



polimeri europa

STABILIMENTO DI PORTO MARGHERA (VE)



PROGETTO DI MODIFICA DELLA CENTRALE TERMOELETTRICA
Adeguamento alle prescrizioni del Decreto AIA del 24/10/2011

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

SEZIONE II – Quadro di riferimento Programmatico

Marzo 2012

Id. Quadro_Programmatico.doc

ICARO

Vicolo Boni, 7 - 52044 Cortona (AR) - Tel. +39.0575.6383.11 - Fax +39.0575.6383.79 - www.icarocortona.it - icaro@icarocortona.it



SEZIONE II

INDICE

II.1	Introduzione.....	3
II.2	Principali riferimenti normativi	4
II.3	Il progetto in relazione agli strumenti di programmazione regionale, provinciale e comunale	5
II.3.1	Piano Regionale di sviluppo (PRS) della Regione Veneto	6
II.3.2	Piano Regionale di risanamento delle acque.....	7
II.3.3	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	8
II.3.4	Piano Regionale dei Trasporti.....	9
II.3.5	Piano di Tutela delle Acque	10
II.3.6	Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera	11
II.3.7	Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali	13
II.3.8	Piano di Area Laguna e Area Venezia (PALAV).....	14
II.3.9	Piano Direttore 2000	16
II.3.10	Accordo di programma per la Chimica di Porto Marghera.....	18
II.3.11	Rete Natura 2000 – Progetto Bioltaly	22
II.3.12	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).....	23
II.3.13	Piano Territoriale Provinciale (PTP).....	26
II.3.14	Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Venezia e relativa Variante per Porto Marghera.....	28
II.3.15	Piano Regolatore Portuale (PRP) di Venezia	30
II.3.16	Piano Operativo Triennale (POT).....	32
II.3.17	Piano Comunale di Classificazione Acustica	34
II.3.18	Piano Energetico Comunale	35
II.3.19	Il Rischio di Incidente Rilevante (RIR).....	37
II.3.20	Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) di Venezia	40
II.3.21	Piano di emergenza esterno di Porto Marghera	42
II.4	Sintesi finale	44

ELENCO ALLEGATI

Allegato II.1 Schede di caratterizzazione SIC/ZPS



SEZIONE II

II.1 Introduzione

La presente sezione costituisce il “Quadro Programmatico” dello Studio Preliminare Ambientale predisposto per la verifica di assoggettabilità alla VIA del progetto di modifica della Centrale Termoelettrica dello stabilimento **polimeri europa** di Porto Marghera (VE), e fornisce gli elementi conoscitivi necessari all’individuazione delle possibili relazioni del progetto con gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

Per questo di seguito vengono sintetizzati i principali contenuti e gli obiettivi degli strumenti di pianificazione di interesse con particolare riferimento a quelli che, per la tipologia dell’intervento di progetto, la sua ubicazione e le sue caratteristiche risultano poter avere, con esso, maggiore pertinenza.

In relazione alla tipologia del progetto ed alle sue interazioni con l’ambiente, meglio precisate nel Quadro Progettuale, l’analisi si è incentrata sugli strumenti che riguardano principalmente la tutela della qualità dell’aria e delle risorse idriche, l’uso del territorio, la tutela del paesaggio e delle aree protette, la bonifica dei siti contaminati e la zonizzazione acustica.

Gli strumenti di pianificazione consultati e confrontati con il Progetto, si riferiscono ad un livello di programmazione regionale e locale (provinciale e comunale).

L’analisi di tali strumenti di programmazione urbanistico - territoriali è preceduta da un quadro sintetico dei principali atti normativi ed autorizzativi di riferimento connessi con la realizzazione dell’intervento in progetto e, più in generale, con le attività svolte da **polimeri europa** nel sito di Porto Marghera.



SEZIONE II

II.2 Principali riferimenti normativi

Nella tabella seguente sono riportati i principali riferimenti normativi per i principali comparti ambientali applicabili alle attività svolte nello Stabilimento e al progetto in esame.

ASPETTO AMBIENTALE	RIFERIMENTO NORMATIVO
SCARICHI IDRICI	Parte III - D.Lgs. 152/06 e s.m.i. DM 23/04/98 e s.m.i. - DM 30/07/1999 "Limite agli scarichi industriali e civili che recapitano nella laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante"
EMISSIONI IN ATMOSFERA	Parte V - D.Lgs. 152/06 e s.m.i.
CONSUMI IDRICI	R.D. 1775/33 Parte III - D.Lgs. 152/06 e s.m.i.
CONSUMI ENERGETICI	L. 10/91
RUMORE	L. 447/95 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e s.m.i. D.P.C.M. 01/03/1991 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno" D.P.C.M. 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" L.R. n. 21 del 10/05/99 "Norme in materia di inquinamento acustico"
RIFIUTI	Parte IV - D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e norme correlate L.R. n. 3 del 21/01/2000 e s.m.i. "Nuove norme in materia di gestione dei rifiuti"
CONTAMINAZIONE DEL SUOLO	Parte IV - D.Lgs. 152/06 e s.m.i.
SITI DI INTERESSE NAZIONALE	Legge 9 dicembre 1998, n. 426 Parte IV , Titolo V - D.Lgs. 152/06 e s.m.i.
VIA / IPPC	Parte II - D.Lgs. 152/06 e s.m.i.
ECOSISTEMI	Direttiva 79/409/CEE del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici Direttiva 92/43/CEE del 21 maggio 1992, "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" D.P.R. n. 357 del 08/11/1997, "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" e s.m.i. D.G.R. n. 4090 del 11/12/2007 "Rete ecologica europea Natura 2000. Istituzione di nuove Zone di Protezione Speciale, individuazione di nuovi Siti di Importanza Comunitaria e modifiche ai siti esistenti in ottemperanza degli obblighi derivanti dall'applicazione delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE. Aggiornamento banca dati
PAESAGGIO	D.Lgs. 42/2004, "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della L. 06/07/2002, n. 137 e s.m.i." ¹
INCIDENTI RILEVANTI	D.Lgs 334/99 e s.m.i : Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose. D.M. 293/2001 : Regolamento di attuazione della direttiva 96/82/CE, relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose D.M. 9 maggio 2001 (Pianificazione territoriale)

Tabella II.1 – Principali riferimenti normativi

¹ Testo normativo modificato e integrato dal D.Lgs. n. 156/2006 e dal D.Lgs n. 157/2006 e dai recenti D.Lgs 62/2008 e D.Lgs. 63/2008.



SEZIONE II

II.3 Il progetto in relazione agli strumenti di programmazione regionale, provinciale e comunale

I principali strumenti di pianificazione che interessano l'iniziativa in progetto possono essere suddivisi in piani di carattere Regionale, Provinciale e Comunale; fa eccezione al quadro preminentemente di carattere locale, l'influenza che il progetto può esercitare sugli obiettivi di tutela e qualità ambientale fissati da Natura 2000 – Progetto Bioltaly.

I piani di carattere Regionale considerati sono:

- Piano Regionale di Sviluppo (PRS) della Regione Veneto;
- Piano Regionale di risanamento delle acque;
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento;
- Piano Regionale dei Trasporti;
- Piano di tutela delle Acque;
- Piano Regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera;
- Piano Regionale dei rifiuti speciali;
- Piano di Area Laguna e Area Venezia (PALAV);
- Piano Direttore 2000;
- Accordo di programma per la Chimica di Porto Marghera.

I piani di carattere Provinciale e Comunale considerati sono:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- Piano Territoriale Provinciale (PTP);
- Piano Regolatore Portuale (PRP) di Venezia - Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP);
- Piano di Emergenza Esterno di Porto Marghera.
- Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Venezia e relativa variante per Porto Marghera;
- Piano Operativo Triennale (POT);
- Piano Comunale di Classificazione Acustica;
- Piano Energetico Comunale;
- Rischio di incidente Rilevante (RIR);

Lo sviluppo del Progetto in esame viene quindi messo a confronto con gli strumenti sopra citati al fine di valutarne coerenza e compatibilità.



SEZIONE II

II.3.1 Piano Regionale di sviluppo (PRS) della Regione Veneto

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) previsto dall'art. 8 della L.R. n. 35/2001 e giunto alla sua attuale versione nel 2007, è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione, fornisce il quadro di riferimento, le strategie per lo sviluppo della comunità regionale e le direttive generali per la valorizzazione del territorio in tutte le sue componenti. Gli obiettivi in materia di difesa delle risorse naturali e ambientali si articolano in:

- difesa del suolo e degli insediamenti da fenomeni di erosione e dissesto;
- difesa delle risorse naturali;
- riduzione dell'inquinamento delle acque, dell'aria e del suolo.

Tra gli strumenti volti alla tutela ambientale, il Piano prevede l'istituzione del "Parco Regionale della Laguna di Venezia".

Il progetto in esame:

- non è specificamente contemplato dal Piano che opera ad un livello superiore di programmazione;
- non presenta elementi in contrasto;
- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano Regionale di sviluppo Regionale, in quanto la sua realizzazione si traduce in una riduzione delle interferenze con le componenti ambientali (vedi paragrafo III.12 del Quadro Progettuale).



II.3.2 Piano Regionale di risanamento delle acque

Il Piano Regionale di Risanamento delle Acque, approvato nel 1989, ha lo scopo di giungere ad un risanamento delle acque commisurato all'effettivo impatto sull'ambiente ed all'uso dei corpi idrici, ai vincoli costituiti dagli impianti fognari già esistenti, ad una realistica valutazione delle risorse finanziarie.

Il Piano suddivide il territorio regionale in zone a diversa vulnerabilità, in base alla quale si diversifica il grado di trattamento dei reflui civili ed industriali e sono indicate l'ubicazione e le capacità operative degli impianti di trattamento e dei principali collettori.

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, e le relative limitate interazioni sulla componente "sistema idrico", il progetto in esame:

- data la sua tipologia, non è specificamente contemplato dal Piano che opera ad un livello superiore di programmazione;
- non presenta elementi in contrasto;
- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano Regionale di Risanamento delle Acque, in quanto la sua realizzazione si traduce in una riduzione del prelievo e dello scarico idrico (vedi paragrafo III.6.2 del Quadro Progettuale).



SEZIONE II

II.3.3 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

La Regione Veneto è dotata di un Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 05/12/2008. Tale Piano rappresenta lo strumento massimo di governo dell'ambiente e degli insediamenti e il termine di riferimento per le proposte di pianificazione locale e settoriale al fine di renderle tra di loro compatibili e di ricondurle a sintesi coerente. Il P.T.R.C. costituisce il complesso di prescrizioni e vincoli automaticamente prevalenti nei confronti degli strumenti urbanistici di livello inferiore, nonché di direttive per la redazione dei Piani Territoriali Provinciali e degli strumenti urbanistici di livello inferiore.

