

Al *Commissario straordinario di Governo per il
rigassificatore di Piombino*
FIRENZE

Oggetto: *Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del DL 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI) – Proponente: Snam FSRU Italia – Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14-ter della Legge 241/1990 e ss.mm./ii.– Contributo propedeutico alla espressione dei pareri di competenza.*

Si fa riferimento alle integrazioni fornite in data 30.08.2022 da SNAM FSRU ITALIA S.r.l. (di seguito anche "Proponente" o "SNAM"), in riscontro alla precedente richiesta di codesto Commissario datata 10.08.2022.

A valle dell'analisi della documentazione e degli elaborati progettuali ad oggi agli atti del procedimento in oggetto – partecipati alla Scrivente a mezzo di del Commissario straordinario n.0334138 in data 01.09.2022 –, con il presente documento si intende rendere **un preliminare contributo**, per gli aspetti di propria competenza, nell'ambito della Conferenza dei Servizi (convocata con nota n.0325371 in data 23.08.2022), cercando di sintetizzare gli elementi salienti relativi tanto alle implicazioni "procedurali" del caso quanto al contenuto delle integrazioni a suo tempo richieste, in modo da iniziare a definire una traccia rispetto a quello che – di massima – potrà risultare il parere della scrivente Amministrazione rispetto al percorso amministrativo di che trattasi, incluso un accenno a condizioni, richieste e compensazioni che verranno comunicate con il suddetto parere.

1 – Compatibilità dell'istanza rispetto alle concessioni demaniali preesistenti

In chiave preliminare, si ritiene utile evidenziare quanto già portato all'attenzione di codesta struttura Commissariale con proprie note n.49355/2022 e n.49460/2022 circa la



sovrapposizione della progettualità *de qua* con attività operative/produktive preesistenti nel porto di Piombino.

Com'è noto, infatti, la quasi totalità delle aree e degli specchi acquei richiesti in utilizzo dalla SNAM FSRU ITALIA S.r.l. – anche ai fini della cantierizzazione dell'impianto di rigassificazione – è, allo stato, assentita in concessione alla PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME S.r.l. (di seguito anche "P.I.M."), mediante Accordo Sostitutivo di concessione demaniale marittima per lo svolgimento di attività di smantellamento, costruzione, manutenzione e *refitting* navale, già inquadrato come *intervento di pubblica utilità urgente e indifferibile* nell'ambito dell'articolato quadro normativo/provvedimentale riguardante la riconversione e riqualificazione industriale dell'*Area di crisi industriale complessa*.

Tale circostanza comporta che, sempre e comunque entro il perimetro del percorso finalizzato al rilascio dell'Autorizzazione Unica in questione, venga necessariamente risolta (in chiave propedeutica o, eventualmente, prescrittiva, senza incertezze di efficace risultato) la criticità legata alla fattuale sovrapposizione tra le due citate attività produttive, arrivando ad analizzare e formalizzare in dettaglio – anche attraverso il contributo di questa AdSP – le determinazioni amministrative capaci di generare un sostenibile scenario di coesistenza.

Nello specifico, vale la pena evidenziare sin d'ora che ogni possibile soluzione del caso comporterà:

- la sottrazione di spazi demaniali oggi in uso alla P.I.M., escludendo di ricorrere alla previsione dell'art. 43 Cod. Nav. anche mediante il parallelo reperimento di aree demaniali "compensative" degli spazi attualmente assentiti ¹;

¹ Con l'attuale conformazione della concessione richiesta da SNAM, la P.I.M. perderebbe la disponibilità delle aree assentite presso la banchina est (unitamente al prospiciente specchio acqueo) e di parte di quelle assentite presso la banchina nord, trovandosi quindi nella condizione di rinunciare ad alcuni *asset* produttivi e di ridimensionarne altri; quindi l'eventuale reperimento di aree "compensative" dovrebbe avvenire tenendo conto di un potenziale incremento degli *asset* produttivi attuabili su aree a terra rispetto alla perdita di quelle lavorazioni realizzabili unicamente a banchina.



- la necessità di risorse economiche (che in alcun caso potranno essere poste a carico di questa Amministrazione) per rendere le eventuali aree alternative accessibili, funzionali e allineate alle norme/regolamentazioni di settore.

