



Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS
Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 149 _____ del 29 gennaio 2021_____

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Stabilimento di Porto Marghera - Realizzazione di un sistema di torcia a terra EGF</p> <p>ID_VIP: 5186</p>
Proponente:	<p>Versalis SpA – Stabilimento di Porto Marghera</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

1. Richiamata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

-il d.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017 n. 342, recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, adottato in concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2, recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/2011/168 del 28/10/2011 di nomina del rappresentante della Regione Veneto;

2. Ricordata la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la verifica di assoggettabilità a VIA (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

-- il D.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal D.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:

-l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;

- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);

-gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*”;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;

-il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

-il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;

-le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);

-le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;

-le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

-le Linee guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n.133/2016;

Dato atto:

- che la Società Versalis (d’ora innanzi Proponente) in data 04/03/2020 con nota DIRE 42/20 DV/LL ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto “Realizzazione di un sistema di torcia a terra EGF”, da realizzarsi nella Città di Venezia, località Porto Marghera;

- che pertanto ai sensi dell’art. 50, comma 3 del D.L. 16 luglio 2020 n.- 76, recante ‘Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale’ l’esame della domanda è condotto ai sensi dell’art. 19 d.lgs. n. 152 del 2006 nel testo vigente prima della novella di cui all’art. 50, comma 1, lett.f) dello stesso decreto;

- che la domanda è stata acquisita dalla *Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo* (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/19305 in data 12/03/2020;

- che la Divisione con nota prot. n. MATTM/34097 in data 12/05/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/1409 in data 13/05/2020, ha trasmesso, ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza, la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

-ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul **sito internet istituzionale** dell’autorità competente;

- che ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot.n. MATTM/34097 in data 12/05/2020, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul **sito internet istituzionale** della documentazione e che *i termini citati sono comunque soggetti alle disposizioni di cui all'art. 103 del DL n. 18 del 17/03/2020, come modificato dall'art. 37 del DL n. 23 del 08/04/2020;*

- che è pervenuta la seguente osservazione, espressa ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.:

✓ nota della Città di Venezia, acquisita al prot. MATTM/51251 in data 03/07/2020;

- che la Divisione con nota prot. MATTM/52892 del 8/07/2020, acquisita al prot. CTVA/2145 del 9/07/2020, ha designato, prendendo atto della proposta di assegnazione trasmessa dal Presidente della Commissione, il Referente Istruttore della presente procedura;

- che con nota prot. 27227 del 18/09/2020, acquisita al prot. MATTM/76155 del 30/09/2020 e al prot. CTVA/2857 del 18/09/2020, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo – DG ABAP Servizio V ha chiesto alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna e ai Servizi II e III rispettivamente le osservazioni ed il contributo istruttorio di competenza sul progetto “*Stabilimento di Porto Marghera - Realizzazione di un sistema di torcia a terra EGF*”;

- che la Commissione, a seguito delle attività di analisi e di valutazione della documentazione presentata, ha trasmesso alla Divisione con nota prot. n. CTVA/3184 in data 13/10/2020 una richiesta di integrazioni inerente i Quadri di riferimento Progettuale ed Ambientale;

- che la Divisione con nota prot. n. MATTM/82286 in data 15/10/2020, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA/3254 in data 15/10/2020, ha inviato la richiesta di integrazioni al Proponente chiedendo *di volere provvedere a fornire la documentazione integrativa richiesta entro e non oltre 45 giorni naturali e consecutivi*, decorrenti dalla data della nota medesima;

- che con nota prot. 31329 del 28/10/2020, acquisita al prot. MATTM/87224 del 28/10/2020 e al prot. CTVA/3420 del 28/10/2020, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo – DG ABAP Servizio V ha trasmesso le proprie osservazioni ai sensi dell'art. 19, co. 4 e 8, del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., comunicando che “*ritiene di non dover chiedere al Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio e del Mare la pronuncia positiva in merito all'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in argomento*” e richiamando il Proponente al rispetto dei disposti di legge in materia di tutela del patrimonio archeologico;

- che la Divisione con nota prot. n. MATTM/104270 in data 11/12/2020, acquisita dalla Commissione con prot. n. CTVA/4191 in data 14/12/2020, ha trasmesso la documentazione integrativa fornita dal Proponente in data 26/11/2020 con nota DIRE 166/20 DV/LL in risposta alla richiesta di integrazioni effettuata con nota prot. n. MATTM/82286 in data 15/10/2020 e comunicato l'avvenuta pubblicazione sul **sito internet istituzionale** della suddetta documentazione;

Considerato:

-che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:

8 elaborati di progetto:

- III.1_1_076958C M2-000- RT-100_B
- III.1_2_076958C M2-000-CN-0009-003_B

- III.1_3_076958C M2-000-DW-0051-003-A
- III.1_4_076958C M2-000-DW-0052-001-01_B
- III.1_5_076958C M2-000-DW-0052-001-02_B
- III.1_6_076958C M2-000-DW-1322-001-01_B
- III.1_7_076958C M2-CR6-PFD-0010-001-1-C
- III.1_Frontespizio_Elaborati_Progetto

1 studio preliminare ambientale con allegati

- RelazionePreliminareSicurezzaTorciaTerra
- RelazionePreliminareSicurezzaTorciaTerra_Allegato 1
- RelazionePreliminareSicurezzaTorciaTerra_Allegato 2
- RelazionePreliminareSicurezzaTorciaTerra_Allegato 3

8 elaborati di Documentazione tecnico-ambientale

- I_Introduzione
- II_QProgramm
- III.2_Percorsi_viabilita
- III.3_Cronoprogramma
- III_QProgett
- IV.1_Ricadute
- IV.2_Impatto_visivo
- IV_QAmb

2 ulteriori elaborati di Documentazione tecnico-ambientale pervenuti a seguito della richiesta di integrazioni del 13/10/2020:

