



ENI Spa

***Direzione Generale Energy Evolution
Green/Traditional Refinery and Marketing***

Raffineria di Venezia

Progetto “Steam Reforming”

per la produzione di idrogeno a supporto del ciclo produttivo di
Bioraffineria

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Sezione 3 – Inquadramento Programmatico

Data: Maggio 2022

Progetto: n° 2206245

Identificatore: SIA_BioRaVe_SR_3



Preparato	A. Iodice, L. Gallazzi HPC Italia s.r.l.	Revisionato	M. Pellegatta HPC Italia s.r.l.	Approvato	A. Cappellini HPC Italia s.r.l.
-----------	---	-------------	------------------------------------	-----------	------------------------------------



HPC Italia Srl – via Francesco Ferrucci 17/A -Milano



Tea Sistemi S.p.A. – via Ponte A. Paglieri 8 – Pisa

SOMMARIO

3. QUADRO PROGRAMMATICO	4
3.1 Introduzione	4
3.2 Direttive sulla politica ambientale dell'Unione Europea	5
3.3 Pianificazione nazionale e sovregionale	8
3.3.1 Strategia Energetica Nazionale	8
3.3.2 Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030	10
3.3.3 Strategia Nazionale di Lungo Periodo al 2050	13
3.3.4 Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	14
3.3.5 D. Lgs. 199/2021	15
3.3.6 Sito di Interesse Nazionale Venezia - Porto Marghera	16
3.3.7 Accordi di programma per l'area di Porto Marghera	19
3.3.8 Normativa di tutela ambientale per l'area di Venezia e della Laguna	27
3.3.9 Classificazione sismica	42
3.4 Pianificazione regionale	44
3.4.1 Piano Energetico Regione Veneto	44
3.4.2 Programma di Sviluppo della Regione Veneto	52
3.4.3 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	54
3.4.4 Piano di Area Laguna e Area Veneziana	58
3.4.5 Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA)	59
3.4.6 Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)	61
3.4.7 Piano di Tutela delle Acque	66
3.4.8 Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia ("Piano Direttore")	68
3.4.9 Piano Regionale dei Trasporti del Veneto	70
3.4.10 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)	71
3.5 Pianificazione provinciale e locale	77
3.5.1 Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia	77
3.5.2 Piano Strategico Metropolitano – Città Metropolitana di Venezia	86
3.5.3 Pianificazione a livello di area portuale	87
3.6 Pianificazione comunale	89
3.6.1 Piano di Assetto del Territorio (PAT) Comune di Venezia (legge regionale 11/2004)	89
3.6.2 Piano di classificazione acustica comunale	101
3.7 Coerenza tra Il Progetto e gli Strumenti di Programmazione e Pianificazione Vigenti	107
3.7.1 Coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello comunitario	107
3.7.2 Coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello nazionale e sovregionale	108
3.7.3 Coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello regionale	110
3.7.4 Coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello provinciale e locale	111
3.7.5 Sintesi della compatibilità del progetto con il contesto programmatico	112
Sitografia e Bibliografia	113
Elenco allegati	115

INDICE DELLE FIGURE

Figura 3.1: Perimetrazione del S.I.N. di "Venezia Porto Marghera" di cui al D.M. 386 22/12/2016	17
Figura 3.2: Stato avanzamento bonifica terreni (giugno 2021, pubblicato il 25/10/21)	18
Figura 3.3: Stato avanzamento bonifica falda (giugno 2021, pubblicato il 25/10/21)	18
Figura 3.4 Aree di rispetto di corsi d'acqua e laghi vincolate ai sensi D.Lgs.42/2004 (SITAP).....	30
Figura 3.5: Vincoli ai sensi del D.Lgs.42/2004	31
Figura 3.6 Buffer Zone proposta (Fonte: SOC Venezia, Recommendation n.8)	33
Figura 3.7: Accessibilità nautica Porto di Venezia (Fonte: https://www.port.venice.it/it/accessibilita-nautica.html) 35	
Figura 3.8: Aree naturali protette (Fonte: Geoportale Nazionale).....	37
Figura 3.9: Zona Umida di importanza internazionale di Valle Averte (Fonte: Geoportale Nazionale).....	38
Figura 3.10: Rete Natura 2000 (Fonte: Geoportale Nazionale).....	41
Figura 3.11: IBA (Fonte: Geoportale Nazionale)	42
Figura 3.12: Classificazione sismica Regione Veneto aggiornata al 15/05/2021 (Allegato A, DCR n. 244 del 9/03/2021)	44
Figura 3.13: Andamento dei consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per fonti energetiche per gli anni 2010, 2011 e 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)	46
Figura 3.14: Ripartizione percentuale dei consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per fonti energetiche per l'anno 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)	46
Figura 3.15: Andamento dei consumi finali lordi di energia (ktep) classificati per settore di utilizzo nella Regione del Veneto per gli anni 2010, 2011 e 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)	47
Figura 3.16: Ripartizione percentuale dei consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per settore di utilizzo per l'anno 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)	48
Figura 3.17: Evoluzione dei Consumi Finali Lordi della Regione del Veneto in riferimento agli scenari tendenziale e di efficienza e risparmio energetico definiti nel Documento di Piano (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)	49
Figura 3.18: Comparazione tra obiettivo regionale del Burden Sharing e rapporto FER/CFL per la Regione del Veneto (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto).....	50
Figura 3.19: Obiettivi del Burden Sharing espressi in termini di energia prodotta da fonti rinnovabili secondo i differenti scenari di sviluppo per la Regione del Veneto (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto) 50	
Figura 3.20: Stralcio Tavola "Ricognizione degli Ambiti di tutela" del PTRC Regione Veneto 2020	56
Figura 3.21: Stralcio Tavola "Sistema del territorio rurale" del PTRC Regione Veneto 2020	57
Figura 3.22: Stralcio Tavola 2-25 "Sistema e ambiti di progetto – Campalto" del PALAV	59
Figura 3.23: Comuni compresi nel PPRA Arco Costiero Adriatico Laguna di Venezia e Delta Po (Fonte: Relazione Illustrativa del PPRA)	61
Figura 3.24: Perimetrazione del Bacino Scolante	64
Figura 3.25: Aree soggette a pericolosità idraulica nel Bacino Scolante nella Laguna di Venezia (Fonte: Geoportale regionale)	65
Figura 3.26: Aree soggette a pericolosità idraulica nel Bacino scolante nella Laguna di Venezia (Fonte: Geoportale regionale)	66
Figura 3.27: Ubicazione delle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria (Fonte: ARPAV, https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/qualita-dellaria/la-rete-di-monitoraggio)	74
Figura 3.28: Zonizzazione qualità dell'aria Regione Veneto in vigore dal 1/01/2021 (DGR 1855/2020).....	76
Figura 3.29: Carta del sistema insediativo-infrastrutturale e relativa legenda (Fonte: PTG, Tavola 4-2,)	79
Figura 3.30: Stralcio della tavola "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" (Fonte: PTG, Tavola 1-2)	81



Figura 3.31: Stralcio della tavola “Carta del sistema insediativo storico – Beni culturali e del paesaggio” (Fonte: PTG, Tavola I)	83
Figura 3.32: Stralcio della tavola “Sistema del paesaggio” (Fonte: PTG, Tavolo 5-2)	84
Figura 3.33: Stralcio della tavola “Carta delle fragilità” (Fonte: PTG, Tavola 2-2)	86
Figura 3.34: Stralcio della Planimetria allegata al Piano Regolatore Portuale (Fonte: https://www.port.venice.it/files/page/planim15000light.pdf). In nero, l’ubicazione dell’area interessata dagli interventi.....	88
Figura 3.35: Stralcio 4c Ambiti Territoriali Omogenei – PAT Comune di Venezia	92
Figura 3.36: Stralcio Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale – PAT Comune di Venezia	94
Figura 3.37: Stralcio della Carta della Trasformabilità 4a– PAT Comune di Venezia	95
Figura 3.38: Stralcio della Carta della Trasformabilità 4b– PAT Comune di Venezia.....	97
Figura 3.39: Stralcio della Carta delle invarianti– PAT Comune di Venezia	98
Figura 3.40: Stralcio della Carta delle fragilità – PAT Comune di Venezia	100
Figura 3.41: Estratto classificazione acustica del Comune di Venezia (geoportale Città di Venezia)	106

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 3-1: Suddivisione delle zone sismiche in relazione all’accelerazione di picco su terreno rigido (OPCM 3519/06).....	43
Tabella 3-2: Consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per fonti energetiche per gli anni 2010, 2011 e 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)	45
Tabella 3-3: Consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per settori di utilizzo per gli anni 2010, 2011 e 2012	47
Tabella 3-4: Consumi Finali Lordi, Produzione da FER e stato di avanzamento rispetto all’obiettivo del Burden Sharing per la Regione del Veneto riferito agli anni 2010, 2011 e 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)	49
Tabella 3-5: Valori limite assoluti di immissione stabiliti dal DPCM 14/11/1997 (Comuni con Zonizzazione Acustica del territorio)	102
Tabella 3-6: Valori limite di emissione stabiliti dal DPCM 14/11/1997 (Comuni con Zonizzazione Acustica del territorio)	102
Tabella 3-7: Valori Limite di Attenzione stabiliti dal DPCM 14/11/1997	102
Tabella 3-8: Valori di Qualità stabiliti dal DPCM 14/11/1997.....	103
Tabella 3-9: Valori limite per la Classe acustica VI	105
Tabella 3-10: Modalità di attribuzione delle valutazioni di relazione tra progetto e strumenti pianificatori analizzati	107
Tabella 3-11: Quadro riepilogativo dell’analisi delle relazioni tra gli strumenti di programmazione e pianificazione e il progetto	112

3. QUADRO PROGRAMMATICO

3.1 Introduzione

Nella presente Sezione sono riportati e sintetizzati i principali indirizzi derivanti dagli strumenti di programmazione alle diverse scale territoriali insistenti sull'area di interesse del progetto in esame e nel suo intorno.

Dal quadro degli strumenti di programmazione elaborati ai differenti livelli della pianificazione territoriale per l'area di Marghera e del porto si delineano linee strategiche di riconversione e valorizzazione dell'assetto produttivo tradizionale. In ciò, il progetto oggetto al presente Studio appare pienamente compatibile con tali direttive.

In particolare, si ritiene esemplificativo riportare alcuni passaggi significativi estratti dall' "Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del SIN di Venezia – Porto Marghera ed aree limitrofe" siglato il 16 aprile 2012 tra il MATTM e gli Enti locali, che:

- *“ha l'obiettivo di promuovere un processo di riconversione industriale e riqualificazione economica del SIN mediante procedimenti di bonifica e ripristino che consentano e favoriscano lo sviluppo di attività produttive sostenibili [...]”* (art. 1);
- *prevede “agevolazione di programmi di investimento e sviluppo produttivo che consentano in via prioritaria il riutilizzo dei siti produttivi [...]”* (art. 3 punto b);
- *identifica come “aree strategiche sulle quali sviluppare l'integrazione dell'azione delle parti aderenti all'accordo, favorendo in tal senso i progetti d'investimento” i settori “dell'energia, dell'industria, della logistica, della portualità [...]”* (art. 8 punto 4).

Emerge pertanto un quadro generale orientato alla valorizzazione dell'assetto produttivo specialistico dell'area di Porto Marghera, riconoscendone con ciò il pregio nell'ambito di una realtà territoriale già di per sé esemplare nel contesto europeo, con l'obiettivo conterminato di salvaguardare e tutelare le peculiarità del territorio in cui la Raffineria si colloca. In sintesi, in relazione alle diverse tematiche, l'inquadramento programmatico esprime una serie di linee guida che possono essere così riassunte:

- **Sito di Porto Marghera** – si riconosce il polo produttivo di Marghera come la principale specializzazione regionale, avente una localizzazione ottimale rispetto alle infrastrutture di collegamento, con una dotazione di impianti e tecnologie di grande valore. L'area industriale e portuale di Porto Marghera costituisce la più importante concentrazione industriale regionale, da mantenere e valorizzare;
- **Attività produttive** – per creare sviluppo e valore aggiunto è necessario il consolidamento e l'ammodernamento delle attività esistenti ed il miglioramento della loro produttività. Al tempo stesso nei siti dove è in atto un processo di deindustrializzazione si crea l'occasione per favorire la nascita di nuove attività grazie alla trasformazione ed alla riconversione produttiva degli impianti esistenti;



- Aspetti ambientali – gli interventi progettuali di trasformazione dei siti produttivi devono essere occasione per attenuare gli impatti ambientali, attraverso il recupero e la riqualificazione delle superfici occupate dagli insediamenti esistenti, la bonifica delle aree inquinate, il miglioramento dei consumi energetici, la corretta gestione delle emissioni in aria e in acqua, ad esempio con la riduzione delle emissioni, la separazione degli scarichi e il loro trattamento, al fine di preservare l’ambiente lagunare.

3.2 Direttive sulla politica ambientale dell’Unione Europea

La promozione delle forme di energia rinnovabile è uno degli obiettivi della politica energetica dell’UE. Il maggiore impiego di energia ottenuta da fonti rinnovabili è una componente importante del pacchetto di misure necessarie per ridurre le emissioni di gas serra e rispettare l’Accordo di Parigi del 2015 sui cambiamenti climatici e il quadro politico dell’UE per il clima e l’energia (dal 2020 al 2030).

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

La Direttiva (UE) 2018/2001 ha riunito e abrogato la legislazione precedente (Direttiva 2009/28/CE, Direttiva (UE) 2015/1513 e Direttiva del Consiglio 2013/18/UE) e stabilisce un sistema comune per promuovere l’energia ottenuta da fonti rinnovabili provenienti da diversi settori. In particolare, essa mira a:

- fissare un obiettivo UE vincolante per la sua quota di rinnovabili nel mix energetico nel 2030;
- regolare l’autoconsumo per la prima volta;
- stabilire un insieme comune di norme per l’uso delle energie rinnovabili nei settori dell’elettricità, del riscaldamento e del raffreddamento e dei trasporti nell’UE.

Il maggiore uso di energia da fonti rinnovabili si ritiene un elemento fondamentale per contrastare i cambiamenti climatici, proteggere l’ambiente e ridurre la dipendenza energetica, nonché contribuire alla *leadership* tecnologica e industriale dell’UE e alla creazione di posti di lavoro e crescita, anche in aree rurali e particolarmente isolate.

La Direttiva:

- assicura che l’obiettivo vincolante dell’UE sia raggiunto in modo economicamente vantaggioso;
- stabilisce un approccio europeo stabile e orientato al mercato nei riguardi dell’elettricità rinnovabile;
- garantisce certezza a lungo termine per gli investitori e accelera le procedure per le licenze necessarie alla realizzazione di progetti;
- consente ai consumatori di prendere parte alla transizione energetica con il diritto di produrre le proprie energie rinnovabili;

- fa crescere l'impiego delle energie rinnovabili nei settori del riscaldamento e del raffrescamento, e quello dei trasporti;
- rafforza i criteri di sostenibilità dell'UE per la bioenergia.