Quanto sopra, d'altro canto, dovrà essere recepito all'interno dell'ampio perimetro di competenze normativamente assegnate a codesta Struttura commissariale, costituendo il procedimento principale ad essa attribuito, la base motivazionale dalla quale derivano le linee di indirizzo cui conformare i discendenti procedimenti "demaniali" diretti ai vari soggetti coinvolti, affinché sia tralasciata l'odierna priorità Nazionale e parimenti si possano valorizzare (attraverso l'atto autorizzativo e le intese/condizioni-compensazioni con il Governo e Snam) gli indirizzi strategici di sviluppo già da tempo definiti per il porto di Piombino nonché la continuità ed il rilancio delle attività industriali ed economiche presenti ed interessate.

Merita ribadire la necessità che analogo ed efficace soluzione di "coesistenza" e di valorizzazione sia prevista anche per le attività portuali di approvvigionamento/imbarco materie prime, semilavorati e prodotti dello stabilimento JSW, come per altre attività interferenti direttamente o potenzialmente con il posizionamento del Rigassificatore.

Quindi, per sintetizzare, si ritiene che nell'ambito del procedimento in argomento debba essere assunto un chiaro e definito quadro di riferimento sia per l'atto di concessione demaniale da rilasciare alla SNAM che per l'adeguamento di quelli relativi alle attività industriali oggi insediate per il tramite dell'elaborazione di uno schema di accordo sostitutivo rivolto a disciplinare istituti come la "sospensione" parziale della concessione, la "delocalizzazione" del sedime assentito, il possibile cospicuo di aree/manufatti/impianti, l'affidamento in gestione di manufatti non ancora acquisiti tra le pertinenze dello Stato, etc., che possa essere successivamente recepito, nel medesimo quadro di riferimento, nell'ambito delle competenze proprie di questa AdSP.

Si indica altresì come indispensabile che nell'ambito del procedimento in parola siano puntualmente definite – tramite i pareri delle Amministrazioni competenti – le specifiche



lavorazioni effettuate da P.I.M. S.r.l. e delle altre attività a vario titolo interessate e la possibilità di condurle anche in presenza del rigassificatore, nelle varie zone di rischio.

2 – Compatibilità e conformità dell'istanza rispetto alla pianificazione portuale vigente

Il nuovo P.R.P. di Piombino è stato definitivamente approvato da parte della Regione Toscana con DCRT n. 75 del 26.07.2013 a valle del decreto interministeriale di compatibilità ambientale DVA_DEC-2012-0000478 del 18.09.2012, come successivamente integrato con DVA_DEC-2012-0000706 del 11.12.2012 con cui è stato prorogato il termine da 5 a 12 anni.

*Come sopra accennato con il D.L. n. 43 convertito con Legge n. 71/2013, inerente al "Riconoscimento dell'area industriale di Piombino come area di crisi industriale complessa ed alle disposizioni necessarie al suo rilancio", è stata assicurata la realizzazione degli interventi necessari al raggiungimento delle finalità portuali ed ambientali previste dal nuovo P.R.P. del porto di Piombino **riconoscendone l'urgenza.***

Tale norma ha reso necessario presentare un Adeguamento Tecnico Funzionale al PRP definitivamente approvato con DCRT n. 104 del 18.12.2013 e successiva DGRT n. 119 del 19.02.2014.

Le fasi di realizzazione del PRP - come riportate ed approvate nel richiamato decreto DVA_DEC-2012-0000478 - sono state successivamente modificate con parere favorevole espresso dalla Commissione VIA/VAS n. 3012 del 24.05.2019.

Infine, che nell'anno 2020 l'Amministrazione ha proceduto con la redazione di un ulteriore ATF, connesso alla necessità di apportare alcune modifiche all'assetto plano-batimetrico e su tale proposta si è espresso favorevolmente il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con proprio parere n. 90/2020 del 23.06.2021.

Il perimetro operativo afferente alla progettualità in oggetto (due unità navali nonché il primo tratto della tubazione di collegamento, fino alla radice della nuova diga di sottoflutto), ricade per intero nell'area individuata nella normativa tecnica di attuazione del richiamato



P.R.P. come “Area Terminal Commerciale/Industriale” la cui scheda tecnico attuativa contiene, tra le varie specifiche, le seguenti componenti funzionali caratterizzanti:

- C1 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali;
- C2 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio rinfuse solide o liquide;
- IA2 stoccaggio e lavorazione merci e servizi.