- Nota in risposta alla Richiesta di integrazioni al procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA relativa al Progetto di “Realizzazione di un sistema di torcia a terra EGF” di Porto Marghera di Versalis S.p.A.
- Valutazione previsionale di impatto acustico

-che di conseguenza la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra tra:

le modifiche o le estensioni dei progetti elencati nell'allegato II/II-bis alla parte seconda del D.Lgs. 152/06, la cui realizzazione potenzialmente possa produrre impatti ambientali significativi e negativi, ad eccezione delle modifiche o estensioni che risultino conformi agli eventuali valori limite stabiliti nei medesimi allegati II e II-bis;

Evidenziato che:

- il progetto proposto prevede l'installazione di un nuovo sistema di torcia a terra del tipo “enclosed”, che funzionerà in parallelo alle torce esistenti

- attualmente il sistema di torcia, comune all'intero complesso petrolchimico Versalis, comprende 6 torce elevate dotate di terminali “smokeless”. La gestione delle condizioni di emergenza e/o delle fasi di avvio/spengimento degli impianti di Cracking CR1÷3, di produzione idrocarburi aromatici CR20÷23 e di Stoccaggio idrocarburi in pressione CR4 viene garantita dalle torce elevate B601 e B601/A

- nella nuova configurazione gli scarichi di emergenza saranno convogliati alla nuova torcia a terra; eventuali scarichi di portata superiore alla portata di progetto della torcia a terra comporteranno l'attivazione sequenziale delle torce elevate B601 e B601/A

- il progetto prevede inoltre di installare dei sistemi strumentati di controllo e sicurezza su alcune colonne di distillazione presenti nella sezione CR2 dell'impianto di Cracking, che consentiranno di ridurre le portate di scarico al sistema di torce.

- che lo Stabilimento ha ottenuto il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale DVA-DEC-2011-0000563 del 24/10/2011 per l'esercizio del complesso «centrale termoelettrica (SA1/S) e produzione di prodotti chimici», in Porto Marghera - Polimeri Europa S.p.A. (GU n.263 dell'11-11-2011)

- che già in fase di istruttoria dell'AIA dello Stabilimento, il Gestore aveva dichiarato l'intenzione di procedere all'installazione di una nuova torcia a terra

- che la Commissione Istruttoria, recependo quanto dichiarato dal Gestore, aveva prescritto al punto 6 del PIC “Prescrizioni per la gestione delle torce”:

<< l'installazione della torcia a terra dovrà essere effettuata secondo il progetto descritto dal gestore e riportata al paragrafo 6.1.2; per la torcia a terra deve essere assicurata un'efficienza di combustione delle testate maggiore del 99,5% >>.

- che la presente proposta è coerente con quanto descritto nella documentazione già presentata nella Domanda di Autorizzazione Integrata Ambientale, con la sola eccezione relativa alla capacità massima, pari a 100 t/h nel progetto iniziale, aumentata a 130 t/h nell'attuale proposta.

Evidenziato inoltre:

-che la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;

- che gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

In ordine alle caratteristiche progettuali

Il progetto prevede l'installazione, presso l'impianto di cracking, di una nuova torcia a terra della capacità smokeless di 130 ton/h di idrocarburi combustibili, che funzionerà in parallelo alle torce elevate esistenti.

La torcia a terra è progettata in modo tale da rendere non visibile la combustione del gas alimentato e ha una rumorosità ridotta.

Nell'assetto post operam gli scarichi di emergenza fino alla portata di 130 t/h saranno convogliati alla nuova torcia a terra, eventuali scarichi di portata superiore comporteranno l'attivazione sequenziale delle torce elevate esistenti B601 e B601/A.

La capacità smokeless complessiva del nuovo sistema rimarrà inalterata e pari a 300 t/h, di cui 130 t/h garantite dalla nuova torcia a terra e le rimanenti 170 t/h dalle torce elevate. Versalis, nell'ambito della medesima attività, ha inoltre previsto di installare dei sistemi strumentati di controllo e sicurezza su alcune colonne di distillazione presenti nella sezione CR2 dell'impianto di Cracking. Questo consentirà di ridurre le portate di scarico di picco al sistema di torce e quindi la frequenza di attivazione delle torce elevate esistenti.

È infine prevista la sostituzione degli attuali terminali delle torce elevate, allo scopo di migliorare la capacità smokeless, a parità di consumo di vapore.

In sintesi il Progetto prevede:

1. L'installazione di un nuovo sistema di torcia a terra di tipo enclosed ground flare (EGF), di capacità 130 t/h, 100% smokeless, che opererà in parallelo alle due torce esistenti B601 e B601/A.
2. L'installazione dei sistemi strumentati di controllo e sicurezza su alcune colonne di distillazione presenti nella sezione CR2 dell'impianto di Cracking, che consentiranno di ridurre le portate di scarico al sistema di torce.
3. La sostituzione dei terminali delle due torce elevate B601 e B601/A, che assicureranno un'efficienza di combustione superiore al 99%, ed una riduzione del consumo di vapore VA necessario per la combustione smokeless.

La nuova torcia a terra sarà realizzata all'interno del sito Versalis di Porto Marghera, come meglio illustrato nelle figure seguenti.





In termini di dimensioni, la struttura della torcia a terra avrà pianta circolare con un'impronta di diametro di circa 16,6 metri ed avrà una quota dal livello campagna di circa 38 metri.

La base della torcia risulterà aperta per un'altezza di circa 7,6 metri, al fine di consentire l'ingresso dell'aria comburente per la combustione. Tale area verrà circondata da una doppia parete (“wind fence”), concentrica all'apparecchiatura, di diametro di circa 24 e 27 metri ed altezza di circa 9.5 m per la parte più alta e di circa 3 m per la parte esterna più bassa.