Nell'area oggetto di studio il Piano individua i seguenti ambiti ed elementi:

- “*Ambiti naturalistici di livello regionale*” - Queste aree costituiscono zone ad alta sensibilità ambientale o ad alto rischio ecologico, per le quali gli enti preposti a pianificazione locale sono tenuti a prevedere obiettivi di salvaguardia e tutela.
- “*Zone umide*” - Per tali zone è fatto divieto di ogni attività che possa provocare danneggiamento o compromissione dello stato dei luoghi, esecuzione di interventi di bonifica, movimento terra (ad eccezione di interventi di manutenzione dei canali), raccolta della flora spontanea, navigazione a motore al di fuori delle acque classificate navigabili e introduzione specie animali o vegetali alloctone.
- “*Ambiti ad eterogenea integrità*” - Il P.T.R.C. individua alcune porzioni di territorio per le quali le amministrazioni comunali definiscono la politica di gestione finalizzata alla attenta gestione della politica edificatoria, preservando per il futuro risorse ed organizzazione territoriale delle zone agricole.
- “*Centri storici*” - Il Piano individua alcuni nuclei storici di particolare rilievo per i quali sono indicate soluzioni di conservazione e valorizzazione, oltre che norme e indirizzi per la soluzione dei problemi di traffico.
- “*Zone archeologiche*” - Sono le aree vincolate ai sensi della Legge 01/06/39 n. 1089 e della Legge 08/08/85 n. 431, le quali richiedono differenti modalità di tutela e salvaguardia, a seconda della natura, estensione, stato di conservazione e fruibilità del sito.
- “*Strade romane*” - Il P.T.R.C. individua l'area interessata dalla presenza dell'agro centuriato Nord-orientale di Padova; all'interno della centuriazione si provvede alla conservazione dell'attuale sistema di strade, fossati e filari di alberi, della struttura organizzativa fondiaria storica e della toponomastica.

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, e relativa ubicazione, il progetto in esame:

- non è specificamente contemplato dal Piano che opera ad un livello molto superiore di programmazione;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto non interferisce con gli ambiti di interesse ambientale considerati dal Piano;
- presenta comunque elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, in quanto la sua realizzazione si traduce in una minor pressione sulle componenti ambientali, contribuendo alla politica di conservazione e difesa degli ambiti di interesse.



II.3.4 Piano Regionale dei Trasporti

Il 1° Piano Regionale dei Trasporti (PRT), è stato approvato nel 1990.

Il 2° PRT è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005 ed ha il compito di organizzare le politiche che attengono al campo delle Infrastrutture e della Mobilità.

Il PRT individua nel comprensorio industriale costiero di Porto Marghera la più grande area portuale-industriale dell'Italia settentrionale, un'importante risorsa per il Veneto, ma anche per l'intero paese poiché rappresenta il tratto di costa mediterranea più vicina al Centro Europa, 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.

Se si considera la futura evoluzione dell'Adriatico come corridoio marittimo di rango europeo in funzione di attività di cabotaggio e di autostrada del mare, la prospettiva di realizzare una grande piattaforma logistica nella zona costiera di Porto Marghera, diventa di fondamentale importanza.

Dall'analisi effettuata, in relazione alla tipologia di interventi previsti illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, emerge che il progetto in esame:

- non è specificatamente contemplato dal Piano che opera una pianificazione strategica sul tema dei trasporti a livello regionale e locale;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto concorre a mantenere una presenza industriale indispensabile al mantenimento del Porto industriale ed allo sviluppo del Polo Logistico;
- presenta comunque elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano Regionale dei Trasporti, in quanto la sua realizzazione contribuisce ad un innalzamento della qualità dei traffici, riducendo il traffico di sostanze pericolose potenzialmente impattanti sull'ambiente, senza la necessità di misure di tutela o di mitigazione (vedi paragrafo III.6.5.2 del Quadro Progettuale).



SEZIONE II

II.3.5 Piano di Tutela delle Acque

Il Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto è stato adottato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 107 del 5 novembre 2009. Costituisce uno specifico piano di settore, ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs. 152/2006 e contiene gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.Lgs. 152/2006 e le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico.

Esso rappresenta lo strumento con cui la regione stabilisce i criteri di raggiungimento e mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici superficiali e sotterranee. Si compone di tre documenti fondamentali:

- *Sintesi degli aspetti conoscitivi*: riassume la base conoscitiva e i suoi successivi aggiornamenti e comprende l'analisi delle criticità per le acque superficiali e sotterranee, per bacino idrografico e idrogeologico.
- *Indirizzi di Piano*: contiene l'individuazione degli obiettivi di qualità e le azioni previste per raggiungerli, la designazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili da nitrati e da prodotti fitosanitari, delle zone soggette a degrado del suolo e desertificazione, le misure relative agli scarichi, le misure in materia di riqualificazione fluviale.
- *Norme Tecniche di Attuazione*: contengono misure di base per il conseguimento degli obiettivi di qualità fissati all'interno del Piano.

Per quanto riguarda la Laguna di Venezia, resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente più restrittiva e dal "Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000", approvato da Consiglio Regionale con Delibera n. 24 del 01/03/2000, che individuano la Laguna di Venezia come "area sensibile" (rif. paragrafo specifico).

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, e le loro relative limitate interazioni sulla componente "sistema idrico", dall'analisi effettuata, il progetto in esame:

- non è considerato specificamente negli strumenti di intervento contemplati dal Piano che opera la prevenzione e la tutela del sistema idrico attraverso piani obiettivo sulla qualità delle acque;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto non comporta un incremento dei prelievi e dell'inquinamento da sorgenti industriali nella Laguna Veneta;
- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione contribuisce da una riduzione dei prelievi di acqua da sorgenti superficiali/profonde e degli scarichi di reflui liquidi, con un alleggerimento della pressione sul sistema idrico (vedi paragrafo III.6.2 del Quadro Progettuale).



SEZIONE II

II.3.6 Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera

Con deliberazione n. 902 del 4 aprile 2003 la Giunta Regionale ha adottato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, in ottemperanza a quanto previsto dalla L.R. 16 aprile 1985, n. 33 e dal D.Lgs. 351/99. Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera è stato infine approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 57 dell'11 novembre 2004 e pubblicato nel BURV n. 130 del 21/12/2004.

Il Piano effettua l'analisi dello stato di qualità dell'aria a livello regionale e sulla base dei risultati ottenuti definisce una zonizzazione del territorio, mediante la suddivisione in 3 tipologie di aree:

- **zone A**, definite come zone critiche, in cui i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme e nelle quali pertanto, è necessario applicare i **Piani di Azione**;
- **zone B**, in cui i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite aumentato del margine di tolleranza o sono compresi tra il valore limite e il valore limite aumentato del margine di tolleranza: in tali aree sono da applicare i **Piani di Risanamento**;
- **zone C**, in cui i livelli degli inquinanti risultano inferiori al valore limite e sono tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi: in tali aree è necessario applicare i **Piani di Mantenimento**.

Gli inquinanti considerati sono SO₂, NO₂, O₃, CO, PM10, Benzene e IPA. Il Piano ha classificato l'area del Comune di Marghera in zona A in quanto area produttiva e pertanto destinata a misure specifiche in materia di protezione della qualità dell'aria. Le misure definite dai Piani di Azione sono in generale suddivise in azioni integrate, finalizzate ad un recepimento in ambito strutturale e programmatico, ed azioni dirette rappresentate da interventi da effettuare in caso di emergenza.

Con particolare riferimento ai problemi della tutela e del risanamento dell'atmosfera, il relativo Piano regionale ha individuato l'area del Polo industriale di Porto Marghera come zona da risanare, individuando le tappe di una graduale riduzione delle emissioni inquinanti, con esplicito ed esclusivo rinvio agli obiettivi dello stesso Accordo per la chimica del 1998 e del successivo Protocollo di intesa del 2006, per l'attuazione in particolare delle misure di contenimento delle emissioni di polveri e NOx.

Nel protocollo del 2006, **polimeri europa** ha fatto propri gli obiettivi relativi alla riduzione di NOx e polveri così come individuati anche dal precedente proprietario della CTE acquisita nel 2006. Conseguentemente, nel 2007, la **polimeri europa** ha comunicato l'intenzione di utilizzare presso la CTE l'Olio di cracking (FOK), autoprodotta nell'impianto di cracking, in sostituzione dell'Olio combustibile BTZ, evidenziando riduzioni delle emissioni di SOx e NOx, in relazione al bassissimo contenuto di zolfo e di azoto organico dell'Olio FOK, ed ulteriori effetti positivi sulle altre emissioni (metalli, polveri, ecc.).

Dall'analisi effettuata e dalle interazioni derivanti dal Progetto, descritte in dettaglio nel Quadro Progettuale del presente Studio, in relazione anche a quanto specificato al successivo paragrafo II.3.10, emerge che il progetto in esame:



SEZIONE II

- rientra a pieno titolo nella disciplina, negli obiettivi e nelle azioni del Piano, in particolare per quanto attiene l'Accordo di Programma della chimica di Porto Marghera,
- non presenta elementi in contrasto con il Piano, in quanto conferma il mantenimento di una presenza industriale sostenibile, in conformità con l'Accordo di Programma della chimica di Porto Marghera,
- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione comporta una riduzione delle emissioni di NO_x, SO_x, CO, Polveri (vedi paragrafo III.6.1 del Quadro Progettuale).



SEZIONE II

II.3.7 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali

La Giunta Regionale del Veneto ha adottato con la delibera n. 2947 del 06/10/09 il nuovo Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali. Il piano Regionale di Gestione dei Rifiuti speciali, trova i suoi principali riferimenti normativi nel D.Lgs. 152/2006 (che ne disciplina contenuti, competenze e tempistica all'articolo 199) e nell'articolo 11 della L.R. 25 gennaio 2000 n. 3.

Il Piano si compone dei seguenti elaborati:

- normativa di attuazione;
- relazione generale sui principali poli di produzione dei rifiuti speciali, nonché sugli obiettivi finali del piano;
- stima del fabbisogno di impianti, potenzialmente necessari sulla base di principio di prossimità;

e pone i seguenti obiettivi:

- prevenire la produzione di rifiuti nonché la loro pericolosità;
- favorire il riciclaggio e recupero di materia;
- favorire il recupero ai fini della produzione di energia dai rifiuti;
- minimizzare il ricorso alla discarica;
- ipotizzare il fabbisogno teorico di impianti da realizzare nella Regione Veneto, sulla base degli obiettivi precedenti, dei quantitativi prodotti, del destino ottimale dei rifiuti e della stima della domanda inevasa, a livello regionale, di recupero e smaltimento sia dei rifiuti pericolosi che non pericolosi;
- definire i criteri di individuazione della aree non idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti tenendo conto delle pianificazioni e delle limitazioni esistenti che interessano il territorio; garantendo la realizzazione degli impianti nelle aree che comportano il minor impatto socio-ambientale.

In relazione alla tipologia di interventi previsti derivanti dal variato assetto produttivo del sito di Porto Marghera, come illustrato in dettaglio nel Quadro Progettuale, il progetto in esame:

- non risulta inseribile in modo specifico nel Piano, indirizzato verso la programmazione strategica degli impianti di trattamento rifiuti speciali;
- non presenta elementi in contrasto con il Piano, in quanto non introduce incrementi o diversificazioni dei rifiuti prodotti;
- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione comporta una sia pur limitata riduzione del volume dei rifiuti (vedi paragrafo III.6.3.2 del Quadro Progettuale).