Le funzioni del vigente P.R.P. sono state confermate nella norma di modifica della L.84/94 intervenuta con L. 156/2021, dove nella riformulazione dell’art 5 comma 1-quater stabilisce che *“Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall’articolo 4, comma 3 (tra cui si richiama la funzione “commerciale e logistica” e la funzione “industriale e petrolifera”)”*.

Pertanto, sulla base delle norme attualmente vigenti e disciplinanti l’ambito portuale di Piombino, le attività che saranno svolte dalle due navi metaniere secondo il progetto presentato da SNAM FSRU, per il tempo limitato ai soli 3 anni – oltre ai 9 mesi per allestimento e smobilitazione delle strutture che saranno realizzate per rendere operativa l’attività prevista, per i quali si richiede una verifica da parte del Commissario di contenimento nell’ambito dei soli 3 anni – *possono ritenersi ricomprese all’interno delle funzioni caratterizzanti di cui sopra, previste e pianificate*.

Fermo restando quanto sopra preliminarmente espresso in relazione alla compatibilità della progettualità in oggetto rispetto agli strumenti di pianificazione portuale vigenti, si ritiene che ogni possibile ulteriore deduzione riguardante gli impatti dell’opera in parola sull’assetto complessivo del territorio interessato dall’attività di che trattasi, debba essere comunque demandata alla accurata valutazione degli organi tecnici anche in una ottica sistemica, sulla scorta dell’istruttoria condotta con i competenti Enti e Autorità in seno alla Conferenza dei Servizi.

3 – Riscontro documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU

Ai fini del presente contributo, come già accennato nella parte iniziale, si ritiene utile fornire un riscontro circa la documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU in data



30.08.2022 e, in particolare, circa i documenti ricompresi nel *cd. "Annesso 10"*, indicando – laddove necessario – le specifiche ulteriori integrazioni da richiedere alla Proponente ai fini dell'espressione, in seno alla Conferenza dei Servizi, dei definitivi pareri di competenza di questa Amministrazione.

3.1 – Modello "D1" rettificato.

Il modello "D1" datato 25.08.2022, pur riportando le rettifiche richieste in relazione alla durata e all'inquadramento normativo della concessione demaniale, prefigura un ampliamento delle aree richieste in concessione con inclusione tra le stesse, tra le altre, di una cabina elettrica (OR005) e di una vasca interrata per il trattamento acque di 1^a e 2^a pioggia (OR025) attualmente ricomprese nella concessione di P.I.M. S.r.l. e dalla stessa utilizzate in relazione all'esercizio delle proprie attività cantieristiche.

Parimenti, le aree richieste in utilizzazione *ex art.53* del regolamento di settore, ai fini della cantierizzazione, ricadono interamente tra quelle assentite alla predetta Società.

Nel merito – fatte salve le necessarie e ulteriori valutazioni afferenti alla massimizzazione della compatibilità tra le attività oggetto di istanza e quelle preesistenti, di cui al precedente paragrafo 1 – si ribadisce la necessità di contemperare/eliminare ogni forma di sovrapposizione/interferenza tra le attività oggetto dell'istanza della Proponente e le attività oggetto della concessione assentita a P.I.M. S.r.l.

Si segnala, altresì, che il modello "D1" presentato restituisce per le CE011, CE017, CE020 e CE021 geometrie non corrette (focchi e poligoni irregolari) che ne potrebbero impedire la regolare importazione a sistema: sotto quest'ultimo profilo si ritiene utile che il Proponente provveda a operare le dovute correzioni.

3.2 – Futura collocazione dell'impianto

Per quanto invece attinente al dichiarato "*ciclo di vita regolatorio di un impianto di rigassificazione*" (quale quello in argomento), si evidenzia che le integrazioni presentate da



SNAM non riportano ancora alcuna indicazione circa l'individuazione di localizzazioni alternative per l'impianto, successivamente al periodo di concessione richiesto, rimandando sul tema al deposito della relativa documentazione nei termini più stretti possibile.