Sono previsti altri interventi (allacci linee, tie-in e valvole) nell'area ex Butadiene, in area trincea del Canale Industriale e in zona Fusina, alla base delle torce elevate esistenti, in prossimità delle guardie idrauliche.

Il progetto prevede la realizzazione di nuove pavimentazioni in cemento armato, dello spessore di 150 mm realizzate nelle aree di installazione della nuova torcia e del nuovo KO Drum. L'estensione totale di tali nuove aree pavimentate sarà di circa 1.080 m².

L'utilizzo di risorse nella fase di esercizio dell'opera è limitato sostanzialmente all'occupazione del suolo su cui insisterà la nuova sezione di torcia e al consumo di energia elettrica e combustibile ausiliario per la gestione e il mantenimento delle installazioni.

I consumi elettrici sono stimabili in 190 MWh/anno con potenza massima installata pari a circa 45 kW.

Gli altri consumi sono così stimabili:

- Gas combustibile ausiliario ai piloti (continuo) sono stimabili in 33 Nm³/h.
- Gas di purga (N₂): sistema dimensionato con una portata massima di circa 3.550 Nm³/h ma sono previsti con utilizzo discontinuo in funzione degli stadi di bruciatori attivi.
- Aria strumenti per fronte fiamma (discontinuo per accensione piloti) sono stimabili in 40 Nm³/h.
- Aria strumenti (strumentazione locale, valvole) sono stimabili in 25 Nm³/h.

In caso di attivazione della torcia si prevede inoltre il consumo massimo di 13.000 kg/h di vapore VB (5 barg), per garantire le condizioni smokeless nella combustione degli stadi assistiti ($R \leq 1$). In caso di attivazione completa della torcia a terra, il consumo di vapore non è più necessario.

In termini di consumi idrici si prevede la copertura dell'area mediante il sistema antincendio di stabilimento e sistema antincendio dedicato.

Per quanto concerne il consumo di suolo, la soluzione progettuale prescelta risulta tale da limitare fortemente la nuova superficie impermeabilizzata.

In fase di esercizio della sezione in esame non sono attese interferenze tra le attività svolte ed il suolo e sottosuolo in quanto le aree di impianto saranno pavimentate e dotate di adeguati sistemi di collettamento delle acque meteoriche afferenti.

Tenuto conto dell'alto grado di prefabbricazione dei materiali da costruzione utilizzati non saranno prodotti ingenti quantitativi di rifiuti; qualitativamente essi possono essere classificabili come rifiuti non pericolosi inerti, originati prevalentemente da imballaggi (pallets, bags, etc.) e da residui inerti da cantiere edile e di montaggio meccanico.

Le attività di cantiere saranno svolte prevedendo una specifica gestione dei rifiuti che includerà, in accordo alla normativa vigente in materia, le seguenti fasi:

- trasporto dei rifiuti in deposito temporaneo;
- classificazione ed etichettatura provvisoria sulla base delle conoscenze acquisite;
- caratterizzazione dei rifiuti generati durante ogni fase delle attività, con attribuzione del codice CER;
- predisposizione di apposita segnaletica ed etichettatura per la corretta identificazione dei contenitori delle varie tipologie di codici CER stoccati;
- identificazione per ciascun codice CER del trasportatore e del destinatario finale.

La produzione di rifiuti nella fase di esercizio dell'opera, seppur limitata, deriva essenzialmente dalle attività di manutenzione dei nuovi manufatti.

I rifiuti derivanti dall'esercizio saranno di tipologia analoga a quelli già prodotti dalle attività manutentive del sito e verranno gestiti mediante le aree di deposito già presenti nello stabilimento.

Nell'ambito delle attività di cantiere sono previste attività di scavo di scotico e livellamento delle superfici e di scavi per la realizzazione delle fondazioni.

Le aree oggetto dell'intervento non risultano soggette ad attività di bonifica come da Progetto di bonifica dei terreni approvato. Le attività non interferiranno con il progetto di bonifica della falda. In particolare le aree interessate dagli interventi in progetto risultano comprese fra le aree conformi, in quanto comprese all'interno di poligoni di Thiessen definiti da sondaggi di caratterizzazione per i quali non risultano presenti concentrazioni di inquinanti superiori alle Concentrazione Soglia di Rischio CSR del sito, e non risultano pertanto interessate da interventi di bonifica, come definito dal Progetto definitivo di Bonifica dei Terreni approvato.

La gestione delle terre e rocce da scavo, derivante dalle operazioni descritte, sarà effettuata operando la completa sostituzione del materiale escavato con materiale di riporto reperito esternamente al sito. Il terreno escavato, per un volume complessivo di 3000 m³, verrà interamente esitato come rifiuto per smaltimento/recupero esterno.

L'area destinata al deposito temporaneo dei terreni di scavo sarà all'interno dello Stabilimento, in una zona vicina all'area di lavoro e lontana dalle aree presidiate e dai reparti operativi, in modo da non creare interferenze con le altre attività presenti.

Al fine di ridurre al minimo i disturbi ed i rischi causati da un'eventuale produzione di polvere durante tutte le attività di cantiere, saranno adottate le seguenti misure:

- il terreno verrà bagnato prima dell'attività di scavo e del suo caricamento sui mezzi di trasporto.
- Nell'area di deposito il terreno sarà stoccato in cumuli separati, distinti per natura e provenienza del materiale, con altezza massima derivante dall'angolo di riposo del materiale in condizioni sature.
- I cumuli verranno coperti con teloni impermeabili per evitare la dispersione di polveri in caso di forte vento.
- L'area verrà controllata periodicamente da personale Versalis, in modo da garantire la sua corretta gestione.