SEZIONE II

II.3.8 Piano di Area Laguna e Area Venezia (PALAV)

Il Piano, approvato nel 1995 (Variante n. 1 approvata con D.C.R. n. 70 del 21 Ottobre 1999), riguarda l'intera laguna di Venezia ed i territori circostanti, ed ha valenza paesistico - ambientale, ai sensi della Legge 431/85 ("Legge Galasso"). Le indicazioni del Piano relativamente all'area nel quale è inserita l'area oggetto del presente studio si articolano nei seguenti sistemi:

Sistema ambientale lagunare litoraneo

- "Laguna viva" - Si tratta della parte di laguna che rimane sempre sommersa, soggetta a provvedimenti volti alla tutela e rivitalizzazione dell'ambiente da parte degli enti e autorità competenti.
- "Barene e velme" - Sono così chiamate le aree lagunari periodicamente sommerse dai movimenti di marea, per le quali si prescrivono numerose norme di tutela.
- "Zone a canneto" - Sono aree nelle quali è consentito esclusivamente il taglio della canna e l'accesso dei mezzi necessari allo svolgimento di tale attività.
- "Casse di colmata" - Si tratta di aree emerse in zona di laguna artificialmente costituite mediante accumulo di materiale prevalentemente proveniente dallo scavo dei canali; il Piano d'Area vincola i Comuni a stabilire particolari misure di riqualificazione ambientale.
- "Isole della laguna" - Per quanto riguarda gli interventi nelle isole, il Piano rimanda generalmente agli strumenti urbanistici comunali.

Sistema ambientale della terraferma

- "Ambiti fluviali da riqualificare" - Ambiti soggetti ad interventi finalizzati al ripristino e/o aumento del grado di naturalità.
- "Aree di interesse paesistico - ambientale" - Costituiscono ambiti preferenziali per la realizzazione di parchi territoriali e sono da considerarsi prioritarie nell'applicazione delle direttive CEE relative al miglioramento ambientale.
- "Aree di interesse paesistico ambientale con previsione degli strumenti urbanistici vigenti" - Per queste aree sono confermate le prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti alla data di approvazione del Pian.
- "Ambiti di riqualificazione ambientale" - Per questi ambiti è prevista la conservazione e il recupero del potenziale naturalistico - ambientale e dei fabbricati rurali esistenti, nonché la rimozione delle situazioni di degrado.
- "Reti idrauliche storiche del Brenta e del Sile - Piave" - Si tratta dei corsi d'acqua sottoposti a tutela per i quali le norme rimandano al "Piano Generale di Bonifica e di tutela del Territorio Rurale".
- "Arginature storiche" - Per questi ambiti viene posto il divieto di ogni intervento che ne interrompa la consistenza e la continuità.

Sistema dei beni storico-culturali

- "Beni storico-culturali" - Comprendono edifici e ambiti tutelati per il loro interesse storico.
- "Centri storici" - Ambiti per i quali si consentono gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici.



SEZIONE II

Unità del paesaggio agrario

- “Unità del paesaggio agrario” - L'individuazione di tali unità è volta alla tutela del paesaggio agrario, del patrimonio arboreo ed arbustivo, della rete idrografica e viaria minore.

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, e le relative limitate interazioni ambientali, il progetto in esame:

- è soggetto alle indicazioni del Piano, anche se in misura marginale date le sue caratteristiche e la sua localizzazione;
- non presenta elementi in contrasto con il Piano, in quanto non introduce ulteriori elementi di pressione sulle componenti interessate;
- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione comporta una riduzione generale dei fattori di pressione (interazioni negative), sia come emissioni che come consumi di risorse (vedi paragrafo III.6.1, III.6.2.2, III.6.5.1 del Quadro Progettuale).



SEZIONE II

II.3.9 Piano Direttore 2000

La Legislazione Speciale per Venezia assegna all'amministrazione regionale i compiti relativi al disinquinamento. A questo scopo, a partire dal 1979, l'amministrazione regionale ha sviluppato il cosiddetto "Piano Direttore", redatto via via in nuove versioni seguendo l'evoluzione della legislazione specifica e delle nuove conoscenze in campo ambientale.

L'aggiornamento attualmente vigente è denominato "Piano Direttore 2000", approvato con D.C.R. n. 24 del 01/03/2000 individua le strategie di disinquinamento più opportune e convenienti per conseguire gli obiettivi di qualità per le acque della Laguna e dei corsi d'acqua in esso sversanti.

La finalità del nuovo Piano è quella di ridurre i carichi inquinanti complessivamente sversati in laguna a livelli tali da assicurare stabilmente alla Laguna di Venezia le caratteristiche di mesotrofia che le sono proprie.

Obiettivi primari del Piano sono inoltre:

- il raggiungimento dei livelli di microinquinanti fissati dalla legislazione;
- il miglioramento delle tecnologie e la riorganizzazione dei processi industriali per ridurre il fabbisogno idrico e la quantità di reflui;
- l'aumento della capacità di trattamento dell'impianto di Fusina.

Obiettivo strategico del Piano su questo terreno è l'attuazione del progetto di riuso degli effluenti industriali di Porto Marghera da attivarsi in sinergia con il "Progetto Integrato Fusina", volto alla riduzione ed al controllo di tutti gli scarichi diretti in Laguna.

Tale progetto nasce dall'idea di coordinare gli interventi per la depurazione dei reflui e di rigenerazione delle acque usate mediante la trasformazione dell'impianto di depurazione in centro di trattamento polifunzionale per gli scarichi civili, le acque di pioggia di Marghera e del Mirese, il post-trattamento degli scarichi industriali di Porto Marghera, la depurazione delle acque di falda e per la produzione di acque per il riuso industriale.

In particolare, il Progetto Integrato Fusina prevede il riutilizzo nell'area industriale di Porto Marghera di una parte degli stessi reflui depurati, scoccati in un'apposita cassa di colmata.

Il Piano fornisce il quadro dello stato del sistema Bacino Scolante – Laguna - Mare, analizzando la situazione delle acque e dell'aria, descrivendo le principali infrastrutture esistenti (reti fognarie e impianti di depurazione) ed effettuando un'analisi degli apporti di inquinanti in laguna.

Nel Piano vengono indicate inoltre, le linee guida operative per:

- interventi nel settore civile e urbano diffuso (sistemi fognari e impianti di depurazione);
- interventi nel settore industriale (in particolare riduzione e razionalizzazione dei consumi idrici e modalità di trattamento dei rifiuti);
- interventi nel settore agricolo-zootecnico;
- interventi nel settore del territorio;
- sistemi per l'abbattimento delle emissioni gassose: sono individuate le priorità di intervento, con riferimento all'Accordo di Programma sulla Chimica di Porto Marghera;
- sistemi di trattamento e smaltimento dei rifiuti;
- linee guida per il monitoraggio.



SEZIONE II

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, e pur nelle sue relativamente limitate interazioni ambientali, il progetto in esame:

- si inserisce negli obiettivi e nelle indicazioni del Piano, anche se in misura marginale date le sue caratteristiche;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto non comporta incrementi dei prelievi idrici e dei reflui prodotti da sorgenti industriali negli ambiti considerati dal Piano, né produce incrementi di emissioni gassose in atmosfera;
- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione contribuisce ad una riduzione dei prelievi di acqua da sorgenti superficiali-profonde e del volume dei reflui liquidi, con un alleggerimento della pressione sul sistema idrico; con riferimento alle emissioni gassose in atmosfera, il Progetto è infine pienamente conforme all'Accordo di Programma sulla Chimica di Porto Marghera, prevedendone una significativa riduzione (vedi paragrafo III.6.1 del Quadro Progettuale).



SEZIONE II

II.3.10 Accordo di programma per la Chimica di Porto Marghera

Obiettivo principale dell'“Accordo di programma per la Chimica di Porto Marghera” (D.P.C.M. 12/02/99) è quello di mantenere a Porto Marghera “condizioni ottimali di coesistenza tra la tutela dell'ambiente e lo sviluppo produttivo nel settore chimico, in un quadro di certezze gestionali”. L'accordo è stato firmato da rappresentanti dello Stato, degli Enti Pubblici, delle Organizzazioni Sindacali e delle principali aziende che operano nell'area, fra cui **polimeri europa**.

I due obiettivi principali sono:

- risanare e tutelare attraverso azioni di disinquinamento, bonifica o messa in sicurezza dei siti, di riduzione delle emissioni in atmosfera e in Laguna e di prevenzione dei rischi di incidente rilevante;
- 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 la qualificazione dell'occupazione.

Per il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'Accordo, è prevista una serie di interventi in termini di risanamento e tutela dell'ambiente:

- scavo di canali industriali e portuali;
- smantellamento degli impianti in dismissione, messa in sicurezza dei siti e/o bonifica dei siti;
- riduzione dei rischi di movimentazione merci e controllo a distanza della movimentazione;
- accordo volontario per la certificazione delle industrie chimiche;
- sistema Integrato per il monitoraggio ambientale e la gestione del rischio industriale e delle emergenze (SIMAGE);
- definizione di un disegno di legge per la realizzazione di un'area ecologicamente attrezzata per garantire la tutela della salute, sicurezza ed ambiente tramite la gestione unitaria di infrastrutture e servizi

Al fine di ottenere un coordinamento delle azioni al fine di realizzare in modo efficace i progetti di bonifica, l'atto integrativo dell'accordo, approvato e sottoscritto alla fine del 2000, ha previsto la realizzazione di un Master Plan, come strumento di supporto ed utilizzo. Tale atto individua interventi finalizzati sia al risanamento ambientale (opere di confinamento, drenaggio dei fanghi e risanamento dei canali industriali, bonifica terreni contaminati, etc.) che all'acquisizione di nuovi dati da attuare potenziando la caratterizzazione del suolo e del sottosuolo e realizzando sistemi di monitoraggio da mantenere nel tempo.

Il Master Plan prevede inoltre l'avvio della bonifica dei siti contaminati in parallelo alla realizzazione del confinamento e al risanamento dei fondali dei canali industriali.

SEZIONE II

Nel 2007 la situazione del Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera, in base ad un rapporto emesso dall'APAT² si presentava come indicato nella sottostante figura, ripresa dal documento citato:

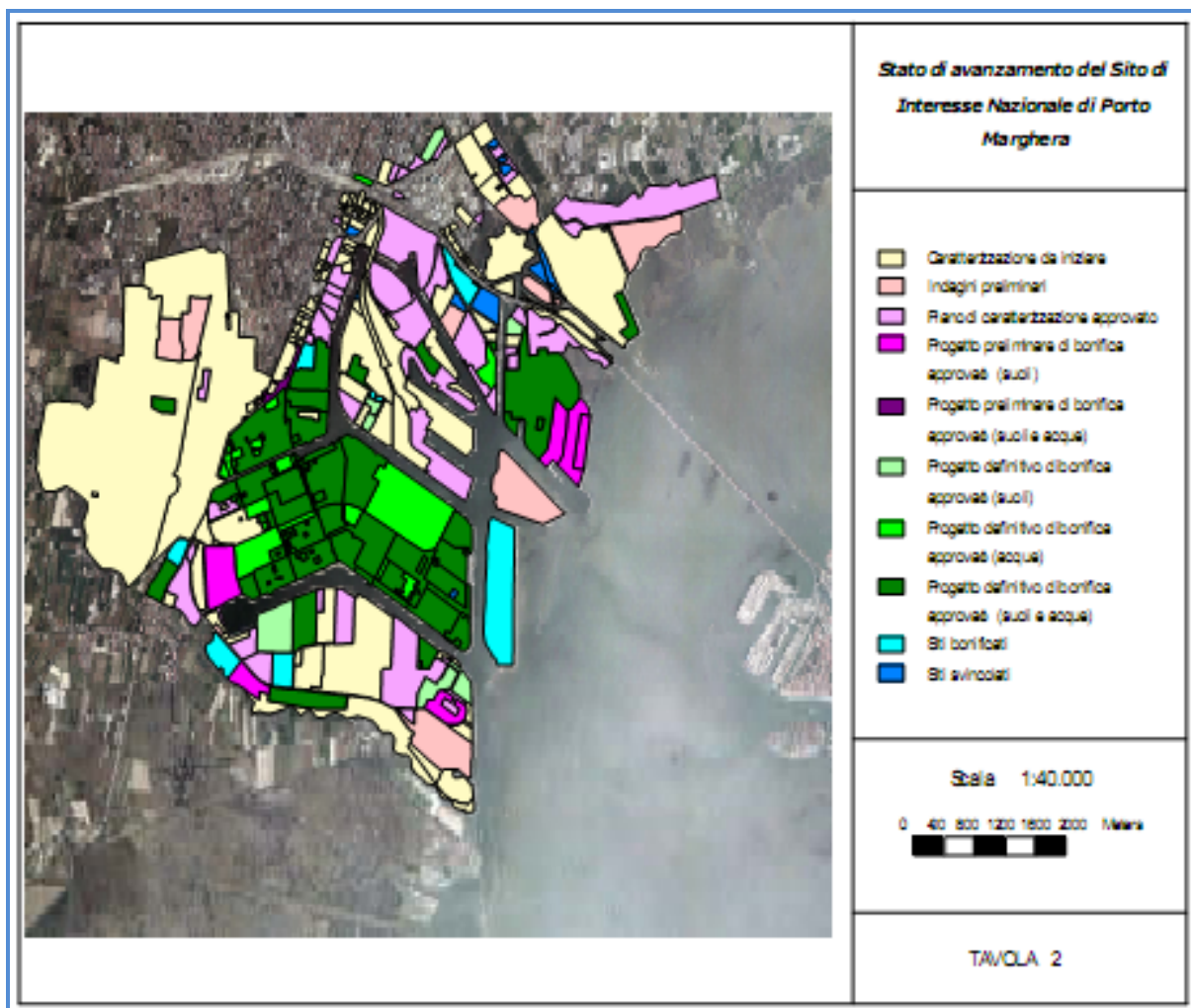


Figura II.1 – Stato di avanzamento della bonifica - 2007

Nel 2008 la situazione del Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera, in base al rapporto che periodicamente viene emesso dal Magistrato alle acque si presentava come indicato nella sottostante figura.

² “Stato di attuazione delle attività di bonifica e utilizzo di tecnologie innovative nei siti di interesse nazionale: casi studio” - Ing. Laura D’Aprile, Servizio Interdipartimentale per le Emergenze Ambientali, Settore Siti Contaminati, APAT, Roma.

SEZIONE II



Figura II.2 – Magistrato alle Acque di Venezia - Opere di marginamento (c.a. 50 km) e avanzamento lavori 2008

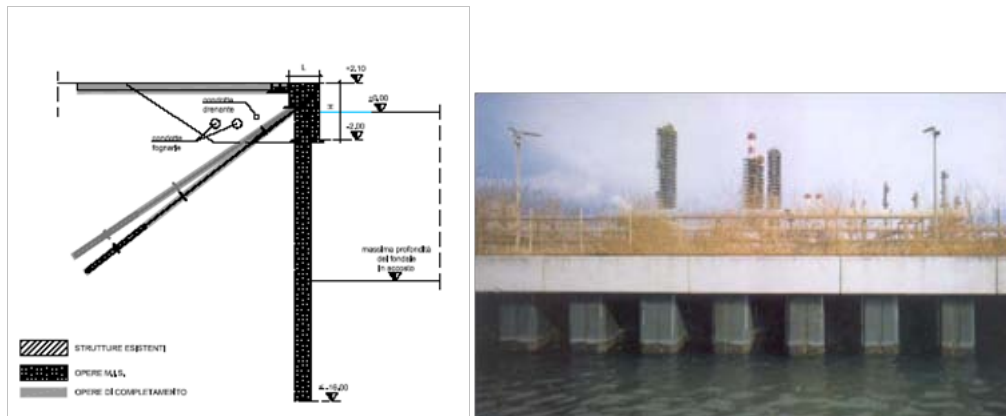


Figura II.3 – Tipico opera marginamento in fase di realizzazione in Darsena della Rana

Dallo stato di avanzamento riportato, le attività sono proseguite coprendo i 2/3 del fronte della Darsena della Rana ed attualmente superano il 93% del sito Nuovo Petrochimico.



SEZIONE II

Bonifica delle matrici ambientali

Sono state avviate le attività di bonifica della prima falda e della falda superficiale “impregnazione nel riporto”. L’attività è gestita tramite un sistema di drenaggio controllato ed è completata e operativa da gennaio 2011

Nel 2010 con la realizzazione del Progetto di bonifica (impianto TAF, opere di drenaggio e interconnetting) ed effettuati i collaudi delle opere si sono via via allineate le postazioni di drenaggio verso il TAF.

Obiettivo del progetto è la bonifica delle falde attraverso un sistema di pump and treat, ovvero mediante la realizzazione di un sistema di captazione delle acque di falda con dreni orizzontali e/o verticali, ed il loro invio, tramite un sistema di interconnetting, ad un impianto di trattamento acque di falda (TAF) dedicato.

La progettazione e la gestione della Bonifica tramite il “Drenaggio Controllato di Sito” è realizzata mediante l’applicazione del Modello Matematico di flusso elaborato dal Politecnico di Milano.

Le acque in uscita dal TAF sono inviate all’impianto di depurazione chimico-fisico-biologico SG31 (SIFAGEST) dove i reflui subiscono il trattamento di finissaggio finale (azoto) per renderli conformi ai limiti allo scarico nella Laguna di Venezia (rif. DM 30/7/99).

Nell’ottobre del 2010 sono state avviate le attività di bonifica dei suoli secondo il progetto approvato con Decreto DVA/DEC prot. 4561/Q.d.V./M/Di/B del 07/05/2008.

L’area individuata per la realizzazione delle caldaie risulta conforme al Progetto di bonifica dei suoli approvato e non necessita di bonifica; inoltre l’utilizzo di fondazioni palificate esistenti non comporta eventuali possibili interferenze derivanti dalla realizzazione delle caldaie, con le attività di bonifica della falda.

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, si può affermare che il progetto in esame:

- rientra pienamente fra le iniziative indicate dall’Accordo nel quadro 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 la qualificazione dell’occupazione.”;
- non presenta elementi in contrasto, in particolare la sua realizzazione non pregiudica il programma di bonifica e riqualificazione del Sito;
- presenta numerosi elementi di coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi previsti dall’Accordo, in quanto la sua realizzazione sarà adeguata alle Migliori Tecnologie Disponibili e comporterà la minimizzazione dei prelievi di risorse naturali e la riduzione delle emissioni, con un complessivo alleggerimento delle pressioni sui sistemi ambientali (vedi paragrafo III.6.1, III.6.2.2, III.6.5.1 del Quadro Progettuale).



SEZIONE II

II.3.11 Rete Natura 2000 – Progetto Bioltaly

Rete Natura 2000 è un sistema di aree, individuate nel territorio dell'Unione Europea, destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dell'Unione ed in particolare alla tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali indicati negli allegati I e II della Direttiva Comunitaria 92/43/CE "Habitat". Fanno parte di Rete Natura 2000 i Siti di Interesse Comunitario (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS); nel Territorio Regionale Veneto sono stati individuati numerosi SIC e ZPS, la maggior parte dei quali risulta ubicata a notevole distanza dal Polo industriale di Porto Marghera.

In data 27 febbraio 2007 la Giunta Regionale ha adottato, con propria deliberazione n. 441, una nuova delimitazione dei perimetri delle Z.P.S. per le aree della Laguna di Venezia e del Delta del Po, che ha portato alla definizione di 2 nuove ZPS, tra cui:

- la Z.P.S. IT3250046 "Laguna di Venezia" che accorpa e amplia le preesistenti Z.P.S. 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.

La perimetrazione di questa nuova area è scaturita dalla volontà di creare un'unica grande area lagunare continua, estesa dalla Laguna Nord a quella Sud che comprendesse anche porzioni di territorio finora escluse, ma caratterizzate dalla presenza di specie ornitologiche di interesse o ritenute comunque strategiche per lo svernamento di uccelli acquatici o la nidificazione di particolari specie.

Nella tabella seguente sono riportati i Siti di Interesse Comunitario (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS) più vicine allo Stabilimento.

Codice	Tipologia	Nome	Superficie (ha)	Distanza (km)
IT 3250030	SIC	Laguna medio-inferiore di Venezia	26384,17	3
IT 3250031	SIC	Laguna superiore di Venezia	20186,20	4
IT 3250046	ZPS	Laguna di Venezia	55209	Circa 1,6

Tabella II.2 – SIC e ZPS più vicine allo Stabilimento

In **allegato II.1** al presente documento vengono riportate le schede di caratterizzazione dei suddetti SIC/ZPS.

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, si può affermare che il progetto in esame:

- non è localizzato negli ambiti di applicazione e regolamentazione del Piano;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto le interazioni prodotte non pregiudicano la conservazione della diversità biologica (Quadro Ambientale paragrafo IV.3.5);
- presenta elementi di coerenza con il Piano in quanto l'investimento proposto da polimeri europa comporta la riduzione dei carichi inquinanti nell'ambiente.



SEZIONE II

II.3.12 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, adottato dal Consiglio Provinciale di Venezia con deliberazione n. 2008/104 del 05/12/2008, rappresenta il livello intermedio di pianificazione, mediante il quale si attua il governo del territorio. Rappresenta lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale si configura come Piano di area vasta, pertanto risponde a requisiti progettuali per lo più di indirizzo, ovvero costituenti linee guida per il coordinamento della programmazione territoriale comunale e quindi per i piani attuativi. Il PTCP è formato dai seguenti documenti:

- Relazione: espone gli esiti delle analisi e delle verifiche territoriali necessarie per la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale e stabilisce gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico nelle materie di competenza provinciale.
- Elaborati grafici: rappresentano le indicazioni di progetto in scala 1:50.000 e sono così suddivisi:
 - carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
 - carta delle fragilità;
 - sistema ambientale;
 - sistema insediativo-infrastrutturale;
 - sistema del paesaggio.
- Norme tecniche: definiscono gli indirizzi, ossia i riferimenti per gli strumenti di specifica competenza della provincia; le direttive, ossia i riferimenti per i comuni per la progettazione dei PAT; prescrizioni e vincoli, ossia indicazioni prescrittive di cui tutti obbligatoriamente devono tenere conto.
- Banca dati alfa-numerica e vettoriale: contiene il quadro conoscitivo e le informazioni contenute all'interno degli elaborati.

Le tematiche trattate all'interno del PTCP vengono sinteticamente riportate nella tabella seguente:

Tematica trattata	Modalità di azione del PTCP
Valorizzare e riqualificare il sistema insediativo limitando il processo di diffusione e recuperando fattori di identità paesaggistica locale.	Il PTCP indica i poli produttivi su cui concentrare le necessità di nuovo insediamento e specifica le modalità di sviluppo insediativo con lo scopo di contenere il diffuso e riqualificare il tessuto esistente.
Promuovere e rafforzare il sistema territoriale come sistema reticolare policentrico, minimizzando gli spostamenti obbligati per lavoro o servizi.	Il PTCP sviluppa nuove modalità di accesso alle diverse parti del territorio ed individua ipotesi di connessione viaria per rendere accessibile in particolare la costa ed i territori di Chioggia – Cavarzere – Cona.



SEZIONE II

Tematica trattata	Modalità di azione del PTCP
Garantire una mobilità efficiente segnatamente riferita al trasporto pubblico, con una distribuzione dei servizi che ne riduca la necessità e un sistema infrastrutturale adeguato e differenziato che elimini il traffico di transito delle reti locali.	Il PTCP propone nuove modalità di trasporto quali metromare, sistema tranviario e SFMR, integrate tra loro secondo un'intermodalità che tiene conto della collocazione delle principali funzioni territoriali presenti e di progetto.
Promuovere la difesa degli spazi rurali e la evoluzione colturale verso produzioni di qualità sostenibile, connesse con le tipicità e i contesti, integrate agli altri settori dello sviluppo locale e della difesa ambientale.	Il PTCP indica ambiti su cui investire in base ad una progettazione sostenibile del territorio rurale, anche con riferimento al turismo a basso impatto. Mostra inoltre una nuova concezione di tutela dello spazio rurale che tenga conto della contingente riqualificazione del tessuto insediativo marginale esistente.
Attivare politiche per un territorio sicuro, considerando la Provincia un laboratorio per soluzioni sperimentali di ripristino delle condizioni di sicurezza ambientale anche a fronte delle prospettive connesse al <i>climate change</i> .	Il PTCP propone indirizzi, anche attraverso la definizione di specifici progetti strategici, per il riallagamento, riadattamento e riconduzione in pristino di parti del territorio che risultano essere a forte sofferenza idraulica e ad elevata cultura intensiva (territorio delle bonifiche).
Proseguire nella valorizzazione della qualità ambientale attraverso una diffusa permeabilità del territorio e la costruzione di efficaci reti ecologiche nei tratti di massima frammentazione e interferenza antropica.	A tal proposito il PTCP prende in considerazione le reti ecologiche progettate dal PTRC propone connessioni ecologiche di riferimento per la valorizzazione del tessuto agricolo in chiave ambientale.
Tutelare il sistema lagunare con politiche di potenziamento e di qualificazione ambientale delle aree di confine, del bacino scolante e delle relazioni con il sistema urbano coinvolto.	Il PTCP considera la laguna, nel suo complesso, come elemento di grande importanza naturalistica e punta alla sua tutela in quanto elemento portante della rete ecologica e del sistema ambientale provinciale.
Valorizzare il sistema turistico e avviare una gestione integrata del sistema costiero, ridisegnando l'attività e i luoghi turistici come parte del sistema insediativo e produttivo locale e non come funzione indipendente e distinta.	Il PTCP definisce strategie alternative al turismo costiero e specifici indirizzi per la tutela dei varchi costieri.
Promuovere il sistema economico provinciale attraverso i distretti produttivi e la riqualificazione di Porto Marghera, con una politica di pieno utilizzo (ottimizzazione) delle aree esistenti e di adeguamento ai nuovi modelli produttivi e di distribuzione.	Il PTCP indica i poli produttivi di carattere metropolitano e quelli di carattere sovracomunale per i quali i comuni dovranno operare alla organizzazione funzionale degli spazi produttivi, limitando ogni altra forma di espansione produttiva al di fuori di detti poli.

Tabella II.3 – Tematiche e modalità d'azione del PTCP

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, si può affermare che il progetto in esame:

- non è specificamente contemplato nel Piano, che opera a livelli di programmazione e di indirizzo superiori;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto si inserisce nell'area di Porto Marghera nel quadro strategico della ottimizzazione delle esistenti strutture industriali;



SEZIONE II

- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione contribuisce alla riqualificazione del Sito industriale di Porto Marghera, nell'ambito dell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera, con ciò mantenendo attiva una indispensabile sorgente di supporto per lo sviluppo di nuove tecnologie e modelli produttivi (vedi paragrafo III.2 del Quadro Progettuale).



SEZIONE II

II.3.13 Piano Territoriale Provinciale (PTP)

Il Piano Territoriale Provinciale, adottato il 17/02/1999 con delibera del Consiglio Provinciale di Venezia n. 51195, si prefigge obiettivi riguardanti i seguenti ambiti:

- Sistema Ambientale;
- Sistema Insediativo ed Economico Produttivo;
- Sistema Infrastrutturale e della Mobilità.

All'interno del Sistema Ambientale sono individuate le seguenti unità:

- Risorse naturalistico - ambientali ed agroforestali.
- "Zona con priorità di riforestazione" - Rappresenta i siti ove sono in atto azioni di forestazione e di tutela del bosco.
- Aree a rischio e/o condizionate da dissesti.
- "Area a rischio idraulico"- Comprende le zone ad alta frequenza di esondazione e le aree a deflusso ostacolato. In dette aree non è consentita l'apertura di nuove cave e discariche e sono permessi unicamente tesi a garantire o aumentare la capacità di invaso.
- "Aree fragili: paleoalveo"- Antichi tracciati fluviali particolarmente vulnerabili all'infiltrazione e alla veicolazione di agenti inquinanti nel sottosuolo.
- "Area a rischio: sito inquinato"- Le discariche non autorizzate e non ancora recuperate sono individuate nel P.T.P. come siti inquinati.
- "Riserva provinciale di protezione speciale"- Identifica un territorio idoneo alla conservazione delle biodiversità e delle specie di uccelli protetti.
- "Riserva provinciale speciale di conservazione"- Aree naturali geograficamente definite che contribuiscono in modo significativo a conservare o ripristinare tipi di habitat naturali di flora o fauna in uno stato di conservazione soddisfacente.
- "Area di interesse paesistico-ambientale" - Aree così segnalate dal PALAV, o non segnalate, ma aventi caratteristiche analoghe.
- "Ambito lagunare"- La laguna di Venezia è indicata come la più importante zona umida di livello internazionale: ogni progetto, al suo interno, dovrà tenere conto della necessaria gestione unitaria della laguna.
- "Corridoio ecologico"- Fasce territoriali di connessione tra le aree naturali relitte.

All'interno del Sistema Insediativo ed Economico-Produttivo sono individuate le unità:

- "Aree per insediamenti produttivi ed infrastrutture connesse" - Zone a destinazione produttiva, per le quali i Comuni devono provvedere ad adeguare la dotazione di servizi; è esclusa la previsione di nuove aree produttive prima del completamento dell'urbanizzazione di queste aree.
- "Ambito produttivo strategico" - Aree che possono svolgere un ruolo funzionale alle grandi infrastrutture logistiche (porti, aeroporti, interporti e nodi infrastrutturali).
- "Zona di trasformazione compatibile" - Ambiti destinati a processi di recupero e di riutilizzazione delle aree produttive dismesse finalizzati al miglioramento complessivo della qualità ambientale.



SEZIONE II

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, si può rilevare che il progetto in esame:

- non è specificamente contemplato nel Piano;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto si inserisce nell'area di Porto Marghera nel quadro del rilancio strategico e sostenibile delle esistenti strutture industriali, nel rispetto delle peculiarità della Laguna Veneta;
- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione contribuisce al mantenimento ed alla riqualificazione del Sito industriale di Porto Marghera, elemento centrale dell'ambito infrastrutturale e logistico di Venezia (vedi paragrafo III.2 del Quadro Progettuale)..



SEZIONE II

II.3.14 Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Venezia e relativa Variante per Porto Marghera

Dal punto di vista urbanistico, la zona industriale di Porto Marghera è disciplinata da un' apposita Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia, all'interno della quale tale area risulta classificata come "Zona industriale portuale di completamento (D1.1a)".

Tale zona ha, quali destinazioni principali:

- industriale e industriale-portuale;
- industriale di produzione e di distribuzione dell'energia;
- industriale per interscambio modale e per movimentazione delle merci con trattamento e/o manipolazione delle merci stesse e - quindi - con esclusione dell'insediamento di attività limitate al mero deposito, tra diverse fasi di trasporto, di merci già pronte per la commercializzazione;
- artigianale produttivo;

e quali destinazioni compatibili:

- commerciale;
- direzionale;
- ricettiva annessa alle attività produttive;
- artigianale di servizio;
- residenziale di servizio;
- impianti tecnologici;
- impianti per la protezione civile;
- impianti ferroviari;
- parcheggi pubblici;
- opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

Sono escluse:

- industrie insalubri di prima classe ai sensi dell' art. 216 del testo unico delle leggi sanitarie;
- tutte le attività basate sulla produzione, lavorazione, e stoccaggio di sostanze cancerogene.

In ogni caso non sono compresi in tale esclusione gli interventi per la realizzazione di nuovi impianti utili all'ammodernamento e al miglioramento tecnologico delle produzioni esistenti nell'ambito di Porto Marghera, né le trasformazioni ed adeguamenti funzionali e tecnologici di questi ultimi, a condizione che rispettino le prescrizioni relative alla sicurezza degli impianti stessi.



SEZIONE II

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, ed all'analisi sopra effettuata emerge che il progetto in esame:

- rientra negli ambiti di applicazione e regolamentazione del Piano;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto si inserisce nell'area industriale con una iniziativa per l'ammodernamento ed il miglioramento tecnologico delle produzioni esistenti nell'ambito di Porto Marghera;
- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione, salvaguardando e migliorando la sostenibilità di una industria chimica di primario livello, contribuisce allo sviluppo "Zona industriale portuale di completamento (D1.1a)", in particolare per quanto attiene la destinazione "industriale-portuale".



SEZIONE II

II.3.15 Piano Regolatore Portuale (PRP) di Venezia

La legge n. 84 del 28/01/1994 "Riordino della legislazione in materia portuale" è stata emanata allo scopo di disciplinare l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti. La legge ha introdotto alcuni elementi di trasformazione delle realtà portuali come l'istituzione delle Autorità Portuali, la disciplina delle operazioni portuali e delle concessioni di aree demaniali.

La legge 84/1994 ha sancito una particolare attenzione alla pianificazione portuale come ribadito nelle finalità di cui all'art. 1, ovvero la disciplina dell'ordinamento e delle attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso. Tale legge stabilisce inoltre all'art. 5 che "... l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale ...". Le previsioni dei PRP non devono inoltre contrastare con gli strumenti urbanistici comunali.

I Piani Regolatori Portuali devono individuare la delimitazione e il disegno dell'ambito, e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

La stessa legge 84/94 all'art. 27, comma 3, richiama comunque l'efficacia dei piani portuali vigenti fino alla completa definizione dei nuovi strumenti. Il PRP vigente di Porto Marghera è stato approvato dal ministero dei Lavori Pubblici con Decreto n. 319 del 15/05/1965.

Vista l'eterogeneità degli ambiti presenti nel territorio comunale, e sulla scorta della prassi urbanistica utilizzata dal Comune di Venezia, l'Autorità Portuale di Venezia ha scelto di procedere attraverso la definizione di cinque distinti atti di pianificazione: Varianti al Piano Regolatore Portuale (VPRP), definite per ambiti territoriali omogenei, tra questi la VPRP per la sezione di Porto Marghera (Comune di Venezia).

Successivamente, il Comitato Portuale ha approvato, con Delibera N. 10/1999 del 16 Settembre 1999, il Piano Regolatore Portuale per la sezione di Porto Marghera (prp/PM) ed ha avviato l'iter procedurale per la sua approvazione.

Il Consiglio Comunale di Venezia, con Delibera N. 32 del 24 Gennaio 2000, ha condiviso e valutato positivamente gli indirizzi contenuti nel PRP. Il Consiglio Comunale ha altresì individuato e proposto all'Autorità Portuale alcune modifiche da apportare agli elaborati grafici e redazionali al fine di conseguire una più aderente rispondenza a quanto previsto dalla Variante al PRG per Porto Marghera approvata con DGR N. 350 del 9 Febbraio 1999.

Il Comitato Portuale ha quindi definitivamente adottato il Piano in questione in data 17/02/2000, recependo tali osservazioni. La Variante al PRP è stata approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (parere trasmesso il 2/3/2001).

Nel Luglio del 2005 è stata presentata una lettera al Ministero dell'Ambiente con cui l'Autorità Portuale ha comunicato il ritiro del piano dalla procedura di VIA. L'iter autorizzativo del nuovo PRP è stato quindi interrotto. Attualmente risulta quindi vigente il PRP del 1965.



SEZIONE II

Gli indirizzi sulla base dei quali è stata redatta la Variante al Piano Regolatore Portuale per la sezione di Porto Marghera sono quelli della valorizzazione del territorio, assumendo come invariante l'estensione delle aree portuali, avendo come obiettivo quello del recupero delle aree dismesse e pianificando la razionalizzazione e l'infrastrutturazione delle aree già precedentemente occupate.

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, si può affermare che il progetto in esame:

- non è specificamente contemplato nel Piano né nella Variante attualmente sospesa;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto non modifica l'estensione dell'area portuale;
- presenta una coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione contribuisce al mantenimento di una presenza industriale qualificata di supporto alla razionalizzazione ed alla infrastrutturazione delle aree portuali.



SEZIONE II

II.3.16 Piano Operativo Triennale (POT)

Secondo la legge n. 84/1994 il Comitato Portuale, su proposta del presidente, approva il Piano Operativo Triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati.

Il Piano Operativo Triennale 2008-2011 è stato approvato dal Comitato Portuale il 11 settembre 2009; la "Seconda revisione annuale" è stata approvata dal Comitato Portuale il 24 febbraio 2011.

Il POT, partendo dal contesto internazionale con l'analisi del prodotto mondiale, ha analizzato l'evoluzione dei traffici e le prospettive di sviluppo per il porto di Venezia.

Il POT affronta anche la pianificazione portuale facendo riferimento agli indirizzi adottati a livello comunitario, nazionale e regionale, riguardanti le politiche della mobilità e dei trasporti.

Ampio spazio viene dato a "Il Porto Possibile": nel triennio si vuole porsi in un'ottica più orientata al marketing che tenga conto della rapidità di evoluzione degli scenari economici internazionali e quindi della necessità di porsi degli obiettivi di "riposizionamento relativo", ovvero rispetto ad una domanda diversificata espressa da mercati con caratteristiche diverse. Si vuole quindi costruire una visione strategica unitaria sul futuro del complesso delle aree dell'ambito portuale, pur nella loro estrema diversità sotto il profilo funzionale, proprietario, ambientale, ecc. visione strategica che deve saper porre a sistema le potenzialità che l'ambito portuale offre rispetto alle opportunità, valorizzando le peculiarità del territorio, delle sue infrastrutture, della sua posizione geografica, della sua esperienza produttiva.

In questo ambito trova spazio il concetto di "Porto Verde". In un contesto attuale, nel quale le preoccupazioni per la qualità dell'ambiente locale e globale stanno diventando un aspetto di primaria importanza nella gestione delle attività territoriali e produttive, un porto moderno non può esimersi dal giocare il proprio ruolo nel perseguimento collettivo di uno sviluppo compatibile con la capacità di carico dell'ecosistema nel quale insiste. Tale consapevolezza, nel caso dell'Autorità Portuale di Venezia, viene espressa attraverso numerose iniziative già intraprese e altre da intraprendere tese a monitorare le esternalità ambientali generate dalle attività portuali, al fine di minimizzarne l'impatto sul territorio.

In esso sono identificate le seguenti linee di azione:

- azioni per la sostenibilità ambientale dello sviluppo del porto, tra cui: contabilità ambientale del Porto di Venezia, studio rumore, monitoraggio emissioni atmosferiche, raccolta e smaltimento delle acque di dilavamento a Porto Marghera;
- azioni per la sostenibilità energetica delle attività portuali.

Nella seconda revisione annuale del POT sono messi in risalto il progetto di un nuovo terminal container nell'area "MonteSyndial", di proprietà dell'Autorità Portuale di Venezia attraverso la sua controllata Venice Newport, e il progetto di piattaforma d'altura.

Dall'analisi effettuata e dalle interazioni derivanti dalla realizzazione del Progetto, descritte in dettaglio nel Quadro Progettuale del presente Studio, emerge che il progetto in esame:

- non rientra in aspetti specifici applicativi del Piano;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto non introduce interazioni negative in grado di influire sulla sostenibilità ambientale dello sviluppo del porto;



SEZIONE II

- presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione potrà consentire un alleggerimento, seppur limitato, del traffico navale di olio combustibile BTZ, liberando spazi di traffico per altre alternative funzionali allo sviluppo portuale e salvaguardando la presenza e la sostenibilità di una industria chimica di primario livello nell'ambito dell'area portuale.



II.3.17 Piano Comunale di Classificazione Acustica

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 39 del 10/02/05 è stato approvato il “Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia”; l’area industriale di Porto Marghera è identificata come *classe VI*, cioè “Area esclusivamente industriale” con limite di soglia a 70 dB(A) per le ore diurne e notturne (tutte le 24 ore).

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, si può affermare che il progetto in esame:

- rientra negli ambiti di applicazione e regolamentazione del Piano;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto soddisfa i limiti previsti (vedi Quadro Progettuale, paragrafo III.6.4.1);
- presenta elementi di coerenza con gli obiettivi generali di miglioramento della sostenibilità acustica alla radice del Piano, in quanto la sua realizzazione consentirà di allontanare ulteriormente alcune sorgenti di rumore, per quanto ammissibili, dai centri residenziali limitrofi.



SEZIONE II

II.3.18 Piano Energetico Comunale

Il Piano Energetico Comunale definisce il sistema energetico della città di Venezia descrivendo l'evoluzione temporale dei consumi energetici, disaggregando i consumi per settori di attività e per vettori energetici, valutando le emissioni di gas serra e individua azioni concrete volte alla riduzione dei consumi e delle emissioni di gas clima-alteranti anche attraverso la promozione delle fonti di energia rinnovabile.

Il PEC, inizialmente approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 151 del 6-7 Ottobre 2003, 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 sono stati aggiornati, in collaborazione con AGIRE - Agenzia Veneziana per l'Energia, i dati del Bilancio Energetico e delle emissioni di gas clima-alteranti nel territorio comunale, fornendo una rappresentazione che copre il periodo 1990-2007. È stato inoltre aggiornato lo stato dell'arte delle attività o dei progetti in capo all'amministrazione comunale raccogliendoli in "Schede d'azione in corso" e in "Schede d'azione realizzate".

Di seguito si riportano i principali obiettivi previsti per le attività produttive presenti nel territorio comunale.

Nel territorio comunale veneziano, si possono chiaramente distinguere due realtà industriali: da un lato il vero e proprio distretto industriale del vetro di Murano, dall'altro l'area di Porto Marghera. Il ruolo del settore produttivo nel bilancio energetico cittadino è notevole: le modifiche produttive di poche grandi aziende possono portare a rilevanti variazioni dell'intero bilancio energetico. Nell'ambito della riqualificazione del sistema produttivo veneziano, trova ampio spazio la questione del recupero ambientale di zone compromesse dal sistema stesso. In particolare, attraverso l'accordo volontario per la certificazione ambientale delle industrie chimiche, le imprese firmatarie si impegnano volontariamente a costruire sistemi di gestione interni più favorevoli all'ambiente. L'impegno delle industrie riguarda la presentazione di un programma generale per la riqualificazione dei processi e degli impianti finalizzati a eliminare o minimizzare le emissioni inquinanti mediante l'impiego delle migliori tecniche disponibili. All'interno di questo accordo è necessario che il Comune spinga affinché venga considerata opportunamente anche la variabile energia rivedendo, se necessario, il processo produttivo.

Per le aziende che non afferiscono a tali accordi è necessario definire un'azione di incentivo affinché si inseriscano comunque in un discorso di certificazione ambientale. E' prioritario puntare su quei processi ad alta intensità energetica stimolando le opportunità di verifica di soluzioni alternative più efficienti. Tra i processi produttivi da porre a verifica (tra l'altro già sotto osservazione per problematiche legate all'impatto ambientale) risulta quello riguardante la produzione di cloro/soda. Il Comune può assumere il ruolo di promotore di interventi di diagnosi energetica nel settore industriale, dove l'attenzione ai consumi energetici è spesso trascurata rispetto alla prestazione dei macchinari e alla velocizzazione del ciclo produttivo, sebbene la voce di spesa energetica raggiunga in molti casi una quota consistente.

L'attivazione di interventi di risparmio comporta l'esecuzione di Energy - audit e l'assistenza nel miglioramento del processo produttivo ove il discorso consumi e spese energetiche assuma un peso rilevante. Un ruolo di primo piano può essere giocato dalle aziende elettriche, in quanto direttamente coinvolte nella possibilità anche di gestire i carichi delle industrie, riducendo i picchi di potenza sulla propria rete.



SEZIONE II

Il Comune può porsi come interlocutore, attraverso le associazioni di categoria, affinché le utility energetiche, nel nuovo contesto di liberalizzazione del mercato, si facciano promotrici di interventi di risparmio energetico presso le aziende. Inoltre è importante attivare forme di incentivo affinché aziende singole o consorzi di aziende che possono accedere all'idoneità, pongano come condizione verso le utility delle forme contrattuali che prevedano interventi di risparmio energetico. Nel caso di insediamenti di nuove realtà produttive è necessario che il Comune, attraverso lo Sportello Unico, introduca delle procedure autorizzative basate anche su un criterio di efficienza energetica, imponendo l'utilizzo delle migliori tecniche/tecnologie disponibili.

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, si può affermare che il progetto in esame:

- rientra negli ambiti di applicazione e regolamentazione del Piano;
- non presenta elementi in contrasto, in quanto soddisfa i criteri del sistema di gestione in termini più favorevoli all'ambiente;
- presenta elementi di coerenza con il Piano in quanto l'investimento proposto da polimeri europa fa parte del programma di riqualificazione dei processi e degli impianti, con risultati significativi di riduzione dei consumi energetici specifici e delle emissioni.



SEZIONE II

II.3.19 Il Rischio di Incidente Rilevante (RIR)

Gli stabilimenti **polimeri europa** di Porto Marghera, così come la quasi totalità delle aziende facenti parte del Sito petrolchimico multisocietario integrato, sono sottoposti, ai sensi del Decreto del Ministero dei lavori Pubblici n. 151 del 9 maggio 2001 (detto "Severo Bis"), alle disposizioni della Variante parziale al PRG per regolamentare l'urbanizzazione delle aree soggette a "Rischio di incidente rilevante".

Tale Decreto definisce i requisiti minimi di sicurezza (in termini di distanze tra gli stabilimenti e le zone residenziali) che devono essere rispettati nell'ambito della pianificazione territoriale, locale e di area vasta, in prossimità degli stabilimenti soggetti al D.Lgs. 334/99 e s.m.i. al fine di ridurre al minimo le conseguenze di eventuali incidenti rilevanti. I requisiti di sicurezza sono definiti per: nuovi stabilimenti, modifiche agli stabilimenti esistenti che comportino un aggravio del rischio di incidente rilevante, nuovi insediamenti o infrastrutture in prossimità di stabilimenti esistenti.

Il Decreto n. 151/01 classifica inoltre il territorio sottoposto alla Legge Seveso nelle seguenti cinque categorie territoriali compatibili (A, B, C, D, E e F):

Categoria A

- Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia superiore o uguale a $4,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
- Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità – ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc (oltre 25 posti letto o 100 persone presenti).
- Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali (oltre 500 persone presenti).