La Direttiva (UE) 2018/2001 (articolo 3) dispone che gli Stati membri provvedono collettivamente a far sì che la quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia dell'Unione nel 2030 sia almeno pari al 32%. Contestualmente, a decorrere dal 1° gennaio 2021, la quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia di ciascuno Stato membro non deve essere inferiore a dati limiti. Per l'Italia tale quota è pari al 17%, valore già raggiunto dal nostro Paese.

La Direttiva, inoltre, include:

- la protezione dei regimi di sostegno dalle modifiche che mettono a rischio i progetti esistenti;
- i meccanismi di cooperazione tra i Paesi dell'UE e gli stessi e Paesi non UE;
- la semplificazione delle procedure amministrative per i progetti relativi alle energie rinnovabili (compresi gli sportelli unici, i limiti di tempo e la digitalizzazione);
- una migliore garanzia del sistema di origine, estesa a tutte le rinnovabili;
- le norme che consentono ai consumatori di produrre la propria elettricità, individualmente o come parte di comunità di energia rinnovabile, senza indebite restrizioni;
- nel settore del riscaldamento e del raffrescamento:
 - un aumento annuo di 1,3 punti percentuali nella quota di energie rinnovabili nel settore;
- **nel settore dei trasporti:**
 - **un obbligo in capo ai fornitori di carburante per assicurare che entro il 2030 la quota di energia da fonti rinnovabili sia almeno il 14 % del consumo finale di energia, (art. 25), con**
 - **un sub-obiettivo specifico per i biocarburanti avanzati¹ del 3,5% al 2030 (art. 25);**
 - **massimali sui biocarburanti da biomassa ottenuti da colture alimentari e foraggere (art. 26 c1), e**
 - **una riduzione progressiva per biocarburanti da biomasse “con elevato rischio del cambiamento indiretto della destinazione dei terreni” ottenuti da colture alimentari e foraggere (art. 26 c2)²;**

¹ «biocarburanti avanzati»: i biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte A della Direttiva 2001/2018;

² In particolare l'art. 26 comma 2 della Direttiva 2001/2018 riporta che: *Per il calcolo del consumo finale lordo di energia da fonti rinnovabili da parte di uno Stato membro di cui all'articolo 7 e della quota minima di cui all'articolo 25, paragrafo 1, primo comma, la quota di biocarburanti, bioliquidi o combustibili da biomassa a elevato rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni (ILUC – Indirect Land-Use Change) prodotti a partire da colture alimentari e foraggere, per i quali si osserva una considerevole espansione della zona di produzione verso terreni che presentano elevate scorte di carbonio, non deve superare il livello di consumo di tali carburanti registrato nel 2019 in tale Stato membro, a meno che siano certificati quali biocarburanti, bioliquidi o combustibili da biomassa a basso rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni*



- rafforzamento dei criteri di sostenibilità dell'UE per la bioenergia, estendendo il loro ambito di applicazione a tutti i carburanti prodotti a partire dalla biomassa, indipendentemente dal loro consumo finale di energia.

Questa direttiva di rifusione, insieme alla direttiva rivista sull'Efficienza Energetica e un nuovo Regolamento sulla governance, fa parte del pacchetto Energia Pulita che mira a fornire norme nuove e complete sulla regolamentazione energetica per il prossimo decennio.

A partire da maggio 2019, l'UE ha, infatti, completato la riforma del proprio quadro per la politica energetica, che stabilisce i presupposti normativi per la transizione verso l'energia pulita e pone l'UE sulla via del conseguimento degli impegni assunti con l'Accordo di Parigi.

Il pacchetto legislativo adottato dalle Istituzioni europee è costituito dai seguenti atti normativi:

- Regolamento UE 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018 sulla governance dell'Unione dell'energia (modificato dal Regolamento UE 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30/06/21);
- Direttiva UE 2018/2002 sull'efficienza energetica che modifica la Direttiva 2012/27/UE;
- Direttiva UE 2018/2001 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili;
- Regolamento (UE) 2018/842, modificativo del precedente regolamento (UE) n. 525/2013 – in ottemperanza agli impegni assunti a norma dell'Accordo di Parigi del 2015, fissa, all'articolo 4 e allegato I, i livelli vincolanti delle riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra di ciascuno Stato membro al 2030;
- Direttiva (UE) 2018/844 che modifica la direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia e la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica (Direttiva EPBD - *Energy Performance of Buildings Directive*);
- Regolamento (UE) n. 2019/943/UE, sul mercato interno dell'energia elettrica;
- Direttiva (UE) 2019/944 relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica, che abroga precedente Direttiva 2009/72/CE sul mercato elettrico e modifica la Direttiva 2012/27/UE in materia di efficienza energetica;
- Regolamento (UE) n. 2019/941 sulla preparazione ai rischi nel settore dell'energia elettrica, che abroga la direttiva 2005/89/CE;
- Regolamento (UE) 2019/942 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia.

Tale pacchetto fissa il quadro regolatorio della *governance* dell'Unione per l'energia e il clima funzionale al raggiungimento dei nuovi obiettivi europei al 2030 in materia e al percorso di decarbonizzazione (economia a basse emissioni di carbonio) entro il 2050.

ai sensi del presente paragrafo. Dal 31 dicembre 2023 fino a non oltre il 31 dicembre 2030, tale limite diminuisce gradualmente fino a raggiungere lo 0 %.

Il meccanismo di *governance* delineato in sede UE prevede che ciascuno Stato membro sia chiamato a contribuire al raggiungimento degli obiettivi comuni attraverso la fissazione di propri target 2030. Per l'Italia, il livello fissato al 2030 è del -33% rispetto al livello nazionale 2005. L'obiettivo vincolante a livello comunitario è di una riduzione interna di almeno il 40% delle emissioni di gas a effetto serra nel sistema economico rispetto ai livelli del 1990, da conseguire entro il 2030. La Commissione Europea ha inoltre presentato un pacchetto che consiste in una serie di proposte interconnesse per garantire una transizione equa, competitiva e verde entro tale periodo, ponendosi un obiettivo ancora più ambizioso pari ad una riduzione interna di almeno il 55% (Pacchetto "Fit for 55").

A tale fine, sono preordinati i Piani nazionali integrati per l'energia e il clima – PNIEC (cfr. **Par. 3.3.2**), che coprono periodi di dieci anni a partire dal decennio 2021-2030.

A gennaio 2020, con la comunicazione sul *Green Deal* (COM(2019)640), la Commissione UE ha delineato una *roadmap* volta a rafforzare l'ecosostenibilità dell'economia dell'Unione europea attraverso un ampio spettro di interventi che insistono prioritariamente sulle competenze degli Stati membri e interessano prevalentemente l'energia, l'industria, la mobilità e l'agricoltura.

Sull'attuazione del *Green Deal* europeo e sulle risorse finanziarie destinate a realizzarlo, ha inciso la crisi pandemica e la necessità dell'UE di predisporre un piano di ripresa dell'economia europea per far fronte ai danni economici e sociali causati dall'epidemia. Le risorse per l'attuazione del *Green Deal* rientrano nel Piano finanziario per la ripresa e la resilienza, costituendone una delle priorità: sostenere la transizione verde e digitale e promuovere una crescita sostenibile. I progetti e le iniziative nell'ambito dei Programmi nazionali di ripresa e resilienza dovranno dunque essere conformi alle priorità di policy legate alle transizioni verde e digitale, oltre che coerenti con i contenuti del Piano energia e clima (PNIEC).

Si segnala la recente adozione da parte della Commissione europea, *dell'Assessment of the final national energy and climate plan of Italy*, il 14 ottobre 2020 (si rimanda a tal proposito al **Par. 3.3.2**).

3.3 Pianificazione nazionale e sovraregionale

3.3.1 Strategia Energetica Nazionale

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

Il documento contenente la Strategia Energetica Nazionale (SEN) è stato aggiornato ed approvato con Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel Novembre 2017, a seguito di un articolato processo il quale ha previsto il coinvolgimento di organismi pubblici operanti sull'energia, di operatori delle reti di trasporto di elettricità e gas, di qualificati esperti del settore energetico e delle Amministrazioni statali e regionali, oltre ad un ampio processo di consultazione pubblica. La strategia aggiorna gli obiettivi e le azioni individuate nella stesura precedente, realizzata nel 2013, da raggiungere entro il 2030. Gli obiettivi e le azioni sono coerenti con lo scenario a lungo termine del 2050 stabilito dalla roadmap europea, che si prefigura

l'obiettivo di ridurre le emissioni almeno dell'80% rispetto al 1990. Inoltre, il SEN ha dato avvio al lavoro per la redazione del "Piano Integrato per l'Energia e il Clima", presentato in Commissione europea nel 2018, che riporta gli obiettivi al 2030 per le cinque "dimensioni dell'energia": decarbonizzazione e rinnovabili, efficienza e sicurezza energetica, mercato interno, innovazione e competitività.

Gli obiettivi al 2030 definiti nel documento sono:

- **Competitività:** continuare a ridurre il gap di prezzo e di costo dell'energia rispetto all'Europa, in un contesto di prezzi internazionali crescenti, assicurando che la transizione energetica di più lungo periodo (2030-2050) non comprometta la competitività industriale italiana ed europea;
- **Ambiente:** superare gli obiettivi ambientali e di decarbonizzazione al 2030 definiti a livello europeo (-39% emissioni rispetto al 1990), in linea con i futuri traguardi stabiliti dalla COP21 (Accordo di Parigi);
- **Sicurezza:** continuare a rafforzare la sicurezza di approvvigionamento e la flessibilità dei sistemi e delle infrastrutture energetiche;
- **Crescita:** favorire la crescita economica sostenibile attraverso lo sviluppo del settore energetico, raggiungendo così gli obiettivi stabiliti nella COP21, contribuendo in particolare all'obiettivo di decarbonizzazione dell'economia e alla lotta ai cambiamenti climatici.

Nel settore petrolifero, la scelta strategica nazionale prevede la progressiva ristrutturazione e l'ammodernamento del settore, caratterizzato da un periodo di forte crisi strutturale, in modo da salvaguardare la rilevanza industriale e occupazionale, con benefici anche in termini di sicurezza di approvvigionamento e prezzi, e contribuendo nel processo complessivo di transizione verso un'economia a minor contenuto di carbonio.

Negli scenari internazionali, infatti, è ancora riconosciuto il ruolo fondamentale della raffinazione tradizionale nel medio termine – ed in particolare per il Paese - per il settore dei trasporti, oltre che del petrolchimico. Poiché la transizione richiederà tempi non brevi, il mantenimento di un'industria petrolifera downstream nazionale che possa garantire la sicurezza degli approvvigionamenti necessari risulta essenziale.

La tutela del settore petrolifero downstream avrà l'obiettivo di accompagnare il processo di transizione, attraverso il contributo che il settore dovrà apportare attraverso un forte impegno in termini di ricerca e sviluppo ed il mantenimento di processi produttivi all'avanguardia.

Dalla molteplicità di fattori che hanno caratterizzato il settore, quale la crisi strutturale e la prospettiva di evoluzione, l'introduzione di vincoli normativi sui carburanti per ridurre l'impatto ambientale, quali l'imposizione di limiti alle emissioni di GHG e la crescente richiesta sul mercato di biocarburanti, hanno contribuito – in combinazione con gli obiettivi di mantenimento del tessuto industriale e di sviluppo di nuovi carburanti sostenibili - a delineare i principali interventi da attuare, relativi alla raffinazione ed alla logistica, come anche al settore della distribuzione dei carburanti.

Le azioni principali sono:

- aumento della capacità di bioraffinazione, considerando l'aumento della domanda interna di biocarburanti avanzati;
- favorire l'implementazione di impianti per la produzione di materie prime per la preparazione dei biocarburanti per le bioraffinerie, al fine di creare una filiera produttiva nazionale di supporto a una graduale transizione verso biocarburanti avanzati;
- ristrutturazione della raffinazione e della rete di distribuzione dei carburanti;
- il riconoscimento della strategicità delle raffinerie e della logistica primaria, e l'introduzione di procedure semplificate per la riconversione degli impianti di raffinazione;
- la promozione di un piano di ristrutturazione del settore, con la possibilità di nuovi investimenti mirati a razionalizzare e ammodernare i cicli produttivi, orientando il settore verso prodotti di migliore qualità;
- razionalizzazione del downstream petrolifero, con evoluzione verso le bioraffinerie e riutilizzo dei siti industriali dismessi, in via di conversione a deposito o per altri investimenti produttivi;
- mantenimento di un'industria petrolifera dal punto di vista ambientale e tecnologico avanzata, efficiente e competitiva, per supportare l'economia nel periodo di transizione.

In tal senso, la conversione delle raffinerie tradizionali è già in corso in diverse aree del territorio nazionale. In particolare, lo stabilimento di Porto Marghera rappresenta il primo esempio di processamento di cariche biologiche oleose di prima generazione di origine vegetale e di biomasse non convenzionali non in competizione con il settore alimentare, già a partire dal 2014.

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

3.3.2 Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030

Il Ministero dello Sviluppo Economico in data 21/01/2020 ha pubblicato il testo definitivo del "Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima" (PNIEC) per gli anni 2021-2030, predisposto con il Ministero dell'Ambiente (ora Ministero della Transizione Ecologica) e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero della mobilità sostenibile), che recepisce le novità contenute nel Decreto Legge sul Clima nonché quelle sugli investimenti per la *Green Deal* previste nella Legge di Bilancio 2020. Il Piano è stato inviato alla Commissione europea in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999, completando così il percorso avviato nel dicembre 2018, nel corso del quale il Piano è stato oggetto di un proficuo confronto tra le istituzioni coinvolte, i cittadini e tutti gli stakeholder.

Con il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima vengono stabiliti gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO₂, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento. Attualmente il Piano è in fase di aggiornamento e rafforzamento, al fine

di allineare gli obiettivi alle ambizioni europee e nazionali, anche in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ rispetto al 1990, per le quali si vuole stabilire una percentuale di riduzione superiore al 51%. L'obiettivo è quello di realizzare una nuova politica energetica che assicuri la piena sostenibilità ambientale, sociale ed economica del territorio nazionale e accompagni tale transizione.

I principali obiettivi del PNIEC italiano sono:

- una percentuale di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia pari al 30%, in linea con gli obiettivi previsti per il nostro Paese dalla UE;
- una quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia nei trasporti del 22% a fronte del 14% previsto dalla UE;
- una riduzione dei consumi di energia primaria rispetto allo scenario PRIMES 2007 del 43% a fronte di un obiettivo UE del 32,5%;
- la riduzione dei "gas serra", rispetto al 2005, con un obiettivo per tutti i settori non ETS del 33%, superiore del 3% rispetto a quello previsto dall'UE.

