



Allegato

**Progetto Green Refinery STEP 2:
Upgrading del Progetto "Green Refinery" presso la Raffineria di Venezia**

**Nota Tecnica di integrazioni volontarie
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS**



Progetto:

Upgrading del Progetto “Green Refinery” presso la Raffineria di Venezia

(Progetto Green Refinery STEP 2)

Elaborato:

**Nota tecnica integrativa volontaria-
Commissione Tecnica di Verifica
dell’Impatto Ambientale VIA/VAS**

(a supporto dell’istanza di Valutazione di Impatto Ambientale (art. 23 D.Lgs. 152/06 e s.m.i.) dichiarata procedibile dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare con Nota del 06/05/2014)

Preparato per:

Eni S.p.A. Raffineria di Venezia

Rif. Doc.: Nota Integrativa RaVe Green Step 2_18 Luglio 2016.doc

Rev. 0, di: Luglio 2016



INDICE

Sezione	N° di Pag.
INTRODUZIONE	1
1. ASSETTI DELLA RAFFINERIA PREVISTI NEL POST OPERAM PER QUANTO RIGUARDA LA COMPONENTE ATMOSFERA IN ASSETTO "GREEN"	2
2. AGGIORNAMENTO DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO ALLA LUCE DELLE PIÙ RECENTI EVIDENZE NORMATIVE	1



INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce Nota Tecnica Integrativa Volontaria a supporto dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) predisposto per l'istanza Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'Art. 23 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., Parte II, Titolo III per l'upgrading del progetto "Green Refinery" presso la Raffineria di Venezia di proprietà Eni S.p.A., Divisione Refining & Marketing (nel seguito "Progetto Green Refinery STEP 2").

L'istanza Valutazione di Impatto Ambientale è stata dichiarata procedibile dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) con Nota del 06/05/2014.

Nel dettaglio, la presente Nota Tecnica riporta le integrazioni volontarie relative a:

- Assetto emissivo post operam del Progetto "green" per quanto riguarda la componente atmosfera, a seguito della nota Eni RAF-VE DIR 043 del 15.04.2016 prodotta nell'ambito dell'iter istruttorio AIA (in allegato 1);
- Aggiornamento del Quadro di riferimento programmatico alla luce delle più recenti evidenze normative.

1. ASSETTI DELLA RAFFINERIA PREVISTI NEL POST OPERAM PER QUANTO RIGUARDA LA COMPONENTE ATMOSFERA IN ASSETTO “GREEN”

La Nota Integrativa del 15/04/2016 (prot. DIR 043/AT.cz) proponeva l'applicazione di limiti di emissione per i singoli punti di emissione al fine di superare le incertezze interpretative in materia di assoggettabilità del Progetto alla normativa delle Raffinerie di Petrolio e giungere alla conclusione dell'iter autorizzativo in corso.

Successivamente alla valutazione di detta nota integrativa del Gestore, con Nota prot. CIPPC 924/2016 del 31/05/2016, la Commissione Istruttoria IPPC ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il “Parere Istruttorio conclusivo della domanda AIA-VIA presentata da Eni S.p.A. – Raffineria di Venezia Upgrading del progetto “Green Refinery” - Procedimento ID 746” (nel seguito “PIC CIPPC 924/2016 del 31/05/2016”).

Nell'ambito di tale documento, la Commissione Istruttoria IPPC ha inteso accogliere e parzialmente aggiornare quanto proposto dalla Raffineria nella Nota Integrativa succitata aggiornando la Tabella “Emissioni convogliate in atmosfera per singolo camino” (in assetto green) come nel seguito riportato in Tabella 1 (che sostituisce la Tabella 57 del Progetto Definitivo allegato al SIA):

Tabella 1 - Emissioni convogliate in atmosfera per singolo camino nel ciclo green post operam (rif. PIC CIPPC 924/2016 del 31/05/2016 – Paragrafo 7, pagg. 72/77 e 73/77)

Camino	Impianti afferenti	SO ₂		NOx		Polveri		CO		Volume fumi Nm ³ /h
		t/anno	mg/Nm ³	t/anno	mg/Nm ³	t/anno	mg/Nm ³	t/anno	mg/Nm ³	
E3N	Steam Reformer e Impianto di pretrattamento carica (POT) ECOFINING™ e Caldaia HOT OIL H610	48,0	35	411,8	300	6,9	5	102,8	75	156.686
E18-1 (a)	TG01/B01		Non presente (d)	356,7	120		Non presente (d)		Non presente (d)	339.359
E18-2 (b)	COGE - B02	10,9	35	93,6	300	1,6	5		Non presente (d)	35.630
E18-3 (c)	Forno F-1 della sezione di produzione green jet fuel	2,1	35	18,4	300	0,3	5	4,6	75	7.008
E16	HF1 (ECOFINING™)	1,4	35	12	300	0,2	5	3,0	75	4.556
E17	HF2 (ECOFINING™), RZ1	42,1	500	42,1	500	4,2	50	6,3	75	9.614

Tale assetto risulta ampiamente migliorativo rispetto a quanto inizialmente proposto dalla Raffineria nell'ambito della domanda di avvio della procedura integrata di VIA/AIA risalente all'Aprile 2014 (Istanza del 14/04/2014 – prot. DIR 040) e dichiarata appunto procedibile con successiva Nota del 06/05/2014. Per comodità di lettura si riporta nel seguito (Tabella 2)

l'assetto emissivo inizialmente proposto nello SIA (Tabella 57 del Progetto Definitivo allegato al SIA):

Tabella 2 - Emissioni convogliate in atmosfera per singolo camino nel ciclo green post operam (rif. Istanza VIA AIA del 14/04/2014)

Camino	Impianti afferenti	SO ₂		NO _x		Polveri		CO		Volume fumi
		t/anno	mg/Nm ³	t/anno	mg/Nm ³	t/anno	mg/Nm ³	t/anno	mg/Nm ³	Nm ³ /h
E3N	Steam Reformer e Impianto di pretrattamento carica ECOFINING™	8,5	6,2	205,9	150,0	3,3	2,4	52,1	38,2	156.686
E18	COGE, Forno F-1 della sezione di produzione green jet fuel	16,2	4,1	710,0	178,8	35,3	8,9	77,2	19,4	453.257
E16	HF1 (ECOFINING™)	1,2	30,7	16,4	410,4	1,1	26,3	2,4	59,3	4.556
E17	HF2 (ECOFINING™), RZ1	199,5	2.368,4	33,1	393,2	1,8	20,8	4,6	54,1	9.614

La Tabella successiva riporta i flussi emissivi complessivi del Progetto nella configurazione post operam, relativi al ciclo produttivo alternativo "green", presentati con la prima Istanza VIA del 14/04/2014 e successivamente rimodulati nell'ambito del PIC 2016 su proposta della Raffineria tramite Integrazione del 15/04/2016 (prot. DIR 043/AT.cz) al fine di evidenziarne le differenze in termini di minori emissioni in atmosfera.

Tabella 3 - Assetto emissivo per l'intero complesso di Raffineria - Ciclo "green – Confronto tra l'assetto proposto con Istanza VIA del 14/04/2014 e PIC CIPPC 924/2016 del 31/05/2016

Parametro	U.d.m	Configurazione "green" post operam - Istanza VIA AIA del 14/04/2014	Configurazione "green" post operam - PIC CIPPC 924/2016 del 31/05/2016	Variazione %
SO ₂	t/a	225,4	104,5	-53,6%
NO _x	t/a	965,4	934,6	-3,2%
Polveri	t/a	41,5	13,2	-68,2%
CO	t/a	136,3	116,7	-14,4%

Come detto, l'assetto previsto dal PIC CIPPC 924/2016 del 31/05/2016 risulta ampiamente migliorativo rispetto a quanto inizialmente proposto. Alla luce di tali riduzioni, è possibile affermare che l'impatto del progetto sull'atmosfera, già inizialmente ampiamente migliorativo, risulta ulteriormente migliorato, sia rispetto all'ante operam, che rispetto al post operam inizialmente previsto.

E' inoltre opportuno ricordare che la Raffineria, nell'ambito della propria Istanza del 14/04/2014, ha effettuato una simulazione di dispersione degli inquinanti in atmosfera mediante il modello di simulazione CALPUFF (si veda quanto indicato ai paragrafi 2.2.1.4 e 2.2.1.5. del Quadro di riferimento Ambientale del SIA). I risultati di tali modellazioni hanno mostrato come le concentrazioni stimate al suolo, per tutti gli scenari considerati, fossero



conformi alla legislazione vigente, con valori decisamente al di sotto degli standard applicabili per la qualità dell'aria. In particolare, in entrambi gli assetti di funzionamento ante e post operam "green", per tutti gli inquinanti analizzati, la configurazione post operam presentava ricadute al suolo minori rispetto alla configurazione ante operam.

Tenendo conto che l'assetto previsto dal PIC CIPPC 924/2016 del 31/05/2016 risulta sensibilmente migliore rispetto a quanto simulato in occasione delle modellazioni del 2014 allegate al SIA, non si può che concludere che tale configurazione è migliorativa anche in termini di impatto sulla qualità dell'aria, senza la necessità di ripetere le modellazioni che non potrebbero che confermare tale conclusione.

Infine, per quanto sopra, si può affermare che anche l'impatto sulla salute pubblica associato alla realizzazione delle opere di progetto, che risultava essere positivo già nell'assetto emissivo post operam inizialmente proposto, sarà ulteriormente migliorato con l'assetto emissivo derivante dal PIC emesso dalla Commissione IPPC.



**2. AGGIORNAMENTO DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
ALLA LUCE DELLE PIÙ RECENTI EVIDENZE NORMATIVE**

Il Quadro di riferimento programmatico aggiornato alla luce delle più recenti evidenze normative è riportato nel seguito della presente Nota Integrativa.



Allegato 1 - Nota Eni RAF-VE DIR 043 del 15.04.2016



Raffineria di Venezia
Via dei Petroli, 4
30175 Porto Marghera (VE)
Tel. +39 041 5331.111
eni.com

Spett.le

**Ministero Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare**

Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni
Ambientali Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via C. Colombo, 44 - 00147 ROMA
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

e p.c.

**Ministero Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare**

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale
VIA/VAS
Via C. Colombo, 44 - 00147 ROMA
ctva@pec.minambiente.it

**Commissione Istruttoria per l'Autorizzazione
Integrata Ambientale IPPC c/o ISPRA**

Via V.Brancati, 48 - 00148 Roma,
roberta.nigro@isprambiente.it
armando.brath@unibo.it

**Ministero Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare**

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione IV
Via C. Colombo, 44 - 00147 ROMA
aia@pec.minambiente.it

DIR 043/AT.cz

Venezia, 15 aprile 2016

Oggetto: eni s.p.a Raffineria di Venezia – Upgrading del Progetto “Green Refinery” presso la Raffineria di Venezia (Progetto Green Refinery Step 2) Procedura di VIA Statale – ID_VIP:2721: Trasmissione Nota Integrativa.

Con riferimento a quanto indicato in oggetto, alla domanda di avvio della procedura integrata di VIA AIA risalente al 14.04.2014 (prot. DIR 040) acquisita da codesto Ministero con prot. DVA-2014-0011173 del 16.04.2014 e dichiarata procedibile con nota del 06.05.2014 e allo scambio di comunicazioni e note tecniche integrative, in particolare:

- ✓ lettera del 11.11.2014 (prot. DIR 111) contenente una nota in risposta alle richieste emerse in sede di sopralluogo congiunto presso la Raffineria di Venezia della commissione VIA/AIA Nazionale il 07.10.2014;



Eni SpA

Capitale sociale Euro 4.005.358.876,00 i.v.
Registro Imprese di Roma, Codice Fiscale 00484960588
Part. IVA 00905811006, R.E.A. Roma n. 756453
Sede legale:
Piazzale Enrico Mattei, 1 - 00144 Roma
Sedi secondarie:
Via Emilia, 1 – Piazza Ezio Vanoni, 1
20097 San Donato Milanese (MI)



- ✓ lettera del 09.03.2015 (prot. DIR 030) contenente una nota di risposta ai quesiti posti dal Comune di Venezia, Provincia di Venezia e Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS trasmessi con lettera da codesto Ministero del 29.01.2015 (U. Prot. DVA-2015-0002619);
- ✓ lettera del 10.06.2015 (Prot. DIR 066) contenente la richiesta di ulteriori integrazioni ed elementi utili all'approfondimento sull'assoggettabilità della Green Refinery eni alle Raffinerie di Petrolio in risposta alla richiesta di codesto Ministero del 28.05.2015 (U. Prot DVA-2015-0002619);

il Proponente, tenuto anche conto:

- a) dell'importanza e della strategicità del progetto "Green Refinery Step II" e dell'urgenza di avviare la realizzazione del progetto stesso;
- b) del recente Decreto DM 0000298 del 23.12.2015 che ha modificato i limiti emissivi della centrale termoelettrica in quanto classificata Grande Impianto di Combustione;
- c) del prolungarsi dei tempi di conclusione dell'iter, in attesa della risposta al quesito sull'assoggettabilità alle categorie di cui all'Allegato I della Direttiva Europea 2010/75/UE per le attività di produzione di carburanti da materia diversa da petrolio, inoltrato il 22.09.2015 da codesto Ministero (U. Prot. DVA-2015-23715) alla Comunità Europea;
- d) delle reciproche posizioni già espresse in relazione all'applicazione dell'assoggettabilità alle categorie di cui all'allegato I della Direttiva IED;
- e) della necessità di mantenere l'attuale assetto autorizzativo per la Raffineria di Petrolio relativamente alla marcia in assetto convenzionale;

al fine di giungere alla conclusione dell'iter autorizzativo nei tempi più rapidi possibili, indica con la presente di superare la fase di chiarimento circa la assoggettabilità autorizzativa della Green Refinery eni alle Raffinerie di petrolio, mediante l'applicazione di limiti di emissione in atmosfera ai singoli punti di emissione.

Pertanto i limiti alle emissioni in atmosfera richiesti per il progetto "Fase 2" in assetto completamente Green, ovvero privo della lavorazione di benzine e/o di prodotti di origine fossile, faranno riferimento, nelle more della definizione di specifiche linee guida e BAT non ancora rese disponibili, al D.Lgs. 152/06 Allegato I alla parte V, Parte II e Parte III.

Relativamente alle emissioni della Centrale Termoelettrica (COGE) i limiti emissivi si intendono quelli recentemente autorizzati in attuazione della normativa in materia di Grandi Impianti di Combustione "GIC" con decreto MATTM 298 del 23.12.2015.



Alla luce dei riferimenti normativi di cui sopra, la Tabella 57 "Emissioni Convogliate in atmosfera per singolo camino" del progetto definitivo VIA/AIA citato in oggetto, risulta come di seguito aggiornata:

Camini	Impianti afferenti	SO ₂		NO _x		Polveri		CO		Volume fumi
		t/anno	mg/Nm ³	t/anno	mg/Nm ³	t/anno	mg/Nm ³	t/anno	mg/Nm ³	Nm ³ /h
E3N	Steam Reformer e Impianto di pretrattamento carica (POT) ECOFINING™ e Caldaia HOT OIL H610	48,0	35	411,8	300	6,9	5	137,3	100	156.686
E18 - 1 (a)	COGE - TG01/B01		non presente (d)	356,7	120		non presente (d)		non presente (d)	339.359
E18 - 2 (b)	COGE - B02	10,9	35	93,6	300	1,6	5		non presente (d)	35.630
E18 - 3 (c)	Forno F-1 della sezione di produzione green jet fuel	2,1	35	18,4	300	0,3	5	6,1	100	7.008
E16	HF1 (ECOFINING™)	1,4	35	12,0	300	0,2	5	4,0	100	4.556
E17	HF2 (ECOFINING™), RZ1	42,1	500	42,1	500	4,2	50	8,4	100	9.614

Nota:

- (a) classificato GIC al 15% O₂
- (b) classificato GIC al 3% O₂
- (c) convogliato a camino E18
- (d) limite GIC non presente

In attesa di un Vs. cortese riscontro, si porgono distinti saluti.

eni spa
Refining & Marketing and Chemicals
Raffineria di Venezia

Il Direttore
Michele Viglianisi



Quadro di riferimento programmatico – Luglio 2016



Progetto:

Upgrading del Progetto “Green Refinery” presso la Raffineria di Venezia

(Progetto Green Refinery STEP 2)

Elaborato:

Quadro Programmatico

a supporto dell'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale (art. 23 D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)

Integrazione Volontaria del Luglio 2016

(Evidenziate in Giallo le Sezioni Aggiornate)

URS Rif.: 46324194

Preparato per:

Eni S.p.A. Divisione Refining and Marketing

Rif. Doc.: GR_Quadro Programmatico_Luglio 2016.doc

Luglio 2016

INDICE

Sezione	N° di Pag.
INTRODUZIONE	1
1. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE	2
1.1. Direttive sulla politica ambientale dell'Unione Europea	2
1.2. Protocollo di Kyoto	2
1.3. Strategia Energetica Nazionale.....	4
1.4. Accordi di programma per l'area di Porto Marghera.....	5
1.5. Sito di Interesse Nazionale Venezia - Porto Marghera	8
1.6. Normativa di tutela ambientale per l'area di Venezia e della Laguna	10
1.7. Aree naturali protette o sottoposte a regime di salvaguardia.....	12
2. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE.....	15
2.1. Piano Energetico Regionale.....	15
2.2. Programma di sviluppo della Regione Veneto.....	15
2.3. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	16
2.4. Piano di Area Laguna e Area Veneziana.....	18
2.5. Piano Regionale di Tutela delle Acque	19
2.6. Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia ("Piano Direttore")	20
2.7. Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera	21
2.8. Piano Regionale dei Trasporti del Veneto	22
3. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE E LOCALE.....	24
3.1. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	24
3.2. Pianificazione a livello di area portuale	27
4. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO COMUNALE	29
4.1. Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia - Variante per Porto Marghera	29
4.2. Il Piano strategico della Città di Venezia	30
4.3. Piano di classificazione acustica comunale di Venezia.....	31
4.4. Piano di Azione Comunale per il risanamento della qualità dell'aria (PAC) ed il Piano Energetico Comunale (PEC)	32
5. COERENZA TRA IL PROGETTO E GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE VIGENTI	35
5.1. Coerenza tra il progetto e gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello nazionale e sovranazionale.....	35
5.2. Coerenza tra il progetto e gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello regionale	38
5.3. Coerenza tra il progetto e gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello di area portuale	39



INDICE

Sezione	N° di Pag.
5.4. Coerenza tra il progetto e gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello provinciale e locale.....	40

ALLEGATI

Allegato 1	Corografia
------------	------------

INTRODUZIONE

Il Quadro di Riferimento Programmatico (Quadro Programmatico) fornisce gli elementi conoscitivi per definire le relazioni tra l'opera oggetto dell'analisi ambientale e gli atti della pianificazione e programmazione territoriali e settoriali.

Il Quadro Programmatico tiene conto degli atti di programmazione e di pianificazione di settore e di area, nonché della normativa ambientale vigente, quali:

- inquadramento normativo europeo, nazionale e regionale;
- piani nazionali del settore interessato;
- piano energetico nazionale;
- piani regionali di area vasta per la salvaguardia e il risanamento ambientale;
- piani dei trasporti;
- piani territoriali e paesistici;
- strumenti urbanistici locali.

Nelle sezioni seguenti sono esaminati i diversi strumenti di programmazione territoriale insistenti sull'area di interesse del progetto in esame, e nel suo intorno. Sulla base di tale esame e delle caratteristiche dell'iniziativa, la sezione conclusiva del documento illustra e sintetizza gli elementi di coerenza del progetto rispetto a tali strumenti.

Con il presente aggiornamento di luglio 2016 viene in particolare analizzato:

- **Protocollo di Kyoto;**
- **Nuovo Accordo di Programma per Marghera anno 2015;**
- **PERFER 2016;**
- **Linee Guida PTA 2016;**
- **Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera del 2016.**

Le sezioni in Giallo nel seguito del documento rappresentano gli aggiornamenti

1. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE

1.1. Direttive sulla politica ambientale dell'Unione Europea

L'Unione Europea ha espresso alcuni importanti indirizzi circa le politiche ambientali relative ai carburanti tramite la Direttiva Fuel Quality Directive 1998/70/CE, integrata dalla Direttiva 2009/30/CE e dalla Direttiva Renewable Energy 2009/28/CE, recepita in Italia dal D.Lgs. n. 28 del 03/03/11 (D.Lgs. 28/11). Tali direttive hanno lo scopo di delineare una serie di criteri di sostenibilità volti alla riduzione delle emissioni di gas serra ed al risparmio energetico.

In particolare la Direttiva Fuel Quality 1998/70/CE definisce alcune specifiche qualitative per i carburanti e requisiti per la riduzione dell'intensità delle emissioni di gas serra dovuti ai consumi di energia per il trasporto su strada. La Direttiva Renewable Energy 2009/28/CE prescrive entro il 2020 la riduzione del 20% delle emissioni di gas serra, il 20% di risparmio energetico e l'aumento globale del 20% della produzione di energia da fonti rinnovabili, ripartito diversamente tra i vari Stati membri dell'Unione (per l'Italia è previsto un obiettivo del 17%), che include il 10% di traguardo del contenuto energetico da rinnovabili nei carburanti per autotrazione, additivazione fissata a livello nazionale al valore del 5% entro il 2014. Per questo motivo il trend di consumo di biodiesel è previsto in forte crescita fino al 2020.

Secondo le Direttive di cui sopra, inoltre, i biocarburanti devono soddisfare specifici requisiti di sostenibilità e pertanto non possono essere originati da prodotti di aree ad elevata biodiversità, come aree protette, oppure di aree ad alta concentrazione di carbonio.

1.2. Protocollo di Kyoto

Il Protocollo di Kyoto costituisce, a livello internazionale, il punto di partenza delle politiche di controllo delle emissioni di gas clima alteranti.

Tale Protocollo è stato sottoscritto il 10/12/1997 al fine di ridurre i gas responsabili dell'effetto serra (CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC, SF₆), individuando le seguenti principali azioni da intraprendere da parte dei Paesi Industrializzati:

- Incentivazione all'aumento dell'efficienza energetica in tutti i settori;
- Sviluppo delle fonti rinnovabili per la produzione di energia e delle tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni;
- Incremento delle superfici forestali per permettere la riduzione di CO₂ in atmosfera;

- Promozione dell'agricoltura sostenibile;
- Limitazione e riduzione delle emissioni di metano dalle discariche di rifiuti e dagli altri settori energetici;
- Misure fiscali adeguate per disincentivare le emissioni di gas serra.

Il primo periodo di impegni del Protocollo di Kyoto si è concluso al 31/12/2012; l'emendamento che istituisce il secondo periodo di impegno, a partire dal 01/01/2013 e fino al 2020, è stato concordato in occasione della conferenza ONU sui cambiamenti climatici tenutasi a Doha (Qatar) nel dicembre 2012.

Sul piano sostanziale, l'emendamento di Doha consiste in impegni concreti, avviati su base volontaria in più di 80 Paesi - inclusi USA, Cina, India, Sud Africa e Brasile - per limitare le emissioni inquinanti entro il 2020, e raggiungere un consenso internazionale preliminare per adottare, entro il 2015, un nuovo accordo globale sul clima, che verrà applicato dal 2020 in poi.

La Direttiva 2009/29/CE del 23/04/2009, che riprende e modifica la Direttiva 2003/87/CE, perfeziona ed estende il sistema europeo per lo scambio di quote di emissione di gas ad effetto serra. Tale direttiva si inserisce all'interno del Pacchetto Clima-Energia (Pacchetto 20-20-20 al 2020) che ha l'obiettivo di contrastare i cambiamenti climatici e promuovere l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili da parte dei Paesi membri nel periodo "post Kyoto".

Tale Direttiva è stata recepita in Italia con il D.Lgs. n. 30 del 13/03/2013 (D.Lgs. 30/2013) che contiene le disposizioni per la partecipazione al sistema per lo scambio di quote di emissioni di gas ad effetto serra nella Comunità Europea.

Il Decreto fornisce indicazioni sulle modalità di richiesta e di rilascio dell'autorizzazione all'emissione di gas ad effetto serra per gli impianti elencati nell'Allegato 1 del decreto stesso, introduce il meccanismo delle aste di quote di emissione ed istituisce i criteri che regolano l'assegnazione gratuita delle quote di emissione.

A decorrere dal 2013 cessano di esistere i Piani Nazionali di Assegnazione (PNA) introdotti dal previgente D.Lgs. n. 216 del 04/04/06 (abrogato dal succitato D.Lgs. 30/2013). Nei loro PNA riguardanti il primo periodo di scambio (2005-2007) ed il secondo periodo (2008-2012), gli Stati membri hanno fissato la quantità totale di quote da rilasciare (cioè il tetto massimo) e le modalità per assegnarle agli impianti interessati. Questa impostazione ha fatto sì che le regole di assegnazione fossero molto diverse nei vari Stati membri complicando di conseguenza il meccanismo di allocazione delle quote. La Commissione ha quindi stabilito, a decorrere dal 2013, di fissare un unico tetto applicabile a tutta l'UE e di assegnare le quote in base a norme armonizzate rendendo quindi superati i PNA.

1.3. Strategia Energetica Nazionale

Nel 2012 il Governo Italiano ha avviato una procedura con lo scopo di giungere alla formazione di una Nuova Strategia Energetica Nazionale, per l'aggiornamento del Piano Energetico Nazionale (PEN), approvato in Italia per la prima volta nel 1975.

Il documento contenente la Strategia Energetica Nazionale è stato approvato, in seguito ad un ampio processo di consultazione pubblica, con un Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in data 08/03/2013. La strategia individua una serie di obiettivi e di azioni, con un doppio orizzonte temporale di riferimento 2020 e 2050.

I quattro obiettivi principali definiti del Documento sono:

- **Competitività:** Ridurre significativamente il gap di costo dell'energia per i consumatori e le imprese, con un graduale allineamento ai prezzi europei;
- **Ambiente:** Superare gli obiettivi ambientali definiti dal 'Pacchetto 20-20-20' e assumere un ruolo guida nella 'Roadmap 2050' di decarbonizzazione europea;
- **Sicurezza: Rafforzare la nostra sicurezza di approvvigionamento**, soprattutto nel settore gas, e **ridurre la dipendenza dall'estero**;
- **Crescita: Favorire la crescita economica sostenibile attraverso lo sviluppo del settore energetico.**

La Strategia identifica alcune priorità di azione con obiettivi concreti e specifiche misure a supporto, in particolare, per il settore della raffinazione e dei carburanti:

- **Ristrutturazione della raffinazione e della rete di distribuzione dei carburanti;**
- Produzione sostenibile di idrocarburi nazionali.

La scelta di fondo che la strategia nazionale mette in luce è di accompagnare il settore della raffinazione verso una progressiva ristrutturazione e ammodernamento, in un periodo di forte crisi strutturale, in modo da salvaguardare la rilevanza industriale e occupazionale, con benefici anche in termini di sicurezza di approvvigionamento e prezzi. I principali interventi previsti sono relativi alla raffinazione ed alla logistica, come anche al settore della distribuzione dei carburanti. Le azioni principali sono:

- **il riconoscimento della strategicità delle raffinerie e della logistica primaria, e l'introduzione di procedure semplificate per la riconversione degli impianti di raffinazione;**
- **la promozione di un piano di ristrutturazione del settore, con la possibilità di nuovi investimenti mirati a razionalizzare e ammodernare i cicli produttivi, orientando il settore verso prodotti di migliore qualità.**

Per quanto riguarda la produzione sostenibile di idrocarburi nazionali, la strategia ha come obiettivo lo sviluppo della produzione nazionale, con un ritorno ai livelli degli anni novanta ed un **incremento della copertura del fabbisogno nazionale, nel rispetto dei più elevati standard ambientali e di sicurezza internazionali**. Inoltre il documento strategico prevede un **sostegno allo sviluppo industriale di un settore che parte da una posizione di leadership internazionale e rappresenta un importante motore di investimenti e occupazione**. Lo scopo è di **sviluppare le ricadute economico-occupazionali sui territori interessati e supportare il rafforzamento dei poli tecnologici/industriali**.

1.4. Accordi di programma per l'area di Porto Marghera

Tra gli strumenti di programmazione e concertamento delle iniziative atti ad orientare lo sviluppo del territorio, nell'area di Venezia - Porto Marghera si inaugura, a partire dalla fine degli anni '90, la stipula di "accordi di programma". Si tratta di convenzioni tra enti territoriali (regioni, province o comuni) ed altre amministrazioni pubbliche mediante le quali le parti coordinano le loro attività per la realizzazione di opere, interventi o programmi di intervento che richiedono, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di più soggetti pubblici. Come illustrato più avanti, l'ultimo Accordo siglato per l'area in esame è recentissimo (datato 12/04/12).

Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera (1998)

Il 21/10/98 Stato, Regione Veneto, Provincia e Comune di Venezia, Autorità Portuale, parti sociali ed aziende hanno siglato un Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera, approvato con DPCM del 12/02/99.

Il primo obiettivo generale e condiviso dell'Accordo è di avviare azioni per il risanamento di terra, acqua ed aria - disinquinamento, bonifica o messa in sicurezza dei siti, riduzione degli scarichi in Laguna, riduzione delle emissioni in atmosfera – e per la salvaguardia futura dell'ambiente, garantendo la maggiore sicurezza dei cicli produttivi, la migliore prevenzione dei rischi di incidenti legati alle lavorazioni ed al trasporto di merci pericolose.

Il secondo macro obiettivo è quello di indurre investimenti industriali adeguati, con l'obiettivo di dotare gli impianti esistenti delle migliori tecnologie ambientali e renderli concorrenziali sul piano europeo, garantendone l'economicità nel tempo e assicurando il mantenimento, il rilancio e la qualificazione dell'occupazione.

Le modifiche intervenute nel panorama normativo nazionale sono state tali che il 15/12/00 i firmatari dell'Accordo hanno ritenuto necessario integrare il testo siglato nell'Novembre del 1998. L'Atto Integrativo all'Accordo è stato approvato con DPCM del 15/11/01 e contiene la definizione dei criteri per l'armonizzazione delle procedure di approvazione dei progetti di investimento, presentati dalle aziende firmatarie, con le direttive relative agli interventi di messa in sicurezza e bonifica dei suoli, dettate dalle normative nazionali, nonché l'individuazione di un Master Plan (vedi Paragrafo 0) come strumento per il governo delle attività di bonifica.

L'Atto Integrativo reca importanti indicazioni e variazioni per quanto concerne le strategie di orientamento dell'azione globale di riqualificazione dell'area di Porto Marghera e per quanto riguarda l'iter di approvazione dei progetti di bonifica, messa in sicurezza e ripristino ambientale. È in esso che è stata stabilita la necessità del Master Plan: un documento di coordinamento degli interventi, che fornisca un quadro di riferimento generale al quale tutte le iniziative debbano fare riferimento per impostazione e logiche progettuali.

Protocollo di Intesa su Porto Marghera (2006)

In data 14/12/06 il Ministero dello Sviluppo Economico, in accordo con la Regione Veneto, la Provincia di Venezia, il Comune di Venezia e l'Unione Industriale di Venezia ha sottoscritto con alcune società industriali operanti nell'area di Venezia - Porto Marghera un Protocollo di Intesa con l'obiettivo di:

- **mantenere a Porto Marghera condizioni di certezza gestionali per le imprese operanti nell'area, che si coniughino con le esigenze di tutela dell'ambiente a partire dal ciclo integrato della Petrolchimica;**
- **garantire la continuità produttiva e la competitività delle attività chimiche;**
- **mantenere i livelli occupazionali;**
- **garantire una politica di sviluppo sostenibile in grado di produrre una significativa riduzione dell'impatto ambientale delle attività produttive del territorio.**

In tale ottica Eni si è impegnata ad intraprendere un percorso di sviluppo sostenibile attraverso interventi che sono volti alla riqualificazione produttiva degli impianti. L'intervento oggetto del presente studio può essere considerato un'ulteriore azione in questo senso.

Protocollo di Condivisione delle linee strategiche per la riqualificazione e lo sviluppo di Porto Marghera (2007)

In evoluzione all'Accordo di Programma per la Chimica del 1998 è stato siglato il 30/10/07 il Protocollo di Condivisione delle linee strategiche per la riqualificazione e lo sviluppo di Porto Marghera, che avvia un **percorso per la riqualificazione dell'area con il sostegno a settori in grado di generare sviluppo e innovazione, valorizzando le aree disponibili anche attraverso cambiamenti nella composizione produttiva del sito.**

La Regione Veneto, considerata l'importante opportunità per il rilancio del sito industriale di Porto Marghera, ha proposto tale area per il riconoscimento del preminente interesse pubblico ai fini della riconversione industriale nell'ambito dello specifico Progetto Strategico Speciale del Ministero dello Sviluppo Economico (PSS - delibera CIPE 61 del 02/04/08). Il fine del PSS è di attuare interventi di bonifica ambientale, di terreni ed acque, in concomitanza con progetti di rilancio economico, tramite piani di sviluppo e di rilancio industriale.

Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del SIN di Venezia – Porto Marghera ed aree limitrofe (2012)

Per far fronte alla situazione di crisi dell'industria chimica e delle altre produzioni presenti nel polo, la Regione Veneto ha istituito, a partire dal 12/10/10, un Tavolo per l'area di Crisi Industriale Complessa, rinnovando la composizione del Tavolo di Lavoro del 2007 e riunendo i rappresentanti di Regione, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Municipalità di Murano, Organizzazioni datoriali e sindacali e dell'Autorità Portuale di Venezia. L'obiettivo del tavolo è stato di ritrovare una linea di condotta unitaria tra i diversi portatori di interesse per la reindustrializzazione di Porto Marghera e Murano, riunendo tutti gli attori per tutti i settori che possono essere attivati per una ripresa delle attività economiche.

In seguito al riconoscimento di Porto Marghera e aree limitrofe come Area di Crisi Industriale Complessa, con il Decreto del Ministero dello sviluppo Economico del 05/05/11, ai sensi del D.M. 24/03/10, il Tavolo di lavoro ha supportato la creazione delle condizioni per la riqualificazione, la reindustrializzazione e riconversione del sito, elaborando la proposta per un nuovo Accordo di Programma.

L'Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera ed aree limitrofe” è stato sottoscritto il 16/04/12 da Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture – Magistrato alle Acque di Venezia, Regione Veneto, Provincia e Comune di Venezia, Autorità Portuale.

L'Accordo di Programma riconosce lo stato di crisi economica delle grosse aziende del polo industriale e si pone l'obiettivo di favorire la riconversione industriale e la riqualificazione economica dell'area, mediante lo sviluppo di attività produttive sostenibili e il rilancio dell'occupazione. A tal fine le azioni che l'Accordo prevede sono l'accelerazione e la semplificazione delle procedure di bonifica ambientale, mediante l'approvazione di appositi Protocolli Operativi (firmati in via definitiva dal Ministro il 21/01/13) e **l'agevolazione di programmi di investimento e sviluppo che prevedano il riuso dei siti produttivi, in particolar modo nei settori della chimica sostenibile, dell'energia, dell'industria, della logistica e della portualità.**

Accordo di programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera (2015)

In data 08/01/2015 è stato sottoscritto un nuovo Accordo di Programma per il rilancio di Porto Marghera, da Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Autorità Portuale di Venezia e Comune di Venezia. Tale Accordo prevede l'attuazione di **23 interventi**, individuati tra quelli nella più avanzata fase di avanzamento progettuale con dichiarati obiettivi di cantierabilità, per il raggiungimento degli obiettivi di riconversione e riqualificazione industriale dell'Area di Crisi Industriale Complessa di Porto Marghera.

Si riporta uno stralcio dell'Allegato A1 alla D.G.R. n. 2425 del 16/12/2014: **“è apparso necessario consolidare le attività industriali esistenti favorendo, allo stesso tempo, l'attrazione di nuovi investimenti finalizzati alla riconversione industriale degli impianti e alla valorizzazione delle professionalità presenti nell'area, attraverso**

l'intervento pubblico finalizzato a realizzare, migliorare o restaurare le infrastrutture di supporto (materiali e immateriali). Sulla base delle considerazioni fatte in merito al futuro del polo industriale, in coincidenza con la messa in discussione della sostenibilità della presenza nelle sue aree delle attività petrolchimiche, è stata evidenziata la necessità di aprire la strada a nuove strategie per la riqualificazione di Porto Marghera, partendo da interventi di risanamento territoriale e di messa in sicurezza idraulica delle aree e di ripristino e potenziamento della dotazione infrastrutturale esistente (rete stradale, ferroviaria, ITC, banchine che danno un valore aggiunto alle aree di Marghera). [...] Si tratta di orientare la riconversione di Marghera post chimica di base verso lo sviluppo di imprese manifatturiere e di trasformazione collocate lungo filiere produttive e logistiche (es. green chemistry, agroalimentare) che traggano vantaggio dalla localizzazione in prossimità del porto e del grande nodo intermodale di Venezia, Padova e Verona".

1.5. Sito di Interesse Nazionale Venezia - Porto Marghera

La Legge 426/98, concernente "Nuovi interventi in campo ambientale", individua l'area industriale di Venezia (Porto Marghera) come intervento di bonifica di interesse nazionale e dispone che gli ambiti compresi negli interventi di interesse nazionale siano perimetrati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM). Il DM del 23/02/00 "Perimetrazione del sito di interesse nazionale di Venezia", emanato vista la Legge 426/98, individua le aree industriali di Porto Marghera, nelle quali sono state svolte attività chimiche, petrolchimiche, metallurgiche, elettrometallurgiche e meccaniche e le decreta aree da sottoporre ad interventi di caratterizzazione, messa in sicurezza, bonifica, ripristino ambientale e attività di monitoraggio.

In data 24/04/13 il MATTM ha sottoscritto il Decreto per la ripermetrazione del SIN di Porto Marghera a seguito di un'istanza della Regione Veneto (mediante DGR 58 del 21/01/13), con conseguente esclusione delle aree agricole e commerciali di Marghera oltre a molte aree urbane di Mestre e Campalto; sono stati inoltre escluse le aree lagunari e i canali portuali di Marghera.

Nella seguente figura viene riportata la mappa della perimetrazione e la localizzazione della Raffineria di Venezia.



Figura 1. Localizzazione della Raffineria all'interno del SIN.

Il sopracitato Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera del 1998 aveva già avviato il processo di predisposizione di strumenti programmatici e pianificatori per il risanamento ambientale dell'area industriale.

L'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera del 2000, partendo dall'esigenza di "definire in un contesto unitario i contenuti delle scelte strategiche di intervento relative ai diversi aspetti industriali, occupazionali, ambientali e sanitari" in oggetto dell'Accordo, ha identificato il Master Plan per le bonifiche quale strumento che, "nel rispetto della normativa vigente e delle finalità dell'Accordo", "individui e cadenzi gli interventi, nonché le priorità ed i tempi, delle iniziative da assumere nel SIN per attuare le scelte strategiche dell'Accordo medesimo". Il Master Plan per le bonifiche si configura quindi come strumento per l'individuazione e la pianificazione degli interventi di riqualificazione ambientale dell'area industriale del SIN Porto Marghera.

Gli obiettivi principali del Master Plan sono identificati nel concreto dall'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera del 1998 e ribaditi dalla Delibera di Giunta della Regione Veneto 2386/01.

In base a quanto specificato nei due documenti di riferimento, il Master Plan per le bonifiche si prefigge lo scopo di individuare:

- un preciso Quadro Conoscitivo circa il grado e la qualità delle contaminazioni presenti nelle diverse matrici;
- le tipologie degli interventi di risanamento ritenute tecnicamente ed economicamente praticabili applicando le migliori tecnologie disponibili, garantendo comunque il mantenimento delle produzioni industriali e

privilegiando gli interventi che favoriscono il trattamento nel sito ed il riutilizzo del suolo, del sottosuolo e dei materiali di riporto sottoposti a bonifica;

- le modalità organizzative e le soluzioni tecnologiche per lo stoccaggio, il trattamento e lo smaltimento dei materiali che dovranno essere sottoposti a bonifica;
- la programmazione temporale degli interventi;
- la valutazione di massima dei costi;
- i criteri per il monitoraggio dell'attuazione del Master Plan;
- i criteri per rendere coerenti gli interventi pubblici e privati.

Tramite il Master Plan si intende fornire uno strumento che contribuisca a sviluppare a Porto Marghera "condizioni ottimali di coesistenza tra tutela dell'ambiente e sviluppo produttivo nel settore chimico, in un quadro di certezze gestionali". In definitiva ciò che è richiesto al Master Plan è di considerare la questione dell'area industriale di Porto Marghera in un'ottica di sviluppo sostenibile, che si ponga come obiettivo quello di favorire l'integrazione di esigenze differenti dettate da necessità di mantenimento e di sviluppo economico, tutela e riqualificazione ambientale e miglioramento della qualità della vita di cittadini e lavoratori.

1.6. Normativa di tutela ambientale per l'area di Venezia e della Laguna

La legislazione in materia di tutela ambientale specifica per l'area di Venezia e della Laguna Veneta è molto articolata.

La Laguna di Venezia è stata definita zona umida di "importanza internazionale soprattutto come habitat degli uccelli acquatici" ai sensi del Decreto attuativo 448/76 della Convenzione Internazionale firmata a Ramsar nel 1971. Secondo tale Convenzione le zone umide costituiscono una risorsa di grande valore economico, culturale, scientifico e ricreativo, e presentano una funzione ecologicamente fondamentale come regolatore del regime delle acque e come habitat di una flora e di una fauna caratteristica, in particolare di uccelli acquatici.

La prima legge veramente significativa per la tutela di Venezia e dell'intero bacino lagunare è la Legge 366/63, in cui vengono evidenziati i limiti geografici del territorio lagunare all'interno dei quali devono essere osservate norme e prescrizioni atte alla salvaguardia della Laguna stessa.

Al Magistrato alle Acque di Venezia (MAV)¹ spettano la sorveglianza sull'intera Laguna e la disciplina di tutto quanto abbia attinenza con il mantenimento del regime lagunare. Secondo tale legge è vietato scaricare o disperdere in qualsiasi modo rifiuti o sostanze che possono inquinare le acque della Laguna, è vietato gettare in qualunque punto della Laguna, e specialmente nei suoi canali, materie di qualunque specie.

La Legge 171/73 "Interventi per la salvaguardia di Venezia" dichiara che la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna è un problema di interesse nazionale. La legge si pone l'obiettivo di salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua Laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socio-economica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione. La legge istituisce, inoltre, la Commissione per la Salvaguardia di Venezia, che esprime il proprio parere vincolante su tutti gli interventi edilizi e di trasformazione e di modifica del territorio.

Il successivo DPR 962/73 si pone l'obiettivo di tutelare la città di Venezia e il suo territorio dagli inquinamenti delle acque. Nel DPR in oggetto sono indicate tutte le caratteristiche degli impianti di depurazione e i trattamenti specifici d'obbligo in base ai processi di produzione.

Con le leggi 798/84 "Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia", 360/91 "Interventi urgenti per Venezia e Chioggia" e 139/92 "Interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna" vengono concessi alcuni stanziamenti per la salvaguardia di Venezia e per alcuni interventi finalizzati al riequilibrio idrogeologico, alla salvaguardia ambientale e al disinquinamento della Laguna di Venezia e del bacino scolante.

La Legge 426/98 ha identificato l'area industriale di Porto Marghera come sito ad alto rischio ambientale (vedi il precedente Paragrafo 0). La sua inclusione tra i Siti di Interesse Nazionale è dovuta al successivo DM del 23/02/00 "Perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Venezia".

I decreti c.d. "Ronchi-Costa" - Il DM del 23/04/98 e il DM del 16/12/98 articolano i requisiti di qualità delle acque da perseguire nella Laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante e degli impianti di depurazione per assicurare la tutela delle acque e la protezione della vita acquatica. Con il DM del 26/05/99 e il DM del 30/07/99 vengono definite, inoltre, le modalità di individuazione delle tecnologie da applicare agli impianti industriali e vengono imposti i limiti agli scarichi industriali e civili che recapitano nella Laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante al fine di tutelare le acque lagunari. Tali decreti stabiliscono anche le modalità ed i tempi per la verifica dei carichi

¹ Il compito della gestione, della sicurezza e della tutela idraulica nella laguna di Venezia è affidato al Magistrato alle Acque di Venezia (MAV). Il Magistrato alle Acque di Venezia (MAV) è un istituto periferico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Istituito nel 1907 (Legge n. 257, 5/5/1907) e con il DPR n. 1534, 30/6/55, attualmente si occupa della gestione, della sicurezza e della tutela idraulica nelle lagune di Venezia, Marano e Grado e, in alcune tratte, dei fiumi Tagliamento, Livenza e del torrente Judrio. Nel territorio della laguna di Venezia, costituisce la rappresentanza specifica e dedicata del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per quanto riguarda le attività di salvaguardia della Laguna di competenza dello Stato, in attuazione della legge 798/84. Sotto il coordinamento del MAV, ma afferente alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, opera inoltre l'Ufficio di Piano, attivo allo scopo di garantire lo sviluppo sistemico delle attività di salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

massimi ammissibili di inquinanti immessi in Laguna, istituendo una commissione tecnica, nominata dal MATTM. Inoltre, i decreti in oggetto stabiliscono i requisiti di qualità delle acque e le caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della Laguna di Venezia.

1.7. Aree naturali protette o sottoposte a regime di salvaguardia

La Direttiva "Habitat" 92/43/CEE, concernente la conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e fauna selvatiche, prevede la creazione di una rete ecologica europea, denominata "Natura 2000", costituita da Zone di Protezione Speciale e Siti di Interesse Comunitario.

I Siti di Interesse Comunitario (SIC), ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Direttiva "Habitat"), sono costituiti da aree naturali, geograficamente definite e con superficie delimitata che:

- contengono zone terrestri o acquatiche che si distinguono grazie alle loro caratteristiche geografiche, abiotiche e biotiche, naturali o seminaturali e che contribuiscono in modo significativo a conservare o ripristinare un tipo di habitat naturale o una specie della flora o della fauna selvatiche di cui agli Allegati I e II della Direttiva 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche in uno stato soddisfacente a tutelare la diversità biologica nella regione paleartica mediante la protezione degli ambienti alpino, appenninico e mediterraneo;
- sono designate dallo Stato mediante un atto regolamentare, amministrativo e/o contrattuale e nelle quali siano applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui l'area è designata.

Le Zone di Protezione Speciale (ZPS) designate ai sensi della Direttiva "Uccelli" 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, e recepita in Italia con la Legge 157/92 sono costituite da territori idonei per estensione e/o localizzazione geografica alla conservazione delle specie di uccelli di cui all'Allegato I della direttiva sopra citata.

La Giunta Regionale Veneta, con lo scopo di applicare la normativa comunitaria in materia di SIC e ZPS, recepita dallo Stato Italiano con DPR 357/97 ha individuato a più riprese gli ambiti territoriali regionali di interesse comunitario ed ha istituito il *Servizio Rete Natura 2000*, successivamente modificato con DGR 4444/05 in *Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità*, quale struttura inquadrata alle dirette dipendenze della *Direzione Regionale Pianificazione Territoriale e Parchi*.

Poiché la Direttiva "Uccelli" non fornisce criteri omogenei per l'individuazione delle ZPS, la Commissione Europea negli anni '80 ha commissionato all'International Council for

Bird Preservation (oggi Bird Life International) un'analisi della distribuzione dei siti importanti per la tutela delle specie di uccelli in tutti gli Stati dell'Unione.

Tale studio, includendo specificatamente le specie dell'Allegato I della Direttiva "Uccelli", ha portato alla realizzazione dell'inventario europeo IBA (Important Bird Areas). Recentemente la LIPU, partner della Bird Life International, in collaborazione con la Direzione Conservazione della Natura del MATTM, ha aggiornato e perfezionato i dati relativi ai siti italiani.

L'elenco dei siti IBA rappresenta il riferimento legale per la Commissione per valutare l'adeguatezza delle reti nazionali di ZPS. Alle aree IBA non designate dagli Stati come ZPS sono comunque applicate le misure di tutela previste dalla Direttiva "Uccelli".

La Corte di Giustizia della Comunità Europea del 20/03/03, condannava la Repubblica Italiana per insufficiente classificazione, in numero e superficie, delle ZPS in attuazione della Direttiva "Uccelli". Per il Veneto, la nota prot. n. DPN/5D/2005/9949 del MATTM del 22/04/05, ribadiva la necessità di ottemperare all'individuazione di idonee ZPS nelle seguenti IBA.: *Laguna di Venezia, Delta del Po, Area tra Val Visdende e Canale di San Pietro*. In esecuzione della sentenza, si è quindi provveduto all'istituzione con DPGR 241/05 di due ZPS (IT3230089, IT3270023) quale risultato dell'accorpamento e revisione di ambiti precedentemente individuati.

La Giunta Regionale, con propria delibera 441/07 ha adottato inoltre una nuova definizione dei perimetri delle ZPS per le aree della Laguna di Venezia e del Delta del Po. Relativamente all'area in esame risulta così designata la ZPS *IT3250046 "Laguna di Venezia"* che accorpa e amplia le preesistenti ZPS *IT3250035 "Valli della Laguna superiore di Venezia"*, *IT3250036 "Valle Perini e foce del Fiume Dese"*, *IT3250037 "Laguna Viva medio inferiore di Venezia"*, *IT3250038 "Casse di colmata B - D/E"*, *IT3250039 "Valli e Barene della Laguna medio - inferiore di Venezia"*, per complessivi 55209 ettari.

Ulteriore sviluppo delle zone sottoposte a salvaguardia si ha con la successiva DGR 4003/08 che ha modificato alcuni dei siti esistenti della Rete ecologica europea Natura 2000 in ottemperanza degli obblighi derivanti dall'applicazione delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE; la delibera ha determinato l'ampliamento di tre tra i Siti Natura 2000 già istituiti con DGR 1180/06, che interessano i litorali veneziani e la laguna di Venezia stessa tra i quali il SIC *IT3250030 "Laguna medio - inferiore di Venezia"*, il SIC *IT3250031 "Laguna superiore di Venezia"* ed il SIC/ZPS *IT3250023 "Lido di Venezia: biotopi litoranei"*.

Tra le aree della rete "Natura 2000" nessuna interessa direttamente l'area della Raffineria dove sono ubicati gli impianti di processo e dove verranno realizzati i nuovi impianti, tuttavia i tratti di Laguna prospicienti lo stabilimento rientrano nella rete Natura 2000.

Ad integrazione della documentazione presentata è stata pertanto elaborata la Valutazione di Incidenza del progetto ai fini della valutazione delle potenziali interferenze, dirette ed indirette, sui siti della Rete Natura 2000. In particolare, prendendo in considerazione i siti ubicati entro una distanza di 5 km dai confini delle aree oggetto di intervento, sono state valutate le incidenze sulle seguenti aree:

- ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia” che occupa un’area di 55.209 ha; l’area di Raffineria, nel punto più prossimo, dista circa 0,3 km dal confine del sito;
- SIC IT3250030 “Laguna medio - inferiore di Venezia” che occupa un’area di 26.385 ha; l’area di Raffineria dista, nel punto più prossimo, circa 3,4 km;
- SIC IT3250031 “Laguna Superiore di Venezia” che occupa un’area di 20.365 ha e dista dalle aree di Raffineria, nel punto più prossimo, circa 1,3 km.

Nella seguente Figura 1 è mostrata l’ubicazione di tali aree.

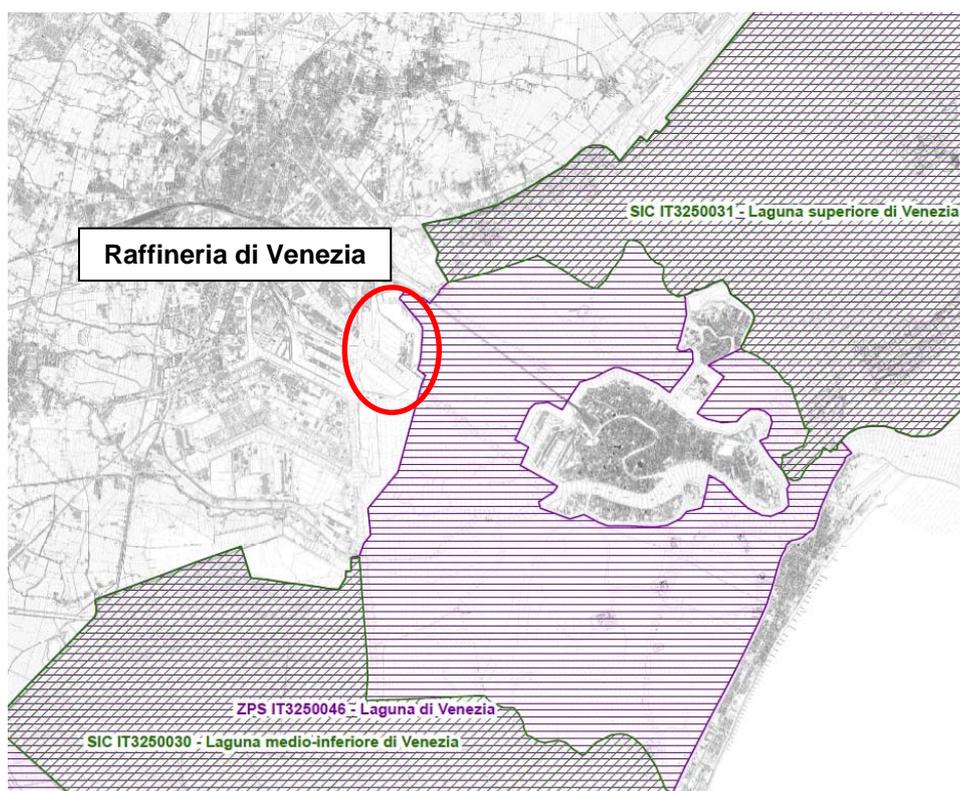


Figura 1. Inquadramento dei siti appartenenti alla rete ecologica europea Natura 2000 potenzialmente interessate dal progetto, ovvero ricadenti entro una distanza di 5 km dalle aree di progetto (la posizione della Raffineria è indicata dal cerchio rosso).

2. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE

In questo capitolo si illustrano i principali elementi della programmazione e pianificazione a livello regionale. Ad integrazione delle informazioni incluse è necessario indicare preventivamente alcuni ambiti e tematiche per i quali la Regione Veneto non ha ancora emanato appositi riferimenti.

Per quanto riguarda l'assetto idrogeologico del territorio ad esempio, al momento non è stata istituita l'Autorità di Bacino della Laguna di Venezia, sebbene il bacino idrografico della Laguna sia stato individuato dalla Regione Veneto in seguito alla Legge 183/89. Il compito della gestione, della sicurezza e della tutela idraulica nella laguna di Venezia è infatti affidato al Magistrato alle Acque di Venezia.

2.1. Piano Energetico Regionale

In campo energetico è stato recentemente approvato il Piano Energetico Regionale – Fonti Rinnovabili – Risparmio Energetico – Efficienza Energetica (PERFER) in data 12/05/2016.

Esso definisce le linee di indirizzo e di coordinamento della programmazione in materia di promozione delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico in attuazione di quanto previsto dal D.M. 15 marzo 2012

Tra le attività previste nell'ambito delle strategie di attuazione del PERFER è prevista la **divulgazione della cultura del risparmio e dell'efficienza energetica e dello sviluppo sostenibile delle fonti rinnovabili, attraverso la realizzazione di iniziative di informazione e sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza.**

2.2. Programma di sviluppo della Regione Veneto

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), approvato con la Legge Regionale 5/07, come previsto dall'art. 8 della Legge Regionale 35/01, è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale.

Il PRS definisce gli obiettivi e le direttive generali per la valorizzazione dell'ambiente e del sistema urbano, per il miglioramento dei collegamenti necessari allo scambio di merci e di informazioni, per l'evoluzione della mobilità e per l'organizzazione della fruizione del patrimonio culturale e naturale, sia esso all'interno degli agglomerati urbani o distribuito sul territorio.

Il Piano si prefigge di sviluppare le politiche regionali secondo le seguenti di priorità:

- la risorsa ambientale e territoriale; occorre programmare lo sviluppo del territorio in modo da garantire la tutela dell'ambiente, della risorsa idrica e del

suolo e, nello stesso tempo, lo sviluppo del sistema infrastrutturale per la mobilità;

- **lo sviluppo dell'economia; è necessario rigenerare l'identità del sistema socio-culturale della Regione in forme compatibili con le nuove esigenze e opportunità economiche, sviluppando una strategia a sostegno dell'innovazione, aperta alle nuove esigenze del mercato e alle relazioni internazionali.** Il fattore umano e le politiche della formazione del lavoro devono essere al centro dello sviluppo del mercato.

Gli obiettivi del Piano in materia di difesa delle risorse naturali e ambientali si articolano in:

- prevenzione, controllo e riduzione delle emissioni in atmosfera;
- aumentare il grado di affidabilità delle industrie a grande rischio minimizzandone gli effetti negativi sul territorio in caso di evento incidentale, attraverso una corretta ed efficace gestione delle eventuali situazioni di emergenza;
- gestione dei rifiuti e ripristino ambientali dei siti inquinati, in particolare riguardo agli interventi di bonifica dell'area Venezia - Porto Marghera in quanto sito di interesse nazionale ai sensi della Legge 426/98;
- riduzione dell'inquinamento delle acque, indicando la laguna di Venezia e il suo bacino tra le aree prioritarie in quanto oggetto del "Piano Direttore 2000";
- difesa del suolo e degli insediamenti dai fenomeni di erosione e dissesto.

2.3. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

La Regione Veneto è dotata di un Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), adottato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09. Attualmente è in corso l'iter di variante parziale al PTRC 2009 con attribuzione della valenza paesaggistica. La variante, adottata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10/04/13, è attualmente nella fase di consultazione del pubblico per l'accoglimento di osservazioni e proposte.

Il PTRC definisce gli obiettivi dell'azione pubblica e privata per la tutela, la trasformazione e l'uso del territorio e individua le aree da sottoporre a particolare disciplina o da assoggettare a Piani Territoriali per cui fornire particolari direttive.

Dal punto di vista ambientale, il Piano segnala l'inquinamento dovuto alla concentrazione industriale nell'area di Porto Marghera evidenziando i danni provocati dagli effluenti degli insediamenti civili e industriali.

Nello specifico il Piano promuove la valorizzazione della zona industriale di Porto Marghera attraverso l'articolazione di strategie e strumenti di sviluppo. Le azioni da intraprendere devono essere volte a:

- **individuare e promuovere l'insediamento di nuove attività per sostenere la produttività di Porto Marghera;**
- **introdurre nuovi settori di produzione e ricerca incentivando l'innovazione tecnologica per sostenere il futuro produttivo della Regione;**
- rimuovere le strozzature tecniche e infrastrutturali entro e fuori Porto Marghera che riducono l'efficienza e limitano i processi di ristrutturazione produttiva;
- completare le opere di controllo ambientale, verso l'esterno dell'area e all'interno di essa, programmando efficaci operazioni di riassetto degli spazi pubblici e privati;
- riconfermare l'attività portuale come specializzazione regionale al servizio dell'intero territorio veneto.

Gli elaborati cartografici del PTRC vigente riportano le politiche da adottare nelle diverse parti del territorio regionale.

Nello specifico, secondo la Tavola del Piano "Integrità del territorio agricolo", la Raffineria oggetto del progetto si inserisce in un'ampia area definita "Ambito ad eterogenea integrità".

Dalla Tavola del Piano "Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di massima tutela paesaggistica", l'area industriale di Marghera rientra nella classificazione dei "Limiti dei piani di area". In tali ambiti il Piano prevede la predisposizione di progetti sperimentali di ripristino ambientale e di rivitalizzazione delle attività produttive compatibili con l'impiego di tecnologie produttive agricole non inquinanti.

La tavola di Piano relativa alle "Valenze storico-culturali e paesaggistiche - ambientali" mette in evidenza che l'area di progetto presso la Raffineria non è interessata da alcun vincolo ambientale o storico-culturale.

Il Piano di Area è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento. Il PTRC indica come la Raffineria ricada nell'area della "Laguna di Venezia" all'interno del Settore Costiero. Tale area è normata dal Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV), descritto al successivo Paragrafo 2.4.

2.4. Piano di Area Laguna e Area Veneziana

Il Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV), adottato con Delibera n. 7529 del 23/12/91 ed approvato dal Consiglio Regionale del Veneto con provvedimento n. 70 del 09/03/95, riguarda l'intera laguna di Venezia ed i territori circostanti.

Nel 1999 è stata approvata, con Delibera di Consiglio Regionale n. 70 del 21/10/99, la prima Variante al PALAV. Tale documento costituisce il primo piano d'area che contiene elementi di orientamento e di prescrizione rilevanti per l'ambito di Porto Marghera.

Come mostrato nella successiva Figura 2, stralcio della tavola "Sistema e ambiti di progetto" del PALAV, la Raffineria si inserisce all'interno dell'insediamento produttivo classificato "Zona industriale di interesse regionale", normate dall'articolo 41 del PALAV. Le principali direttive individuate dal Piano per questa zona sono:

- **consolidamento o trasformazione delle attività esistenti e insediamento di nuove in grado di utilizzare i fattori di localizzazione specifici del sito;**
- individuazione delle limitazioni tecniche che riducono l'efficienza dell'area;
- delocalizzazione delle attività incompatibili per intensità dei rischi connessi o impatto ambientale;
- programmazione di opere di controllo di tutti gli effluenti nocivi;
- **inserimento di nuovi settori di produzione e ricerca;**
- **riassetto degli spazi pubblici e privati, espansione delle attività portuali e commerciali, insediamento dei centri di ricerca, censimento dei manufatti di archeologia industriale e loro riutilizzo compatibile.**

In questa zona è comunque consentita la realizzazione di impianti produttivi, tecnologici e delle relative infrastrutture, mentre non sono ammessi edifici destinati a residenza, salvo quelli strettamente necessari all'alloggio del personale di custodia.

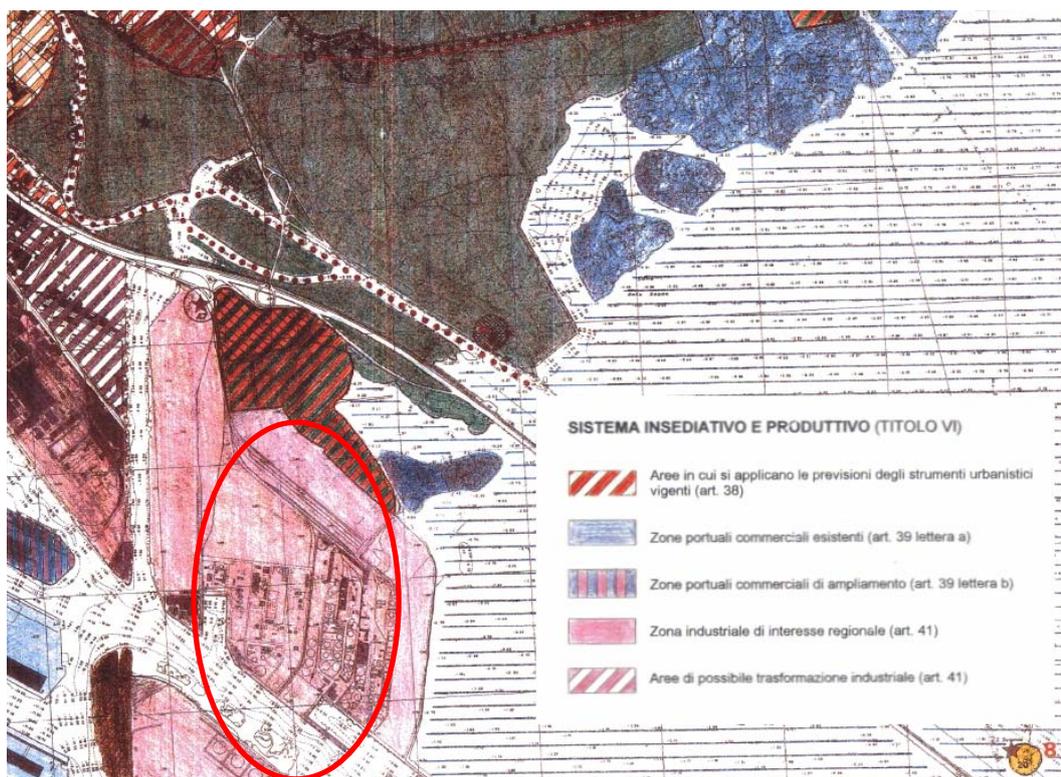


Figura 2. Stralcio della tavola “Sistema e ambiti di progetto” del PALAV per la zona della Raffineria (cerchiata in rosso).

2.5. Piano Regionale di Tutela delle Acque

La Regione Veneto ha approvato il Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA) con Deliberazione del Consiglio Regionale n.107 del 5/11/09².

Il PTA contiene le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.Lgs. 152/06.

La Regione ha in seguito approvato:

- Linee Guida per l'applicazione di alcune norme tecniche di attuazione del PTA, approvate con DGR n. 80 del 27/01/11;
- Modifiche e Adeguamenti del PTA art. 33, 34, 37, 38, 39, 40, 44 e Allegati E, F approvate con DGR 15347 del 03/11/15;
- Linee Guida e indirizzi per la corretta applicazione dell'art. 40 del PTA (PCR n.107 del 5/11/09) come modificato con DGR n. 1534 del 3/11/15, approvate con DGR n. 225 del 03/03/16.

² Il PTA è stato modificato con Deliberazione del Consiglio Regionale n.842 del 15/05/12 per quanto riguarda le acque meteoriche di dilavamento e le acque reflue industriali che recapitano in fognature con presenza di sfioratori di piena.

Il PTA è suddiviso in tre parti. Inizialmente sono raccolte tutte le informazioni riguardanti lo stato qualitativo e quantitativo delle acque superficiali e sotterranee. In seguito vengono esplicitati gli indirizzi di piano, che definiscono gli obiettivi di qualità e le azioni per raggiungerli: la designazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili da nitrati e da prodotti fitosanitari, delle zone soggette a degrado del suolo; le misure relative agli scarichi; le misure in materia di riqualificazione fluviale. Infine le norme tecniche di attuazione contengono misure di base per il conseguimento degli obiettivi di qualità.

L'area di Porto Marghera, in cui rientra il progetto in esame, fa parte del bacino scolante afferente alla Laguna Veneta (si veda il Piano Direttore 2000 al successivo Paragrafo 2.6). Corpo idrico individuato dal PTA come area sensibile, il bacino scolante rientra anche tra le zone designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola. Per questo motivo il PTA definisce opportune misure relative agli scarichi ed interventi nel settore della depurazione.

Il Piano suddivide il territorio regionale in zone omogenee a diverso grado di protezione, per le quali sono dettate differenti disposizioni a proposito del collettamento dei reflui, del grado di depurazione ritenuto ammissibile e dei limiti di emissione da rispettare per le acque reflue urbane, sulla base della potenzialità degli impianti. Il sito di progetto rientra nella zona definita come "zona di pianura tributaria della Laguna di Venezia". Per l'area lagunare resta salvo quanto indicato dal piano Direttore 2000 e dalla normativa vigente specifica, ove più restrittiva (DM del 30/07/99 "Limiti agli scarichi industriali e civili che recapitano nella laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante, ai sensi del punto 5 del decreto interministeriale del 23/04/98 recante requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della laguna di Venezia").

2.6. Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia ("Piano Direttore")

Il Piano Direttore 2000 è stato approvato dal Consiglio Regionale con provvedimento n. 24 del 01/03/00.

Obiettivo strategico del Piano nella zona industriale di Porto Marghera è l'attuazione del progetto di riuso degli effluenti industriali di Porto Marghera, da attivarsi in sinergia con quello degli interventi integrati di Fusina, volto alla riduzione e al controllo di tutti gli scarichi idrici diretti in laguna. Il programma è articolato in più segmenti:

- separazione delle acque dei diversi processi in relazione agli standard richiesti;
- concentrazione dei trattamenti di riduzione dei carichi in pochi impianti;
- raccolta e stoccaggio delle acque di prima pioggia potenzialmente inquinate;
- monitoraggio degli scarichi delle acque di seconda pioggia;

- trasferimento dei reflui trattati e delle acque di prima pioggia alla fognatura industriale o direttamente all'impianto di Fusina;
- trattamento e finissaggio presso l'impianto di Fusina e produzione di acque da riciclare per raffreddamento per processo e per irrigazione.

Per il raggiungimento degli obiettivi proposti si prevedono una serie di interventi che riguardano sia azioni di risanamento e tutela dell'ambiente, sia investimenti di ristrutturazione e ottimizzazione dei processi produttivi. Viene inoltre assegnata priorità alla riduzione dei rischi sia di tipo ambientale che di tipo igienico-sanitario per la popolazione.

Ai suddetti obiettivi viene affiancata una fase programmatica di rilancio e di riconversione dell'intera area produttiva; gli obiettivi della fase programmatica sono:

- **mantenimento delle produzioni chimiche con evoluzione verso l'utilizzo di tecnologie più avanzate e più pulite;**
- crescita delle attività logistiche con sviluppo del porto commerciale e passeggeri;
- messa a disposizione di aree pregiate che consentano la localizzazione di aziende da tutto il Nord-Est che potrebbero usare efficacemente le dotazioni infrastrutturali del polo.

2.7. Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera

La Regione Veneto attualmente è dotata di un Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 90 dell'19/04/16. Detto Piano rappresenta lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

Il Piano adegua la normativa regionale alle nuove disposizioni entrate in vigore con il D.Lgs 155/2010 e fotografa lo stato di qualità dell'aria e le diverse fonti di pressione che influenzano l'inquinamento atmosferico, definendo gli inquinanti più critici e le sorgenti emissive su cui concentrare le misure di risanamento.

Il Piano propone dapprima la rassegna delle azioni realizzate nel periodo 2004-2012 per poi delineare le azioni programmate fino al 2020, cioè le linee programmatiche di intervento della Regione, individuate sulla base del lavoro di analisi svolto a livello nazionale e regionale, suddivise per ambiti o aree di intervento.

Le aree di intervento individuate sono:

A1) Utilizzazione delle Biomasse in impianti industriali

A2) Utilizzazione delle Biomasse in piccoli impianti civili e combustioni incontrollate

A3) Risollevarimento ed emissioni non motoristiche da traffico

A4) Settore industriale: margini di intervento sui piccoli impianti

A5) Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica

A6) Interventi di riconversione del patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico

A7) Interventi sul trasporto passeggeri

A8) Interventi sul trasporto merci e multi modalit 

A9) Interventi su agricoltura ed Ammoniaca

A10) Emissioni da cantieri di costruzione civili e di grandi infrastrutture

Tali aree di intervento sono correlate ai settori emissivi che sono stati individuati come maggiormente impattanti per lo stato della qualit  dell'aria. Parallelamente sono stati indicati anche altri ambiti di intervento (B e C) e sono state individuate alcune misure legate all'approfondimento delle conoscenze, all'informazione del pubblico in materia di valutazione e risanamento della qualit  dell'aria. Gli ulteriori ambiti sono:

B1) Aspetti scientifici e di conoscenza del problema

B2) Stato dell'arte degli strumenti predittivi e modellistici utilizzati in Italia, inclusi inventari delle emissioni

B3) Monitoraggio dell'efficacia dei provvedimenti

B4) Evidenze sanitarie e priorit  per la riduzione dell'inquinamento da particolato

B5) Informazione al pubblico, consenso sociale e comunicazione

C1) Stato degli Inventari delle emissioni per tutti gli impianti industriali e di produzione energetica

C2) Stato delle conoscenze sugli impatti del trasporto su strada

2.8. Piano Regionale dei Trasporti del Veneto

L'attuale Piano Regionale dei Trasporti (PRT)   stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 05/07/05.

Il PRT ha il compito di organizzare le politiche che attengono al campo delle infrastrutture e della mobilit  e si pone il compito di sintetizzare il quadro della mobilit  a livello regionale e di orientare l'uso delle risorse.

Il piano mette in evidenza che l'area di Porto Marghera rappresenta l'unica grande concentrazione industriale all'interno della Regione Veneto. Il contesto produttivo del Veneto   infatti caratterizzato da un numero elevatissimo di imprese medie e piccole

distribuite in migliaia di siti della pianura centrale, di alcune vallate prealpine, e di alcune propaggini di bassa pianura.

Rispetto alle relazioni esterne, interregionali e internazionali, il PRT intende rafforzare la rete delle infrastrutture che consentono di raggiungere i mercati esistenti e quelli emergenti, a Nord e ad Est. Per quanto riguarda le relazioni interne la Regione intende collegare in modo più efficiente i centri di servizio sia tra loro, che con gli utenti regionali ed extraregionali.

In particolare, il comprensorio industriale costiero di Porto Marghera rappresenta la più grande area portuale-industriale dell'Italia settentrionale. Si tratta di una risorsa per il Veneto e per tutto il Paese poiché rappresenta il tratto di costa mediterranea più vicina al Centro Europa, l'unica che può candidarsi a giocare un ruolo di rilievo nel panorama internazionale del Sud-Est europeo in alternativa ai porti del Nord - Europa nel servire da Sud il continente, soprattutto nelle sue relazioni con il Sud-Est asiatico.

La posizione strategica delle regioni costiere gioca sempre più il ruolo di scambio di un sistema economico che si globalizza e che necessita di grandi piattaforme marittime organizzate a tale scopo. In quest'ottica, gioca un ruolo di primo piano **il vasto demanio portuale-industriale di Porto Marghera, il cui processo di avanzata deindustrializzazione apre una prospettiva di riconversione in piattaforma logistica marittima al servizio del Sud-Est europeo.**

3. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE E LOCALE

3.1. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Venezia è stato approvato dalla Regione Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30/12/10. La Provincia ha in seguito depositato e pubblicato il piano con Delibera di Giunta Provinciale n. 8 del 01/02/11 e ha adeguato gli elaborati del PTCP alle prescrizioni della DGR n. 3359 recependo tali modifiche con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 del 05/06/12.

Relativamente agli insediamenti per attività economico produttive il PTCP garantisce i seguenti obiettivi:

- garantire un dimensionamento delle previsioni insediative commisurato alle esigenze dello sviluppo economico locale con caratteristiche che favoriscano la competitività territoriale e la positiva risoluzione di pregresse carenze di organizzazione e comunque non inneschino processi di ulteriore disfunzionalità per quanto riguarda l'accessibilità, le interferenze di traffico, gli impatti ambientali e paesistici;
- **favorire la concentrazione degli insediamenti in Poli di rilievo sovracomunale dotate di adeguati servizi e infrastrutture e con localizzazioni ottimali rispetto ai principali nodi delle reti infrastrutturali e dei sistemi di trasporto pubblico;**
- **promuovere il riordino e la razionalizzazione degli insediamenti esistenti, anche con interventi per adeguare la loro versatilità e la capacità di rispondere ad esigenze multifunzionali;**
- ridurre l'impatto e l'incidenza ambientale degli insediamenti e delle attività, **operando prioritariamente mediante il recupero e la riqualificazione degli insediamenti esistenti.**

Il PTCP è costituito da una serie di elaborati grafici che rappresentano e riassumono le indicazioni del piano. Il PTCP individua il polo di Porto Marghera come polo di rilievo metropolitano regionale, normato dall'articolo 50 delle Norme Tecniche di Attuazione del PTCP (Tavola 4 del PTCP - "Sistema insediativo-infrastrutturale") e indica come le previsioni territoriali e urbanistiche finalizzate a modificare l'assetto infrastrutturale e dimensionale dei "Poli di rilievo sovracomunale" debbano essere assoggettate a Piani di Assetto del Territorio PAT o Piani di Assetto del Territorio Intercomunale PATI. Il PATI è il nuovo strumento urbanistico introdotto dalla Legge Regionale n. 11 del 23/04/04, che obbliga tutti i comuni del Veneto a rinnovare il vecchio piano regolatore.

Dalla Tavola 1-2 del PTCP "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" (si faccia riferimento alla figura seguente) risulta che le aree di Raffineria dove sono ubicati gli

impianti di processo non interessano aree soggette a tutela ma sono collocate all'interno del SIN di Venezia Porto Marghera.

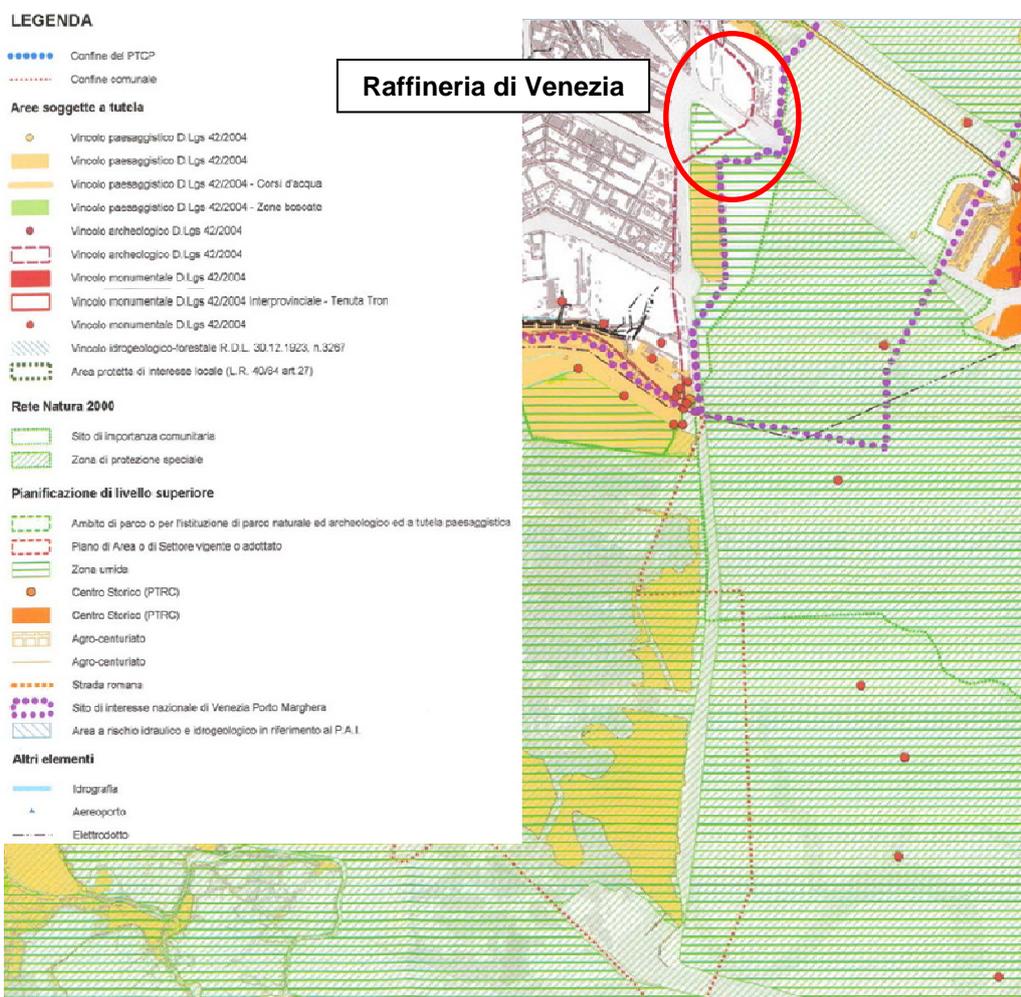


Figura 3. Stralcio della tavola “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale” per l’area interessata dal progetto (cerchiata in rosso).

Per quanto concerne i beni a rilevanza archeologica il PTCP prevede che “i PAT PATI recepiscono i vincoli e le vigenti misure di tutela del patrimonio archeologico e definiscono idonei indirizzi e criteri per garantire che le previsioni insediative infrastrutturali salvaguardino detto patrimonio e ne facilitino la valorizzazione anche mediante la compensazione e la perequazione urbanistica e edilizia”.

La Tavola I del PTCP “Beni culturali e del paesaggio”, un cui stralcio è mostrato nella seguente Figura 4, mostra come per le aree di Raffineria il Piano non indica la presenza di beni culturali o vincoli paesaggistici.

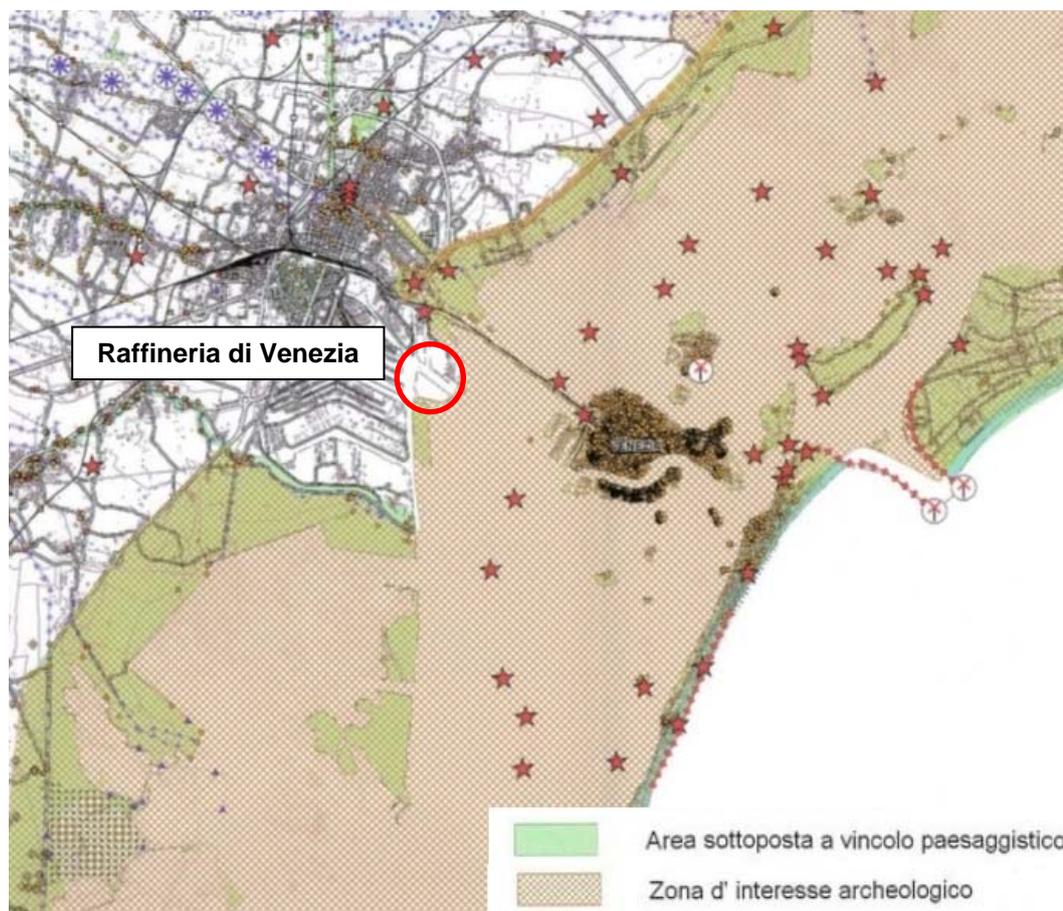


Figura 4. Stralcio della Tavola I del PTCP di Venezia “Beni culturali e del paesaggio” per l’area interessata dal progetto (cerchiata in rosso).

La Tavola 3 del PTCP “Sistema ambientale”, di cui si riporta uno stralcio nella seguente Figura 5, definisce il sistema delle aree di interesse ambientale nella Provincia di Venezia. L’area di Raffineria non risulta interessata dalla presenza di tali aree.

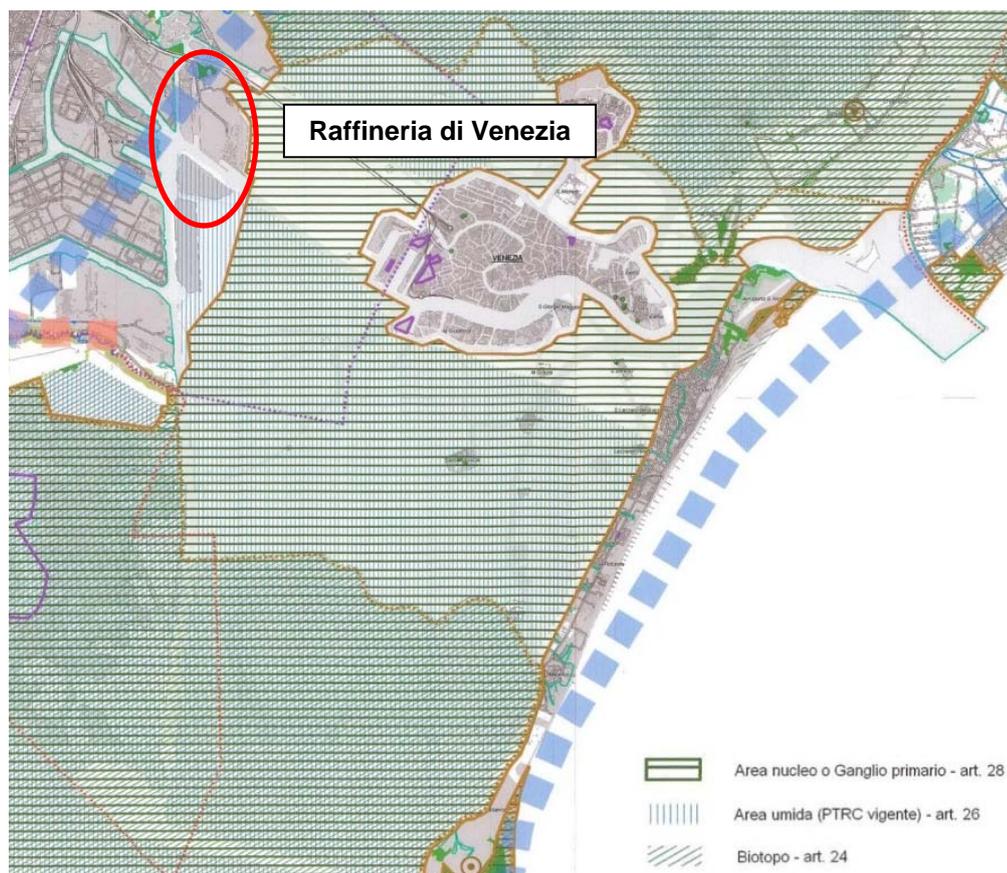


Figura 5. Stralcio della Tavola 3 del PTCP di Venezia “Sistema ambientale” per l’area interessata dal progetto (cerchiata in rosso).

3.2. Pianificazione a livello di area portuale

L’Autorità Portuale di Venezia - Area Pianificazione Urbanistica è l’ente preposto alla gestione urbanistica dell’ambito portuale, anche negli aspetti legati al trasporto e alla mobilità. Il principale strumento di attuazione di questa funzione, ai sensi della legge 84/94, è il Piano Regolatore Portuale. Il piano regolatore del porto e della zona industriale e commerciale di Venezia – Marghera (PRP) approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici con decreto n. 319 del 15/05/65 è stato aggiornato dall’Autorità Portuale con la redazione del nuovo PRP per la sezione di Porto Marghera, adottato con delibera di Comitato Portuale n. 1/00 del 17/02/00, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 14/02/01.

Il futuro del porto vedrà uno sviluppo delle attività portuali, favorito anche da cospicui investimenti. La pianificazione degli interventi privilegia il criterio del riuso delle aree dismesse e della razionalizzazione ed infrastrutturazione di quelle già occupate, senza ulteriore consumo di suolo. I principali progetti di investimento previsti sono:

- ottimizzazione nel funzionamento dei terminal storici serviti da nuova accessibilità nautica pur nei limiti del piano regolatore portuale vigente;

- riconversione a fini portuali e logistici di aree dismesse a Porto Marghera e adeguamento dell'accessibilità terrestre stradale e ferroviaria;
- progettazione e realizzazione di una piattaforma portuale in acque profonde.

Al fine di ottimizzare e potenziare l'accesso ai terminal commerciali storici di Porto Marghera, nei canali di accesso è stato portato a termine un ritorno al pescaggio di 12 metri. La riconversione a fini portuali di aree dismesse verrà portata a termine grazie alla creazione di nuove aree di riconversione logistica, con due nuovi terminal: un terminal container verrà realizzato nella zona Montefibre - Syndial a meridione del Canale Industriale Ovest, un terminal Autostrade del Mare verrà realizzato al margine meridionale dell'area portuale, nell'area di Fusina. Per integrare questi nuovi sviluppi portuali sono stati pianificati interventi di adeguamento e miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria ai nuovi terminal.

Infine è prevista la costruzione di una nuova piattaforma portuale offshore, al largo della Bocca di Malamocco. Tale progetto si inserisce nell'ambito del Piano Generale degli Interventi (1991) per la Laguna di Venezia, definito sulla base degli indirizzi previsti dalla Legge Speciale 798/84 "Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia". Il Piano è stato approvato nel 1991 dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque, dallo stesso Comitato ex art.4 e dal Parlamento che lo ha richiamato nella Legge Speciale 139/92.

Il progetto preliminare del terminal plurimodale offshore, assoggettato alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ha ottenuto parere di compatibilità positivo n. 1320 in data 02/09/2013, con prescrizioni, da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Gli importanti interventi di trasformazione dell'area portuale che sono stati presentati, saranno progettati ed eseguiti con l'obiettivo di migliorare le prestazioni ambientali del porto, nell'ottica della sostenibilità. A tal proposito l'Autorità Portuale ha intrapreso una serie di azioni, presentate nel documento "Venezia Porto Verde – Iniziative ambientali per il porto di Venezia – gennaio 2010", in modo da sfruttare il riordino infrastrutturale ed organizzativo del porto come occasione per migliorarne la competitività ambientale.

4. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO COMUNALE

4.1. Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia - Variante per Porto Marghera

Gli interventi di progetto da realizzarsi all'interno del perimetro di Raffineria sono compresi nel territorio comunale di Venezia nell'area industriale di Marghera. Di seguito sarà analizzato lo strumento urbanistico attualmente in vigore nell'area industriale di Marghera.

Lo strumento urbanistico attualmente in vigore nell'area industriale di Marghera è rappresentato dalla Variante al PRG del Comune di Venezia per Porto Marghera, adottata con Delibera 258 del 27-28/11/95 ed approvata con Delibera Giunta Regionale 350/99. Tale Variante disciplina l'uso e la trasformazione urbanistica ed edilizia nonché la dotazione di servizi e l'urbanizzazione della parte del territorio comunale individuata dal Piano di Area Laguna e Area Veneziana come zona industriale di interesse regionale e come aree di possibile trasformazione industriale, nonché delle ulteriori aree risultate connesse e complementari rispetto al sistema territoriale di Porto Marghera.

La Raffineria si inserisce in un'area identificata dal PRG come occupata da attività petrolifere in esercizio alla data di adozione della variante e **zona di trasformazione per il recupero ambientale (D speciale/V)**, normata dell' articolo 28bis delle Norme Tecniche di Attuazione. Le NTA indicano come le attività petrolifere presenti in queste aree possono permanere nell'attuale sede ed attuare gli interventi di adeguamento e di riconversione che risultino necessari alla permanenza in esercizio dell'insediamento. Sono possibili anche interventi di ampliamento ove questi coincidano con il trasferimento, nell'insediamento da ampliare, di impianti situati, alla data di adozione della variante, su altri terreni che vengono quindi liberati e destinati ad un'utilizzazione conforme al PRG. Qualora l'insediamento esistente venga dismesso in tutto o in parte le aree interessate dalla suddetta dismissione dovranno essere sistemate a verde urbano.

La Raffineria confina a Nord con zone destinate a verde urbano attrezzato ed a Est con zone a servizi per le attività produttive.

Lo stralcio della carta del PRG del Comune di Venezia - variante per Porto Marghera, è riportato nella figura seguente.

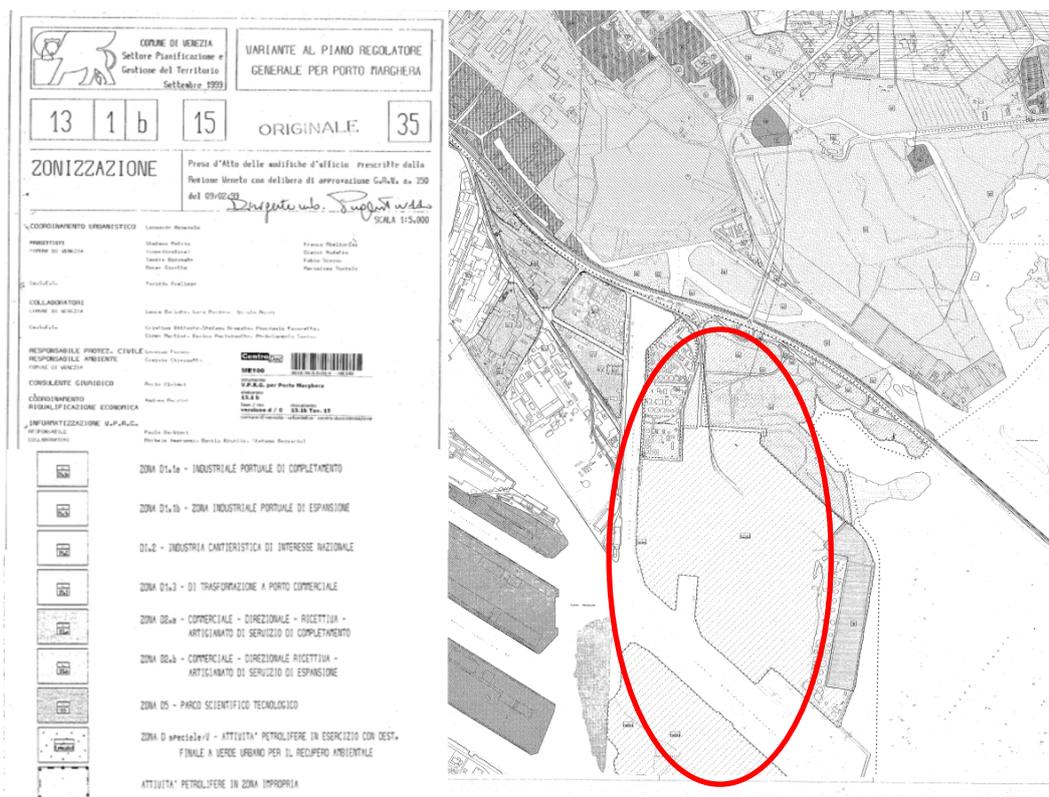


Figura 6. Stralcio del PRG del Comune di Venezia (variante per Porto Marghera) per l'area di Raffineria (cerchiata in rosso).

4.2. Il Piano strategico della Città di Venezia

Il Piano Strategico della città di Venezia è un processo di elaborazione programmatica concertata orientato a generare quelle decisioni e quelle azioni che si considerano fondamentali per realizzare la visione del futuro desiderato dai principali agenti sociali e economici della città.

Il Piano è stato progettato in diverse fasi negli anni a partire dal 2003, fino alla Delibera del Consiglio Comunale n. 3 del 16/01/06, tramite cui il Comune ha fatto propri gli indirizzi ed i contenuti delle condizioni strutturali, linee strategiche, strategie e politiche proposte. L'obiettivo generale che si pone il Piano Strategico di Venezia (con orizzonte temporale 2004-2014) è costruire una città caratterizzata dall'alta qualità della vita dei suoi abitanti, nei suoi aspetti relazionali, lavorativi e culturali, e dall'alta qualità dei suoi assetti fisici e ambientali.

Il piano individua una serie di linee strategiche e di politiche per lo sviluppo della città. Ad esempio si prefigge di potenziare e promuovere l'area veneziana come sistema logistico integrato e rendere efficace la mobilità delle merci, **avendo come linea strategica quella di sviluppare un nodo di eccellenza per la logistica. Per fare ciò si vuole favorire l'insediamento di imprese con operatività sulle merci che determinino valore aggiunto, garantire la security dei processi di movimentazione e valorizzare le potenzialità del sistema dei trasporti via acqua.**

Il Piano inoltre individua come fine la **valorizzazione economica di Porto Marghera per la grande impresa nazionale e sovranazionale, per la logistica e le funzioni di eccellenza, e l'ottimizzazione della complessità del sistema produttivo metropolitano. auspicando quindi politiche atte a potenziare la presenza della grande impresa ed a rafforzare le funzioni presenti.**

4.3. Piano di classificazione acustica comunale di Venezia

Il Piano di classificazione acustica comunale è uno strumento di pianificazione del territorio previsto dalla vigente normativa italiana nel quadro degli interventi per la prevenzione, il controllo e l'abbattimento dell'inquinamento acustico.

La classificazione acustica del territorio comunale è basata sulla suddivisione del territorio in zone omogenee corrispondenti a sei classi individuate dal DPCM del 14/11/97.

Per ciascuna classe acustica in cui è suddiviso il territorio, sono definiti dal DPCM i valori limite di emissione, i valori limite di immissione, i valori di attenzione ed i valori di qualità, distinti per i periodi diurno (ore 6,00-22,00) e notturno (ore 22,00-6,00).

Il Piano di classificazione acustica vigente nel Comune di Venezia è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale 39/05 (esecutiva a partire dal 07/05/05).

Nell'ambito del Piano di classificazione, la Raffineria si inserisce in un'ampia area individuata prevalentemente in Classe VI (Aree esclusivamente industriali - Aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi), in cui si applicano i limiti diurni e notturni riportati nella seguente tabella.

Tabella 1. Valori limite per la Classe VI.

Valori limite Leq in dB(A)	Tempo di riferimento	
	<i>Periodo diurno (06-22)</i>	<i>Periodo notturno (22-06)</i>
Emissione	65	65
Immissione	70	70
Qualità	70	70

Le zone perimetrali immediatamente limitrofe risultano allo stesso modo collocate in Classe VI.

Lo stralcio della carta della zonizzazione acustica del Comune di Venezia è riportata nell'immagine sottostante.

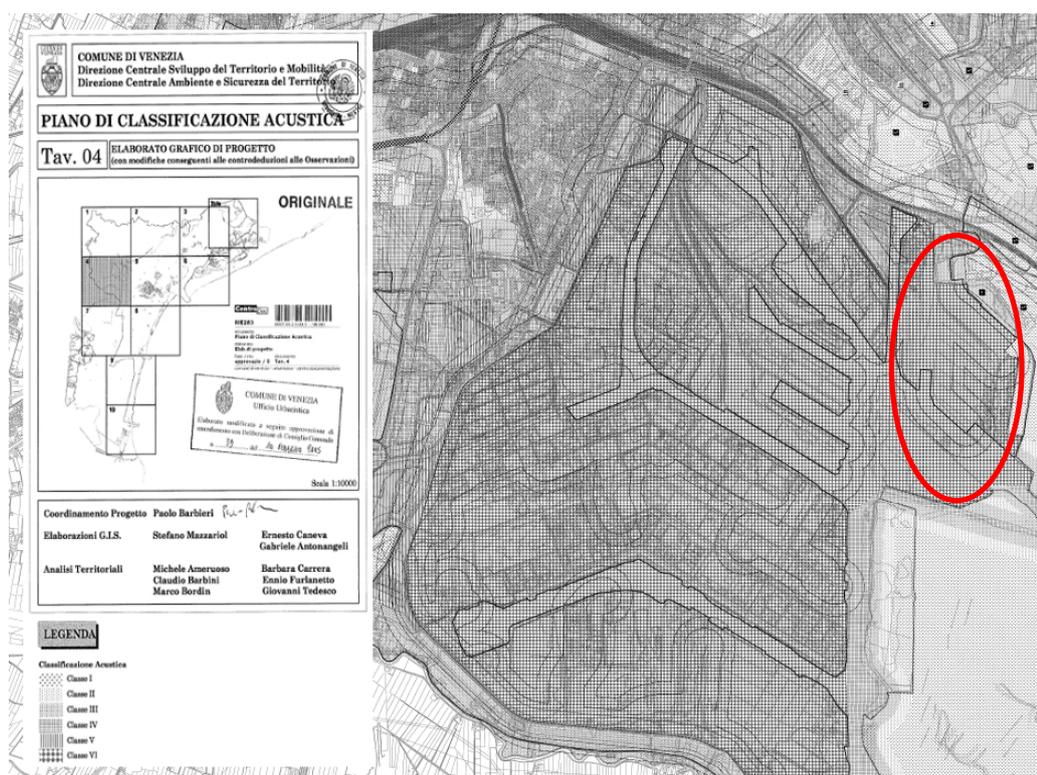


Figura 7. Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia (Stralcio tavola 4) per l'area di Raffineria (cerchiata in rosso).

4.4. Piano di Azione Comunale per il risanamento della qualità dell'aria (PAC) ed il Piano Energetico Comunale (PEC)

Le politiche intraprese dall'Amministrazione veneziana, anche in adempimento al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), sono specificate nel Piano d'Azione Comunale per il risanamento dell'atmosfera (PAC), elaborato nel 2005 dal Comune di Venezia, che, definendo analiticamente le fonti di pressione, lo stato di qualità dell'aria del territorio e le azioni di riduzione alle emissioni da applicare alle diverse fonti, costituisce un importante strumento programmatico di riferimento.

L'indirizzo generale del Piano d'Azione Comunale è quello di sintetizzare la conoscenza esistente e di finalizzarla all'identificazione di azioni emergenziali e strutturali il più efficace possibile in riferimento alle problematiche rese evidenti da tale sintesi.

Il PAC si sostanzia con la stesura di una serie di misure programmatiche, sinteticamente espresse, per conseguire il miglioramento della qualità dell'aria in ambito urbano, che l'Amministrazione comunale si impegna ad attuare e a monitorare periodicamente. Elaborate all'atto della stesura del PAC nel 2005, tali misure rappresentano un primo livello operativo del Piano, al quale sono via via seguiti una serie di atti e provvedimenti operativi finalizzati a sostanziarne l'attuazione sul territorio comunale (ordinanze, protocolli di intesa, ecc.).

Nel seguito si riporta un estratto delle misure identificate nel PAC.

Piano d'Azione Comunale per il risanamento dell'atmosfera (PAC), 2005 - Estratto

Limitazioni alla circolazione veicolare	Limitazioni all'utilizzo degli impianti di riscaldamento
Riduzione delle emissioni di attività produttive con emissione PM10 > 10 kg/g e NOX > 60 kg/g	Riduzione delle emissioni delle centrali termoelettriche con emissione PM10 > 10 kg/g e NOX > 60 kg/g
Potenziamento del servizio di lavaggio di strade e marciapiedi	Divieto di combustioni all'aperto
Presidio al cordone urbano - realizzazione di un sistema di varchi elettronici al centro urbano di Mestre - Marghera	Interventi strutturali a favore del Trasporto Pubblico Locale (TPL)
Rinnovo parco mezzi comunali / Adesione alle iniziative del Mobility Manager d'Area	Car Sharing
Bollino Blu annuale obbligatorio per gli autoveicoli	Mobilità ciclabile: nuove infrastrutture ed attività di promozione
Verifiche dei gas di scarico dei natanti	Promozione uso GPL nella nautica da diporto
Impiego del biodiesel nei trasporti urbani, nella navigazione lagunare e negli impianti termici	Punti di distribuzione GPL e metano uso privato
Realizzazione interventi PGTU e PPTU	Parcheggi scambiatori e miglioramento della gestione della sosta
Tram di Mestre	Realizzazione Sistema Ferroviario Metropolitano
Corridoio ecologico per la tangenziale di Mestre	Gare e contratti dell'amministrazione comunale : inserimento di prescrizioni per incentivare l'utilizzo di mezzi e carburanti a basso impatto
Elaborazione ed approvazione del Regolamento Viario Comunale	Rilancio accordi volontari attività produttive
Campagne di sensibilizzazione	Approfondimenti conoscitivi
Contenimento emissioni da attività di cantiere	Incentivi conversione autoveicoli a doppia alimentazione
Incentivi per acquisto motorini ecologici	Realizzazione di una rete di teleriscaldamento e teleraffrescamento a Mestre e Marghera
Sviluppo dell'ossicombustione nel distretto del vetro di Murano	Sistema di controlli dello stato di esercizio e della manutenzione degli impianti di riscaldamento
Introduzione del fattore energia negli strumenti urbanistici del Comune; interventi finalizzati all'impiego delle fonti rinnovabili di energia e al miglioramento delle prestazioni energetiche del patrimonio edilizio cittadino	Interventi di adeguamento tecnologico e di messa a norma di impianti termici a servizio delle fasce sociali deboli della cittadinanza

Un significativo contributo alla definizione delle misure di cui al PAC sopra descritto, ed al perseguimento dei relativi obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria nel territorio comunale Veneziano, deriva dal Piano Energetico Comunale (PEC), tramite il quale sono state individuate azioni concrete volte alla riduzione dei consumi e delle emissioni di gas climalteranti anche attraverso la promozione delle fonti di energia rinnovabile.

Il PEC, inizialmente approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 151 del 6-7/10/03, è stato concepito come piano-processo implementabile nel corso degli anni con il perfezionamento e l'aggiunta di nuovi progetti specifici in funzione delle nuove esigenze della città e dell'utilizzo di nuove tecnologie, anche attraverso il coinvolgimento di altri soggetti pubblici e privati. Nel corso del 2009, con DCG n. 421/09 sono stati aggiornati, in collaborazione con l'Agenzia Veneziana per l'Energia, i dati del Bilancio Energetico e



delle emissioni di gas climalteranti nel territorio comunale ed è stato aggiornato lo stato dell'arte delle attività o dei progetti in capo all'amministrazione comunale.

Nel corso dell'attuazione delle misure sopra descritte, il dettaglio delle azioni di mitigazione e contenimento dell'inquinamento atmosferico programmate ed attuate da parte dell'Amministrazione comunale ai sensi del quanto sopra illustrato sono di volta in volta riassunte nei "Rapporti annuali sulla qualità dell'aria" emessi dalla stessa Amministrazione comunale in collaborazione con ARPAV.

5. COERENZA TRA IL PROGETTO E GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE VIGENTI

Il "Progetto Green Refinery STEP 2" è incoraggiato dalla politica ambientale dell'Unione Europea volta alla riduzione della dipendenza dal petrolio e, al tempo stesso, delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti. Si evidenzia inoltre che l'iniziativa interpreta pienamente gli orientamenti di riqualificazione previsti per l'area industriale di Porto Marghera, così come stabilito dagli strumenti programmatici e di pianificazione insistenti sul territorio. Per maggiori dettagli in merito alla coerenza del progetto con tali strumenti si rimanda ai successivi paragrafi.

5.1. Coerenza tra il progetto e gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello nazionale e sovranazionale

Il progetto è incoraggiato dallo scenario europeo dei biocarburanti, fortemente legato alla politica ambientale dell'Unione Europea volta alla riduzione delle emissioni di gas serra, espressa dalla Direttiva "Fuel Quality" 1998/70/CE", integrata dalla Direttiva 2009/30/CE e "Renewable Energy Directive 2009/28/CE".

In piena sintonia con quanto previsto da tali Direttive, Eni R&M ha sviluppato in collaborazione con la Società UOP la tecnologia ECOFINING™, processo in grado di generare biocarburanti di nuova concezione, totalmente idrocarburi, di elevatissima qualità indipendente dalla fonte rinnovabile utilizzata.

In virtù della Determina Direttoriale di Non Assoggettabilità a VIA (prot. DVA-2013-0017661 del 29/07/13) ottenuta dalla Raffineria per il Progetto Green Refinery e della relativa comunicazione di modifica non sostanziale del Decreto AIA prot. DVA-DEC-2010-0000898 del 30/11/10, trasmessa mediante prot. DIR 144/LR.cz del 12/12/12 e successivo aggiornamento prot. DIR 129/LR.cz del 31/07/13, a valle dell'emissione del relativo provvedimento rilasciato dal Ministero dello Sviluppo Economico, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con la Regione Veneto ai sensi dell'art. 57, comma 2, del DL n.5 del 09/02/12, convertito con modificazioni dalla Legge n. 35 del 04/04/12, la Raffineria di Venezia può operare mediante un nuovo schema operativo basato su tecnologia ECOFINING™ per la produzione di biocarburanti di elevata qualità (assetto "green"), oltre che in assetto di raffinazione "tradizionale" (già autorizzato con Decreto AIA).

Al fine di incrementare la produzione di biocarburanti, la Raffineria intende operare un upgrade del progetto "Green Refinery" massimizzando la capacità di trattamento dell'unità di ECOFINING™, che passerà dalle attuali 400.000 t/a alle 560.000 t/a. Il progetto di upgrade prevede inoltre la realizzazione di una nuova sezione d'impianto allo scopo di frazionare la corrente di green diesel prodotta per produrre green jet fuel.

Con l'upgrade, la Raffineria intende inoltre processare, oltre agli oli vegetali, anche altre biomasse oleose quali i grassi animali derivanti dagli scarti dell'industria alimentare e oli esausti di frittura. Tutta la carica verrà importata in Raffineria grezza e prima di essere

alimentata all'ECOFINING™ verrà trattata in una nuova unità di pretrattamento al fine di ridurre il contenuto di contaminanti presenti nella stessa e renderla compatibile con il processo ECOFINING™.

Al fine di rispettare inoltre i criteri di sostenibilità dei biocarburanti stabiliti dalla Direttiva Renewable Energy 2009/28/CE, così come recepita in Italia dal D.Lgs. 28/11, e tenuto conto della disponibilità di materie prime biologiche sui mercati internazionali, Eni approvvigionerà gli oli vegetali solo da fornitori che siano in grado di fornire i certificati di sostenibilità emessi dai sistemi di certificazione volontari approvati dalla Commissione Europea (in particolare: ISCC, 2BSvs, RSB EU RED) il cui riconoscimento si applica direttamente in tutti e 27 gli Stati membri dell'Unione. Eni utilizza già queste certificazioni per l'acquisto di biocarburanti tradizionali, come FAME e bioetanolo e tale sistema verrà esteso agli oli vegetali necessari per la Raffineria di Venezia. E' opportuno sottolineare che Eni è altresì dotata di propria certificazione 2BSvs a partire dal Gennaio 2014 per tutti i biocarburanti prodotti dalle proprie Raffinerie (certificato No. 2BS010167 del 29/01/2014).

Il progetto è pienamente coerente con i macro-obiettivi indicati dal documento **Strategia Energetica Nazionale**. Il progetto infatti contribuirà a rafforzare la nostra sicurezza di approvvigionamento e ridurre la dipendenza dall'estero. Inoltre esso favorirà la crescita economica sostenibile attraverso lo sviluppo del settore energetico.

Il progetto si configura come applicazione dei principi indicati dalla strategia nazionale nello specifico ambito del settore della raffinazione, per il quale il documento riconosce il periodo di forte crisi strutturale ed individua come azioni da intraprendere la progressiva ristrutturazione e l'ammodernamento degli impianti, in modo da salvaguardare la rilevanza industriale e occupazionale e le ricadute sui territori interessati. Questi obiettivi saranno raggiunti grazie alla riconversione degli impianti di raffinazione e la promozione di piani di ristrutturazione del settore, per attrarre nuovi investimenti miranti a razionalizzare e ammodernare i cicli produttivi, orientando il settore verso prodotti di migliore qualità.

Il "Progetto Green Refinery STEP 2" appare inoltre pienamente compatibile con quanto previsto dai piani per lo sviluppo e la valorizzazione dell'assetto produttivo e della tutela dell'ambiente nell'area del Petrolchimico di Porto Marghera. Si sottolinea infatti che:

- Il **Protocollo di Intesa su Porto Marghera**, siglato tra il Ministero dello Sviluppo Economico e alcune società industriali operanti in Porto Marghera, ha come obiettivo quello di *garantire la continuità produttiva e la competitività delle attività chimiche, mantenere i livelli occupazionali, garantire una politica di sviluppo sostenibile in grado di produrre una significativa riduzione dell'impatto ambientale delle attività produttive del territorio.*
- I vari **Accordi di Programma** per l'area di Porto Marghera, siglati tra Stato, Enti locali e aziende private, prevedono:
 - *"il miglioramento dello stato di qualità ambientale attraverso il disinquinamento, la bonifica o la messa in sicurezza dei siti, la riduzione degli scarichi in Laguna e delle emissioni in atmosfera";*

- *“investimenti industriali adeguati, con l’obiettivo di dotare gli impianti esistenti delle migliori tecnologie ambientali e renderli concorrenziali sul piano europeo, garantendone l’economicità nel tempo e assicurando il mantenimento, il rilancio e la qualificazione dell’occupazione”;*
- *“riqualificazione dell’area con il sostegno a settori in grado di generare sviluppo e innovazione, valorizzando le aree disponibili anche attraverso cambiamenti nella composizione produttiva del sito”;*
- *“agevolazione di programmi di investimento e sviluppo che prevedano il riuso dei siti produttivi, in particolar modo nei settori della chimica sostenibile, dell’energia, dell’industria, della logistica e della portualità”.*

In particolare l’**Accordo di Programma del 2015** sottolinea quanto sia importante **“consolidare le attività industriali esistenti favorendo, allo stesso tempo, l’attrazione di nuovi investimenti finalizzati alla riconversione industriale degli impianti e alla valorizzazione delle professionalità presenti nell’area, attraverso l’intervento pubblico finalizzato a realizzare, migliorare o restaurare le infrastrutture di supporto (materiali e immateriali)”.**

La realizzazione del progetto presso la Raffineria di Venezia rappresenta una soluzione di assetto economicamente e tecnicamente sostenibile per tale sito, che, altrimenti, a causa del suo schema di lavorazione a bassa conversione, aveva già da alcuni anni perso competitività e non era più in grado di sostenere i propri costi industriali.

Tale possibilità viene di fatto garantita con **un processo produttivo innovativo, economicamente sostenibile e migliorativo del quadro ambientale.** In merito a quest’ultimo punto, si sottolinea infatti che l’operatività della Raffineria nell’assetto futuro determinerà, rispetto al ciclo attuale, una riduzione:

- delle emissioni convogliate e fuggitive in atmosfera;
- dei consumi idrici;
- dei quantitativi di acque reflue prodotte.

La realizzazione del progetto non prevede inoltre interventi invasivi che possano avere interferenza con le attività di gestione della contaminazione del sottosuolo ed in particolare con gli interventi di bonifica e messa in sicurezza già in corso presso lo stabilimento.

Per quanto riguarda la presenza di aree classificate a livello nazionale come Zone di Protezione Speciale o Siti di Interesse Comunitario, è stata elaborata ad integrazione della documentazione presentata la Valutazione di Incidenza del progetto in quanto potenziale sorgente incidente su siti comunitari SIC/ZPS ubicati in prossimità delle aree di intervento. In particolare, ai fini della valutazione delle potenziali interferenze, dirette ed indirette, sono stati presi in considerazione i siti ubicati entro una distanza di 5 km dai confini delle aree oggetto di intervento.

In considerazione delle informazioni riportate nella Valutazione di Incidenza, il progetto non avrà incidenze negative sull'integrità dei SIC e ZPS esaminati e risulta coerente con quanto previsto dalla **Direttiva "Habitat" 92/43/CEE**, concernente la conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e fauna selvatiche.

5.2. Coerenza tra il progetto e gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello regionale

Dai dati emersi dalla cartografia allegata ai Piani Territoriali Regionali, le aree di Raffineria ove sono ubicati gli impianti è classificata come **area di tipo produttivo e non risulta interessata da alcun vincolo ambientale, paesaggistico o storico**. In tale area è consentita la realizzazione di impianti produttivi, tecnologici e delle relative infrastrutture, mentre non sono ammessi edifici destinati a residenza, salvo quelli strettamente necessari all'alloggio del personale di custodia.

Le aree di Raffineria includono "*territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia*" per i quali, ai sensi dell'art. 142 comma 2 punto b) del D.Lgs. 42/04, l'Autorizzazione Paesaggistica è richiesta fino a quando il Piano Paesaggistico non venga approvato (caso della Regione Veneto). Tenuto conto di ciò, è stata predisposta un'apposita Relazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/04, come parte integrante della presente documentazione, al fine di valutare gli impatti del progetto sulla componente paesaggistica.

Con riferimento allo sviluppo industriale locale, il **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e il Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV)** incentivano espressamente gli interventi industriali nell'area di Porto Marghera e nell'area oggetto dell'intervento attraverso l'articolazione di strategie e strumenti di sviluppo, volti ad "*individuare e promuovere l'insediamento di nuove attività per sostenere la produttività di Porto Marghera, incentivando l'innovazione tecnologica per sostenere il futuro produttivo della Regione*".

I medesimi obiettivi vengono perseguiti anche dal **Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia (Piano Direttore)** nell'ambito della prevenzione dell'inquinamento delle acque sversanti nella Laguna di Venezia, incentivando la riorganizzazione e la ristrutturazione dei processi produttivi industriali. Nell'ambito del **Piano Direttore**, la Regione Veneto ha inoltre previsto il conferimento dei reflui industriali all'impianto di trattamento consortile SIFA in modo da eliminare gli scarichi diretti in Laguna.

Il progetto risulta allineato con gli strumenti di pianificazione dello sviluppo industriale locale in quanto, come illustrato nel precedente paragrafo, rappresenta una scelta strategica che **consentirà di sostenere la produttività di un sito industriale mediante un processo innovativo, economicamente sostenibile sul lungo periodo e migliorativo del quadro ambientale**.

Il progetto, riducendo il traffico navale petrolifero indotto nella laguna di circa il 20% durante l'operatività del ciclo "green", risulta coerente con l'obiettivo del **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e il Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV)**, il quale incentiva inoltre l'attuazione di interventi finalizzati alla riduzione dei rischi derivanti dal trasporto nella laguna di petroli e sostanze inquinanti.

Il progetto è coerente con l'obiettivo del **Piano Energetico Regionale – Fonti Rinnovabili – Risparmio Energetico – Efficienza Energetica (PERFER)** adottato: **divulgare la cultura del risparmio e dell'efficienza energetica e dello sviluppo sostenibile delle fonti rinnovabili, a cominciare dal fotovoltaico e dal solare termico.**

Il progetto è inoltre coerente con gli obiettivi del **Piano Regionale dei Trasporti del Veneto**, il quale individua **per il vasto demanio portuale-industriale di Porto Marghera, un futuro in cui il processo di avanzata deindustrializzazione apre una prospettiva di riconversione in piattaforma logistica marittima al servizio del Sud-Est europeo.**

Inoltre, in allineamento a quanto previsto dal **Piano Direttore e il Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA)**, la Raffineria, anche nel nuovo assetto, conferirà i propri reflui all'impianto consortile SIFA per l'adeguato trattamento.

Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera, l'operatività della Raffineria nel nuovo assetto determinerà una riduzione delle stesse rispetto al ciclo tradizionale di raffinazione, coerentemente a quanto previsto dal **Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Aria e dall'Accordo di Programma della Chimica a Porto Marghera.**

5.3. Coerenza tra il progetto e gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello di area portuale

Il progetto risulta allineato con quanto previsto all'interno del **Piano Regolatore Portuale** in un'ottica di sviluppo delle attività portuali all'interno della laguna di Venezia. In particolare gli interventi di progetto si presentano coerenti con il criterio del riutilizzo delle aree dismesse e della razionalizzazione ed infrastrutturazione di quelle già occupate, senza ulteriore consumo di suolo, e si avvalgono della nuova accessibilità nautica dei terminal storici.

Il progetto risulta allineato con quanto previsto all'interno del **Piano Regolatore Portuale** in termini di riutilizzo di aree dismesse e di razionalizzazione ed infrastrutturazione di quelle già occupate.

La riduzione del 20% del traffico navale prevista nell'assetto produttivo "green" si ritiene possano costituire inoltre un approccio proattivo e fattivo della Raffineria nei confronti di quanto previsto dalle diverse leggi di salvaguardia previste per la Laguna di Venezia.

5.4. Coerenza tra il progetto e gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello provinciale e locale

Per le medesime argomentazioni illustrate ai precedenti paragrafi, il progetto appare coerente con quanto previsto dal **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**, che prevede di “*ridurre l’impatto e l’incidenza ambientale degli insediamenti e delle attività, operando prioritariamente mediante il recupero e la riqualificazione degli insediamenti esistenti*”.

Le aree occupate dalla Raffineria ed interessate dai nuovi impianti in progetto **non risultano soggette ad alcun vincolo paesaggistico o ambientale**.

Il **Piano strategico della Città di Venezia** si prefigge la “*valorizzazione economica di Porto Marghera per la grande impresa nazionale e sovranazionale, per la logistica e le funzioni di eccellenza, e l’ottimizzazione della complessità del sistema produttivo metropolitano*” e auspica “*politiche atte a potenziare la presenza della grande impresa ed a rafforzare le funzioni e le produzioni presenti*”.

Per quanto riguarda la pianificazione a livello comunale, ai sensi del **PRG del Comune di Venezia**, la Raffineria si inserisce in un’area identificata come occupata da attività petrolifere e zona di trasformazione per il recupero ambientale. Le Norme Tecniche di Attuazione indicano come **le attività petrolifere presenti in queste aree possano permanere nell’attuale sede e sia possibile attuare gli interventi di adeguamento e di riconversione che risultino necessari alla permanenza in esercizio dell’insediamento**. Il progetto risulta quindi coerente con la destinazione d’uso prevista dal PRG vigente.

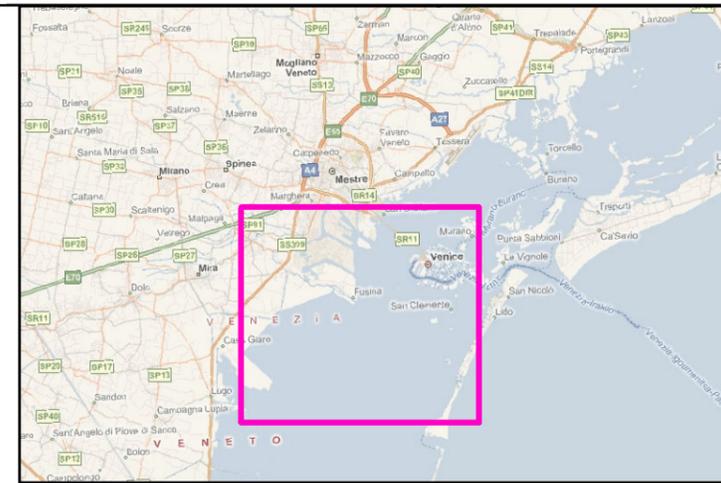
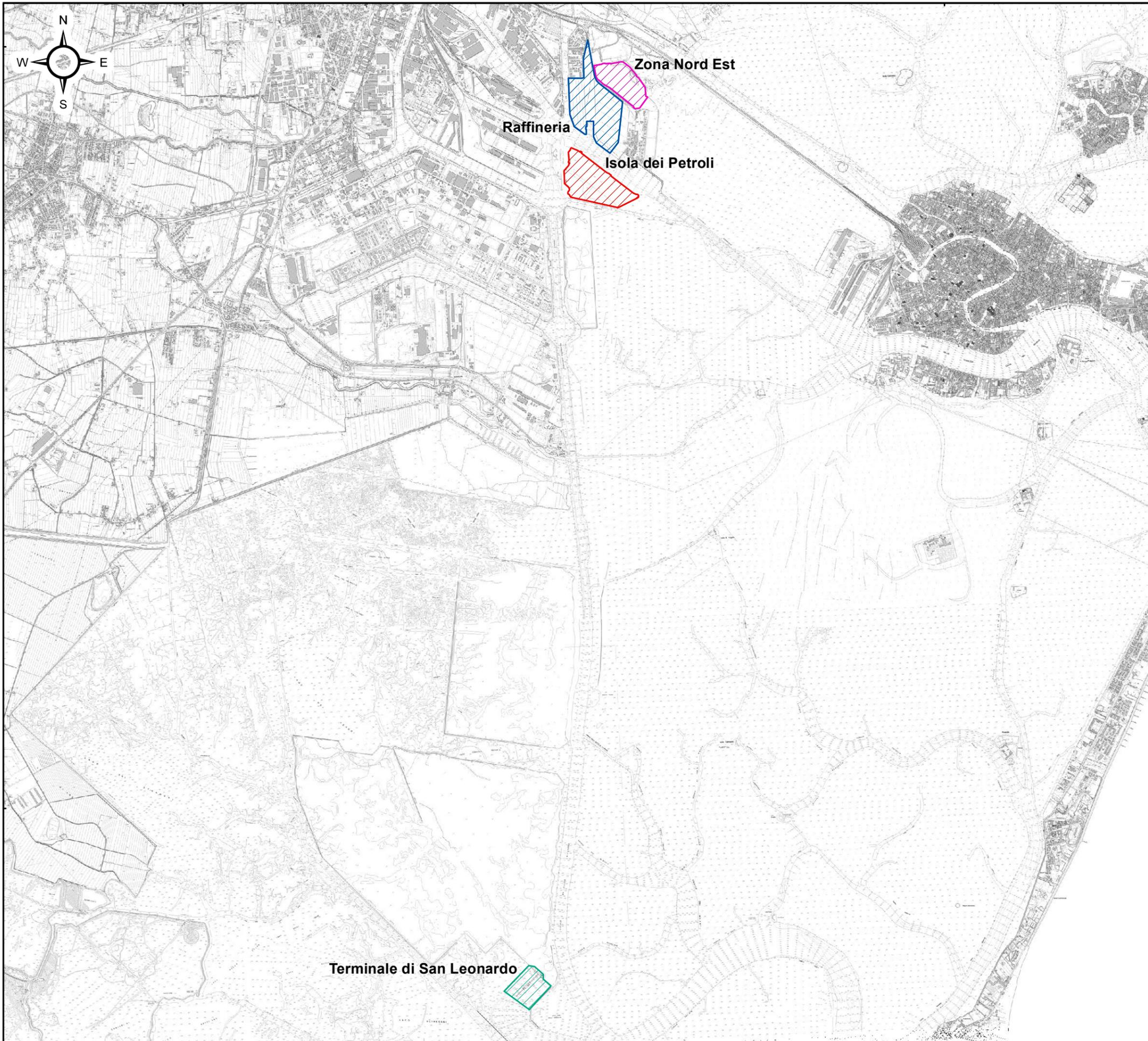
Dal punto di vista del clima acustico, secondo quanto previsto dal **Piano di classificazione acustica** vigente nel Comune di Venezia, la Raffineria è inserita in un’ampia area individuata prevalentemente in Classe VI (Aree esclusivamente industriali – Aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi). Le previste modifiche impiantistiche presso la Raffineria di Venezia consentiranno di rispettare i limiti normativi e le prescrizioni del Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia, così come riferito all’interno dell’apposita relazione di Valutazione di Impatto Acustico allegata al Quadro Ambientale.



ALLEGATI



Allegato 1 - Corografia



Legenda

Impianti

- Isola dei Petroli
- Raffineria
- Terminale di San Leonardo
- Zona Nord Est

1.750.000

1.760.000



Griglia metrica - Sistema Gauss-Boaga fuso 1 (ovest) - Datum Roma 40

REV.	DESCRIZIONE	DATA	DIS.	CONTR.	APP.



Via Watt, 27
I-20143 Milano
Tel. +39.02.422556.1
Fax. +39.02.422556.21

ENI R&M Raffineria di Venezia
Progetto Green Refinery Step 2

Studio di Impatto Ambientale

Corografia

D/S.	CONTR.	APP.	DATA	PLOT	SCALA	N° COMMESSA	N° DISEGNO
MDC	LB	FDP	Febbraio 2014	A3 oriz 100%	1:50.000	46320190	-

E' VIETATA LA RIPRODUZIONE DI QUESTO DOCUMENTO SENZA PREVENTIVA AUTORIZZAZIONE SCRITTA URS ITALIA