Categoria B

- Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra $4,5$ e $1,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
- Luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità – ad esempio ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole inferiori, ecc (fino a 25 posti letto o 100 persone presenti).
- Luoghi soggetti ad affollamento rilevante all'aperto ad esempio mercati stabili o altre destinazioni commerciali (fino a 500 persone presenti).
- Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso – ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università (oltre 500 persone presenti).
- Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio – ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, culturali, religiose, ecc. (oltre 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, oltre 1000 al chiuso).
- Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto.



SEZIONE II

Categoria C

- Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 1,5 e 1 m³/m².
- Luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso – ad esempio centri commerciali, terziari e direzionali, per servizi, strutture ricettive, scuole superiori, università (fino a 500 persone presenti).
- Luoghi soggetti ad affollamento rilevante con limitati periodi di esposizione al rischio – ad esempio luoghi di pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, culturali, religiose, ecc. (fino a 100 persone presenti se si tratta di luogo all'aperto, fino a 1000 al chiuso; di qualunque dimensione se la frequentazione è al massimo settimanale).
- Stazioni ferroviarie ed altri nodi di trasporto (movimento passeggeri fino a 1000 persone/giorno).

Categoria D

- Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 1 e 0,5 m³/m².
- Luoghi soggetti ad affollamento rilevante, con frequentazione al massimo mensile – ad esempio fiere, mercatini o altri eventi periodici, cimiteri, ecc.

Categoria E

- Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia inferiore a 0,5 m³/m².
- Insediamenti industriali, artigianali, agricoli e zootecnici.

Categoria F

- Area entro i confini dello Stabilimento.
- Area limitrofa allo Stabilimento entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone

In recepimento di quanto disposto dal D.M. n. 151/2001 la Variante parziale al PRG del Comune di Venezia relativa all'urbanizzazione delle aree soggette a "Rischio di incidente rilevante" (approvata con delibera C.C. n. 98 del 11/07/2005), disciplina gli ambiti territoriali interessati dalla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante, così da prevenire e limitare le conseguenze dei rischi derivanti dalla presenza di detti stabilimenti. La variante è stata preceduta dalla redazione di uno specifico elaborato tecnico riportante l'ubicazione degli Stabilimenti Seveso e le aree interessate dagli scenari di danno, ai fini del quale ARPAV ha condotto nel 2004 uno specifico studio specialistico.

In particolare, la "Tavola delle Compatibilità" della Variante del PRG individua, sulla base dei diversi possibili scenari incidentali, cinque differenti ambiti territoriali corrispondenti a diversi gradi di tutela, in grado di garantire i requisiti minimi di sicurezza tra gli stabilimenti e le zone residenziali circostanti:



SEZIONE II

- area “alfa” (α): categoria territoriale ammissibile “F” (in cui sono ammessi unicamente gli interventi funzionali all’attività produttiva dello Stabilimento a rischio di incidente rilevante; sono comunque ammesse, nelle aree libere limitrofe allo Stabilimento, le nuove edificazioni con destinazioni che non aggravino ulteriormente il livello di rischio);
- area “beta” (β): categorie territoriali ammissibili “E” ed “F” (in cui sono ammessi insediamenti industriali, artigianali di produzione, agricoli e zootecnici; è altresì ammessa la residenza con indice di Utilizzazione Fondiaria (U_f) $< 0,16$ mq/mq. Sono comunque escluse le destinazioni terziarie (commerciali, direzionali, ricettive, ecc..) fatta eccezione per gli uffici strettamente connessi all’attività produttiva);
- area “gamma” (γ): categorie territoriali ammissibili “D”, “E” ed “F” (in cui, oltre agli insediamenti previsti per l’area “beta”, sono ammessi luoghi con affollamento rilevante (quali fiere, convegni, mercati periodici, ecc), oltreché la residenza con $U_f < 0,33$ mq/mq);
- area “delta” (δ): categorie territoriali ammissibili C, D, E, F (in cui, oltre alle attività ammesse nei punti precedenti, sono consentite funzioni terziarie e direzionali, centri commerciali, strutture ricettive, scuole ed università, e più in generale i luoghi soggetti ad affollamento rilevante. È altresì ammessa la residenza con indice $U_f < 0,5$ mq/mq);
- area “epsilon” (ϵ): categorie territoriali ammissibili B, C, D, E, F (nella quale, oltre agli insediamenti previsti nelle aree precedentemente elencate, sono ammessi luoghi soggetti a rilevante affollamento, nonché ospedali, case di cura, ospizi, asili, scuole, ecc. La residenza è ammessa con U_f massimo pari a 1,5 mq/mq.

L’area in cui è prevista la localizzazione del progetto in esame è classificabile in categoria F, in quanto rientrante all’interno dei confini di Stabilimento

Inoltre tale area risulta, dallo studio specialistico condotto da ARPAV nel 2004, classificata in area “alfa” (in cui rientra la categoria territoriale compatibile F) in assenza di variante urbanistica ed in area “beta” (in cui rientrano le categorie territoriali E-F) in presenza di variante urbanistica.

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, si può affermare che il progetto in esame:

- rientra negli ambiti di applicazione e regolamentazione dello strumento di pianificazione;
- non presenta elementi in contrasto, poiché gli interventi sono conformi alla classificazione RIR dell’area in quanto funzionali all’attività produttiva dello Stabilimento a rischio di incidente rilevante;
- presenta elementi di coerenza con il Piano in quanto l’investimento proposto da polimeri europa non incide sui profili di rischio dello stabilimento ed in particolare non introduce alcun effetto all’esterno di esso (vedi Quadro Progettuale, paragrafo III.7).



SEZIONE II

II.3.20 Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) di Venezia

Il D.M. 293/2001 stabilisce che nei porti industriali e petroliferi dove si effettuano attività di carico, scarico, trasbordo e deposito di sostanze pericolose secondo determinati quantitativi, l'Autorità competente coordini la redazione di un Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale, il quale fornisce la fotografia della situazione dello stato dei rischi derivanti dalle attività condotte in porto.

Le informazioni contenute all'interno di tale rapporto richiedono un'analisi dei rischi derivanti dalle attività industriali ricadenti nella normativa Seveso (D.Lgs. 334/99 e s.m.i.) e dalle operazioni di carico/scarico e di trasporto di merci pericolose su nave. Il Decreto stabilisce che il rapporto sia articolato in modo da evidenziare:

- i pericoli ed i rischi di incidenti rilevanti derivanti dalle attività svolte nell'area portuale;
- gli scenari incidentali per ciascuna sequenza incidentale individuata;
- le procedure e le condotte operative finalizzate alla riduzione di rischi di incidenti rilevanti;
- le eventuali misure tecniche atte a garantire la sicurezza dell'area considerata.

L'area oggetto dello studio del RISP di Venezia comprende le aree del porto industriale, petrolifero e commerciale della sezione di Porto Marghera, in accordo con quanto stabilito dal DM 293/2001: "le aree demaniali marittime a terra e le altre infrastrutture portuali – individuate dal Piano Regolatore Portuale, o delimitate con provvedimento dell'autorità competente – nelle quali si effettuano, con la presenza in quantitativi non inferiori a quelli della colonna 2 dell'allegato I al D.Lgs. 334/99 e s.m.i., attività di carico, scarico, trasbordo e deposito di sostanze pericolose, destinate a stabilimenti, impianti produttivi o depositi, ovvero dagli stessi inviate al porto per l'imbarco". Tale area è stata individuata riferendosi alla perimetrazione indicata dal Piano Regolatore Portuale vigente.

Il RISP di Venezia si compone di una Relazione Generale e di 16 Allegati. La Relazione Generale può essere suddivisa in:

- Parte I: Descrizione dell'area di studio;
- Parte II: Valutazione dei rischi.

La prima parte comprende l'inquadramento normativo, la perimetrazione dell'area di studio, la descrizione delle aree industriali e petrolifere, la descrizione dei servizi portuali e delle imprese portuali, informazioni sul traffico merci e sulle caratteristiche meteo climatiche della zona. La seconda parte descrive invece gli strumenti ed i sistemi di sicurezza che caratterizzano le operazioni di carico/scarico di merci pericolose da nave, gli eventi incidentali ipotizzati dalle aziende a rischio di incidente rilevante, l'analisi di rischio derivante dalle operazioni portuali, i possibili effetti domino ed il piano di intervento nelle situazioni di emergenza.

Dall'analisi del RISP emerge che le frequenze incidentali legate ad attività di natura commerciale non possono essere ritenute trascurabili, anche se gli effetti risultano essere molto limitati e sicuramente non paragonabili con quelli derivanti dagli impianti fissi. Inoltre, in aggiunta all'analisi del rischio per gli impianti fissi, è stata posta particolare attenzione alla possibilità di collisioni tra navi in fase di accosto e di passaggio lungo i canali. I risultati hanno dimostrato che tale rischio



SEZIONE II

risulta essere piuttosto limitato, in relazione anche al divieto di incrocio tra navi che trasportano merci pericolose, secondo l'ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia 38/1985 e le successive modifiche. Anche dall'analisi dei potenziali effetti domino è possibile concludere che il principale rischio deriva dalle installazioni fisse anche se non viene ritenuto trascurabile il rischio derivante dalla movimentazione di container.

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, si può affermare che il progetto in esame:

- rientra negli ambiti di applicazione e regolamentazione dello strumento di pianificazione dell'area portuale;
- non presenta elementi in contrasto, poiché gli interventi non comportano nuovi rischi sull'area portuale (vedi Quadro Progettuale – paragrafo III.7);
- presenta elementi di coerenza lo strumento di pianificazione in quanto l'investimento proposto da polimeri europa comporta una riduzione alla radice dei rischi potenziali connessi al traffico navale di sostanze pericolose (olio combustibile) così da non richiedere particolari misure di tutela o mitigazioni.



SEZIONE II

II.3.21 Piano di emergenza esterno di Porto Marghera

Il Piano di Emergenza Esterno è previsto dall'art.20 del D.Lgs. 334/99 relativamente alle aziende rientranti nel campo di applicazione dell'art. 8 "Rapporto di Sicurezza" del suddetto Decreto.

Il Piano è redatto dal prefetto, che ne coordina l'attuazione, d'intesa con le regioni e gli enti locali interessati, previa consultazione della popolazione. Il piano è comunicato al Ministero dell'ambiente, ai sindaci, alla regione e alla provincia competenti per territorio, al Ministero dell'interno ed al Dipartimento della protezione civile.

Il Piano di Emergenza Esterno relativo ai rischi industriali di Porto Marghera del 2011 è stato redatto quindi relativamente alle aziende sottoposte a quanto previsto dall'articolo 8.

Il Piano analizza quindi le potenziali interazioni con l'esterno derivanti dalle attività a rischio di incidente rilevante (D.Lgs. 334/99 e s.m.i.) di tipo industriale delle singole aziende dell'area industriale di Porto Marghera (attualmente pari a 16 aziende, di cui 14 soggette all'art. 8 del D.Lgs. 334/99 e s.m.i e 2 soggette al relativo art. 6).

Le 16 aziende individuate, unitamente ai mezzi che circolano sulla rete stradale e ferroviaria per trasportare le sostanze pericolose utilizzate o prodotte dalle industrie in questione, possono essere origine o coinvolte in incidenti di entità variabile.

Il Piano nasce con l'intento di fornire una visione globale del rischio esistente derivante dagli stabilimenti industriali dell'area, così come valutati dal competente Comitato Tecnico Regionale o sulla base dei rapporti di sicurezza presentati dai singoli stabilimenti, ed identificare le aree in cui il rischio presenta una maggiore concentrazione.

Il Piano diviene in questo modo una fonte di consultazione per le Autorità locali ai fini della pianificazione degli interventi e della regolamentazione del territorio di propria competenza, nonché di armonizzare le misure e le procedure operative degli Enti responsabili dei soccorsi nell'immediatezza dell'evento calamitoso allo scopo di contenere i danni a persone e cose.

Il Piano identifica per ciascuna azienda le tipologie di sostanze detenute, di cui quelle pericolose per l'esterno in caso di incidente rilevante nonché le potenziali tipologie di eventi incidentali, in base ai quali identifica il modello organizzativo di intervento in caso di Incidente Rilevante.

In relazione alle sostanze pericolose detenute e con riferimento all'Allegato I del D.Lgs. 334/99, lo Stabilimento **polimeri europa** risulta anch'esso soggetto, tra gli altri, agli artt. 20.

La suddivisione delle aree interessate dagli effetti di uno scenario di incidente rilevante in zone a rischio, definite dalle Linee Guida emanate dal D.P.C.M. del 25 febbraio 2005, prevede:

- **Prima Zona "di sicuro impatto" (soglia elevata letalità):** immediatamente adiacente allo Stabilimento. Caratterizzata da effetti comportanti una elevata letalità per le persone. La delimitazione della prima zona è determinata dai parametri riportati nella colonna denominata di sicuro impatto (elevata letalità).



SEZIONE II

- **Seconda zona "di danno" (soglia lesioni irreversibili):** esterna alla prima, caratterizzata da possibili danni, anche gravi ed irreversibili, per le persone che non assumono le corrette misure di autoprotezione e da possibili danni anche letali per persone più vulnerabili come i minori e gli anziani. La delimitazione della seconda zona è determinata dai parametri riportati nella colonna denominata di danno (lesioni irreversibili);
- **Terza zona "di attenzione":** caratterizzata dal possibile verificarsi di danni, generalmente non gravi anche per i soggetti particolarmente vulnerabili oppure da reazioni fisiologiche che possono determinare situazioni di turbamento tali da richiedere provvedimenti anche di ordine pubblico. La sua estensione deve essere individuata sulla base delle valutazioni delle autorità locali.

Il Piano, in relazione alle sostanze pericolose per l'ambiente esterno (1,2 dicloroetano, ammoniaca anidra, benzene, benzina di cracking, fenolo, miscela di idrocarburi), identifica i potenziali eventi incidentali in termini di distanze di danno per ciascuna tipologia di evento in relazione alla suddivisione nelle tre zone suddette.

In relazione alla tipologia di interventi previsti, illustrati in dettaglio nel Quadro Progettuale, si può affermare che il progetto in esame:

- rientra in linea di principio negli ambiti di applicazione del Piano;
- non presenta elementi in contrasto, poiché non altera la visione globale del rischio esistente derivante dagli stabilimenti industriali dell'area, così come valutati dal competente Comitato Tecnico Regionale (vedi Quadro Progettuale – paragrafo III.7);
- presenta elementi di coerenza il Piano poiché il suo esercizio, in caso di anomalie, non comporta effetti incidentali all'esterno dello stabilimento (vedi Quadro Progettuale – paragrafo III.7).



II.4 Sintesi finale

Il quadro riepilogativo delle analisi effettuate per stabilire il tipo di relazione che intercorre tra il progetto in esame ed i vari strumenti di programmazione e pianificazione territoriale di riferimento, è rappresentato sinteticamente nelle tabelle successive, dalle quali si evidenzia che:

- il Progetto proposto non presenta elementi di contrasto con gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti a livello regionale, territoriale e comunale;
- il Progetto inoltre appare rispondere coerentemente agli obiettivi alle strategie ed agli indirizzi contenuti in tutti gli strumenti considerati.

SEZIONE II

Confronto con gli strumenti di Pianificazione a livello regionale, provinciale e comunale

STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE	In relazione allo specifico strumento di pianificazione il Progetto proposto:	
Piano Regionale di sviluppo (PRS) della Regione Veneto	non presenta elementi in contrasto	la sua realizzazione si traduce in una riduzione delle interferenze negative con le componenti ambientali
Piano Regionale di risanamento delle acque	non presenta elementi in contrasto	la sua realizzazione si traduce in una riduzione del prelievo e dello scarico idrico
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	non presenta elementi in contrasto, in quanto non interferisce con gli ambiti di interesse ambientale considerati dal Piano	la sua realizzazione si traduce in una minor pressione sulle componenti ambientali, contribuendo alla politica di conservazione e difesa degli ambiti di interesse
Piano Regionale dei Trasporti	non presenta elementi in contrasto, in quanto concorre a mantenere una presenza industriale indispensabile al mantenimento del Porto industriale ed allo sviluppo del Polo Logistico	la sua realizzazione contribuisce ad un innalzamento della qualità dei traffici, controllando e limitando il traffico navale alle indispensabili esigenze del polo industriale
Piano di Tutela delle Acque	non presenta elementi in contrasto, in quanto non comporta un incremento dei prelievi e dell'inquinamento da sorgenti industriali nella Laguna Veneta	la sua realizzazione contribuisce da una riduzione dei prelievi di acqua da sorgenti superficiali/profonde e degli scarichi di reflui liquidi, con un alleggerimento della pressione sul sistema idrico
Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera	non presenta elementi in contrasto con il Piano, in quanto conferma il mantenimento di una presenza industriale sostenibile, in conformità con l'Accordo di Programma della chimica di Porto Marghera	la sua realizzazione comporta una riduzione delle emissioni di NOx, SOx, CO, Polveri
Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali	non presenta elementi in contrasto con il Piano, in quanto non introduce incrementi o diversificazioni dei rifiuti prodotti	la sua realizzazione comporta una sia pur limitata riduzione del volume dei rifiuti
Piano di Area Laguna e Area Venezia (PALAV)	non presenta elementi in contrasto con il Piano, in quanto non introduce ulteriori elementi di pressione sulle componenti interessate	la sua realizzazione comporta una riduzione generale dei fattori di pressione (interazioni negative), sia come emissioni che come consumi di risorse



SEZIONE II

STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE	In relazione allo specifico strumento di pianificazione il Progetto proposto:	
Piano Direttore 2000	non presenta elementi in contrasto, in quanto non comporta incrementi dei prelievi idrici e dei reflui prodotti da sorgenti industriali negli ambiti considerati dal Piano, né produce incrementi di emissioni gassose in atmosfera	la sua realizzazione contribuisce ad una riduzione dei prelievi di acqua da sorgenti superficiali-profonde e del volume dei reflui liquidi, con un alleggerimento della pressione sul sistema idrico; con riferimento alla riduzione delle emissioni gassose in atmosfera, il Progetto è infine pienamente conforme all'Accordo di Programma sulla Chimica di Porto Marghera
Accordo di programma per la Chimica di Porto Marghera	non presenta elementi in contrasto, in particolare la sua realizzazione non pregiudica il programma di bonifica e riqualificazione del Sito	la sua realizzazione sarà adeguata alle Migliori Tecnologie Disponibili e comporterà la minimizzazione dei prelievi di risorse naturali e la riduzione delle emissioni, con un complessivo alleggerimento delle pressioni sui sistemi ambientali
Rete Natura 2000 – Progetto Biotaly	non presenta elementi in contrasto, in quanto le interazioni prodotte non pregiudicano la conservazione della diversità biologica	l'investimento proposto da polimeri europa comporta la riduzione dei carichi inquinanti nell'ambiente
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	non presenta elementi in contrasto, in quanto si inserisce nell'area di Porto Marghera nel quadro strategico della ottimizzazione delle esistenti strutture industriali	la sua realizzazione contribuisce alla riqualificazione del Sito industriale di Porto Marghera, nell'ambito dell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera, con ciò mantenendo attiva una indispensabile sorgente di supporto per lo sviluppo di nuove tecnologie e modelli produttivi
Piano Territoriale Provinciale (PTP)	non presenta elementi in contrasto, in quanto si inserisce nell'area di Porto Marghera nel quadro del rilancio strategico e sostenibile delle esistenti strutture industriali, nel rispetto delle peculiarità della Laguna Veneta	presenta elementi coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano, in quanto la sua realizzazione contribuisce al mantenimento ed alla riqualificazione del Sito industriale di Porto Marghera, elemento centrale dell'ambito infrastrutturale e logistico di Venezia

SEZIONE II

STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE	In relazione allo specifico strumento di pianificazione il Progetto proposto:	
Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Venezia e relativa Variante per Porto Marghera	non presenta elementi in contrasto, in quanto si inserisce nell'area industriale con una iniziativa per l'ammodernamento ed il miglioramento tecnologico delle produzioni esistenti nell'ambito di Porto Marghera	la sua realizzazione contribuisce allo sviluppo "Zona industriale portuale di completamento (D1.1a)", in particolare per quanto attiene la destinazione "industriale-portuale"
Piano Regolatore Portuale (PRP) di Venezia	non presenta elementi in contrasto, in quanto non modifica l'estensione dell'area portuale	la sua realizzazione contribuisce al mantenimento di una presenza industriale qualificata di supporto alla razionalizzazione ed alla infrastrutturazione delle aree portuali
Piano Operativo Triennale (POT)	non presenta elementi in contrasto, in quanto non introduce interazioni negative in grado di influire sulla sostenibilità ambientale dello sviluppo del porto	la sua realizzazione potrà consentire un alleggerimento, seppur limitato, del traffico navale di olio combustibile BTZ, liberando spazi di traffico per altre alternative funzionali allo sviluppo portuale e salvaguardando la presenza e la sostenibilità di una industria chimica di primario livello nell'ambito dell'area portuale
Piano Comunale di Classificazione Acustica	non presenta elementi in contrasto, in quanto soddisfa i limiti previsti	la sua realizzazione consentirà di allontanare ulteriormente alcune sorgenti di rumore, pur ammissibili, dai centri residenziali limitrofi
Piano Energetico Comunale	non presenta elementi in contrasto, in quanto soddisfa i criteri del sistema di gestione in termini più favorevoli all'ambiente	l'investimento proposto da polimeri europa fa parte del programma di riqualificazione dei processi e degli impianti, con risultati significativi di riduzione dei consumi energetici specifici e delle emissioni
Rischio di Incidente Rilevante (RIR)	non presenta elementi in contrasto, poiché gli interventi sono conformi alla classificazione RIR dell'area in quanto funzionali all'attività produttiva dello Stabilimento a rischio di incidente rilevante	l'investimento proposto da polimeri europa non incide sui profili di rischio dello stabilimento ed in particolare non introduce alcun effetto all'esterno di esso
Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) di Venezia	non presenta elementi in contrasto, poiché gli interventi non comportano nuovi rischi sull'area portuale	l'investimento proposto da polimeri europa si inserisce nella linea di azione del Piano in merito all'attento controllo sul traffico navale indispensabile
Piano di emergenza esterno di Porto Marghera	non presenta elementi in contrasto, poiché non altera la visione globale del rischio esistente derivante dagli stabilimenti industriali dell'area, così come valutati dal competente Comitato Tecnico Regionale	il suo esercizio, in caso di anomalie, non comporta effetti incidentali all'esterno dello stabilimento

Tabella II.4 – Il Progetto nella Pianificazione Territoriale Locale