CONSIDERATO che

Lo Stabilimento è soggetto alla normativa sul Rischio di Incidente Rilevante D.Lgs. 105/2015 (Codice Identificativo IT\NF152), il Proponente ha allegato una Relazione preliminare di sicurezza finalizzata a fornire le informazioni progettuali sulle modifiche previste, a supporto della Dichiarazione di Non Aggravio del preesistente livello di Rischio, secondo quanto indicato dal D.Lgs. 105/15.

Le modifiche previste, secondo quanto indicato nell'Allegato D del D.Lgs. 105/15 in riferimento all'art.18 dello stesso D.Lgs., non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio, in quanto non comportano:

- Un incremento della quantità di sostanze pericolose o categorie di sostanze o preparati pericolosi pari o superiore al 25%, inteso sull'intero impianto o deposito, ovvero superiore al 20% sulla singola apparecchiatura o serbatoio già evidenziata come possibile fonte di incidente:
 - Della quantità della singola sostanza pericolosa specificata, di cui all'allegato 1, parte 2;
 - Della quantità di sostanza pericolosa, ovvero la somma delle quantità di sostanze pericolose appartenenti alla medesima categoria, indicata in allegato 1, parti 1 e 2;
- L'introduzione di una nuova sostanza pericolosa o di una sostanza pericolosa specificata, al di sopra delle soglie previste nell'allegato 1;
- L'introduzione di nuove tipologie o modalità di accadimento di incidenti ipotizzabili che risultino più gravose per verosimiglianza (classe di probabilità di accadimento) e/o per distanze di danno associate, con conseguente ripercussione sulle azioni di emergenza esterna e/o sull'informazione alla popolazione e/o comportanti la modifica delle classi di compatibilità territoriale esterne allo stabilimento;
- Lo smantellamento o la riduzione della funzionalità o della capacità di stoccaggio di apparecchiature e/o sistemi ausiliari o di sicurezza critici.

Pertanto, il Gestore, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 26 Giugno 2015 n.105, si ritiene esonerato dalla presentazione di un nuovo Rapporto di Sicurezza.

CONSIDERATO che:

il proponente ha analizzato varie alternative di progetto e in particolare:

Alternativa “zero”

La “alternativa zero” consiste nella non realizzazione della nuova apparecchiatura in progetto, con il mantenimento delle torce esistenti e loro attivazione nei casi previsti in ambito AIA.

Gli effetti della “alternativa zero” non sono limitati a sole considerazioni economiche, relative al mancato investimento e alle conseguenti perdite economiche indotte, in quanto l’investimento comporta la possibilità di migliorare gli impatti di tipo visivo ed emissivo del sito in caso di attivazione dei sistemi di torcia.

In particolare, infatti, la modifica proposta permetterebbe di ridurre in modo significativo le portate alimentate alle torce (sistemi strumentati di controllo e di sicurezza) ed il numero di attivazioni delle torce elevate, che interverrebbero solo in caso di superamento della capacità di progetto della nuova torcia a terra.

Il mantenimento dell'attuale situazione comporterebbe quindi la rinuncia alla riduzione dell’impatto ambientale provocato dai sistemi di sicurezza di stabilimento. L’alternativa zero non può che essere considerata come una rilevante perdita di una opportunità di miglioramento.

Alternativa 1 (valutata in sede di richiesta di integrazione)

L’Alternativa 1 prevede la realizzazione della nuova torcia a terra con contestuale dismissione di una delle due torce esistenti B601 e B601/A.

In condizioni ante operam ciascuna torcia elevata B601 e B601/A garantisce una capacità smokeless pari a 150 t/h di idrocarburi combustibili.

In condizioni post operam, la nuova torcia a terra PK610 avrà una capacità smokeless pari a 130 t/h di idrocarburi combustibili e la portata smokeless totale delle due torce elevate sarà pari a 170 t/h, stabilita dalla disponibilità di vapore VA (18 barg) ai terminali in caso di emergenza.

L’alternativa di realizzazione della torcia a terra e la contestuale dismissione di una delle torce elevate comporterebbe:

- La riduzione della capacità totale smokeless del sistema torce, pari a 300 t/h come dichiarato nell’Autorizzazione Integrata Ambientale DEC.2011.0000563 del 24/10/2011: verrebbero garantite 130 t/h con la nuova EGF e 150 t/h con una elevata, per un totale di 280 t/h di portata smokeless complessiva. Pertanto, per garantire una capacità smokeless complessiva di 300 t/h come quella attuale è necessario il mantenimento di entrambe le torce elevate.
- La minor affidabilità del sistema complessivo di torcia. In caso di non disponibilità della nuova torcia a terra EGF, l’affidabilità e la sicurezza degli impianti sarebbero in capo ad un solo terminale funzionante, riducendo la capacità smokeless in questo caso ad una portata di 150 t/h di idrocarburi combustibili.

Alternative di localizzazione

In fase progettuale, la valutazione delle alternative di localizzazione è stata condotta considerando la fattibilità tecnica delle stesse in relazione a:

- ampiezza e layout dell’area;
- vicinanza al collettore di torcia e agli impianti esistenti;
- vincolo di bonifica delle aree;
- presenza delle reti di utilities necessarie all’esercizio della nuova torcia EGF e della rete antincendio;
- vicinanza a scenari incidentali con conseguente eventuale necessità di realizzazione di barriere di protezione ad acqua;
- impatto visivo della nuova struttura sul territorio;
- distanza dalla sala controllo del Cracking per il trasferimento dei segnali elettrostrumentali al DCS.

Sono state prese in considerazione le seguenti aree per il collocamento della nuova torcia a terra EGF:

- Area Logistica CR4;
- Area impianto ex butadiene CR8;
- Area “Fusina”, in prossimità delle torce elevate.

Dalle verifiche effettuate sulle diverse alternative di localizzazione, la soluzione di installare la nuova torcia a terra presso l’area CR8 è risultata, tra quelle considerate, la più tecnicamente fattibile e compatibile con i criteri che massimizzano i benefici ambientali.