Nel quadro di un'economia a basse emissioni di carbonio, PNIEC prospetta inoltre il *phase out* del carbone dalla generazione elettrica al 2025.

Per quanto riguarda la produzione di biocarburanti, gli obiettivi prospettati nel PNIEC includono:

Dimensione Decarbonizzazione - Energia rinnovabile - Settore trasporti

La Direttiva RED II prevede al 2030 un target specifico nel settore dei trasporti pari al 14% (obbligo per i fornitori di carburanti ed energia elettrica). Per contribuire allo sfidante target generale del 30% di consumi finali lordi totali soddisfatti dalle FER, si prevede che il settore dei trasporti superi il valore del 14%, aumentando l'obbligo in capo ai fornitori di carburanti e di energia elettrica per i trasporti fino ad arrivare a una quota rinnovabile del 22,0%. Il ruolo delle FER trasporti è significativo nel calcolo del target rinnovabile complessivo, in quanto in un'ottica di ottimizzazione dei costi di sistema, il ricorso a biocarburanti sembra avere un buon rapporto costo/efficacia. Il mix ottimale per il raggiungimento del target carburanti rinnovabili appare dato dai contributi orientativi delle diverse tipologie di fonti rinnovabili di seguito riportati:

- *biocarburanti di prima generazione: si prevede, in linea con la direttiva, un decremento per questa categoria di biocarburanti fino a raggiungere circa 0,7 Mtep, pari al 3% al 2030; si valuterà la possibilità di introdurre limiti inferiori per alcune tipologie di biocarburanti, con particolare riferimento a quelle che potrebbero generare un impatto del cambiamento indiretto di destinazione d'uso dei terreni;*
- *biocarburanti avanzati: si prevede di superare l'obiettivo specifico previsto da direttiva, pari al 3,5% al 2030, attraverso il meccanismo di incentivazione previsto per il biometano e gli altri biocarburanti avanzati (con D.M. 2 marzo 2018 e successivi decreti) fino al raggiungimento di un obiettivo intorno all'8%;*
- *l'obiettivo dei biocarburanti avanzati sarà tragguardato, orientativamente, per il 75% attraverso biometano avanzato (0,8 Mtep) e per il 25% attraverso gli altri biocarburanti avanzati (0,26 Mtep), fatte salve eventuali modifiche di ripartizione conseguenti alla effettiva disponibilità e*

economicità dei diversi tipi di biocarburante avanzato e alla saturazione della quota di biometano utilizzabile nel settore dei trasporti. Per il biometano avanzato proveniente da scarti agricoli e FORSU si conferma il target di almeno 1,1 mld di m3 al 2030;

- *biocarburanti allegato IX parte B (oli vegetali esausti e grassi animali): la direttiva impone un tetto massimo pari a 1,7%, lasciando agli Stati membri la possibilità di incrementare tale valore se ampiamente giustificato. Si propone un incremento fino a un massimo di 2,5% al 2030, con contributo finale pari al massimo al 5% (con il doppio conteggio); tale ambizione deve essere tralasciata con gli oli vegetali esausti (Used Cooked Oil - UCO), che deve prevedere priorità per gli UCO raccolti su territorio nazionale, rispettando il principio di economia circolare e in linea con i nuovi obiettivi del pacchetto rifiuti. Si valuterà la possibilità di incrementare il tetto massimo introdotto dell'1,7% per i biocarburanti di cui all'allegato IX, parte B, tenendo in considerazione anche i grassi animali classificati di categoria 1 e 2 dal Regolamento (CE) 1069/2009, nel caso in cui la cui filiera di produzione, raccolta e trattamento sia tutta italiana.*

Il PNIEC rappresenta uno dei pilastri del percorso di decarbonizzazione del Paese, delineando il ruolo dell'idrogeno nel raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂. Lo stesso Piano identifica il potenziale impiego dell'idrogeno in diversi settori energetici.

Sulla scorta del PNIEC e del SEN, e conformemente al Pacchetto Energia Pulita dell'UE e al Green Deal europeo, sono state delineate le Linee Guida Preliminari della Strategia Nazionale dell'Idrogeno per la determinazione del suo ruolo nel percorso nazionale di decarbonizzazione.

L'idrogeno, infatti, sta acquisendo un forte interesse, in quanto può essere usato come materia prima, combustibile, vettore o accumulatore di energia e ha possibili applicazioni nei settori industriali, dei trasporti, dell'energia elettrica e dell'edilizia.

Nello specifico, per l'industria, rappresenta una soluzione per la decarbonizzazione dei processi nei quali la riduzione delle emissioni di carbonio è tanto urgente quanto difficile, come nel caso della chimica e raffinazione di petrolio.

Nel breve termine, ovvero fino al 2030, l'idrogeno diventerà progressivamente competitivo per raggiungere i costi di tecnologie maggiormente consolidate, quali lo Steam Reforming, mentre sul lungo termine, ovvero fino al 2050, potrà supportare lo sforzo di decarbonizzazione insieme ad altre tecnologie a basse emissioni di carbonio, tralasciando le prospettive di crescita stabilite per il mix energetico europeo, pari al 13-14% entro il 2050.

Il 14 ottobre 2020 la Commissione europea ha adottato *l'Assessment of the final national energy and climate plan of Italy*. Nel documento vengono fornite delle linee guida per l'elaborazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che si basano sugli obiettivi del PNIEC e sulle priorità di riforme strutturali già individuate nei Country report relativi all'Italia (Country Report Italy 2020, SWD/2020/511 final).

L'attuazione del Piano sarà assicurata dai decreti legislativi di recepimento delle direttive europee in materia di efficienza energetica, di fonti rinnovabili e di mercati dell'elettricità e del gas, tra le quali si segnalano:

- D.Lgs. n. 48 del 10/06/2020, ai sensi della delega contenuta nell'articolo 23 della Legge di delegazione europea 2018, Legge n. 117/2019, ha recepito nell'ordinamento interno la Direttiva (UE) 2018/844 sulla prestazione energetica nell'edilizia (Direttiva EPBD-*Energy Performance of Buildings Directive*);
- D.Lgs. n. 73 del 14/07/2020, ai sensi della delega contenuta nella citata Legge n. 117/2019, ha dato recepimento alla Direttiva UE 2018/2002 sull'efficienza energetica (Direttiva EED);
- D.Lgs. n. 47 del 9/06/2020, anch'esso adottato ai sensi della legge di delegazione europea 2018, recepisce la Direttiva (UE) 2018/410, che stabilisce il funzionamento dell'*Emissions Trading System europeo* (EU-ETS) nella fase IV del sistema (2021-2030).

In ultimo, il Decreto Legge n. 76/2020 cd. Decreto Semplificazioni, convertito in legge n. 120/2020, e modificato dall'articolo 51 del Decreto Legge n. 77/2021, convertito in legge n. 108/2021, contiene diversi interventi che danno seguito ad obiettivi già delineati nel PNIEC in materia di fonti rinnovabili e di reti energetiche. Si segnalano:

- le norme volte a semplificare e a razionalizzare i procedimenti amministrativi per la realizzazione degli impianti a fonti rinnovabili (articolo 56, commi 1-2-bis);
- le disposizioni che consentono di perfezionare accordi intergovernativi nei quali l'Italia sia parte attiva del trasferimento ad altri stati membri dell'UE di una quota del proprio surplus di produzione di energia da FER rispetto all'obiettivo nazionale al 2020 ed in vista degli obiettivi da FER al 2030 (articolo 58);
- le semplificazioni dei procedimenti autorizzativi delle infrastrutture delle reti energetiche nazionali (articolo 60).

3.3.3 Strategia Nazionale di Lungo Periodo al 2050

La strategia è stata elaborata nell'ambito degli impegni dell'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici che invita i Paesi firmatari a comunicare entro il 2020 le proprie "Strategie di sviluppo a basse emissioni di gas serra di lungo periodo" al 2050.

La Strategia, elaborata in linea con il PNIEC, prosegue il percorso già delineato fino al 2030, individuando le direttrici fondamentali da seguire per il raggiungimento della "neutralità climatica". Tali linee sono individuate integrando ad uno scenario di riferimento, che ricomprende le tendenze energetiche e ambientali derivanti dall'attuazione del PNIEC, tre leve strettamente correlate che ricomprendono:

- la riduzione spinta della domanda di energia connessa in particolare ad un calo dei consumi per la mobilità privata e nel settore civile;
- un cambio radicale nel mix energetico a favore di una penetrazione massiva delle rinnovabili, coniugato ad una profonda elettrificazione degli usi finali e impiego di combustibili alternativi (es. idrogeno/e-fuels);
- l'incremento degli assorbimenti di CO₂, eventualmente integrato da forme di cattura e stoccaggio.

In particolare, nel settore della mobilità, la Strategia individua gli ambiti di intervento per il settore dei trasporti per il conseguimento degli obiettivi di neutralità, i quali dovranno essere tesi al miglioramento tecnologico e all'impiego di combustibili rinnovabili. Nello specifico, per i veicoli pesanti, la



decarbonizzazione potrà essere ottenuta sia modificando la tecnologia motrice, sia sostituendo i carburanti fossili con combustibili rinnovabili, come ad esempio motori elettrici, celle a combustibile a idrogeno, biodiesel, biometano e metanolo sintetico nei motori a combustione interna.

Il ricorso a soluzioni quali l'elettrificazione, l'idrogeno, i biocarburanti avanzati ed i carburanti sintetici appaiono le opzioni più valide per il trasporto marittimo, mentre per il trasporto aereo si auspica un impiego di biocarburanti e di carburanti sintetici in attesa di soluzioni alternative tecnologicamente mature. Infatti, la produzione di biocarburanti avanzati di II° e III° generazione e del kerosene sintetico rappresentano, ad oggi, le uniche opzioni di decarbonizzazione, in quanto la densità energetica delle batterie è ancora troppo lontana dal rendere possibile l'elettrificazione di voli aerei di lunga distanza.

La Strategia è da considerarsi uno strumento "dinamico", e soggetto a revisioni periodiche, in virtù degli obiettivi energetico-ambientali e delle politiche definite a livello europeo, della condivisione a livello internazionale sull'attuazione del processo di decarbonizzazione e dello sviluppo delle tecnologie perseguibili solo in maniera coordinata.

3.3.4 Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è un pacchetto di investimenti e riforme parte del "Next Generation EU", il progetto di rilancio economico dedicato agli Stati membri, duramente colpiti dalla pandemia da Covid-19.

Questo ambizioso programma europeo, che stabilisce un obiettivo al 2030 ancora più stringente in merito alla riduzione delle emissioni climalteranti nazionali da raggiungere (quota emessa da raggiungere 256 milioni di tonnellate di CO_{2eq}), risulta essere strategico per dare avvio in Europa ad un percorso di sviluppo sostenibile in ambito economico, sociale e ambientale, e si propone come uno strumento di finanziamento per investimenti e progetti statali in linea con gli obiettivi di tale percorso. Per l'Italia questo progetto europeo rappresenta un'opportunità imperdibile di sviluppo, investimenti e riforme. Il PNRR rappresenta il piano di investimenti e riforme da realizzare entro il 2026 presentato dall'Italia e approvato dall'Unione Europea, che ammonta ad un totale di 191,5 mld€ di finanziamenti; tutte le misure in esso contenute consentono di raggiungere e superare gli obiettivi del PNIEC e la sua attuazione profila un futuro aggiornamento degli obiettivi sia del PNIEC stesso sia della Strategia di lungo periodo al 2050. Il Piano, che include interventi in diversi ambiti, si articola in sei Missioni e sedici Componenti, e include diversi ambiti di intervento quali la digitalizzazione e l'innovazione, la transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, l'istruzione e la ricerca, inclusione e la coesione sociale e la salute. Per ciascuna Missione sono definite delle Componenti per le quali sono stabiliti degli obiettivi generali, il quadro delle risorse e delle misure da attuare, che possano condurre verso una piena sostenibilità del settore ricompreso dalla Componente.

In particolare, la Missione 2 riguarda la "rivoluzione verde e transizione ecologica". I progetti inclusi in questa Missione sono stati pianificati avendo presente la necessità di realizzare urgentemente una radicale transizione ecologica, che possa condurre ad una completa neutralità climatica e ad uno sviluppo sostenibile, al fine di mitigare gli impatti del cambiamento climatico sui sistemi naturali e umani. Per contribuire a questo obiettivo, all'interno della Missione 2 sono state definite quattro Componenti.



La seconda “Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile” si articola in una serie di investimenti per raggiungere progressivamente la decarbonizzazione di tutti i settori, con un particolare riferimento ad alcuni segmenti industriali, tra i quali l’industria petrolifera.

Il Piano, così come anticipato nel PNIEC, identifica l’idrogeno come un vettore strategico del processo di decarbonizzazione del settore e prevede numerosi investimenti a riguardo. In particolare, potrà contribuire a decarbonizzare i settori hard-to-abate, nei quali sono ricompresi la produzione di prodotti chimici di base, come ammoniaca e metanolo, e i processi di raffinazione. Questi settori rappresentano quindi alcune delle aree più promettenti su cui iniziare a utilizzare l'idrogeno verde e sviluppare il mercato, affiancando la produzione attuale di idrogeno derivata dal gas naturale.

Il Piano specifica altresì come la transizione verso l’idrogeno sarà graduale e distribuita nel tempo, con l’obiettivo progressivo di sviluppare competenze e nuove tecnologie in modo competitivo.

La transizione ecologica dovrà essere accompagnata da una “transizione burocratica”. A tal scopo, è stato approvato il Decreto Legge n. 77/2021 che contiene un pacchetto di riforme fondamentali per la semplificazione e la velocizzazione nei processi autorizzativi e nella governance per gli interventi contenuti nel PNRR. Il Decreto presenta una prima parte nella quale viene descritta l’organizzazione per la gestione e il coordinamento degli interventi del PNRR (governance, ruoli delle amministrazioni, modalità di monitoraggio degli interventi, dialogo con l’Europa), e una seconda parte nella quale sono descritte misure di semplificazione che incidono su alcuni settori oggetto del PNRR, tra cui quello relativo alla “rivoluzione verde e transizione ecologica”, al fine di consentire la completa realizzazione dei progetti. I principali provvedimenti di interesse contenuti nella seconda parte sono:

- istituzione di un’unica commissione tecnica per la valutazione ambientale di competenza statale dei progetti PNIEC e PNRR (articolo 17);
- definizione di tutti i progetti definiti nel PNIEC e nel PNRR strategici per la transizione energetica del Paese, inclusi nell’allegato I-bis del D.Lgs. 152/2006, e le opere ad essi connesse come “interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti”, tra i quali sono inclusi **gli interventi per la riconversione delle raffinerie e l’aumento delle capacità esistenti relativamente alla produzione di carburanti sostenibili, quali biocarburanti e biocarburanti avanzati** (articolo 18);
- accelerazione tempistiche e unificazione delle procedure del processo di VIA statale e VAS (articoli 18 bis-28);
- misure di semplificazione per la riconversione dei siti industriali destinate ad accelerare le procedure di bonifica dei siti contaminati e la riconversione di siti industriali da poter destinare alla realizzazione dei progetti individuati nel PNRR (articolo 37);
- istituzione della “Soprintendenza speciale del PNRR”, costituita da esperti, con l’obiettivo di assicurare l’attuazione degli interventi previsti in modo efficace e tempestivo (articolo 29).

