



divisione refining & marketing

Raffineria di Taranto
Strada Statale Jonica 106, 74100 Taranto
P.O. Box 543, Taranto Succ.12 PT, 74100 Taranto
Fax +39 099 4700471
Tel. +39 099 4782.111 (Multiplato)
www.eni.it

RAFTA/DIR/LA/ 263
Taranto, 16/12/2013



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E. prot DVA - 2013 - 0030522 del 31/12/2013

Alla cortese attenzione di:

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Divisione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione IV - Rischio Rilevante e Autorizzazione Integrata Ambientale
Via C. Colombo, 44
00147 ROMA (RM)
aia@pec.minambiente.it

e p.c.:

ISTITUTO SUPERIORE PER LA RICERCA AMBIENTALE
Via V. Brancati, 48
00185 ROMA (RM)
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

Oggetto: Eni S.p.A. Divisione Refining & Marketing – Raffineria di Taranto. Autorizzazione Integrata Ambientale prot. DVA/DEC/2010/0000273 del 24/05/2010. Comunicazione ai sensi art. 29-nonies, comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. di modifica non sostanziale.

Con riferimento all'oggetto, si trasmette in allegato alla presente, la relazione tecnico-descrittiva del nuovo assetto alternativo e reversibile di marcia che si intende attuare per l'unità integrata RHU/HDC in considerazione delle mutate esigenze di mercato che spingono sempre di più verso la produzione di diesel piuttosto che di olio combustibile. Resta impregiudicata la possibilità di esercire il suddetto impianto integrato RHU/HDC nell'assetto di marcia attualmente previsto.

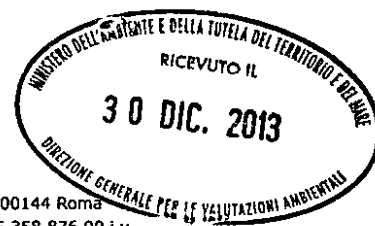


Raffineria di Taranto

Pagina 1 di 2

eni spa

Sede legale in Roma,
Piazzale Enrico Mattei, 1 - 00144 Roma
Capitale sociale Euro 4.005.358.876,00 i.v.
Registro Imprese di Roma, Codice Fiscale 00484960588
Partita IVA 00905811006, R.E.A. Roma n. 756453





divisione **refining & marketing**

La scrivente ritiene che la modifica illustrata nella relazione tecnica allegata alla presente sia da considerarsi non sostanziale ai sensi dell'art.5, comma 1, lettera 1-bis) del D. Lgs. 152/06 e s.m.i..

Sarà nostra cura trasmetterVi, non appena disponibile, l'originale della quietanza di versamento della tariffa istruttoria ai sensi dell'art. 2, comma 5 del D.M. 24/04/2008 (€ 2.000,00).

Rimanendo a disposizione per eventuali ulteriori informazioni, si porgono

Distinti Saluti

eni spa
divisione refining & marketing
Raffineria di Taranto
Il Direttore
(Ing. Luca Amoruso)



Raffineria
di Taranto



**Relazione tecnica per la Richiesta di Modifica Non Sostanziale del Decreto AIA Prot. DVA
DEC-2010-0000273 del 24/05/2010 della Raffineria della società ENI S.p.A. sita nel comune di
Taranto.**



INDICE

INTRODUZIONE	1
1 INFORMAZIONI SULLO STABILIMENTO – ELEMENTI IDENTIFICATIVI.....	3
2 CONFIGURAZIONE ATTUALE.....	4
3 DESCRIZIONE DELLA MODIFICA (assetto alternativo di marcia).....	6
3.1 UNITÀ RHU.....	6
3.2 UNITÀ HDC.....	7
3.3 UNITÀ STABILIZZATRICE BENZINA E LAVAGGIO LPG	7
3.4 SCHEMA A BLOCCHI ASSETTO DI MARCIA MODIFICATO	7
4 EFFETTI DELLA MODIFICA.....	8
4.1 CONSUMO DI MATERIE PRIME ED AUSILIARIE	8
4.2 BILANCIO ENERGETICO.....	8
4.3 BILANCIO IDRICO.....	9
4.3.1 Approvvigionamento idrico.....	9
4.3.2 Scarichi idrici	10
4.4 EMISSIONI IN ATMOSFERA.....	10
4.4.1 Emissioni convogliate	10
4.4.2 Emissioni diffuse e fuggitive.....	11
4.5 RIFIUTI.....	11
4.6 RUMORE	12
4.7 SUOLO E SOTTOSUOLO.....	12
4.8 ODORI.....	12
5 NON SOSTANZIALITÀ DELLA MODIFICA.....	13
6 CRONOPROGRAMMA	14
7 ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE	15
8 ATTESTAZIONE DI VERSAMENTO DELLA TARIFFA ISTRUTTORIA	16

Allegati

Allegato 1: Aggiornamento schede AIA

INTRODUZIONE

La Raffineria ENI R&M di Taranto (nel seguito "la Raffineria") è intestataria del Provvedimento di Autorizzazione Integrata Ambientale (Decreto AIA), prot. DVA DEC-2010-0000273 del 24/05/2010, rilasciata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM).