Sono infatti minimizzate le dimensioni e la lunghezza del collettore di torcia aggiuntivo per raggiungere la nuova apparecchiatura, essendo l’area prossima al pipe rack del collettore esistente. Inoltre la posizione scelta garantisce la vicinanza agli impianti senza interazione con essi. Le aree interessate dall’intervento non risultano essere soggette ad attività di bonifica come da Progetto di bonifica approvato.

Sarà tuttavia necessaria la realizzazione di una rete di esplosivimetri e di una barriera ad acqua a protezione della torcia e del separatore dagli effetti generati dalla rottura random delle tubazioni presenti nel rack di Strada 42, in area limitrofa alla nuova installazione (scenario incidentale previsto dal Rapporto di Sicurezza).

Alternative progettuali

Il progetto verrà realizzato in accordo alle normative tecniche di settore ed in attuazione delle migliori tecniche disponibili, in termini di efficienza nella risposta alle condizioni di emergenza e di contenimento degli impatti ambientali. Nella scelta della tecnologia da adottare è stata valutata la possibilità di gestire gli scarichi mediante una torcia a terra di tipo aperto anziché chiusa.

La tecnologia scelta, di tipo chiuso, precedentemente descritta, è risultata quella che garantisce un minor impatto visivo ed una maggiore efficienza ed affidabilità.

In ordine alla localizzazione del progetto:

Lo stabilimento è inserito nel Sito Petrolchimico di Porto Marghera, collocato nella più ampia area industriale di Porto Marghera, nel comune di Venezia, che si estende su un’area di circa 1.600 ettari e fronteggia la parte centrale della laguna, circa 5 Km a Nord-Ovest della città di Venezia, delimitata su due lati dalle aree residenziali di Mestre, Marghera e Malcontenta.

Lo stabilimento si estende su una superficie totale di circa 100 ettari confinante a Nord con lo stabilimento Syndial, a Est con l’area di Malcontenta, a Ovest e Sud con la laguna veneta (canali industriali Ovest e Sud).

L'analisi della situazione ambientale ex-ante ha mostrato le seguenti criticità:

- È stato registrato un superamento del valore limite annuale per il PM10 PM2.5, NO2 e Benzo(a)pirene in alcune stazioni di monitoraggio nel periodo invernale.
- I principali corsi d'acqua più prossimi all'area di intervento sono costituiti dal Naviglio Brenta e Lusore, caratterizzati da uno stato ecologico rispettivamente “Cattivo” e “Sufficiente”.
- La qualità chimica della maggioranza dei corpi idrici sotterranei della Provincia di Venezia, inclusi quelli più vicini all'area in esame, è “Scadente”.
- Per uomini e donne è presente un eccesso per tutti i tumori e per le malattie dell'apparato digerente. Difetti sono presenti per le malattie circolatorie tra gli uomini e in entrambi i generi per le malattie respiratorie e dell'apparato genitourinario.
- Agli eccessi di mortalità osservati nel SIN per tutti i tumori e tumore del polmone, della pleura, del fegato, del pancreas, della vescica e per cirrosi epatica ha verosimilmente contribuito l'occupazione.

Non sono state rilevate criticità in merito agli altri componenti o fattori ambientali interessati.

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

L'analisi degli impatti è stata effettuata considerando sia la fase di realizzazione dell'opera che la fase di esercizio.

Laddove necessario, le analisi effettuate sono state corredate da studi specialistici atti ad identificare in modo univoco gli impatti sulle diverse componenti ambientali connesse con il progetto in esame, con lo scopo di identificare le eventuali misure di mitigazione necessarie.

Nel caso in esame sono stati predisposti uno specifico studio delle ricadute al suolo delle emissioni in atmosfera e uno specifico studio di valutazione previsionale di impatto acustico riconducibili al progetto in esame.

Atmosfera

Con riferimento alla componente atmosfera, gli impatti relativi alla fase di cantiere sono essenzialmente riconducibili alle emissioni connesse al traffico veicolare dei mezzi in ingresso e in uscita dal cantiere (trasporto materiali, trasporto personale, mezzi di cantiere) e alle emissioni di polveri.

Gli inquinanti tipici generati dal traffico sono costituiti da NOx, CO e Polveri; per la stima delle emissioni prodotte in fase di cantiere si è proceduto in Sezione III ad effettuare la stima dei volumi di transito degli automezzi coinvolti.

Il numero di autovetture equivalente (supponendo una percorrenza media annua di 10.000 km) alle attività di cantiere per il progetto in esame risulta pari a circa 1350 (calcolato per gli NOx).

Per quanto concerne invece le emissioni di polveri derivanti dalle attività di cantiere, si tratta di una stima di difficile valutazione. Le emissioni più significative sono generate nella fase di preparazione dell'area di cantiere. Dati di letteratura (U.S. EPA AP-42) indicano un valore medio mensile di produzione polveri da attività di cantiere stimabile in 0,02 kg/m², che porta a stimare conservativamente le emissioni in circa 3,2 t per tutta la durata del cantiere.

Gli impatti sulla componente atmosferica relativa alla fase di esercizio dell’impianto in oggetto sono stati valutati mediante l’esecuzione di apposite simulazioni delle ricadute delle emissioni degli inquinanti al suolo al fine di valutare l’impatto delle nuove attività sulla qualità dell’aria locale.

Le simulazioni sono state condotte analizzando i seguenti inquinanti, ritenuti rappresentativi delle emissioni in atmosfera dell’apparecchiatura in progetto:

- Ossidi di Azoto,
- Monossido di Carbonio,
- Polveri.