3.3.5 D. Lgs. 199/2021

Il D.Lgs. 199/2021 “Attuazione della Direttiva UE 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 dicembre 2018, sulla promozione dell’uso dell’energia da fonti rinnovabili” è entrato in vigore il 15/12/21, in attuazione della Direttiva UE 2018/2001 (cosiddetta “RED II”) e nel rispetto dei criteri stabiliti dalla Legge 22/04/21 n.53.

Il Decreto definisce gli strumenti, i meccanismi, gli incentivi, nonché il quadro istituzionale, finanziario e giuridico per accelerare il percorso di crescita sostenibile del Paese e consentire di raggiungere i target di incremento della quota di energia da fonti rinnovabili al 2030.

Le disposizioni contenute sono coerenti con gli obiettivi europei di decarbonizzazione del sistema dell'energia al 2030 e di decarbonizzazione completa al 2050; sono inoltre contenute le disposizioni necessarie per poter implementare le misure elencate nel PNRR in materia di energia da fonti rinnovabili, in conformità con il PNIEC. Tale Decreto ha un duplice obiettivo: condurre alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti di almeno il 55% entro il 2030 e ottenere una quota complessiva di energia prodotta da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo almeno pari al 30%.

È costituito da sette Titoli, dei quali il quinto riguarda l'“Energia rinnovabile nei trasporti e criteri di sostenibilità per biocarburanti, bioliquidi e combustibili da biomassa”. In particolare, relativamente al settore dei trasporti, dispone che i singoli fornitori di benzina, diesel e metano conseguano entro il 2030 una quota almeno pari al 16% di fonti rinnovabili sul totale di carburanti immessi in consumo nell'anno di riferimento e calcolata sulla base del contenuto energetico.

Inoltre, impone dal 2023 che la quota di biocarburanti miscelati alla benzina sia almeno pari allo 0,5% e dal 2025 almeno pari al 3% sul totale della benzina immessa in consumo. Tra le azioni descritte per promuovere la produzione di biocarburanti “sostenibili” e consentire il raggiungimento di questo target vi è anche la riconversione delle raffinerie tradizionali site all'interno dei Siti di bonifica di interesse nazionale (SIN); per questa specifica azione è stato istituito il “Fondo per la decarbonizzazione e per la riconversione verde delle raffinerie ricadenti nei SIN”, nel quale sono stanziati 205 milioni di euro, 45 milioni di euro e 10 milioni di euro per il 2022, 2023 e 2024, rispettivamente.

3.3.6 Sito di Interesse Nazionale Venezia - Porto Marghera

La Legge 9/12/1998, n. 426, concernente “Nuovi interventi in campo ambientale”, individua l'area industriale di Venezia (Porto Marghera) come Sito di bonifica di interesse nazionale e dispone che gli ambiti compresi negli interventi di interesse nazionale siano perimetrati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), oggi Ministero della Transizione Ecologica (MITE).

Il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 23/02/00 “Perimetrazione del sito di interesse nazionale di Venezia”, emanato vista la Legge 426/98, individua le aree industriali di Porto Marghera, nelle quali sono state svolte attività chimiche, petrolchimiche, metallurgiche, elettrometallurgiche e meccaniche e le decreta aree da sottoporre ad interventi di caratterizzazione, messa in sicurezza, bonifica, ripristino ambientale e attività di monitoraggio. Con tale perimetrazione, l'area industriale di Porto Marghera è stata identificata come sito ad alto rischio ambientale ed è stata collocata al primo posto nella lista dei siti di rilevanza nazionale. Pertanto, come descritto nei paragrafi seguenti, è emersa la necessità di dotarsi di strumenti programmatici, pianificatori e tecnici per il risanamento ambientale e la riqualificazione di tale area industriale di Porto Marghera, che permettessero in definitiva di capovolgere l'immagine ambientalmente negativa associata a quest'area.

Con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 144 del 24/04/13, l'area del SIN di “Venezia (Porto Marghera)” è stata ripermetrata a seguito di un'istanza della Regione

Veneto (mediante DGR n. 58 del 21/01/13), con conseguente esclusione delle aree agricole e commerciali di Marghera oltre a molte aree urbane di Mestre e Campalto; sono stati inoltre escluse le aree lagunari e i canali portuali di Marghera.

Successivamente, con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 386 del 22/12/16 la perimetrazione del sito di interesse nazionale di "Venezia (Porto Marghera)" è stata rettificata, come riportato nella seguente figura.



Figura 3.1: Perimetrazione del S.I.N. di "Venezia Porto Marghera" di cui al D.M. 386 22/12/2016
(Fonte: <https://www.minambiente.it/bonifiche/cartografia>)

Il 25 ottobre 2021 è stato presentato l'ultimo stato di avanzamento aggiornato a giugno 2021 dell'iter di bonifica dell'area in esame. Per quanto riguarda i terreni, le aree con procedimento di bonifica concluso corrispondono al 17% della superficie del SIN, mentre per quanto riguarda la bonifica della falda tale percentuale si attesta all'11%. Le seguenti figure illustrano lo stato di avanzamento di bonifica dei terreni e della falda (giugno 2021). Le aree con bonifica terminate sono raffigurate in azzurro, mentre l'area di progetto (area ex-APL) rientra in una zona con progetto di bonifica approvato (aree verdi).

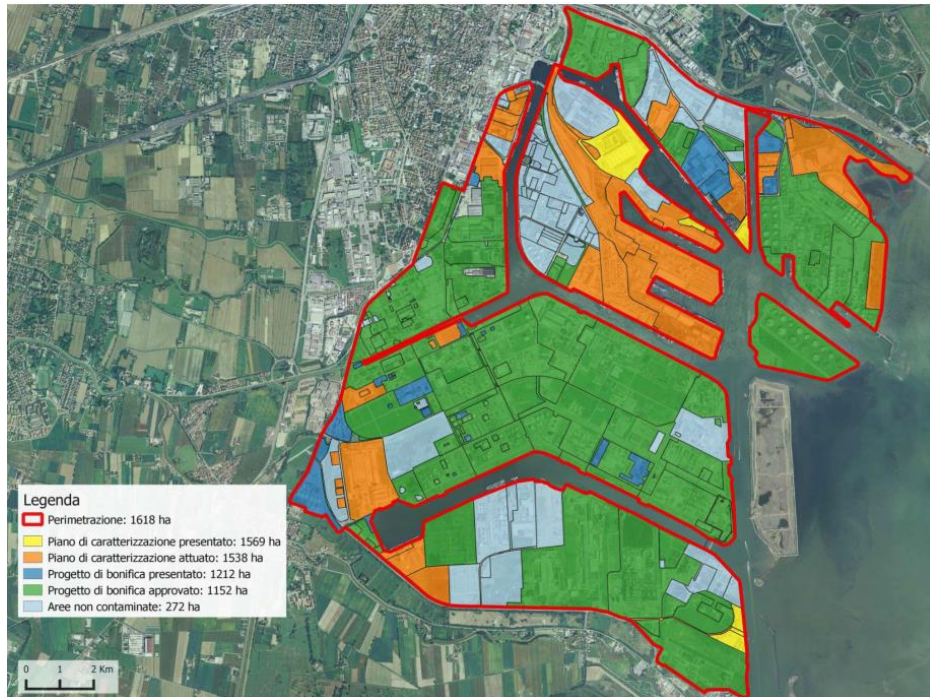


Figura 3.2: Stato avanzamento bonifica terreni (giugno 2021, pubblicato il 25/10/21)
 (Fonte: <https://www.mite.gov.it/bonifiche/documenti-sullo-stato-di-avanzamento-delle-procedure-di-bonifica>)

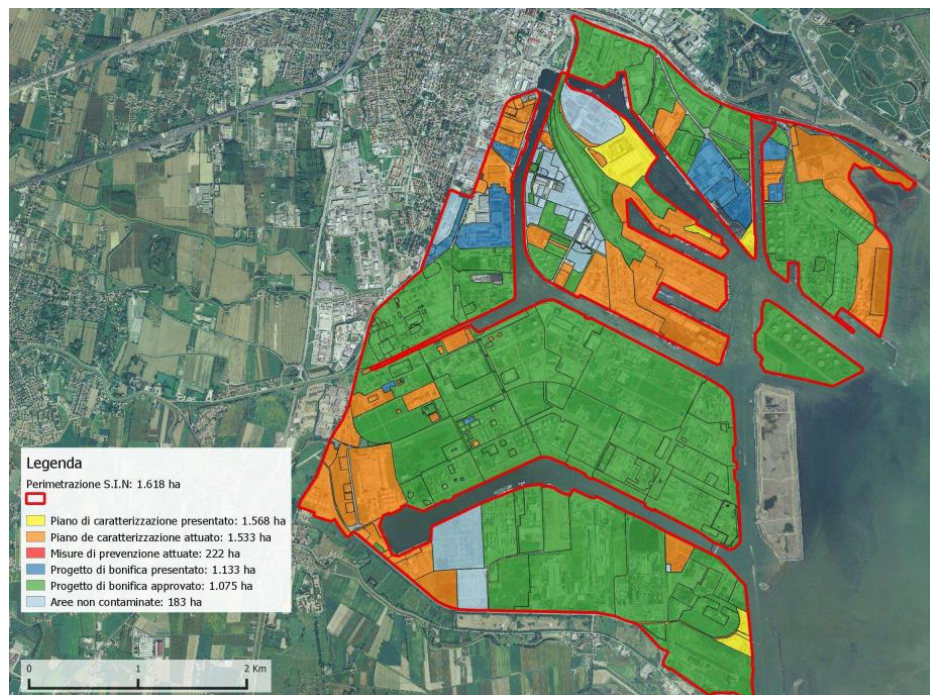


Figura 3.3: Stato avanzamento bonifica falda (giugno 2021, pubblicato il 25/10/21)
 (Fonte: <https://www.mite.gov.it/bonifiche/documenti-sullo-stato-di-avanzamento-delle-procedure-di-bonifica>)

3.3.7 Accordi di programma per l'area di Porto Marghera

Tra gli strumenti di programmazione e concertamento delle iniziative atti ad orientare lo sviluppo del territorio, nell'area di Venezia - Porto Marghera si inaugura, a partire dalla fine degli anni '90, la stipula di "Accordi di Programma" relativi alla Riconversione del Polo Industriale di Porto Marghera. Si tratta di convenzioni tra enti territoriali (regioni, province o comuni) ed altre amministrazioni pubbliche mediante le quali le parti coordinano le loro attività per la realizzazione di opere, interventi o programmi di intervento che richiedono, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di più soggetti pubblici.

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

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

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

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

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

L'Atto Integrativo reca importanti indicazioni e variazioni per quanto concerne le strategie di orientamento dell'azione globale di riqualificazione dell'area di Porto Marghera e per quanto riguarda l'iter di approvazione dei progetti di bonifica, messa in sicurezza e ripristino ambientale. È in esso che è stata stabilita la necessità del Master Plan: un documento di coordinamento degli interventi, che fornisca un quadro di riferimento generale al quale tutte le iniziative debbano fare riferimento per impostazione e logiche progettuali. Il Master Plan per la bonifica dei siti inquinanti di Porto Marghera, approvato dall'apposita Conferenza dei Servizi con deliberazione n. 1 del 22/04/2004, ha individuato gli interventi, le priorità e i tempi delle iniziative da assumere nel SIN in modo da pianificare le scelte strategiche di intervento, di recupero produttivo, occupazionale, di tutela ambientale e sanitaria in un contesto



unitario. Il Master Plan ha individuato, per il confinamento complessivo dell'intero sito di interesse nazionale, un sistema di quindici macroaree, definite "Macroisole".

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

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

- un preciso Quadro Conoscitivo circa il grado e la qualità delle contaminazioni presenti nelle diverse matrici;
- le tipologie degli interventi di risanamento ritenute tecnicamente ed economicamente praticabili applicando le migliori tecnologie disponibili, garantendo comunque il mantenimento delle produzioni industriali e privilegiando gli interventi che favoriscono il trattamento nel sito ed il riutilizzo del suolo, del sottosuolo e dei materiali di riporto sottoposti a bonifica;
- le modalità organizzative e le soluzioni tecnologiche per lo stoccaggio, il trattamento e lo smaltimento dei materiali che dovranno essere sottoposti a bonifica;
- la programmazione temporale degli interventi;
- la valutazione di massima dei costi;
- i criteri per il monitoraggio dell'attuazione del Master Plan;
- i criteri per rendere coerenti gli interventi pubblici e privati.

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

Protocollo di Intesa su Porto Marghera (2006)

Conseguentemente alla stipula dell'Accordo di Programma per la Chimica (21/10/98) e dell'Atto integrativo (15/12/00), presso il Ministero per lo Sviluppo Economico è stato attivato un Tavolo di Lavoro che ha portato alla condivisione, in data 14/12/06, del Protocollo d'Intesa su Porto Marghera.

Il documento, sottoscritto da Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Unindustria di Venezia, alcune società industriali operanti nell'area di Venezia - Porto Marghera (Ineos Vinyls Italia SpA, Sapio Srl, Solvay Fluor Italia SpA, Arkema Srl, Eni SpA) e le Organizzazioni Sindacali Nazionali e Territoriali, preso atto degli impegni previsti dall'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera, ha impegnato puntualmente i sottoscrittori al perseguimento dei seguenti obiettivi comuni:



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

In tale ottica Eni si è impegnata ad intraprendere un percorso di sviluppo sostenibile attraverso interventi che sono volti alla riqualificazione produttiva degli impianti.

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

Al fine di mantenere gli impegni presi con il Protocollo di Intesa per Porto Marghera del 2006, il 30/10/07 è stato siglato tra la Regione Veneto, la Provincia e il Comune di Venezia, l'Unione degli Industriali e le Organizzazioni Sindacali il "Protocollo di Condivisione delle linee strategiche per la riqualificazione e lo sviluppo di Porto Marghera", che avvia un percorso per la riqualificazione dell'area con il sostegno a settori in grado di generare sviluppo e innovazione, valorizzando le aree disponibili anche attraverso cambiamenti nella composizione produttiva del sito.

Documento di Progetto Strategico Speciale per l'area industriale di Porto Marghera (PSS) (2008)

La Regione Veneto, considerata l'importante opportunità per il rilancio del sito industriale di Porto Marghera, con deliberazione n. 480 del 4/03/2008 ha proposto tale area per il riconoscimento del preminente interesse pubblico ai fini della riconversione industriale nell'ambito dello specifico Progetto Strategico Speciale del Ministero dello Sviluppo Economico (PSS - delibera CIPE 61 del 02/04/08). Il fine del PSS è di attuare interventi di bonifica ambientale, di terreni ed acque contaminate, in concomitanza con progetti di rilancio economico, tramite piani di sviluppo e di rilancio industriale, come introdotto dall'art. 252-bis del D. Lgs. 152/06 e s.m.i..

