



**RICHIESTA N° 20**

**OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO**

Sig. GADDI

**PROGETTO DI ADEGUAMENTO TECNOLOGICO  
DEGLI IMPIANTI DI RAFFINERIA  
ALLA DIRETTIVA AUTO-OIL**

***Relazione tecnica integrativa allo Studio di Impatto Ambientale***

Il presente documento è costituito da  
n° 3 pagine progressivamente  
numerate.

Emissione: 01  
Data: Maggio 2008  
Doc. n° 8-SIA-26013-20  
Commessa: 26013  
File: 26013\_E01\_20def.doc



La produzione di kerosene/jet fuel è effettuata sulla unità HDSKero, che è solo integrata termicamente con la unità di HDS1 oggetto di modifiche nel quadro dei progetti AutoOil di cui si tratta nel SIA : il prodotto desolfurato di HDSKero è già a tenore di zolfo inferiore a 10 ppm per cui non è necessaria alcuna modifica a questo impianto, che infatti non è toccato dal progetto.

Circa i chiarimenti relativi all'aumento della potenzialità degli impianti di desolforazione gasolio da 2700 a 3400 tonnellate giorno, si precisa quanto segue:

Come richiamato nella premessa della sintesi non tecnica (pag.3), la capacità del nuovo impianto HDS3 è stata progettata a 2000 tonnellate/giorno allo scopo di:

- assorbire la capacità della unità HDS2 (1300 ton/g) che non può essere utilizzata per operazioni a desolforazione spinta a causa di limitazioni nella pressione operativa e nella portata di gas di trattamento che può attraversare il reattore
- desolforare anche il gasolio prodotto da Hydrocracker, quando questo supera il limite di 10ppm di tenore di zolfo : il tenore di zolfo di questo prodotto intermedio tende a salire man mano che progredisce la deattivazione del catalizzatore del reattore

Con la specifica attuale di 50 ppm di zolfo, il gasolio da hydrocracker può essere destinato direttamente alla miscelazione del prodotto finito per gran parte del ciclo di marcia, ma con la riduzione della specifica di zolfo da 50 ppm a 10 ppm, è necessaria una ulteriore fase di trattamento di desolforazione per questo prodotto intermedio .

La possibilità di processare grezzi con maggiore tenore di zolfo è legata alla capacità del nuovo impianto di recupero zolfo SRU3 che è progettato per lavorare 100 ton/giorno contro le 80 tonn/giorno degli attuali SRU 1 ed SRU 2 e non alla capacità degli impianti di desolforazione gasolio HDS1 ed HDS3.

La maggiore flessibilità di scelta del grezzo permette di adattarsi alla possibile evoluzione della disponibilità di materia prima.

La obiezione sulla distinzione tra interventi AIA e interventi sottoposti a VIA è giustificata solo alla luce della attuale temporizzazione dei procedimenti che è totalmente diversa da quella che era stata ipotizzata dal gruppo istruttore incaricato dal Ministero Ambiente di definire con IES i contenuti del SIA.

In quella sede (Giugno 2007) si era stabilito che, essendo la procedura di AIA con scadenza Ottobre 2007 , la SIA per le modifiche AutoOil 2009 dovesse considerare eseguito il programma di miglioramento presentato a suo tempo da IES con la domanda di AIA (Giugno 2006).

Così è stato fatto, infatti le valutazioni di stato "ante operam" considerano eseguite le azioni indicate nella scheda "C" di AIA che, per quanto riguarda il quadro delle emissioni macroinquinanti, prevedevano :

- la riduzione del tenore massimo di zolfo nel combustibile consumi interni da 2.2% a 1,5% nel periodo da Marzo a Novembre compresi
- la sostituzione dei bruciatori delle caldaie di produzione vapore "A" e "B" (nel contesto della sostituzione totale delle caldaie stesse, che sono del 1968)

che è esattamente quanto suggerito nella seconda parte della pagina 3 della lettera delle osservazioni del 30 Ottobre 2007.



Tornando alla impostazione della domanda di AIA del Giugno 2006, sempre alla luce della scadenza dell'Ottobre 2007 per la procedura di autorizzazione, non si erano inserite azioni di miglioramento IPPC che non fosse possibile realizzare entro quella data, lasciando alla discussione con la commissione la definizione di ulteriori interventi , che sicuramente avrebbero compreso il programma AutoOil poi formalizzato nel SIA.

Per quanto riguarda la "bolla emissiva" si devono considerare i miglioramenti apportati in seguito ai commenti ricevuti in sede di sopralluogo e di conferenza di servizi per l'esame del SIA da parte dei vari enti coinvolti e che sono oggetto delle integrazioni ora proposte all'esame del gruppo istruttore.

Tali miglioramenti sono indirizzati ad ottenere una condizione "post operam" dove tutti i valori di flusso di massa dei macroinquinanti (SO<sub>2</sub> – NO<sub>x</sub> – PTS e PM 10) siano inferiori a quelli della condizione "ante operam" , a loro volta inferiori ai limiti di legge imposti dal DPR 203/88 (ed ora dal DLgs n. 152/2006) : in particolare si è stabilito di contenere il consumo di olio combustibile liquido per ridurre la emissione di polveri, bilanciando la maggiore domanda termica della operazione di desolforazione spinta con maggiore importazione di metano dalla rete.

Tale azione identifica una condizione di "bolla emissiva" limite con concentrazioni inferiori a quelle precedenti.

L'unico parametro che non può essere ridotto è la emissione di CO<sub>2</sub>.

La domanda di energia termica per la operazione di desolforazione spinta sale di circa il 6% : questo dato si confronta con una media del 10 % di crescita di domanda termica rilevata per le 15 raffinerie italiane (fonte Unione Petrolifera).

Questo fatto era peraltro ben noto alla Commissione U.E. quando ha fissato gli obiettivi di riduzione del contenuto di zolfo nei combustibili , per cui si deve ritenere che la valutazione dell'effetto sulle emissioni di gas serra fosse secondario rispetto ai vantaggi portati dalla riduzione dell'inquinamento da SO<sub>2</sub> generato dalla autotrazione.