Il modello di simulazione utilizzato è il modello di dispersione Lagrangiano non stazionario CALPUFF 5.8 (EPA approved version) ed i dati meteorologici sono riferiti all’anno 2018.

In riferimento all’atmosfera, in particolare in fase di esercizio, sono state effettuate delle analisi (Allegato IV.1 ricadute) mettendo a confronto le seguenti condizioni: Ante operam: Intera portata inviata a combustione alle torce elevate B601 e B601A; Post operam: Portata inviata a combustione alla nuova torcia PK-610, compatibilmente con la portata di dimensionamento, e parzialmente inviata alle torce elevate. Post-operam con sistemi strumentati di controllo e di sicurezza previsti. In tale terzo scenario risulterebbe ulteriormente ridotta la portata inviata in torcia, la quale supererebbe di poco la portata dimensionante della nuova torcia a terra e quindi le torce elevate si sarebbero attivate esclusivamente per un periodo molto ridotto.

Gli scenari sono associati ad un ipotetico evento di attivazione del sistema torcia. È stato preso a riferimento, per la definizione dei dati emissivi, l’evento di attivazione delle torce avvenuto il 07/08/2016.

Dall’analisi delle simulazioni condotte e dal confronto dei valori di picco orari, rappresentativi delle condizioni di picco emissivo associato all’evento di attivazione della torcia, si evidenzia una sensibile riduzione a seguito del passaggio dalle condizioni Ante operam alle condizioni Post operam.

Tale riduzione risulta evidente per il parametro polveri, ridotto in proporzione oltre il 50%, a seguito dell’incrementata capacità smokeless del nuovo sistema e considerato trascurabile nel caso, grazie ai nuovi blocchi ad alta integrità, il sistema di torcia elevata entri in funzione esclusivamente per portate molto limitate.

Lo studio delle ricadute mostra inoltre come il confronto fra il contributo emissivo del sistema torcia e gli Standard di Qualità dell’Aria evidenzia, il pieno rispetto dei limiti applicabili per tutti gli inquinanti considerati, sia nelle condizioni ante operam che post operam, per tutte le sostanze simulate.

Come riportato nel Quadro di riferimento Progettuale, il progetto in oggetto non comporterà inoltre variazioni in termini di mezzi di trasporto, e traffico indotto, durante la fase di esercizio.

In definitiva, l’impatto sulla componente ambientale “atmosfera” in fase di esercizio ed in particolare sugli indicatori selezionati, è da ritenersi positiva anche se poco significativa in quanto legata alle condizioni di emergenza (unici periodi di attività della nuova installazione).

Ambiente idrico

Gli impatti sull’ambiente idrico generati nella fase di cantiere sono limitati ai prelievi idrici e allo scarico degli effluenti liquidi derivanti dal normale svolgimento delle attività di cantiere.

Per ciò che concerne i prelievi idrici, il fabbisogno necessario verrà soddisfatto tramite approvvigionamento dalle reti di stabilimento.

In fase di realizzazione dell’opera non è prevista l’emissione di reflui civili e sanitari in quanto le aree di cantiere verranno attrezzate con appositi bagni chimici.

In definitiva, l’impatto sulla componente ambientale “ambiente idrico” in fase di cantiere ed in particolare sugli indicatori selezionati, è da ritenersi trascurabile.

Non sono previsti consumi idrici nella fase di esercizio della nuova modifica in progetto.

Per quanto concerne gli scarichi idrici, la fase di esercizio non comporterà l’attivazione di nuovi scarichi; le acque meteoriche delle aree di impianto sono convogliate a trattamento chimico-fisico-biologico.

In definitiva, l’impatto sulla componente ambientale “ambiente idrico” in fase di esercizio ed in particolare sugli indicatori selezionati, è da ritenersi trascurabile.

Suolo e sottosuolo

La valutazione degli impatti prodotti in fase di cantiere è essenzialmente legata alla temporanea occupazione del suolo necessario per l’allestimento del cantiere stesso e alla produzione di rifiuti connessa con le attività di cantiere, quali ad esempio lavori di scavo.

Per quanto concerne l’uso del suolo, come già specificato in precedenza, l’intervento ricade interamente all’interno del Sito Petrolchimico di Porto Marghera e non comporterà l’utilizzo di suolo a destinazione diversa da quella industriale.

Eventuali opere provvisorie che si dovessero rendere necessarie per l’esecuzione dei lavori, saranno rimosse al termine degli stessi, ripristinando i luoghi alle originarie condizioni di pulizia e sicurezza.

Per quanto concerne la produzione di rifiuti, tenuto conto dell’alto grado di prefabbricazione dei componenti utilizzati non saranno prodotti ingenti quantitativi di rifiuti; qualitativamente essi possono essere classificabili come rifiuti non pericolosi, originati prevalentemente da imballaggi (pallets, bags, etc.).

Le terre e rocce da scavo saranno conferiti a smaltimento esterno come rifiuto. Nel caso risulti la possibilità di un parziale riutilizzo, la gestione di tali materiali avverrà, in ogni caso in accordo alla normativa vigente, costituita, nello specifico, dal DPR 120/2017.

Nella fase di cantiere sono previste specifiche misure di prevenzione per escludere il rischio di contaminazione di suolo e sottosuolo derivante dalla manipolazione e movimentazione di prodotti chimici/combustibili.

In definitiva, alla luce di quanto sopra esposto e tenuto conto delle opportune misure di mitigazione messe in atto nella fase di cantiere, l’impatto sulla componente ambientale “suolo e sottosuolo”, ed in particolare sugli indicatori selezionati, è da ritenersi non significativo.

L’impatto sulla componente suolo e sottosuolo nella fase di esercizio dell’opera è riconducibile, essenzialmente, all’occupazione di suolo delle strutture di progetto.

L’area complessivamente occupata dagli interventi può essere ritenuta irrilevante rispetto all’area complessiva dello Stabilimento.