A margine delle considerazioni già espresse in relazione alla necessità di ricevere, in tempi celeri, un'ideale progettualità – anche di livello preliminare – afferente al successivo trasferimento in altra area dell'impianto in parola, si evidenzia che la documentazione del caso, qualora fornita nell'ambito dei lavori della Conferenza dei Servizi, **dovrà essere recepita quale ulteriore elemento a supporto del motivato rilascio della concessione demaniale per il periodo ad oggi richiesto (3 anni, più eventualmente 9 mesi), rispetto al ciclo vita dell'impianto dichiarato dalla Proponente (25 anni).**

3.3 – Documentazione a corredo della domanda di concessione

Per quanto specificamente attinente al documento denominato “*Valutazione di impatto socio-economico della realizzazione e gestione dell'impianto di rigassificazione nel porto di Piombino*” si evidenzia quanto segue:

- i. Fase di realizzazione. Nel piano di investimenti per la realizzazione dell'impianto, la sola parte dei “Lavori effettuati dal costruttore principale” riporta una specifica indicazione della quota investimenti che, riguardando l'allestimento della banchina, sarà specificamente relativa all'ambito portuale. Differentemente, la consistente quota di investimenti afferenti alle “Opere complementari” (21 mil. di Euro) non presenta alcuna specifica che permetta di individuare gli investimenti direttamente eseguiti in ambito portuale o nell' hinterland. Si richiede pertanto una specifica integrazione a riguardo o di dettagliare i dati già esposti.
- ii. Fase operativa. Le spese operative medie annue fanno riferimento ai servizi di gestione e manutenzione della nave che il Proponente richiederà in outsourcing. Non viene fornita alcuna stima o indicazione circa la quota parte dei servizi che potranno essere acquisiti



direttamente sul territorio ed il relativo valore aggiunto generato. Si richiede pertanto una specifica integrazione a riguardo ovvero un maggior dettaglio dei dati esposti.

iii. Fase operativa. Lo studio dell'impatto socio-economico di tale fase non riporta uno **specifico focus sul lavoro locale**. Si richiede pertanto una specifica integrazione a riguardo anche tenuto conto, nel complessivo quadro dell'istanza di concessione, della durata di tale fase (3 anni) rispetto a quella di realizzazione dell'impianto (4 mesi).

iv. Fase operativa. Dalla documentazione presentata emerge che la principale componente di gestione dell'impianto è rappresentata dal personale di bordo della Golar Tundra che sembra esaurire l'impatto occupazionale diretto dell'impianto, senza che vi sia una indicazione circa il personale dedicato alla gestione "a terra" dello stesso ed in particolare di quello che sarà eventualmente direttamente impiegato in ambito portuale.

Questo dato messo in relazione con le informazioni fornite da SNAM FSRU circa l'attuale dotazione organica (nessun dipendente), nonché coi dati di "Occupazione per settore nelle due fasi" e considerati i dati emergenti dai bilanci di esercizio 2021 e 2020, non permette di comprendere appieno quale sia il modello organizzativo con cui la Proponente intende gestire e mantenere in esercizio il terminale di rigassificazione.

Pertanto, rammentando che il soggetto titolare di concessione demaniale marittima - salve le previsioni di legge - deve esercitare direttamente le attività oggetto di concessione, si ritiene necessario per l'espressione del parere di competenza che la Proponente proceda alla definizione di un quadro più dettagliato del modello organizzativo che intende adottare, con specifico riferimento al ruolo del personale di SNAM FSRU.

3.4 – Integrazioni della documentazione tecnica

Per quanto riguarda l'aspetto infrastrutturale, dalla documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU sulla base delle richieste avanzate da questa Amministrazione, con particolare riferimento alla risoluzione delle interferenze con l'insediamento relativo alla concessione



assentita a P.I.M. S.r.l. (in possesso di un AIA specifica per attività di demolizione-refitting e costruzioni navali), si evidenzia che non risultano ancora rappresentate le soluzioni tecniche relative alla suddivisione degli impianti, dei sottoservizi e delle strutture/edifici esistenti, per garantire la gestione separata delle nuova attività della Proponente e la continuità della preesistente attività di P.I.M. S.r.l.

4 – Osservazioni in tema di *safety e security*

A margine delle sopra indicate indicazioni/integrazioni si partecipano, sempre per quanto di competenza di codesta Amministrazione, le seguenti ulteriori osservazioni e valutazioni relative agli specifici temi di *safety e security*.