Il presente documento descrive il nuovo assetto di marcia che si intende attuare sull'impianto integrato RHU/HDC. Tale assetto risulta essere alternativo e reversibile e non prevede modifiche impiantistiche significative.

Il nuovo assetto di marcia, definito alternativo per distinguerlo da quello standard, prevede l'alimentazione di gasolio da vuoto (VGO) alla sezione RHU, ed un trattamento di desolforazione, de-azotazione e parziale conversione in nafta e diesel.

Nell'assetto alternativo, pertanto, la carica processata all'unità RHU avrà un tenore di zolfo, azoto e metalli inferiori rispetto all'assetto standard dell'unità RHU con residuo e non subirà variazioni in termini di carico di design, mantenendo il campo operativo attualmente previsto e nei vincoli di design dell'unità stessa.

In particolare nel nuovo assetto di marcia è prevista:

- L'esclusione operativa dal servizio del reattore di guardia metalli (Up Flow Reactor-UFR);
- Esclusione operativa dal servizio della sezione Vacuum;
- Modifica della tipologia di catalizzatore caricato nei reattori a letto fisso.

Da precisare comunque che l'UFR è un reattore progettato per essere escluso dal servizio in funzioni delle esigenze operative, indipendentemente dall'esercizio degli altri reattori, essendo un reattore di guardia metalli.

Il prodotto di fondo, desolforato e de-azotato, sarà inviato all'unità di Hydrocracking (HDC) esistente, che non subirà alcuna modifica rispetto all'assetto attuale.

Con il presente documento, in conformità a quanto indicato nella nota MATTM DVA-2011-31502 del 19/12/2011, la Raffineria intende descrivere la modifica non sostanziale per l'attuazione dell'assetto alternativo sopra citato, ed evidenziare l'assenza di effetti significativi e negativi sull'ambiente connessi con l'assetto di marcia alternativo proposto.

La modifica non sostanziale oggetto del presente documento viene illustrata nella presente istanza che, a tale scopo, è stata articolata come segue:

- Capitolo 1: Informazioni sullo stabilimento - elementi identificativi;
- Capitolo 2: Configurazione attuale;
- Capitolo 3: Descrizione della modifica (assetto alternativo di marcia);
- Capitolo 4: Effetti della modifica;
- Capitolo 5: Non sostanzialità della modifica;
- Capitolo 6: Cronoprogramma;
- Capitolo 7: Assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale;
- Capitolo 8: Attestazione di versamento della tariffa istruttoria.

1 INFORMAZIONI SULLO STABILIMENTO – ELEMENTI IDENTIFICATIVI

Ragione Sociale: ENI S.p.A. Divisione Refining & Marketing – Raffineria di Taranto

Sede operativa: S.S. 106 Jonica – 74100 Taranto

Sede legale: Piazzale Enrico Mattei 1 – 00144 Roma

Referente IPPC: Dott. Ing. Francesco Picardi

Definizione modifica richiesta: Assetto di marcia alternativo e reversibile dell'impianto integrato RHU/HDC

2 CONFIGURAZIONE ATTUALE

Lo scopo dell'impianto integrato RHU/HDC è quello di rimuovere lo zolfo dalla corrente in ingresso minimizzando il contenuto di zolfo stabile nei prodotti in uscita e di massimizzare la resa in benzina e diesel di elevata qualità.

L'impianto integrato RHU-HDC è costituito da tre unità principali:

- Unità 4100 – Residue Hydroconversion Unit (RHU);
- Unità 4200 – Unità di Hydrocracking (HDC);
- Unità 4300 – Unità stabilizzatrice della benzina e lavaggio amminico LPG.

L'unità 4100 di Idroconversione del residuo (RHU), tratta residui atmosferici (LR) prodotti dei grezzi lavorati alla distillazione primaria, effettuandone la desolforazione e de metallizzazione spinta e minimizzando la produzione di olio combustibile. L'obbiettivo è quello di ottenere il più alto livello possibile di conversione della frazione di prodotto +520 °C in modo da massimizzare la resa in distillati leggeri, quali gas, GPL, benzina e gasoli leggeri e da vuoto.

La portata di alimentazione all'Unità è di 167 ton/hr di residuo 410+.

L'unità 4100 è composta da una sezione di reazione e da una sezione di frazionamento, tra loro strettamente integrate.

L'operazione di idroconversione del residuo (RHU) e' possibile mediante catalizzatori in grado di rimuovere dalla carica i metalli pesanti (nichel e vanadio) ed in grado di promuovere il cracking del residuo e la sua desolforazione e deazotazione.

L'unità 4200 di Hydrocracking (HDC) tratta la corrente di gasolio da vuoto desolforato proveniente dalla sezione frazionamento dell'unità RHU, la corrente di "Straight Run VGO" proveniente dalla Crude Distillation Unit (CDU), e la corrente di VGO proveniente dalla sezione vacuum del TSTC o da stoccaggio.

Lo scopo dell'unità di Hydrocracking è quello di ottenere dalle correnti di gasolio da vuoto entranti, una corrente di benzina non stabilizzata, oltre che una corrente di diesel a basso contenuto di zolfo e gasolio residuo.

L'operazione di Idroconversione del VGO (HDC) è possibile mediante particolari catalizzatori in grado di rimuovere dalla carica, metalli, zolfo e azoto e di promuovere il cracking del gasolio da vuoto.

L'unità 4300 di stabilizzazione della benzina ha lo scopo di rimuovere e lavare il GPL dalla corrente di alimentazione, costituita dalla nafta proveniente dalle colonne di distillazione atmosferica C-4140N e C-4240 appartenenti alle unità 4100 (RHU) e 4200 (HDC) rispettivamente.

La modifica degli scenari di redditività e delle esigenze di mercato che spinge sempre di più verso la produzione di diesel piuttosto che olio combustibile, comporta la necessità di attuare un assetto alternativo di marcia dell'unità integrata RHU- HDC, così come descritto nel paragrafo successivo.

3 DESCRIZIONE DELLA MODIFICA (ASSETTO ALTERNATIVO DI MARCIA)

Come precedentemente descritto, le mutevoli condizioni degli scenari di redditività e delle esigenze di mercato hanno reso necessario indirizzare maggiormente la produzione verso distillati leggeri, quali diesel e naphtha, a scapito dell'olio combustibile.

Per tale ragione, l'assetto alternativo e reversibile di marcia dell'impianto integrato RHU-HDC, prevede l'unificazione della tipologia di carica lavorata alle due unità, ovvero di alimentare entrambe le sezioni con gasolio da vuoto, piuttosto che residuo alla sezione RHU e gasolio da vuoto alla sezione HDC.

Pertanto l'assetto alternativo di marcia dell'impianto integrato RHU-HDC prevede l'alimentazione di gasolio da vuoto alla sezione RHU, dove a valle di un trattamento di desolforazione, de-azotazione e parziale conversione in nafta, e diesel, il prodotto di fondo, ovvero gasolio da vuoto non convertito, desolforato e deazotato, è inviato alla sezione di Hydrocracking esistente.

Nei seguenti paragrafi si riporta un maggior dettaglio di quanto sopra descritto.

3.1 Unità RHU

L'unità di Hydrocracking (HDC) tratta la corrente di gasolio da vuoto desolforato proveniente dalla sezione frazionamento dell'unità RHU, la corrente di "Straight Run VGO" proveniente dalla Crude Distillation Unit (CDU), e la corrente di VGO proveniente dalla sezione vacuum del TSTC o da stoccaggio.

Nella marcia alternativa e reversibile, la carica presenta un tenore di zolfo, azoto e metalli inferiori rispetto alla marcia standard dell'unità RHU con residuo.

Nel nuovo assetto, la carica processata alla sezione RHU, non presenta significative variazioni in termini di carico di progetto e mantiene il campo operativo attualmente previsto e secondo i vincoli di progetto dell'unità.

In condizioni normali di funzionamento l'unità sarà alimentata con 100 ton/h di carica.

Al fine di attivare il nuovo assetto di marcia si prevede di implementare una serie di allineamenti operativi, già attualmente previsti, e di implementare modifiche minimali; in particolare:

- Esclusione operativa del reattore di guardia metalli R4120 (Up Flow Reactor);
- Esclusione operativa della colonna Vacuum C4160 con conseguente fermata dei forni F4160 e F4161 ad essa asserviti;

- Esclusione operativa degli scambiatori E4101, E4160, E4161 e E4162, attraverso la modifica dell'interconnecting;
- Modifica della tipologia del piano di carico di catalizzatore nei reattori R4121, R4122 e R4123.

La slate dei prodotti sarà costituita da gas, nafta, diesel e gasolio da vuoto non convertito, mentre non si produrrà più l'olio combustibile.

3.2 Unità HDC

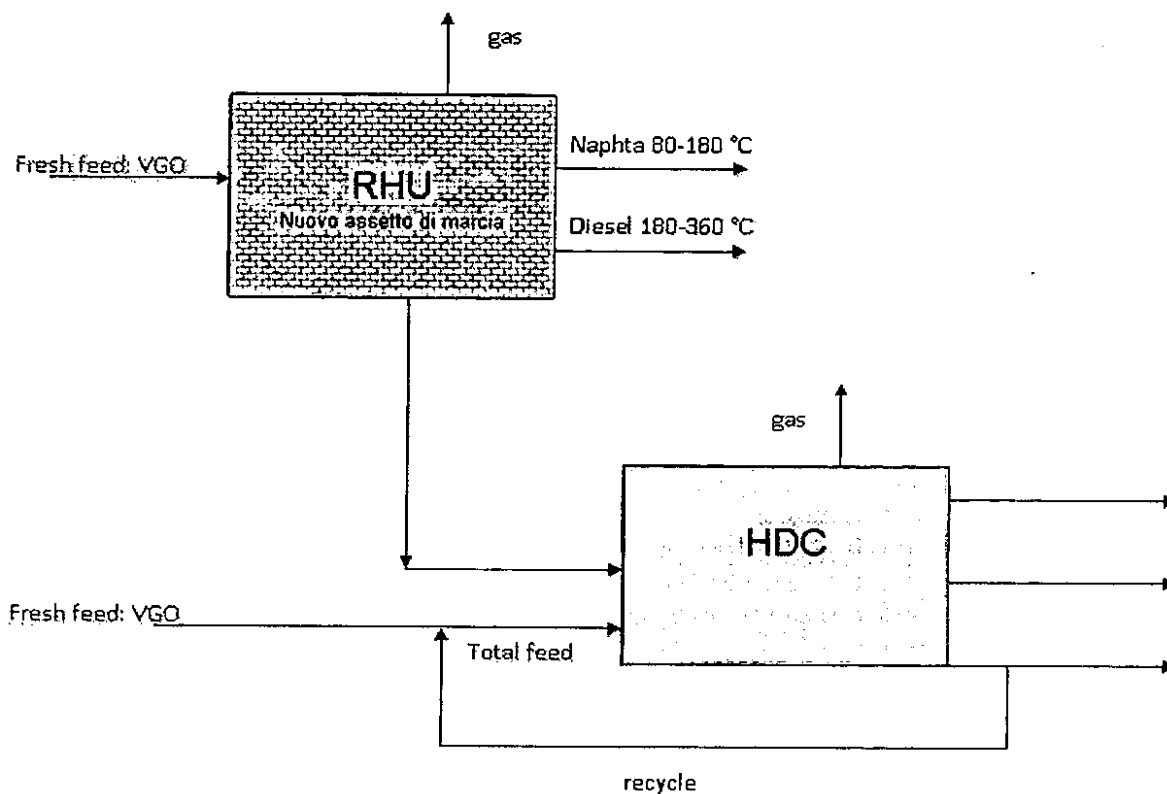
Non sono previste modifiche rispetto alla configurazione attuale.

3.3 Unità stabilizzatrice benzina e lavaggio LPG

Non sono previste modifiche rispetto alla configurazione attuale.

3.4 Schema a blocchi assetto di marcia modificato

Si riporta di seguito lo schema a blocchi del nuovo assetto di marcia dell'impianto integrato RHU/HDC.



4 EFFETTI DELLA MODIFICA

Nel presente capitolo vengono presentati gli effetti generati dall'assetto alternativo e reversibile dell'impianto integrato RHU-HDC sui bilanci complessivi della Raffineria, confrontati con gli attuali, autorizzati dal Decreto AIA.

4.1 CONSUMO DI MATERIE PRIME ED AUSILIARIE

La marcia alternativa e reversibile dell'impianto integrato RHU- HDC non comporta alcun incremento nei consumi di materie prime ed ausiliarie complessive di Raffineria rispetto a quanto previsto nella Configurazione Attuale dichiarata in AIA. Tale marcia, infatti, non comporta alcuna variazione della capacità di lavorazione complessiva della Raffineria (si veda Tabella 1). Per quanto riguarda inoltre le materie prime ausiliare, si sottolinea che i catalizzatori e gli additivi attualmente utilizzati all'impianto integrato RHU- HDC non subiscono variazioni di tipo quantitativo, ma solo qualitativo (variazione tipologia catalizzatori) rispetto alla Configurazione Attuale.

Tabella 1: Confronto consumo principali materie prime Configurazione Attuale e Futura alla MCP

Descrizione	U.d.M	Configurazione Attuale (MCP)	Configurazione Futura (MCP)	Variazione
Petrolio Grezzo	t/a	5.000.000	5.000.000	0%
Semilavorati	t/a	1.500.000	1.500.000	0%

4.2 BILANCIO ENERGETICO

Le produzione ed i consumi energetici complessivi della Raffineria nelle configurazioni pre e post modifica vengono riportati nella seguente tabella riepilogativa.

Tabella 2. Confronto bilancio energetico Configurazione Attuale e Futura alla MCP

Descrizione	U.d.M	Configurazione Attuale (MCP)	Configurazione Futura (MCP)	Variazione
Produzione di energia				
Energia termica	MWh	5.218.744	5.009.807	-4%
Consumo di energia				
Energia termica	MWh	5.571.538	5.362.601	-4%

Energia elettrica	MWh	467.841	467.839,5	0%
Consumo di combustibili				
Fuel Oil	t/a	78.232	78.232	0%
Fuel Gas	t/a	263.820	249.640	-6%
Off-gas	t/a	203.646	203.646	0%

La marcia alternativa e reversibile dell'impianto integrato RHU- HDC comporta una riduzione del consumo di combustibile rispetto alla Configurazione Attuale della Raffineria alla MCP.

4.3 BILANCIO IDRICO

4.3.1 Approvvigionamento idrico

I consumi idrici della raffineria nelle configurazioni pre e post modifica vengono riportati nella seguente Tabella.

Tabella 3. Confronto consumo risorse idriche Configurazione Attuale e Futura alla MCP

Descrizione	U.d.M	Configurazione Attuale (MCP)	Configurazione Futura (MCP)	Variazione
Acqua mare	m ³ /a	73.932.696	73.932.696	0%
Acqua potabile	m ³ /a	130.485	130.485	0%
Acqua di processo	m ³ /a	1.117.683	1.117.683	0%
Acqua di pozzo profondo	m ³ /a	14.622	14.622	0%
Recupero acqua da impianto water reuse	m ³ /a	3.300.768	3.300.768	0%

La marcia alternativa e reversibile dell'impianto integrato RHU- HDC non comporta incremento di prelievi idrici rispetto alla Configurazione Attuale della Raffineria alla MCP.

4.3.2 Scarichi idrici

I quantitativi di acque reflue scaricate dalla raffineria nelle configurazioni pre e post modifica vengono riportati nella seguente Tabella.

Tabella 4. Confronto consumo risorse idriche Configurazione Attuale e Futura alla MCP

Descrizione	U.d.M	Configurazione Attuale (MCP)	Configurazione Futura (MCP)	Variazione
Scarico A	m ³ /a	112.434.600	112.434.600	0%
Scarico B	m ³ /a	ND ¹	ND ¹	0%
Scarico 1	m ³ /a	15.000	15.000	0%

La marcia alternativa e reversibile dell'impianto integrato RHU- HDC non comporta incremento dei quantitativi di reflui scaricati rispetto alla Configurazione Attuale della Raffineria alla MCP.

4.4 EMISSIONI IN ATMOSFERA

4.4.1 Emissioni convogliate

Le emissioni convogliate in atmosfera, costituenti la bolla di raffineria, nelle configurazioni pre e post modifica vengono riportate nella seguenti Tabelle. Non sono attese variazioni di concentrazioni e di quantità complessivamente emesse degli inquinanti oggetto di specifici limiti in AIA. Non sono altresì previste variazioni del numero e delle caratteristiche dei punti di emissione autorizzati in AIA.

¹ In condizioni normali la portata scaricata annua è nulla. In caso di eventi meteorici intensi si possono verificare scarichi di acqua meteorica non di prima pioggia non quantificabili o stimabili a priori.

Tabella 5. Confronto emissioni in atmosfera Configurazione Attuale e Futura alla MCP (Flussi Massici)

Parametro	U.d.M	Configurazione Attuale (MCP)	Configurazione Futura (MCP)	Variazione
SO ₂	t/a	3.050	3.050	0%
NOx	t/a	880	880	0%
Polveri	t/a	150	150	0%

Tabella 6. Confronto emissioni in atmosfera Configurazione Attuale e Futura alla MCP (concentrazioni)

Parametro	U.d.M	Configurazione Attuale (MCP)	Configurazione futura (MCP)	Variazione
SO ₂	mg/Nm ³	800	800	0%
NOx	mg/Nm ³	300	300	0%
Polveri	mg/Nm ³	40	40	0%
CO	mg/Nm ³	50	50	0%

4.4.2 Emissioni diffuse e fuggitive

Per quanto riguarda le emissioni diffuse (derivanti da flange, pompe, valvole, ecc.) non sono previste variazioni significative rispetto alla configurazione attuale della Raffineria in quanto l'assetto di marcia alternativo e reversibile dell'impianto integrato RHU-HDC non comporta variazioni della capacità produttiva dell'impianto stesso, dell'intera Raffineria e delle relative modalità di stoccaggio e movimentazione prodotti. Ovviamente anche nell'assetto di marcia alternativo proposto verrà applicata la metodologia di monitoraggio e controllo delle emissioni fuggitive mediante la tecnica Leak Detection And Repair (LDAR), secondo quanto prescritto dall'AIA.

4.5 RIFIUTI

Nella seguente Tabella è riportato il confronto tra la produzione di rifiuti della Raffineria nelle configurazioni pre e post assetto alternativo di marcia.

Tabella 7. Produzione di rifiuti Configurazione Attuale e Futura alla MCP

Parametro	U.d.M	Configurazione Attuale (MCP)	Configurazione futura (MCP)	Variazione
Rifiuti	t/a	624.461,1	624.461,1	0%

La marcia alternativa e reversibile dell'impianto integrato RHU- HDC non comporta incremento dei quantitativi di reflui scaricati rispetto alla Configurazione Attuale della Raffineria alla MCP.

4.6 RUMORE

Si prevede che l'assetto di marcia alternativa e reversibile dell'impianto integrato RHU- HDC non comporta alcuna variazione sull'impatto acustico generato dalla Raffineria rispetto alla Configurazione Attuale in considerazione del fatto che non verranno installate nuove sorgenti sonore ma, al contrario, verranno fermate alcune di quelle esistenti (es: forni, scambiatori, etc).

4.7 SUOLO E SOTTOSUOLO

La marcia alternativa e reversibile dell'impianto integrato RHU- HDC non comporta variazione rispetto alla Configurazione Attuale della Raffineria alla MCP.

4.8 ODORI

La marcia alternativa e reversibile dell'impianto integrato RHU- HDC non comporta variazione rispetto alla Configurazione Attuale della Raffineria alla MCP.

5 NON SOSTANZIALITÀ DELLA MODIFICA

La marcia alternativa e reversibile che la Raffineria intende realizzare all'impianto integrato RHU-HDC non risulta legata ad esigenze di aumento di capacità di lavorazione della Raffineria, che rimane pertanto inalterata rispetto a quella già autorizzata, ma alla necessità di adeguare le attuali modalità di lavorazione alle mutate esigenze di mercato.

Gli interventi previsti non introducono pertanto sostanziali variazioni con effetti negativi e significativi sull'ambiente rispetto alla configurazione attuale della Raffineria, come viene dimostrato nel precedente Capitolo 4.

Rispetto alla Configurazione Attuale della Raffineria, la Configurazione Futura della Raffineria non comporta di fatto alcuna variazione:

- della capacità di lavorazione all'impianto integrato RHU- HDC e complessivamente della Raffineria;
- dei consumi di materie prime ed ausiliarie;
- dei quantitativi delle acque prelevate;
- degli scarichi idrici sia in termini quantitativi che qualitativi;
- dei quantitativi di rifiuti prodotti;
- delle emissioni diffuse in atmosfera;
- delle emissioni convogliate in atmosfera;
- del livello di esposizione al rumore del personale operante nell'area di impianto.

Per maggiori dettagli in merito a quanto sopra illustrato si rimanda alle Schede AIA aggiornate riportate nell'Allegato 1 alla presente relazione.

Sulla base di quanto sopra esposto, le modifiche introdotte dalla marcia alternativa e reversibile dell'impianto integrato RHU- HDC possono essere considerate come non sostanziali, ai sensi dell'art. 5 comma 1, lettera 1-bis) del D. Lgs 152/06 e s.m.i..

Si evidenzia inoltre che non è richiesta alcuna variazione del Piano di Monitoraggio e Controllo attualmente prescritto in AIA.

6 CRONOPROGRAMMA

Il Gestore intende attuare l'assetto alternativo e reversibile di marcia dell'impianto integrato RHU-HDC illustrato nel Capitolo 3 in concomitanza della fermata programmata prevista a partire dal 01 Marzo 2014 per la sostituzione del catalizzatore.

7 ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE

In relazione a quanto esposto in precedenza, si sottolinea che l'assetto di marcia alternativo e reversibile proposto:

- non comporta incrementi di potenzialità della Raffineria;
- non provoca effetti significativi e negativi sull'ambiente.

pertanto in accordo all'art. 20 comma 1 lettera b) del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. non risulta soggetta alla procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Inoltre, le modifiche all'assetto di marcia sopra descritti non comportano aggravio al preesistente livello di rischio di incidente rilevante.

8 ATTESTAZIONE DI VERSAMENTO DELLA TARIFFA ISTRUTTORIA

Sarà nostra cura trasmettere all'Autorità Competente, non appena disponibile, l'originale della quietanza di versamento della tariffa istruttoria ai sensi dell'art.2 comma 5 del DM 24 aprile 2008 (€ 2.000,00).

ALLEGATO 1

SCHEDA C quater - DATI E NOTIZIE SULL'IMPIANTO DA AUTORIZZARE

C quater 1 Impianto da autorizzare	2
C quater 2 Sintesi delle variazioni	3
C quater 3 Consumi ed emissioni (alla capacità produttiva) dell'impianto da autorizzare	4

SCHEDA C quater - DATI E NOTIZIE SULL'IMPIANTO DA AUTORIZZARE

C quater 1 Impianto da autorizzare

Indicare se l'impianto da autorizzare:

- Coincide con l'assetto attuale → non compilare la scheda C
- Nuovo assetto → compilare tutte le sezioni seguenti

La Raffineria intende attuare un assetto di marcia alternativo e reversibile dell'unità integrata RHU-HDC in considerazione delle mutate esigenze di mercato che spingono sempre di più verso la produzione di diesel piuttosto che di olio combustibile.

C quater 2 Sintesi delle variazioni	
TemI ambientali	Variazioni
Consumo di materie prime	NO
Consumo di risorse idriche	NO
Produzione di energia	SI
Consumo di energia	SI
Combustibili utilizzati	SI
Fonti di emissioni in atmosfera di tipo convogliato	NO
Emissioni in atmosfera di tipo convogliato	NO
Fonti di emissioni in atmosfera di tipo non convogliato	NO
Scarichi idrici	NO
Emissioni in acqua	NO
Produzione di rifiuti	NO
Aree di stoccaggio di rifiuti	NO
Aree di stoccaggio di materie prime, prodotti ed intermedi	NO
Rumore	NO
Odori	NO
Altre tipologie di inquinamento	NO

C quater 3 Consumi ed emissioni (alla capacità produttiva) dell'impianto da autorizzare		
Riferimento alla scheda B, Addendum Cbis,	Variazioni	Descrizione delle variazioni
Addendum C.1	NO	La modifica non comporta una variazione nel consumo di materie prime rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
Addendum C.2	NO	La modifica non comporta una variazione nel consumo di risorse idriche rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
Addendum C bis.3	SI	La modifica comporta una variazione nella produzione di energia rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010. Per maggiori dettagli si veda l'Addendum C quater.3.
Addendum C bis.4	SI	La modifica comporta una variazione nel consumo di energia rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010. Per maggiori dettagli si veda l'Addendum C quater.4.
Addendum C bis.5	SI	La modifica comporta una variazione dei combustibili utilizzati rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010. Per maggiori dettagli si veda l'Addendum C quater.5.
Addendum C bis.6	NO	La modifica non comporta una variazione nel numero di punti di emissione di tipo convogliato autorizzati mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
Addendum C bis.7	NO	La modifica non comporta una variazione delle emissioni convogliate in atmosfera, costituenti la bolla di raffineria, autorizzate mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
B.8.2	NO	La modifica non comporta una variazione nel numero di punti di emissione di tipo non convogliato rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
Addendum C.9	NO	La modifica non comporta una variazione dei quantitativi di reflui scaricati rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
Addendum C.10	NO	La modifica non comporta una variazione nelle emissioni in acqua rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
Addendum C bis.11	NO	La modifica comporta una variazione nella produzione di rifiuti rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
Addendum C.12	NO	La modifica non comporta una variazione delle aree di stoccaggio dei rifiuti rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
Addendum C.13	NO	La modifica non comporta una variazione delle aree di stoccaggio di materie prime, prodotti ed intermedi rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
Addendum C.14	NO	La modifica non comporta una variazione rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
B.15	NO	La modifica non comporta una variazione rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.

B.16	NO	La modifica non comporta una variazione rispetto all'assetto autorizzato mediante decreto AIA DVA-DEC-2010-0000273 del 24/05/2010.
-------------	----	--

ADDENDUM C quater.3 Produzione di energia (alla capacità produttiva)

Fase	Apparecchiatura	Combustibile utilizzato	ENERGIA TERMICA				ENERGIA ELETTRICA				
			Potenza termica di combustione (kW)	Energia prodotta (MWh)	Quota ceduta a terzi (MWh)	Potenza elettrica nominale (kVA)	Energia prodotta (MWh)	Quota ceduta a terzi (MWh)			
1	Impianto CDU	Fuel Oil									
	Forno F-101 A	Fuel Gas	33.000	642.298							
1	Impianto CDU	Fuel Oil									
	Forno F-101 B	Fuel Gas	33.000								
1	Impianto HDT	Fuel Oil									
	Forno F-201	Fuel Gas	17.000	130.990							
1	Impianto PLAT	Fuel Oil									
	Forno F-301	Fuel Gas	43.000								
	Impianto PLAT	Fuel Oil									
	Forno F-302	Fuel Gas	30.000	710.327							
	Impianto PLAT	Fuel Oil									
	Forno F-303	Fuel Gas	8.000								
1	Impianto PLAT	Fuel Oil									
	Forno F-304	Fuel Gas	11.000								
1	Impianto HDS-1	Fuel Oil									
	Forno F-401	Fuel Gas	9.000	74.306							
1	Impianto HDS-2	Fuel Gas									
	Forno F-1601	Fuel Gas	8.000	161.323							
1	Impianto HDS-2	Fuel Gas									
	Forno F-1602	Fuel Gas	9.000								
1	Impianto HOT-OIL	Fuel Gas									
	Forno F-5803	Fuel Gas	10.000	216.122							
1	Impianto HOT-OIL	Fuel Gas									
	Forno F-5804	Fuel Gas	10.000								
1	Impianto VB/TC	Fuel Oil									
	Forno F-1401 A	Fuel Gas	25.000	1.037.017							

C - MODULISTICA

1	Impianto VB/TC Forno F-1401 B	Fuel Oil		25.000						
		Fuel Gas								
	Impianto VB/TC Forno F-1402 A	Fuel Oil		26.000						
		Fuel Gas								
	Impianto VB/TC Forno F-1402 B	Fuel Oil		26.000						
		Fuel Gas								
	Impianto VB/TC Forno F-1403	Fuel Oil		13.000						
		Fuel Gas								
1	Impianto H2 OLD Forno F-2201	Fuel Gas		32.000	767.493					
		Off-Gas								
	Impianto H2 OLD Forno F-2202	Fuel Gas		2.000						
		Off-Gas								
	Impianto H2 NEW Forno F-2501	Fuel Gas		40.000						
		Off-Gas								
1	Impianto RHU Forno F-4121	Fuel Gas		5.000	365.878					
		Fuel Gas								
	Impianto RHU Forno F-4140	Fuel Gas		7.000						
		Fuel Gas								
	Impianto RHU Forno F-4160	Fuel Gas		8.000						
		Fuel Gas								
	Impianto CDP/EST Forno 9050-H-01	Fuel Gas		2.000						
		Fuel Gas								
1	Impianto CDP/EST Forno 9100-H-01	Fuel Gas		3.000	67.235					
		Fuel Gas								
	Impianto CDP/EST Forno 9050-H-02	Fuel Gas		1.000						
		Fuel Gas								
	Impianto H2 EST Forno 9400-H-01A	Fuel Gas		8.000						
		Fuel Gas								
	Impianto H2 EST Forno 9400-H-01B	Fuel Gas		8.000						
		Fuel Gas								
1	Impianto TIP Forno F-2402	Fuel Gas		2.000	11.864					

C - MODULISTICA

1	Impianto CLAU-4 Forno F-2751	Fuel Gas	2.000	21.235				
1	Impianto HDC F4161	Fuel Gas	14000	104.244				
1	Impianto HDC F4240	Fuel Gas	21000	156.366				
1	Impianto Steam Reforming	Fuel Gas	97000	722.262				
1	Impianto TGTU	Fuel Gas	4000	29.784				
TOTALE				592.000¹	5.218.744²			

¹ Nell'assetto di marcia alternativo e reversibile dell'impianto integrato RHU-HDC, la potenza termica totale di combustione è pari a 570.000 kW.

² Nell'assetto di marcia alternativo e reversibile dell'impianto integrato RHU-HDC, l'energia termica totale prodotta è pari a 5.009.807 MWh

ADDENDUM C quater .4 Consumo di energia della Raffineria (alla capacità produttiva)

Fase o gruppi di fasi	Energia termica consumata (MWh)	Energia elettrica consumata (MWh)	Prodotto principale ⁽¹⁾	Consumo termico specifico (kWh/unità)	Consumo elettrico specifico (kWh/unità)
1	5.321.290 ⁽²⁾	419.739,5	6.500.000	818,6	64,5
2	1.317	4.550	6.500.000	0,2	1
3	37.360	42.250	6.500.000	6	7
4	2.634	1.300	6.500.000	0,4	0,2
5	----	----	----	----	----
TOTALE	5.362.601	467.839,5			

¹ Unità di misura prodotto principale : ton greggio + ton semilavorati a lavorazione

² Energia termica consumata = Energia termica combustibili + vapore consumato

ADDENDUM C quater.5 Combustibili utilizzati della Raffineria (alla capacità produttiva)

Combustibile	% S	Consumo annuo (t)	PCI (kJ/kg)	Energia (MJ)
Fuel Oil	1,0	78.232	41.303	3.231.216.296
Fuel Gas	0,01	249.640	48.025	11.988.961.000
Off-Gas ⁽¹⁾	Trascurabile	203.646	5443	1.108.414.042
Gasolio autotr. ⁽²⁾	0,005	12	42.705	516.731

Note:

(1) Gas di scarto da purificatore idrogeno PSA 12

(2) Gasolio utilizzato per motori diesel pompe antincendio