Per quanto concerne la produzione di rifiuti nella fase di esercizio dell’opera, seppur limitata, deriva essenzialmente dalle attività di manutenzione dei nuovi manufatti.

Le tipologie di rifiuti derivanti dall’esercizio saranno di tipologia analoga a quelli già prodotti dalle attività manutentive del sito e verranno gestiti mediante le aree di deposito temporaneo presenti nel sito industriale Versalis.

In definitiva, alla luce di quanto sopra esposto, l’impatto in fase di esercizio sulla componente ambientale “suolo e sottosuolo”, ed in particolare sugli indicatori selezionati, non risulta significativo.

Ambiente fisico – rumore

Le attività di cantiere produrranno un incremento limitato della rumorosità nelle aree interessate dai lavori, dovuta al traffico veicolare e all’utilizzo di mezzi meccanici.

Tali emissioni sono inoltre limitate alle ore diurne e solo a determinate attività tra quelle previste.

Le interazioni sull’ambiente che ne derivano sono modeste, dato che la durata dei lavori è limitata nel tempo e la sede del cantiere è comunque all’interno dei limiti di proprietà dello Stabilimento.

Al fine di ridurre al minimo l’impatto sull’ambiente fisico potranno essere adottate specifiche misure di prevenzione e mitigazione, quali, ad esempio:

- periodica revisione della funzionalità di tutte le macchine operatrici ed apparecchiature, in modo tale da minimizzare i rischi per gli operatori e la produzione di vibrazioni e rumore;
- rispetto degli orari imposti dai regolamenti comunali/normative vigenti per lo svolgimento delle attività rumorose;
- riduzione dei tempi di esecuzione delle attività più rumorose (es. operazioni di scavo con macchine operatrici, utilizzo di macchinari che comportano le sollecitazioni del terreno) utilizzando eventualmente più attrezzature e più personale per periodo brevi;
- adozione di opportuni sistemi protettivi (barriere, schermature e sistemi antivibranti);
- scelta di attrezzature meno rumorose ed insonorizzate rispetto a quelle che producono livelli sonori molto elevati (es. apparecchiature dotate di silenziatori);
- divieto di utilizzo in cantiere di macchinari senza opportuna dichiarazione CE di conformità e l’indicazione del livello di potenza sonora garantito, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 262/02.

In definitiva, alla luce di quanto sopra esposto e tenuto conto delle opportune misure di mitigazione messe in atto nella fase di cantiere, l’impatto sulla componente ambientale “fattori fisici-rumore”, ed in particolare sull’indicatore selezionato, è da ritenersi non significativo.

Con riferimento alla fase di esercizio, La realizzazione del progetto comporterà l’introduzione di sorgenti di rumore, essenzialmente riconducibili ai bruciatori, installati all’interno della wind fence della torcia.

Per la simulazione della sorgente, sulla base delle caratteristiche e delle informazioni disponibili, è stata ipotizzata la nuova torcia come un’unica sorgente di emissione cilindrica.

Le caratteristiche dell’emissione sonora sono state desunte dai seguenti dati di progetto preliminari disponibili, di cui si riporta un estratto.

Livello di Pressione Sonora (SPL) nel punto di interesse a 15m dalla fence esterna

- SPL @15m dalla wind fence esterna: 76 dB(A) *

SPL SPECTRA BY SOURCE (A-WT SPECTRA)											TOTALS	
Source	31.5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	16k	dB	dB(A)
EGF	51	64	68	70	69	67	66	62	54	43	94	76

Note:

- 1) Nel calcolo sono stati tenuti in considerazione le attenuazioni attraverso la camera di combustione e la wind fence esterna;
- 2) Tolleranza +/- 3 dB(A);
- 3) Valore di SPL di riferimento: 2e-5 N/m²;
- 4) Valore di Potenza Sonora (PWL) di riferimento: 1e-12 W;
- 5) SPL calcolata assume che il rumore di fondo sia trascurabile (almeno 10 dB inferiore per ciascuna delle bande di frequenze considerate);

Il modello utilizzato nel presente studio è il SoundPLAN sviluppato dalla società tedesca Braunstein + Berndt GmbH ed è ampiamente utilizzato a livello internazionale.

SoundPLAN è un programma avanzato, progettato per simulare il comportamento acustico di un volume chiuso, di uno spazio aperto o di una combinazione dei due: un ambiente parzialmente chiuso e parzialmente aperto.

SoundPLAN è un modello previsionale che permette di studiare fenomeni acustici generati da sorgenti di rumore industriale, stradale, ferroviario, aeroportuale, utilizzando standard internazionali ampiamente riconosciuti.

In particolare, per la diffusione del rumore, si è fatto riferimento alla norma ISO 9613 Parte 2.

SoundPLAN calcola, secondo opportuni algoritmi riconosciuti dalle organizzazioni internazionali di standardizzazione, la propagazione del suono e valuta il rumore ambientale in ciascun punto dell'area di calcolo dovuto sia al contributo del rumore propagato direttamente sia al contributo delle riflessioni sulle diverse superfici.

La metodologia di valutazione dell'impatto acustico è stata articolata nei seguenti passaggi:

- creazione di un modello tridimensionale semplificato delle strutture in progetto e delle principali strutture circostanti;
- determinazione delle potenze sonore associate alle macchine ed attrezzature previste, a partire dai livelli di pressione sonora;
- calcolo dei valori dei livelli di pressione sonora immessi nell'area di studio, ad un'altezza di 1,5 m dal piano campagna, mediante il modello di simulazione;
- confronto dei risultati ottenuti con i valori limite applicabili e verifica del rispetto dei limiti di emissione e di immissione.