Nel Documento di Progetto - Allegato A alla deliberazione della Giunta regionale n. 2358 dell'8/08/2008 sono state raccolte le informazioni richieste dal Ministero per lo Sviluppo Economico per l'individuazione dei siti ammissibili al Programma, tenendo conto del contesto socioeconomico e ambientale.

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

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



zone limitrofe del Comune di Venezia, in particolare dell'isola di Murano, riunendo tutti gli attori per tutti i settori che possono essere attivati per una ripresa delle attività economiche.

In seguito al riconoscimento di Porto Marghera e aree limitrofe come Area di Crisi Industriale Complessa, con il Decreto Direttoriale del Ministero dello Sviluppo Economico n. 9381 del 05/05/11, ai sensi del D.M. 24/03/10, il Tavolo di lavoro ha supportato la creazione delle condizioni per la riqualificazione, la reindustrializzazione e riconversione del sito, elaborando la proposta per un nuovo Accordo di Programma.

Il nuovo "Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera ed aree limitrofe" è stato sottoscritto il 16/04/12 da Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture – Magistrato alle Acque di Venezia, Regione Veneto, Provincia e Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia. L'Accordo è stato approvato con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 95 del 27/04/12.

Il nuovo Accordo di Programma riconosce lo stato di crisi economica delle grosse aziende del polo industriale e si pone l'obiettivo di favorire la riconversione industriale e la riqualificazione economica dell'area, mediante procedimenti di bonifica e ripristino ambientale che consentano e favoriscano lo sviluppo di attività produttive sostenibili dal punto di vista ambientale e coerenti con l'esigenza di assicurare il rilancio dell'occupazione attraverso la valorizzazione delle forze lavorative dell'area. A tal fine le azioni che l'Accordo prevede sono:

- l'accelerazione e la semplificazione delle procedure di bonifica e riqualificazione ambientale, mediante l'approvazione di appositi Protocolli Operativi (firmati in via definitiva dal Ministro il 21/01/13);
- l'agevolazione di programmi di investimento e sviluppo produttivo che prevedano il riuso dei siti produttivi, in particolar modo nei settori della chimica sostenibile, dell'energia, dell'industria, della logistica e della portualità;
- il coordinamento degli strumenti urbanistici, ove necessari, per il rilancio produttivo ed occupazionale dei siti;
- l'attivazione di percorsi di riqualificazione professionale dei lavoratori.

Protocollo di Intesa per Porto Marghera (2014)

Il Protocollo è stato sottoscritto in data 14/11/2014 da Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Veneto, Provincia e Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia, Eni SpA, Versalis SpA ed Organizzazioni sindacali.

L'obiettivo del Protocollo è quello di favorire la realizzazione di iniziative industriali volte a garantire un futuro economicamente sostenibile alle attività industriali sul territorio, ovvero a promuoverne di nuove, creando i presupposti per una duratura ripresa delle attività economiche nell'area di Porto Marghera e anche valorizzando i contributi delle attività imprenditoriali oggi presenti nell'ambito dell'indotto.

Le parti firmatarie identificano e riconoscono i seguenti come principali obiettivi del Protocollo d'Intesa:

- favorire la riconversione industriale dello stabilimento di Porto Marghera attraverso la realizzazione di un polo tecnologico integrato di chimica da fonti rinnovabili;
- consolidare e rafforzare il polo logistico anche alla luce del futuro assetto;
- promuovere i processi di riqualificazione professionale delle risorse umane mediante piani specifici di formazione;
- garantire l'occupazione con il processo di trasformazione dello stabilimento di Porto Marghera e favorire lo sviluppo di ulteriori imprese locali operanti nel settore della chimica da fonti rinnovabili e settori diversificati;
- intraprendere ogni utile iniziativa di collaborazione e semplificazione dei procedimenti amministrativi volta ad assicurare che nello svolgimento degli iter autorizzativi relativi alle attività del presente Accordo vengano rispettati i tempi procedurali minimi dettati dalle norme legislative e regolamentari in materia.

Il Progetto di trasformazione dello stabilimento di Porto Marghera si sviluppa nelle seguenti aree di intervento:

- “Riassetto della configurazione attuale”, che prevede anche la fermata definitiva dell'impianto Cracking;
- “Nuovo polo tecnologico”: ampliamento del polo bio di Porto Marghera attraverso la realizzazione di due nuovi impianti per la produzione di additivi bio per i *chemicals* utilizzati nelle perforazioni petrolifere, insieme ad altri prodotti destinati a settori applicativi ad alto valore aggiunto come i detersivi e i bio-lubrificanti. Sarà inoltre realizzata nel sito di Marghera un'area dedicata al Progetto “Polo Tecnologico Chimica da Rinnovabili”.

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

In data 9/01/15 il Ministero dello Sviluppo Economico, la Regione Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia hanno sottoscritto, ai sensi dell'art. 15 della Legge del 7 agosto 1990 n. 241 e s.m.i., un nuovo Accordo di Programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera (AdP). L'attuazione dell'AdP Porto Marghera prevede la realizzazione di un programma di 24 interventi, di cui 23 opere infrastrutturali e 1 intervento di assistenza tecnica, per il raggiungimento degli obiettivi di riconversione e riqualificazione industriale dell'Area di Crisi Industriale complessa di Porto Marghera. Con tale Accordo sono stati previsti interventi di risanamento territoriale e di messa in sicurezza idraulica delle aree, nonché di ripristino e potenziamento della dotazione infrastrutturale esistente.

Con l'Atto aggiuntivo all'Accordo di Programma sottoscritto in data 27/01/17, il Ministero dello Sviluppo Economico – Direzione Generale per gli Incentivi alle Imprese, la Regione del Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia si propongono di modificare il programma di interventi originariamente previsto.

Le risorse finanziarie rese disponibili sono state rimodulate in favore di interventi di maggiore e immediata ricaduta per la riconversione dell'Area Industriale di Porto Marghera e di effettiva cantierabilità in linea con gli obiettivi dell'AdP Porto Marghera.



La durata dell'Accordo è di trentasei mesi dalla data di stipula e potrà essere oggetto di proroga su proposta del Comitato di coordinamento, per il completamento delle iniziative avviate.

Patto per lo sviluppo della Città di Venezia – Interventi per lo sviluppo economico, la coesione sociale e territoriale della Città di Venezia (2016)

Il Patto per lo sviluppo della Città di Venezia è stato sottoscritto tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Città di Venezia in data 26/11/16. Con tale Patto, le Parti si impegnano ad avviare e sostenere un percorso unitario di intervento sul territorio della Città di Venezia, finalizzato allo sviluppo economico, produttivo ed occupazionale dell'area, nonché alla sostenibilità ambientale ed alla sicurezza del territorio. A tale fine, sono stati identificati gli interventi prioritari ed i relativi obiettivi temporali, per la cui attuazione è ritenuta necessaria un'azione coordinata, con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati. Gli interventi riguardano tutto il territorio comunale e sono raggruppati in quattro aree tematiche: "Infrastrutture", "Ambiente e Territorio", "Valorizzazione Culturale e Turismo" e "Rafforzamento dell'azione della Pubblica Amministrazione e semplificazione dei procedimenti".

In data 31/01/17 è stato sottoscritto dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e dalla Città di Venezia il Protocollo d'Intesa per l'attuazione del Patto per lo sviluppo della Città di Venezia.

In data 26/01/19 è stata sottoscritta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Comune di Venezia e dalla Città Metropolitana di Venezia la Convenzione attuativa del Protocollo di Intesa per l'attuazione del Patto per lo sviluppo della Città di Venezia. La Convenzione costituisce lo strumento attuativo del processo di riconversione industriale e riqualificazione economica del SIN di Venezia – Porto Marghera mediante procedimenti di bonifica, ripristino ambientale ed infrastrutturale. Tali procedimenti consentono e favoriscono lo sviluppo di attività economiche e produttive, garantendo la sostenibilità ambientale. La Convenzione ha una durata di cinque anni dalla data di stipula e potrà essere prorogata.

Accordo di programma Progetto di riconversione e riqualificazione industriale per l'Area di Crisi Industriale Complessa del territorio del Comune di Venezia (2018)

La disciplina in materia di riconversione e riqualificazione produttiva di Aree di Crisi Industriale Complessa è stata riordinata dall'articolo 27 del decreto-legge 22/06/2012, n. 83, convertito, con modificazioni, nella Legge 7/08/2012, n. 134. Il citato articolo prevede, tra l'altro, che il Ministero dello sviluppo economico, al fine di sostenere la competitività del sistema produttivo nazionale, l'attrazione di nuovi investimenti e la salvaguardia dei livelli occupazionali nei casi di situazioni di crisi industriale complessa con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, adotti Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI) e che per la definizione e attuazione degli stessi si avvalga della Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A. (Invitalia).

Con decreto del Ministro dello sviluppo economico 31/01/2013 sono stati dettati i criteri per l'individuazione delle situazioni di crisi industriale complessa e per la definizione dei PRRI. In particolare, sono state definite le modalità di adozione dei PRRI mediante appositi Accordi di programma che disciplinano gli interventi agevolativi, l'attività integrata e coordinata delle amministrazioni centrali, della



regione, degli enti locali e dei soggetti pubblici e privati, nonché le modalità di esecuzione degli interventi e la verifica dello stato di attuazione e del rispetto delle condizioni fissate.

La Regione Veneto, con deliberazione della Giunta regionale 30/12/2016, n. 2303, ha approvato la presentazione di un'istanza di riconoscimento, ai sensi del suddetto decreto del 31/01/2013, per il territorio del Comune di Venezia, quale area di crisi industriale complessa, allegando la "Proposta di massima del PRRI".

Il territorio del Comune di Venezia è stato, pertanto, riconosciuto quale "area di crisi industriale complessa" con decreto del Ministro dello sviluppo economico dell'8/03/2017, ai fini dell'applicazione delle disposizioni del decreto-legge 83/12.

Con DM 7/04/17 è stato costituito il Gruppo di Coordinamento e Controllo per l'area di crisi industriale complessa di Venezia - Porto Marghera con il compito di definire e attuare il PRRI.

In data 11 luglio 2018 il Gruppo di Coordinamento e Controllo ha approvato la proposta di PRRI dell'area di crisi industriale complessa del territorio del Comune di Venezia, elaborata da Invitalia.

L'attuazione del "Progetto di riconversione e riqualificazione industriale" (PRRI) è oggetto dell'Accordo di Programma del 23/10/2018 a cui partecipano Ministero dello Sviluppo Economico, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro (ANPAL), Regione Veneto, Comune di Venezia, Città Metropolitana di Venezia, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, sottoscritto da Invitalia per presa visione.

Il PRRI è finalizzato alla promozione di iniziative imprenditoriali per la riqualificazione del tessuto produttivo esistente, all'aggregazione delle PMI e alla loro collaborazione con le grandi imprese, all'attrazione di nuovi investimenti anche finalizzati alla diversificazione produttiva, al potenziamento della logistica connessa alle attività portuali, al reimpiego dei lavoratori appartenenti a uno specifico bacino di riferimento, al raccordo operativo con gli Accordi e i Protocolli precedenti e sottoscritti per gli interventi ambientali e infrastrutturali.

In particolare, il PRRI prevede l'assegnazione di risorse finanziarie per i seguenti ambiti di intervento:

- Promozione di iniziative imprenditoriali in grado di sostenere l'economia locale e tracciare traiettorie di sviluppo sostenibile, incentivando gli investimenti volti a migliorare l'efficienza dei processi e l'innovazione dei prodotti;
- Promozione e attuazione di servizi e misure di politica attiva mirati alla riqualificazione, all'aggiornamento delle competenze e al reimpiego di lavoratori, con particolare riferimento ad uno specifico bacino prioritario individuato.

L'Accordo di Programma ha validità temporale pari a trentasei mesi, con l'aggiunta di trenta giorni per gli ulteriori adempimenti conclusivi del Gruppo di Coordinamento e Controllo.

Accordo di programma per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del SIN di Venezia – Porto Marghera (2020)



Di concerto tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione Veneto e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, in data 11/05/2020 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma che individua gli interventi necessari per la messa in sicurezza, la bonifica e il recupero delle aree inquinate del SIN, indicando per ciascuno il cronoprogramma procedurale e finanziario. L'Accordo individua come responsabili del controllo, della vigilanza e del monitoraggio della realizzazione degli interventi la Regione Veneto e l'Autorità di Sistema Portuale, a seconda delle competenze proprie di ciascun ente. Sono individuati i seguenti interventi, da realizzare entro il 31/12/2025:

- realizzazione del tratto di marginamento, anche con funzioni ambientali, compreso tra il voltatesta del Molo Sali e la cassa di colmata denominata "Molo Sali" in Canale Nord;
- riqualificazione delle banchine Emilia, Aosta, Lombardia, Bolzano e Trento mediante la realizzazione di una barriera impermeabile lungo lo sviluppo longitudinale, contestuale consolidamento strutturale, realizzazione di un sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche e la sistemazione della pavimentazione a tergo delle banchine stesse;
- marginamento di un tratto di circa 80 m della darsena terminale del Canale Industriale Ovest a completamento marginamento di un tratto di circa 130 m della sponda Sud del Canale Industriale Sud in corrispondenza degli insediamenti Vesta ed Ecoprogetto;
- dell'intervento di messa in sicurezza già avviato dall'allora Autorità Portuale;
- realizzazione degli interventi di messa in sicurezza presso la Macroisola "Fusina" nei tratti di sponda prospicienti le aree Alcoa ed Enel, mediante la realizzazione di un marginamento, e presso la Macroisola "Nuovo Petrolchimico" nel tratto di sponda prospiciente la Darsena della Rana. Dietro i marginamenti sono posizionate le condotte previste dal Progetto Integrato Fusina (PIF) che convogliano le acque drenate a tergo dei marginamenti e le acque di prima pioggia, unitamente alle acque reflue dei cicli industriali, all'impianto di depurazione. Si implementano le condotte per il convogliamento delle acque di riuso e il sistema di alimentazione e telecontrollo.

Accordo di programma per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del SIN di Venezia – Porto Marghera di competenza del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche (2020)

L'Accordo di Programma in oggetto è stato sottoscritto il 4/08/2020 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia e individua gli interventi di messa in sicurezza, bonifica e recupero delle aree inquinate del SIN che sono a carico del Provveditorato. Tale ente è identificato come soggetto responsabile per il controllo, la vigilanza e il monitoraggio della realizzazione delle attività riportate, che devono concludersi entro il 31/12/2025. Gli interventi descritti nel documento sono di seguito riportati:

- completamento della messa in sicurezza del tratto di marginamento della sponda Nord del canale Lusore-Brentelle (Macroisola Vecchio Petrolchimico);
- messa in sicurezza di un tratto di marginamento della sponda Nord del Canale Industriale Nord (Macroisola 1° Zona Industriale);
- messa in sicurezza del tratto di sponda Ovest del Canale Industriale Ovest (Macroisola Vecchio Petrolchimico);
- completamento della messa in sicurezza dei tratti di marginamento di opere già eseguite.



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

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

La prima legge veramente significativa per la tutela di Venezia e dell'intero bacino lagunare è la Legge del 5/03/1963 n. 366 "Nuove norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado", in cui vengono evidenziati i limiti geografici del territorio lagunare all'interno dei quali devono essere osservate norme e prescrizioni atte alla salvaguardia della Laguna stessa.

Al Magistrato alle Acque di Venezia (MAV) spettano la sorveglianza sull'intera Laguna e la disciplina di tutto quanto abbia attinenza con il mantenimento del regime lagunare.

Secondo tale legge è vietato scaricare o disperdere in qualsiasi modo rifiuti o sostanze che possono inquinare le acque della Laguna, è vietato gettare in qualunque punto della Laguna, e specialmente nei suoi canali, materie di qualunque specie.

La Legge del 16/04/1973 n. 171 "Interventi per la salvaguardia di Venezia" dichiara che la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna è un problema di preminente interesse nazionale. La legge si pone l'obiettivo di salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua Laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socio-economica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione. La legge istituisce, inoltre, la Commissione per la Salvaguardia di Venezia, che esprime il proprio parere vincolante su tutti gli interventi edilizi e di trasformazione e di modifica del territorio.

Il successivo DPR del 20/09/1973 n. 962 si pone l'obiettivo di tutelare la città di Venezia e il suo territorio dagli inquinamenti delle acque. Nel Decreto in oggetto sono indicate tutte le caratteristiche degli impianti di depurazione e i trattamenti specifici d'obbligo in base ai processi di produzione.

La pianificazione regionale relativa agli interventi di disinquinamento della Laguna di Venezia ha avuto inizio nel 1979, quando venne definito il Bacino Scolante nella Laguna (L.R. n. 64/1979) e la Giunta Regionale predispose un Piano volto a disciplinare, in un quadro organico e funzionale, la raccolta e la depurazione delle acque reflue di origine civile e industriale nella fascia convenzionale di 10 Km attorno alla conterminazione lagunare.

Con tale piano del 1979, grazie ai finanziamenti messi a disposizione dalla Legislazione Speciale per Venezia e da altre fonti (in particolare fondi CIPE), è stata avviata una serie di opere di disinquinamento civile e industriale.

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



delle acque, al risanamento ambientale ed alla gestione della Laguna di Venezia e del suo Bacino Scolante.

Rilevato che il Piano del 1979 non era più adeguato, la Legge Regionale n. 17 del 27/02/1990 “Norme per l’esercizio delle funzioni nelle materie di competenza regionale attribuite ai sensi della L. 798 del 29/11/1984 – Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia”, all’art. 3 prevede che la Regione Veneto adotti un “Piano per la prevenzione dell’inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia” noto come “Piano Direttore”. Il nuovo “Piano Direttore” è stato approvato con provvedimento del Consiglio Regionale n. 255 del 19/12/1991. Tale piano evidenziava la necessità di estendere le azioni di risanamento a tutte le fonti di inquinamento potenziale: civile, industriale, agricolo-zootecnico, sull’intero territorio del Bacino Scolante.

La Legge del 9/12/1998 n. 426 “Nuovi interventi in campo ambientale” ha identificato l’area industriale di Porto Marghera come sito ad alto rischio ambientale.

La sua inclusione tra i Siti di Interesse Nazionale è dovuta al successivo DM del 23/02/00 “Perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Venezia” e successivi aggiornamenti.

I decreti c.d. “Ronchi-Costa” - Il DM del 23/04/98 e il DM del 16/12/98 articolano i requisiti di qualità delle acque da perseguire nella Laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante e degli impianti di depurazione per assicurare la tutela delle acque e la protezione della vita acquatica.

Con il DM del 26/05/99 e il DM del 30/07/99 vengono definite, inoltre, le modalità di individuazione delle tecnologie da applicare agli impianti industriali e vengono imposti i limiti agli scarichi industriali e civili che recapitano nella Laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante al fine di tutelare le acque lagunari.

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

Sulla base delle conoscenze ambientali acquisite sull’ecosistema lagunare, il Consiglio Regionale, con provvedimento n. 24 del 1/03/00, ha approvato l’ultimo documento di programmazione e pianificazione denominato “Piano per la prevenzione dell’inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia- Piano Direttore 2000”.

Il “Piano Direttore 2000”, tuttora vigente, individua una serie di obiettivi di qualità delle componenti ambientali, con riferimento alle conoscenze sullo stato della laguna, in base alle indicazioni dei Decreti Interministeriali 1998-1999 ed inoltre identifica i criteri generali per l’abbattimento dei carichi inquinanti; fornisce le linee guida per la prevenzione dell’inquinamento e il risanamento delle acque, individuando i singoli settori di intervento (civile, urbano diffuso, industriale, agricolo, zootecnico), indicando le strategie e le azioni da intraprendere in relazione agli obiettivi da raggiungere; stima infine il fabbisogno finanziario per la realizzazione degli interventi, individuando una serie di opere prioritarie.

In considerazione delle mutate condizioni ambientali, finanziarie e normative, dopo 13 anni dall'entrata in vigore del Piano Direttore 2000, con DGR n°2336 del 16/12/2013 sono state approvate le Linee Guida per l'aggiornamento del Piano Direttore.

Il territorio che comprende la Laguna di Venezia, il bacino in essa scolante e il tratto di mare dell'Alto Adriatico antistante i citati bacini appartiene al Distretto Idrografico delle Alpi Orientali. Nell'ambito del "Piano di Gestione del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali", tale territorio viene individuato come "Sub-Unità Idrografica della Laguna di Venezia, del suo Bacino Scolante e del Mare antistante". La sub unità si articola pertanto in tre ambiti territoriali di riferimento, tra loro idrologicamente e ecologicamente interconnessi, ma anche chiaramente distinti per morfologia, caratteristiche e problematiche ambientali. In un'ottica di sistema integrato "Bacino Scolante-Laguna di Venezia-Mare Antistante", si sono sviluppate metodologie di approccio alla programmazione integrata delle zone costiere e del mare.

3.3.8.1 Codice dei beni culturali e del paesaggio (D. Lgs.42/2004 e s.m.i.)

Il D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. disciplina la conservazione, la fruizione e la valorizzazione dei beni culturali e dei beni paesaggistici. Tale decreto è stato ripetutamente modificato da ulteriori disposizioni integrative e correttive, senza apportare modifiche sostanziali relativamente all'identificazione e alla tutela dei beni culturali ed ambientali.

Sono **Beni Culturali** *"le cose immobili e mobili che, ai sensi degli art. 10 e 11, presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà"*. Alcuni beni, inoltre, vengono riconosciuti oggetto di tutela ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. solo in seguito ad un'apposita dichiarazione da parte del soprintendente.

Sono **Beni Paesaggistici** (art. 134) *"gli immobili e le aree indicate all'articolo 136, costituente espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge"*.

Sono altresì beni paesaggistici *"le aree di cui all'art. 142 e gli ulteriori immobili ed aree specificatamente individuati ai termini dell'art.136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli art. 143 e 156"*. Ai commi 2 e 3 dell'art. 142 si definiscono le esclusioni per cui non si applica quanto indicato al comma 1 del medesimo articolo.

Di seguito vengono indicati i Beni Culturali e i Beni Paesaggistici tutelati dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. posti in prossimità dell'area di studio, così come individuati nel Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

Immobili e aree di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 136)

L'art. 134 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. definisce come "beni paesaggistici":

- gli immobili e le aree di cui all'art. 136, individuati ai sensi degli articoli da 138 a 141;
- le aree di cui all'art. 142;

- gli ulteriori immobili ed aree specificamente individuati a termini dell'art. 136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli artt. 143 e 156.

Dall'esame della cartografia disponibile sul portale web della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna, l'area della Raffineria non risulta interessata dalla presenza di immobili e aree di notevole interesse pubblico tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004. L'intera laguna di Venezia è invece interessata dalla tutela diretta generata dalla "Dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante l'ecosistema della laguna Veneziana" (D.M. 1 agosto 1985 - Dlgs. 22 gennaio 2004, n. 42, art. 136 - Paesaggistici).

Aree tutelate per legge (D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 142, comma 1)

Sono di interesse paesaggistico e sono sottoposte alle disposizioni di tutela e valorizzazione dei beni paesaggistici, le aree di seguito descritte (applicabili al progetto in esame).

Fasce di rispetto dei corsi d'acqua superficiali (lettere a, b, c)

Dalla cartografia disponibile sul portale SITAP l'area della Raffineria risulterebbe parzialmente interessata da una fascia di rispetto di un corpo idrico superficiale soggetto a vincolo. Tale indicazione non trova tuttavia corrispondenza negli strumenti pianificatori di dettaglio, né si individuano nell'area evidenziata elementi riconducibili alla fattispecie soggetta a vincolo ex lege. Si evidenzia inoltre come l'area di Raffineria rientri tra i "centri edificati perimetrati ai sensi dell'articolo 18 della legge 22 ottobre 1971, n. 865" di cui al criterio di esclusione di vincolo comma art. 142 c2 del D.Lgs. 42/2004. Ad ogni modo, si sottolinea come l'areale indicato come soggetto a vincolo dal portale SITAP non comprenda l'area di progetto interessata direttamente dagli interventi di cantiere (area ex-APL).

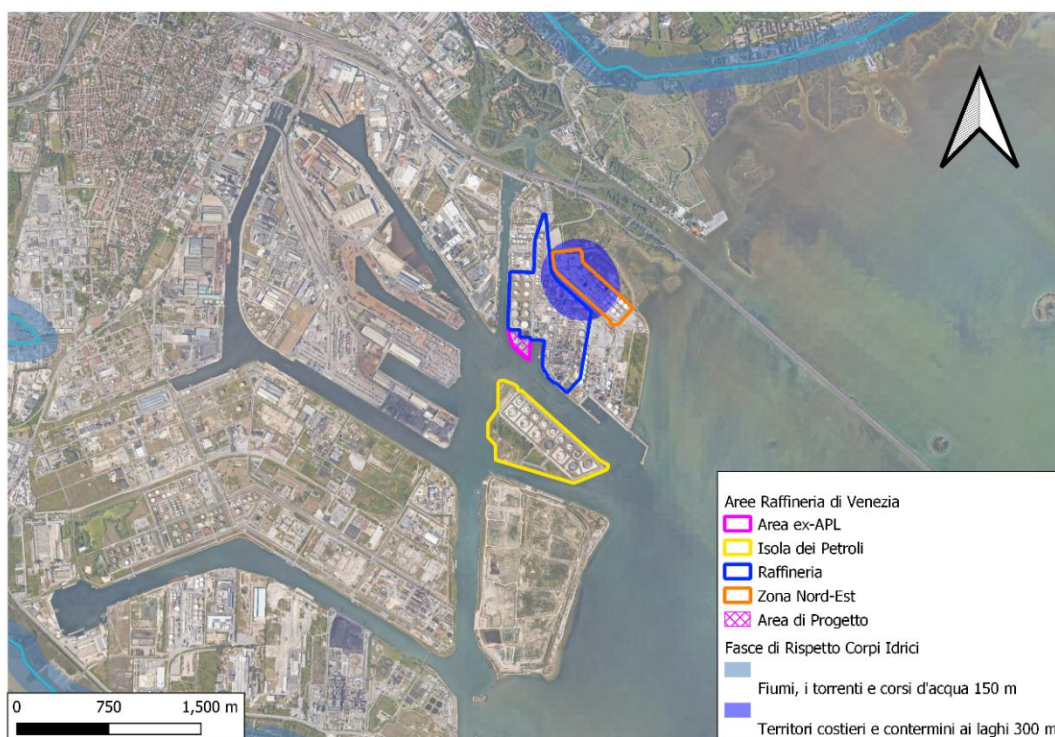


Figura 3.4 Aree di rispetto di corsi d'acqua e laghi vincolate ai sensi D.Lgs.42/2004 (SITAP)

Territori posti sopra i 1200 m s.l.m. (lettera d)

I territori posti sopra i 1200 m s.l.m., sono tutelati ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera d del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. con prescrizione di tutela integrale ed interventi di salvaguardia e valorizzazione del territorio.

L'area della Raffineria si trova allo stesso livello del mare, su territori posti a quote altimetriche comprese tra circa 2 m e 3 m s.l.m.

Parchi, riserve nazionali o regionali e aree boscate (lettere f, g)

L'area della Raffineria non ricade in Parchi, Riserve nazionali o regionali, né è caratterizzata dalla presenza di aree boscate sottoposte a tutela paesaggistica.

Zone di interesse archeologico (lettera m e art. 10)

Le aree di interesse archeologico sono individuate come beni culturali dall'art. 10 del D. Lgs. 42/2004 e sono tutelate dall'art. 142 comma 1 lettera m del medesimo Decreto.

L'area della Raffineria non ricade in aree sottoposte a vincolo archeologico né in aree caratterizzate dalla presenza di beni di interesse archeologico.



Figura 3.5: Vincoli ai sensi del D.Lgs.42/2004

(G.I.S. Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna)

I beni e le aree tutelati ai sensi del D. Lgs. 42/2004 saranno oggetto di approfondimento nei paragrafi relativi agli strumenti di pianificazione Regionali (**Par. 3.4.3**), Provinciali (**Par. 3.5.1**) e Comunali (**Par. 3.6**).

3.3.8.2 Convenzione internazionale per la protezione del Patrimonio Mondiale Culturale e Naturale

Il Sito "Venezia e la sua Laguna" è iscritto come "un valore universale eccezionale" nel 1987 nella Lista del Patrimonio Mondiale durante l'undicesima sessione del comitato patrimoniale mondiale Unesco sulla base dei criteri culturali:

- Criterio I: Rappresentare un capolavoro del genio creativo umano;
- Criterio II: Presentare un importante interscambio di valori umani, in un lungo arco temporale o all'interno di un'area culturale del mondo, sugli sviluppi dell'architettura, nella tecnologia, nelle arti monumentali, nella pianificazione urbana e nel disegno del paesaggio;
- Criterio III: Costituire una testimonianza unica o eccezionale di una tradizione culturale o di una civiltà vivente o scomparsa;
- Criterio IV: Costituire un esempio straordinario di un tipo di costruzione, di un complesso architettonico o tecnologico o di un paesaggio, che illustri una o più significative fasi nella storia umana;
- Criterio V: Costituire un esempio eccezionale di un insediamento umano tradizionale, dell'utilizzo di risorse territoriali o marine, rappresentativa di una cultura (o più culture) o dell'interazione dell'uomo con l'ambiente, specialmente quando lo stesso è divenuto vulnerabile per effetto di all'impatto di trasformazioni irreversibili;
- Criterio VI: È direttamente o tangibilmente associato ad avvenimenti o tradizioni viventi, con idee o credenze, con opere artistiche o letterarie, dotate di un significato universale eccezionale (il comitato reputa che questo criterio dovrebbe essere utilizzato in circostanze eccezionali congiuntamente con altri criteri culturali o naturali).

Perché un bene sia considerato di eccezionale valore universale, deve anche soddisfare le condizioni di "integrità" e "autenticità" e deve essere dotato di un adeguato sistema di tutela e di gestione che ne garantisca la salvaguardia.

L'ambito geografico del Sito iscritto alla lista del Patrimonio Mondiale nel 1987 comprende i territori dei comuni che si affacciano sulla gronda lagunare e coincide con l'area perimetrata dal D.M. 1 agosto 1985, che definisce la Laguna di Venezia di "notevole interesse pubblico" per "l'eccezionale complesso paesistico ambientale e perché rappresenta un esempio unico di sistema ambientale quale fonte inesauribile di accumulazioni visive ad alta valenza estetica, in cui sono presenti e si compenetrano valori naturalistici, singolarità ecologiche, ricche presenze archeologiche e storiche".

L'area di progetto (area ex-APL) risulta ubicata al di fuori del perimetro del sito del Patrimonio Mondiale, ricadendo all'interno della *Buffer zone* attualmente proposta.

La *Buffer Zone* è il contesto territoriale che ha una diretta influenza sulla tutela e salvaguardia dei beni del Sito. Tale area di protezione deve contribuire al mantenimento del paesaggio, conservando le visuali significative, e costituire un'area di supporto logistico per le attività connesse alla fruizione dei beni patrimoniali del Sito. Deve perciò svolgere una funzione di tutela naturale e paesaggistica e

contenere una serie di funzioni e servizi che facciano da filtro alle pressioni di diverso tipo che possono gravare sul Sito.

Stando al Piano di Gestione 2021-2027 (adottato con delibera n.2 del 20/12/2021, ai sensi degli artt. 65 e 66 del D.Lgs. 152/2006, il secondo aggiornamento 2021-2027, pubblicato in GU n.34 del 10/02/2022 - <http://www.alpiorientali.it/direttiva-2000-60/piano-di-gestione-acque-2021-2027/documentazione-e-cartografia.html>) ed al Rapporto intermedio del 2014, la *Buffer Zone* del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna" è in fase di definizione.

Il Report sullo Stato di Conservazione (SOC) aggiornato al 2020 riporta la cartografia della *Buffer Zone* proposta, che si pone come un utile strumento per il coordinamento delle azioni già in corso, a diversi livelli amministrativi e di pianificazione, e per la salvaguardia da pressioni e minacce dei valori culturali, ambientali e paesaggistici che hanno determinato la definizione del Sito come Patrimonio Mondiale Unesco. La *Buffer Zone* proposta presenta una superficie di 524.927,57 ha e deriva dalla sovrapposizione delle aree di particolare interesse individuate a livello ambientale, strategico-metropolitano e storico-paesaggistico, oltre a ricomprendere le considerazioni degli esperti nelle fasi di consultazione.

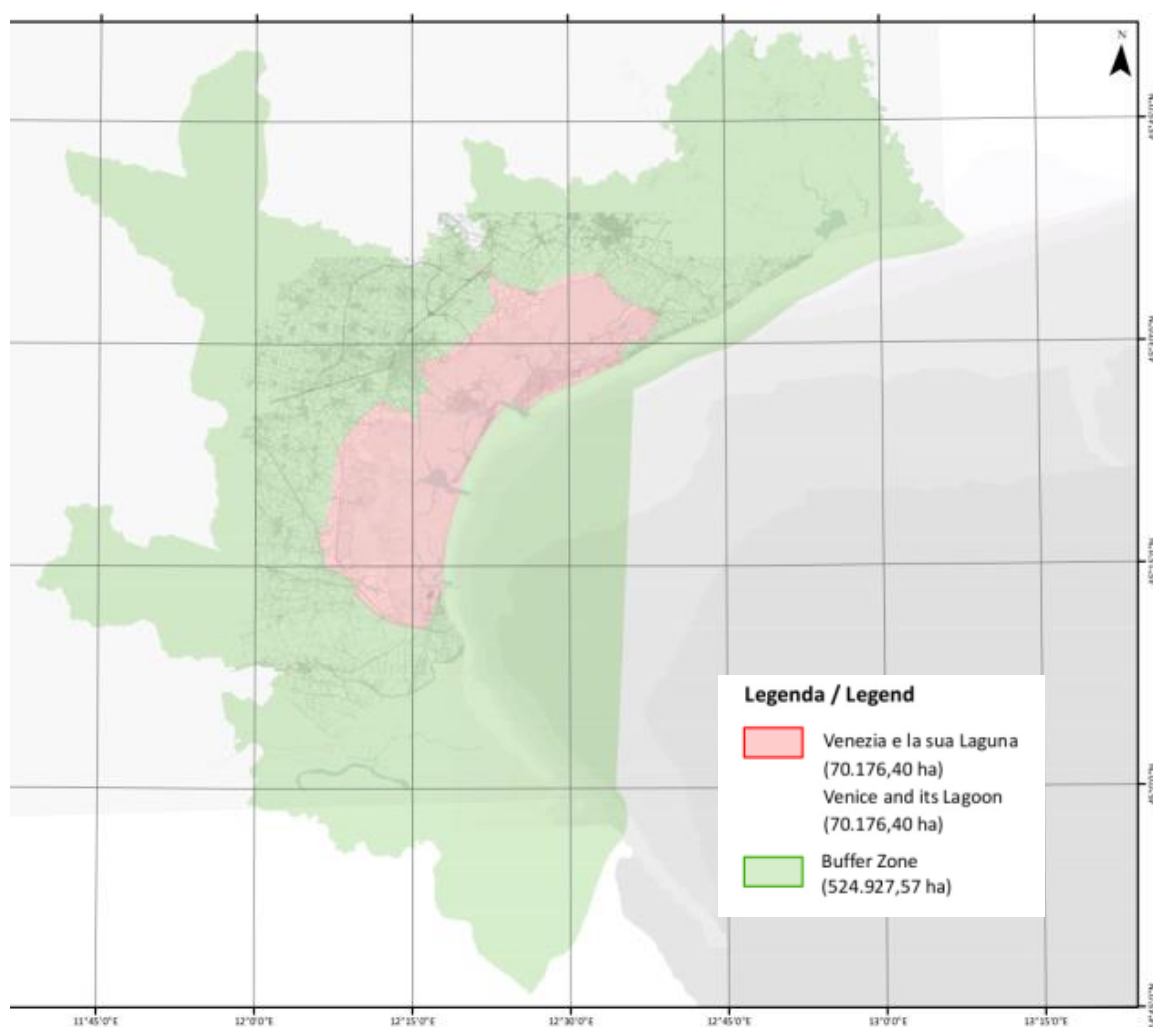


Figura 3.6 Buffer Zone proposta (Fonte: SOC Venezia, Recommendation n.8)

Sulle scorte delle raccomandazioni già espresse nelle precedenti sessioni mondiali sul Patrimonio Culturale, in cui si richiedeva il dirottamento delle navi con tonnellaggio superiore a 40.000 GT verso l'area Marghera, è stato recentemente approvato il Decreto Legge n. 103 del 20 luglio 2021 (Decreto Legge convertito con modificazioni dalla L. 16 settembre 2021, n. 125 (in G.U. 18/9/2021, n. 224) che insignisce il Bacino ed il Canale S. Marco e il Canale della Giudecca all'interno dei monumenti nazionali. Le misure previste all'interno del suddetto Decreto Legge sono volte a garantire l'integrità, il decoro e la sicurezza delle vie d'acqua riconosciute d'interesse culturale.

Nello specifico, le disposizioni pongono un limite al passaggio delle navi con tonnellaggio superiore a 25.000 GT, una lunghezza dello scafo di galleggiamento superiore ai 180 m, tiraggio aereo superiore a 35 metri, oltre a considerare il contenuto di zolfo dei combustibili (<0,1%). A queste disposizioni si integrano ulteriori misure restrittive riportate nell'ordinanza³ emessa il 5/10/2021 dalla Capitaneria di porto di Venezia circa la sicurezza della navigazione per il transito delle navi di cui sopra, dalla bocca di Porto Malamocco fino agli approdi temporanei individuati di Porto Marghera e viceversa; l'ordinanza vincola il transito delle navi anche alla velocità del vento e impone che l'ormeggio avvenga con l'ausilio di appositi rimorchiatori, in relazione al tonnellaggio della nave.

Dalla stagione turistica 2022 il passaggio di tali navi avviene lungo un percorso alternativo (Canale Malamocco-Marghera) e il loro approdo presso ormeggi temporanei individuati a Porto Marghera e Fusina (saranno disponibili 3-4 ormeggi); entro il 2024 si prevede la costruzione di due ulteriori approdi temporanei nel Canale Industriale Nord.

Secondo informazioni disponibili sul sito web dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** (<https://www.port.venice.it/it/accessibilita-nautica.html>) la bocca di porto di Malamocco è dedicata al traffico merci. In particolare, le navi mercantili possono raggiungere S. Leonardo, Fusina e Marghera navigando attraverso il canale Malamocco-Marghera, che conduce ai diversi terminal presso le cui banchine possono ormeggiare, a seconda delle zone, navi con un pescaggio massimo di 11,5 metri. Invece, la bocca di porto S. Nicolò, tra Punta Sabbioni e il Lido, è dedicata al traffico passeggeri. Le navi da crociera, le navi veloci e gli yacht raggiungono S. Basilio, S. Marta e Marittima attraversando il Canale della Giudecca e possono attraccare a banchine loro dedicate che ricevono navi fino a 8,7 m di immersione.

A novembre 2021 si è dato avvio anche allo studio per l'accessibilità nautica nel Canale Malamocco-Marghera. Nello studio si stanno analizzando la messa in opera di soluzioni innovative, nel rispetto dei vincoli fisici e dell'equilibrio idrodinamico della Laguna di Venezia, considerando anche l'obiettivo più ampio di decarbonizzare il settore dei trasporti. Lo studio, che sarà pronto entro un anno, consentirà di valutare, in merito al traffico marittimo, l'impatto idrodinamico sul Canale in oggetto e sulle zone limitrofe.

³ <https://www.guardiacostiera.gov.it/venezias/Documenti/Ord%20096%202021.pdf>

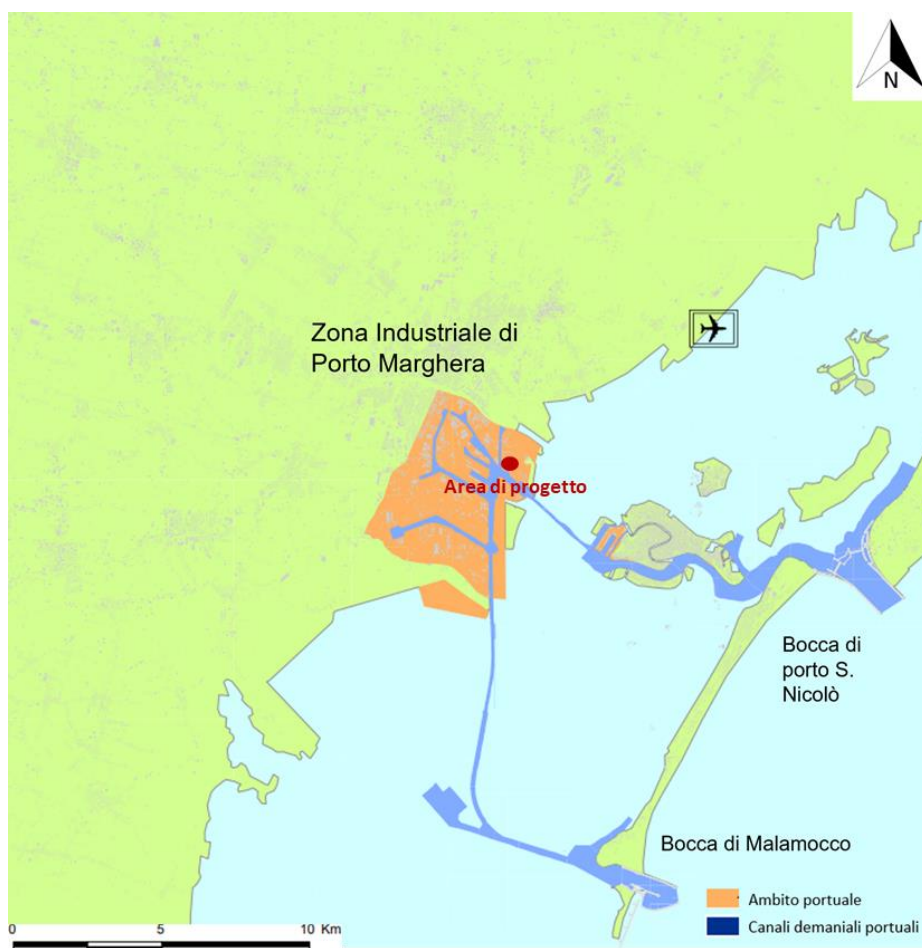


Figura 3.7: Accessibilità nautica Porto di Venezia (Fonte: <https://www.port.venice.it/it/accessibilita-nautica.html>)

Per salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale della Laguna, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha indetto un concorso di idee avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della Laguna di Venezia utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici. La prima fase del concorso, la presentazione delle proposte, si è conclusa il 31/12/2021, mentre si prevede la conclusione della seconda fase relativa all'elaborazione delle progettazioni di fattibilità tecnico-economica delle prime tre proposte progettuali classificate entro il 31/12/2022; la commissione tecnica decreterà il progetto vincitore entro giugno 2023.

3.3.8.3 Aree naturali protette o sottoposte a regime di salvaguardia

Aree naturali protette (L. 394/1991)

Le aree naturali protette sono zone caratterizzate da un elevato valore naturalistico, per le quali è prevista la protezione in modo selettivo del territorio ad alta biodiversità.



La Legge Quadro sulle Aree Protette (394/91) classifica le aree naturali protette e istituisce l'Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (EUAP), nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti, a suo tempo, dal Comitato nazionale per le aree protette.

Attualmente il sistema delle aree naturali protette è classificato come segue (Fonte: Portale del Ministero della Transizione Ecologica):

- **Parchi Nazionali:** costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici, una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future.
- **Parchi naturali regionali e interregionali:** costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.
- **Riserve naturali:** costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati.
- **Zone umide di interesse internazionale:** costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar.
- **Altre aree naturali protette:** aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani, ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti.
- **Aree di reperimento terrestri e marine:** indicate dalle leggi 394/91 e 979/82, che costituiscono aree la cui conservazione attraverso l'istituzione di aree protette è considerata prioritaria.