4.1 – Incremento costi di security in capo all'AdSP

Fermo restando l'adempimento degli obblighi di *security*, connessi applicazione del Reg. n. 725/04/CE, in capo al proponente in quanto concessionario dell'area richiesta, in adempimento alle previsioni dell'articolo 6 del D. Lgs. n. 203/007, l'AdSP dovrà redigere un aggiornamento della Valutazione di sicurezza del porto (Port Security Assessment), in ragione dell'insistenza (qualora autorizzato) di un terminal FSRU.

È facile prevenire sin da ora che le potenziali minacce e vulnerabilità, che saranno individuate in sede di analisi, determineranno fattori di rischio fino ad ora non presenti, i quali necessiteranno di misure di mitigazione, sia in termini di investimenti e sia in termini di gestione ordinaria della sicurezza.

Le misure di *security*, articolate per i diversi livelli di sicurezza, consisteranno prevalentemente in misure di sicurezza passiva (recinzioni perimetrali idonee alla nuova tipologia di rischi; dispositivi anti scavalco; sensoristica di movimento; ecc.), procedure e misure di sicurezza attiva (incremento di personale al varco portuale di accesso e in control room), i cui costi saranno successivamente determinati.



4.2 – Applicazione del D.M. LL.PP. 9 maggio 2001

Nel rapporto preliminare di sicurezza presentato da Snam, così come nelle controdeduzioni presentate dalla stessa società in risposta alle varie osservazioni, con riferimento alle previsioni dell'art. 6, comma 2, del D.M. LL.PP. 9 maggio 2001, si legge che la competenza in materia di compatibilità territoriale è dell'Autorità di Sistema Portuale, in quanto soggetto amministratore del bene demaniale marittimo.

In tema di applicazione delle previsioni del D.M. LL.PP. 9 maggio 2001, tuttavia, corre l'obbligo di rappresentare quanto segue.

L'art. 6, comma 2, del sopracitato decreto recita: *“Fatti salvi gli obblighi dei singoli gestori degli stabilimenti e degli impianti localizzati nei porti industriali e petroliferi, come individuati nel decreto (n.d.r. si tratta del decreto 16 maggio 2001, n. 293, abrogato dal D.Lgs. 105/2015) previsto dall'articolo 4, comma 3, del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334 (n.d.r. abrogato e sostituito dal D.Lgs. 105/2015), l'Autorità marittima, ovvero, ove istituita, l'Autorità portuale, deve fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgano aree esterne a quella portuale.”*

Tale articolo, così come l'intero D.M. LL.PP. 9 maggio 2001, va pertanto oggi letto rapportandolo alle previsioni del D.lgs 105/2015, che ha abrogato sia il D.M. n. 293 del 16 maggio 2001 che il D.Lgs 334/1999. Con l'abrogazione, in particolare, del D.M. 293/2001, è venuto meno l'obbligo di redazione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale posto in capo alle Autorità Portuali o alle Capitanerie di Porto.

Il Decreto da ultimo citato individuava nell'Autorità marittima o, laddove istituita, nell'Autorità Portuale, la responsabilità del controllo dei pericoli di incidenti rilevanti nei porti industriali e petroliferi, qualificandole come Autorità competenti a:



- promuovere (art. 4) il processo di elaborazione del Rapporto integrato di sicurezza portuale, RISP, fungendo da punto di raccolta delle informazioni necessarie alla sua redazione e al loro trasferimento ai soggetti obbligati alla sua redazione;
- coordinare la conferenza dei servizi che approvava il RISP adottando anche le eventuali prescrizioni stabilite dalla Conferenza (art. 5);
- predisporre il piano di emergenza portuale (art. 6, cc. 1 e 2);
- trasferire al Prefetto le informazioni necessarie alla redazione del piano di emergenza esterno all'area portuale (art. 6, c. 4).

In sostanza, dunque, la contemporanea vigenza della legge 84/94 (art. 4 comma 3 lett.b), della Seveso II (D.Lgs. 334/99) e del Decreto 293/2001 delineava un ambito ben preciso, quello dei porti con funzione industriale e petrolifera, così definiti proprio nella L. 84/94, nei quali applicare le previsioni della Seveso II con le specificità regolamentari previste dal Decreto 293.

Con l'entrata in vigore della Seveso III (D.lgs. 105/2015) il precedente assetto normativo è completamente mutato.