La simulazione previsionale ha condotto ai seguenti risultati:

- la nuova sorgente in progetto, sulla base dei dati disponibili, consente il rispetto dei limiti di emissione, pari a 65 dB(A), in corrispondenza del primo recettore individuato, situato in classe VI “Aree esclusivamente industriali”;

- alle facciate del recettore industriale più esposto la sorgente consente il rispetto dei limiti di immissione per la classe VI, calcolati considerando la stima previsionale e il clima acustico ante operam del marzo 2019,
- non sono presenti nell’area recettori residenziali che possano essere interessati dal progetto.

Sulla base delle considerazioni riportate risulta quindi che la nuova sorgente sarà compatibile con l’area di inserimento e con il recettore più prossimo individuato.

Flora, fauna ed ecosistemi

L’area di intervento non ricade all’interno di nessuna delle aree SIC o ZPS; date le caratteristiche delle opere che si andranno a realizzare, si ritiene di poter escludere qualsiasi interazione del progetto in fase di cantiere con i SIC e ZPS più prossimi all’area in esame.

Tenuto conto della localizzazione delle strutture di progetto, interamente ubicate entro il perimetro dello Stabilimento, e tenuto conto del fatto il progetto non comporta interazioni significative con l’ambiente si ritiene di poter trascurare le eventuali interazioni del progetto sulle componenti flora, fauna ed ecosistemi che caratterizzano l’area di inserimento.

Alla luce di quanto sopra esposto, in fase di cantiere e di esercizio l’impatto sulla componente ambientale “flora, fauna ed ecosistemi” ed in particolare sugli indicatori selezionati, è da ritenersi trascurabile.

CONSIDERATO che:

Lo Stabilimento Versalis risulta già dotato di un Piano di Monitoraggio e Controllo redatto nell’ambito dell’Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) ai sensi del D.lgs. 152/06 e s.m.i.

Tale Piano ha la finalità principale della verifica di conformità dell’esercizio dell’impianto alle condizioni prescritte nella stessa AIA, della quale costituisce parte integrante.

Il Piano di Monitoraggio e Controllo prevede sezioni specifiche per la descrizione delle modalità di monitoraggio di ciascuna componente ambientale (emissioni in atmosfera, scarichi idrici, rumore, produzione di rifiuti, ecc.).

L’installazione delle nuove apparecchiature in progetto non comporterà modifiche significative al Piano di Monitoraggio e Controllo già implementato nello Stabilimento in quanto le modalità di monitoraggio in essere per consumi ed emissioni risultano adeguate anche per l’assetto a valle della realizzazione della modifica proposta. In sede di modifica AIA verranno concordate con ISPRA le specifiche modalità di monitoraggio del nuovo sistema di torcia.

Tenuto conto:

della seguente osservazione, espressa ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.:

- nota della Città di Venezia, acquisita con prot. MATTM/51251 in data 03/07/2020, nella quale, pur rilevando la mancanza di uno specifico studio sull’impatto acustico riferito all’intervento in oggetto, viene formulato parere favorevole alla non assoggettabilità a VIA.

Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

- la scrivente CTVA ha ritenuto di aggiungere nella richiesta di integrazioni al proponente del 13/10/2020 la specifica richiesta di “Dare evidenza dello specifico studio sull’impatto acustico riferito all’intervento in oggetto, che dimostrerebbe che il rumore prodotto dall’attività non comporta disturbo alcuno ai ricettori individuati ed evidenzia il rispetto dei limiti di legge previsti dalla normativa vigente e dal piano di classificazione acustica del comune di Venezia.”
- Il proponente ha trasmesso la Valutazione previsionale di impatto acustico a firma di tecnico abilitato, i cui contenuti sono sopra riportati nel presente parere (sezione “Ambiente fisico – rumore”)
- Si ritiene pertanto soddisfatto anche il rilievo sollevato dalla Città di Venezia

Considerate le risultanze dell’istruttoria, e in particolare:

- il fatto che l’intervento proposto si configuri come installazione di un nuovo dispositivo (la torcia a terra di tipo smokeless) caratterizzato da minori impatti ambientali rispetto a quelle esistenti (torce elevate) che, pur rimanendo in opera, verrebbero sostituite da un punto di vista funzionale, rimanendo attive solo per situazioni anomale all’interno di situazioni emergenziali (ovvero di portata di gas da trattare eccedenti la capacità di trattamento della nuova torcia a terra)

- il fatto che l’intervento complessivo prevede anche l’installazione di nuovi sistemi strumentati di controllo e sicurezza su alcune colonne di distillazione, che consentiranno di ridurre le portate di scarico al sistema di torce, nonché la sostituzione dei terminali delle due torce elevate B601 e B601/A, che assicureranno un’efficienza di combustione superiore al 99%, ed una riduzione del consumo di vapore necessario per la combustione smokeless

- il fatto che gli impatti sui diversi comparti ambientali risultano trascurabili, non significativi o nulli, sia in fase di cantiere che di esercizio

- il fatto che l’esercizio della nuova torcia sarà in ogni caso riconducibile a situazioni emergenziali che dovranno essere minimizzate

la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

che il progetto non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., con la seguente condizione ambientale:

Condizione ambientale n.1	
Macrofase	POST-OPERAM
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali

Oggetto della prescrizione	Con frequenza annuale il Proponente trasmetterà al MATTM una relazione descrittiva di tutti i singoli eventi di accensione della torcia a terra ed eventualmente delle torce elevate a supporto. Tale relazione, che dovrà riportare i quantitativi dettagliati di gas avviati a ciascuna torcia in ogni singolo evento, consentirà di apprezzare l'efficacia dell'intero intervento realizzato, in termini di effettiva riduzione delle portate di scarico al sistema di torce. Inoltre il Proponente dovrà valutare l'opportunità di predisporre il sistema alla comunicazione in tempo reale di ciascun evento di accensione della torcia agli enti di controllo
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Regione Veneto, ARPAV

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla