropriato anche in ragione del rapporto costi/benefici.

Il Programma Integrato di Intervento dovrà altresì contenere un approfondimento sui costi e sulle risorse pubbliche e private attivabili.

Note bibliografiche

1. Pianificazione del territorio e rischio tecnologico" - D.M. 9 maggio 2001. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento dello Sviluppo del Territorio, per le Politiche del Personale e per gli Affari Generali, a cura di Patrizia Colletta, Rosario Manzo, Agata Spaziante, Edizioni Celid.
2. “Governo del territorio e rischio tecnologico - Metodologie di intervento ed esperienze di attuazione del D.M. 9 maggio 2001” - Dipartimento dello Sviluppo del Territorio, per le Politiche del Personale e per gli Affari Generali, a cura di Patrizia Colletta, Rosario Manzo.
3. Urbanistica Dossier, “Provincia di Venezia, la sicurezza del territorio: valutazione e pianificazione concertata del rischio industriale” – INU – n.62.

Precedenti dell'Amministrazione

1. Variante al PTCP inerente le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, approvata con DCP n.48 del 24/03/2004.