Nell'attuale quadro legislativo, infatti:

- non è più prevista un'Autorità competente che promuova la stesura, la valutazione e l'adozione del rapporto integrato di sicurezza portuale;
- le Autorità di Sistema portuali appaiono escluse da funzioni relative al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti, a differenza delle Autorità marittime che sono individuate tra i componenti del Comitato Tecnico Regionale;
- non è prevista la redazione di piani di emergenza portuale, con la conseguenza che la gestione delle emergenze è demandata ai piani di emergenza esterna redatti dalle Prefetture per gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante.



Nel tentativo di fornire un quadro aggiornato della normativa ad oggi vigente, si osserva quanto segue.

L'articolo 6, ai commi 4 e 6, del D.lgs 105/2015, testualmente, recita: comma 4 – *“Il CTR, su istanza del Comune, fornisce un parere tecnico di compatibilita' territoriale ed urbanistica, e fornisce alle autorità competenti per la pianificazione territoriale e urbanistica i pareri tecnici per l'elaborazione dei relativi strumenti di pianificazione, come previsto all'articolo 22.”*; comma 6 - *“Il Prefetto competente per territorio predispone i piani di emergenza esterna per gli stabilimenti di soglia superiore ed inferiore e ne dispone l'attuazione, secondo quanto previsto agli articoli 21 e 25.”*.

All'art. 1, comma 1, del D.M. LL.PP. 9 maggio 2001, si legge che: *“Il presente decreto, in attuazione dell'articolo 14 del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, stabilisce requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti soggetti agli obblighi di cui agli articoli 6, 7 e 8 del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, con riferimento alla destinazione ed all'utilizzazione dei suoli, al fine di prevenire gli incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose e a limitarne le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente e in relazione alla necessità di mantenere opportune distanze di sicurezza tra gli stabilimenti e le zone residenziali per:*

- a. *insediamenti di stabilimenti nuovi;*
- b. *... omissis*
- c. *...omissis.*

Occorre evidenziare che, ai sensi dell'art. 5 del sopracitato D.M., le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica utilizzano, nell'ambito delle rispettive attribuzioni e finalità, per gli stabilimenti di cui all'art. 8 del D. L.gs. n. 334/1999 (oggi sostituito dall'art. 15 del D. Lgs. n. 105/2015) *“le valutazioni effettuate dall'autorità competente di cui all'art. 21”* del D. L.gs. n. 334/1999, oggi sostituito dall'art. 17 del D. Lgs. n. 105/2015. Tale



autorità competente è individuata nel CTR. *Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica*, ai sensi del comma 3 dell'art. 5 del D.M. 9 maggio 2001, *recepiscono gli elementi pertinenti del piano di emergenza esterna di cui all'articolo 20 del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334* (oggi sostituito dall'art. 21 del D. Lgs. n. 105/2015). A tal fine, le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica acquisiscono tali elementi dall'autorità che ha predisposto il piano di emergenza esterno. In virtù delle previsioni del comma 1 dell'art. 21 del D. Lgs. n. 105/2015, il Prefetto, sulla scorta delle informazioni fornite dal gestore e delle conclusioni dell'istruttoria condotta dal CTR, d'intesa con le regioni e con gli enti locali interessati, sentito il CTR e previa consultazione della popolazione, predispone il piano di emergenza esterna allo stabilimento e ne coordina l'attuazione.

In tale contesto, pertanto, è evidente come le previsioni di cui al comma 2, dell'art. 6, del suddetto D.M., sono superate dall'entrata in vigore del D.Lgs. n. 105/2015, il quale, al comma 9 dell'art. 22, stabilisce che *"Ferme restando le attribuzioni di legge, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica recepiscono gli elementi pertinenti del piano di emergenza esterna di cui all'articolo 21* (approvato dal Prefetto). *A tal fine, le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica acquisiscono tali elementi dal Prefetto."* e non, dunque, dall'Autorità di Sistema portuale.

Quanto sopra significato, seppur in maniera necessariamente esemplificativa, ha lo scopo di chiarire il quadro normativo sulle competenze di ciascuna Autorità, competenze che, in quanto attribuite dalla legge, non legittimano l'espressione di pareri da parte di Enti dalla stessa non individuati.

Livorno, 19 settembre 2022

Il Presidente
Dott. Luciano Guerrieri