Le aree naturali protette nel Veneto sono state istituite all'interno di un quadro normativo avente come riferimento la Legge Regionale 40/84 "Nuove norme per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali", la Legge 394/91 "Legge Quadro sulle aree protette" e il DPR 448/96 di recepimento della Convenzione Internazionale di Ramsar (Iran), che individua "le zone umide di importanza internazionale".

Il Rapporto Ambientale ARPAV 2020 stima per le aree naturali protette in Veneto, tenendo conto di eventuali sovrapposizioni tra diverse tipologie di aree protette, una superficie totale pari a 94.490 ha, corrispondente al 5,1% dell'intera superficie regionale, percentuale che risulta invariata dall'ultimo aggiornamento risalente al 2013. In particolare, nelle aree naturali protette sono inclusi: 1 parco nazionale (31.031 ha), 5 parchi naturali regionali (57.159 ha), 14 riserve naturali statali (19.483 ha), 6

riserve naturali regionali (2.122 ha), 4 zone umide di importanza internazionale (1.213 ha). La superficie totale tiene conto di eventuali sovrapposizioni tra diverse tipologie di aree protette. Nel conteggio è inclusa la Riserva Naturale Statale Bus della Genziana, caratterizzata da estensione nulla in quanto di natura ipogea. Da segnalare che le Riserve Naturali Statali costituiscono il 20,6% della superficie protetta del Veneto, valore più elevato a livello nazionale.

Per verificare l'eventuale interferenza del progetto con le aree naturali protette sono stati consultati il sito del MITE e il Geoportale Nazionale (Progetto Natura).

Nelle vicinanze dell'area di intervento sono presenti i seguenti siti tutelati:

- **EUAP 0240 – Parco Naturale Regionale del Fiume Sile**, a circa 20 km in direzione Nord-Est;
- **EUAP 0243 – Parco Regionale dei Colli Euganei**, a circa 40 km in direzione Sud-Ovest.

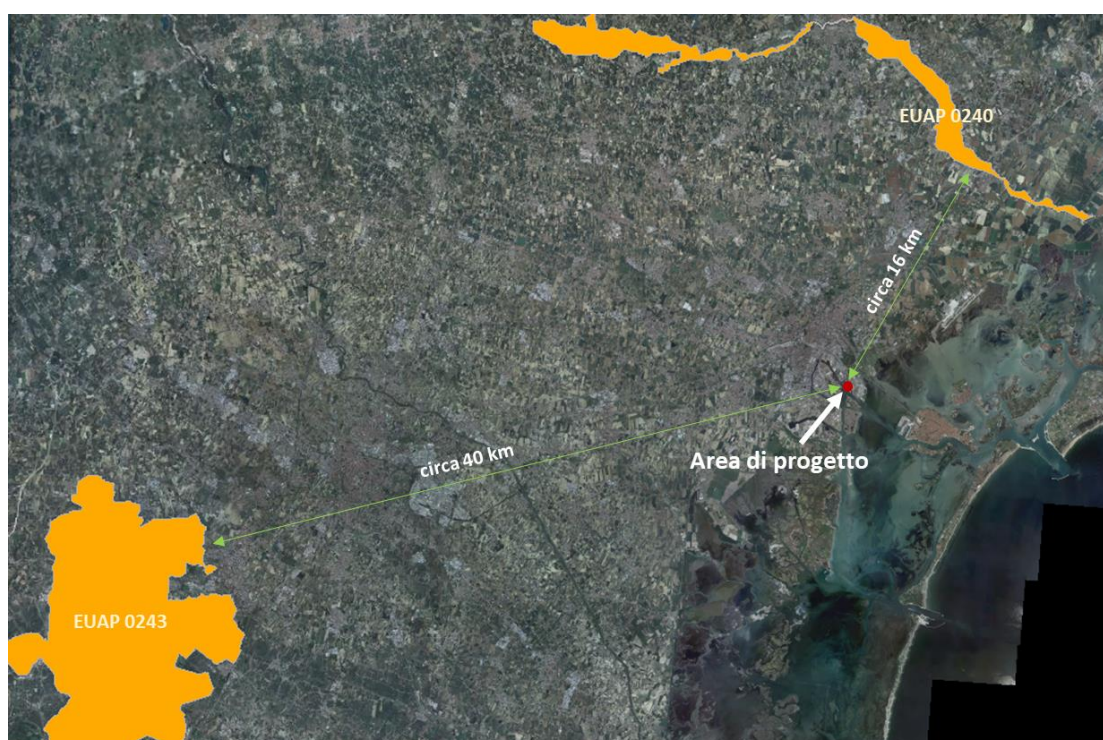


Figura 3.8: Aree naturali protette (Fonte: Geoportale Nazionale)

L'area di progetto e le altre aree della Raffineria non ricadono all'interno di alcuna area naturale protetta.

Zone Umide di Importanza Internazionale (RAMSAR)

La Convenzione sulle zone umide di importanza internazionale, soprattutto in quanto habitat per le specie di uccelli acquatici, è stata firmata a Ramsar, in Iran, il 2 febbraio 1971. La Convenzione di Ramsar è stata ratificata e resa esecutiva dall'Italia con il DPR 13 marzo 1976, n. 448 "Esecuzione della convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971", e con il successivo DPR 448/96.

In Regione Veneto sono presenti n.4 Zone Umide di importanza internazionale: il Vinchetto di Cellarda, Valle Averte, la Palude del Brusà-Le Vallette e la Palude del Busatello, che è stata riconosciuta a livello internazionale il 3/10/2017.

La più vicina all'area di progetto è la **Zona Umida di importanza internazionale di Valle Averte**, ubicata a 13,3 km (Figura 3.9) in direzione Sud-Ovest. Pertanto, la Raffineria e l'area di intervento non ricadono all'interno di alcuna zona umida di importanza internazionale.



Figura 3.9: Zona Umida di importanza internazionale di Valle Averte (Fonte: Geoportale Nazionale)

Siti Rete Natura 2000 e Important Bird Areas (IBA)

Con “Rete Natura 2000” viene indicata la rete ecologica europea costituita da un sistema coerente e coordinato di particolari zone di protezione nelle quali è prioritaria la conservazione della diversità biologica presente, con particolare riferimento alla tutela di determinate specie animali e vegetali rare e minacciate a livello comunitario e degli habitat di vita di tali specie.

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

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

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

Questi siti vengono proposti dal Ministero della Transizione Ecologica alla Commissione Europea per il riconoscimento di “Zone Speciali di Conservazione (ZSC)”.

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

La Direttiva “Uccelli” non definisce criteri omogenei per l'individuazione e designazione delle ZPS; per tale motivo, al fine di rendere applicabile tale Direttiva, la Commissione Europea ha incaricato la *BirdLife International* (una rete che raggruppa numerose associazioni ambientaliste dedicate alla conservazione degli uccelli in tutto il mondo) di sviluppare, con il Progetto europeo “*Important Bird Area (IBA)*”, uno strumento tecnico per individuare le aree prioritarie alle quali si applicano gli obblighi di conservazione previsti dalla Direttiva stessa. La Corte di Giustizia Europea con la sentenza C – 3/96 del 19/05/98, ha riconosciuto l’inventario IBA per valutare l'adeguatezza delle reti nazionali di ZPS.

In Italia il primo inventario delle IBA italiane è stato pubblicato nel 1989, seguito nel 2000 da un secondo inventario più esteso. Recentemente la LIPU, partner della Bird Life International, in collaborazione con la Direzione Conservazione della Natura del MATTM (*ndr* oggi MITE), ha aggiornato e perfezionato i dati relativi ai siti italiani.

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

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

La Corte di Giustizia della Comunità Europea del 20/03/03, condannava la Repubblica Italiana per insufficiente classificazione, in numero e superficie, delle ZPS in attuazione della Direttiva "Uccelli". Per il Veneto, la nota prot. n. DPN/5D/2005/9949 del MATTM del 22/04/05, ribadiva la necessità di ottemperare all'individuazione di idonee ZPS nelle seguenti IBA:

- Laguna di Venezia;
- Delta del Po;
- Area tra Val Visdende e Canale di San Pietro.

In esecuzione della sentenza, si è quindi provveduto all'istituzione con DPGR 241/05 di due ZPS (IT3230089, IT3270023) quale risultato dell'accorpamento e revisione di ambiti precedentemente individuati.

La Giunta Regionale, con propria delibera 441/07 ha adottato inoltre una nuova definizione dei perimetri delle ZPS per le aree della Laguna di Venezia e del Delta del Po. Relativamente all'area in esame risulta così designata la ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" che accorpa e amplia le preesistenti ZPS IT3250035 "Valli della Laguna superiore di Venezia", IT3250036 "Valle Perini e foce del Fiume Dese", IT3250037 "Laguna Viva medio inferiore di Venezia", IT3250038 "Casse di colmata B - D/E", IT3250039 "Valli e Barene della Laguna medio - inferiore di Venezia", per complessivi 55.209 ettari.

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

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

In particolare, prendendo in considerazione i siti ubicati entro una distanza di 5 km dai confini delle aree oggetto di intervento, sono presenti i seguenti Siti Natura 2000 (cfr. Figura 3.10):

- **ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia"** che occupa un'area di 55.206 ha; l'area di Raffineria, nel punto più prossimo, dista circa 925 m dall'area di progetto e 100 dal confine delle aree appartenenti alla Raffineria;
- **ZSC IT3250031 "Laguna Superiore di Venezia"** che occupa un'area di 20.365 ha e dista 1,9 km dall'area di progetto e circa 1 km dal confine delle aree della Raffineria;
- **ZSC IT3250030 "Laguna medio - inferiore di Venezia"** che occupa un'area di 26.384 ha; l'area di progetto è posta a 4,23 km da tale SIC mentre il confine della Raffineria dista, nel punto più prossimo, circa 3,3 km. Si precisa che la ZPS della Laguna di Venezia si estende lungo tutta la Laguna comprendendo anche le ZSC della Laguna medio-inferiore di Venezia e Laguna Superiore di Venezia.

Il sito IBA più vicino all'area di progetto è l'**IBA 064 – Laguna di Venezia** ubicato alla distanza minima di circa 750 m a Nord Est dall'area di progetto (cfr. Figura 3.11).

Il DPR 357/1997 e s.m.i. in attuazione alla Direttiva "Habitat", impone obbligatoriamente di sottoporre a preventiva Valutazione d'Incidenza Ambientale qualsiasi piano o programma che possa avere una significativa incidenza sullo stato e sugli obiettivi di conservazione dei siti SIC e ZPS.

Nella regione Veneto gli aspetti procedurali e le linee di indirizzo per la stesura dello studio per la Valutazione di Incidenza sono disciplinati con la D.G.R. n. 1400/2017.

Nel caso in oggetto, tuttavia, l'Autorità Competente per la VInCA coincide con l'Autorità competente per la procedura di VIA, ossia lo stesso MITE (art 10, c. 3 DLgs 152/2006 e DGRV 1400/2017 all.A par. 3) Pertanto, il presente Studio di Impatto Ambientale è integrato dalle informazioni necessarie (FORMAT "PROPONENTE") affinché sia opportunamente effettuata da parte dell'Autorità Competente la verifica di "Screening di Incidenza" (VInCA - Livello I), al fine di verificare o escludere la necessità di procedere con il Livello II della procedura di Valutazione di Incidenza (Valutazione Appropriata), ai sensi dell' art. 6 (3) (4) della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", del D.P.R. 357/97 e delle LINEE GUIDA NAZIONALI PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA (VInCA), adottate con intesa Stato-Regioni del 28.11.2019.

Si rimanda al **Capitolo 6** (Inquadramento Ambientale) e all'**Appendice A** per ulteriori approfondimenti circa i Siti Natura 2000 in oggetto.

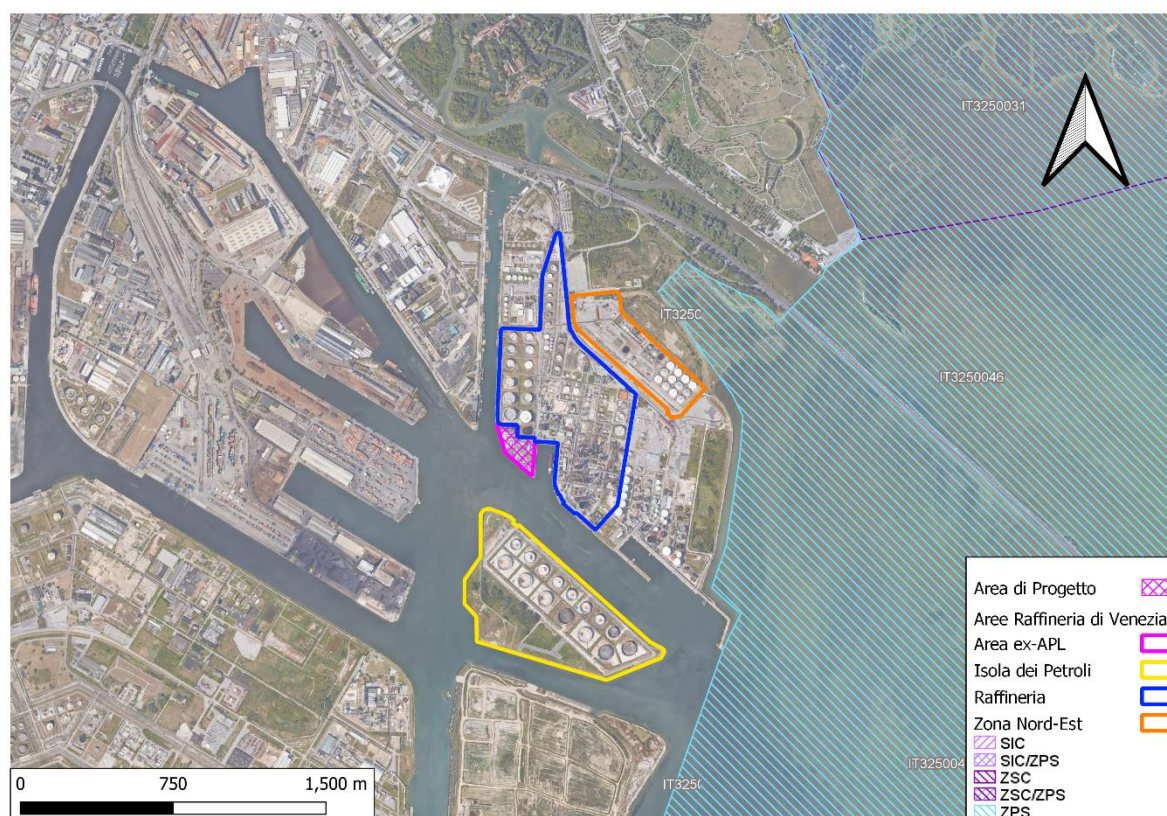


Figura 3.10: Rete Natura 2000 (Fonte: Geoportale Nazionale)

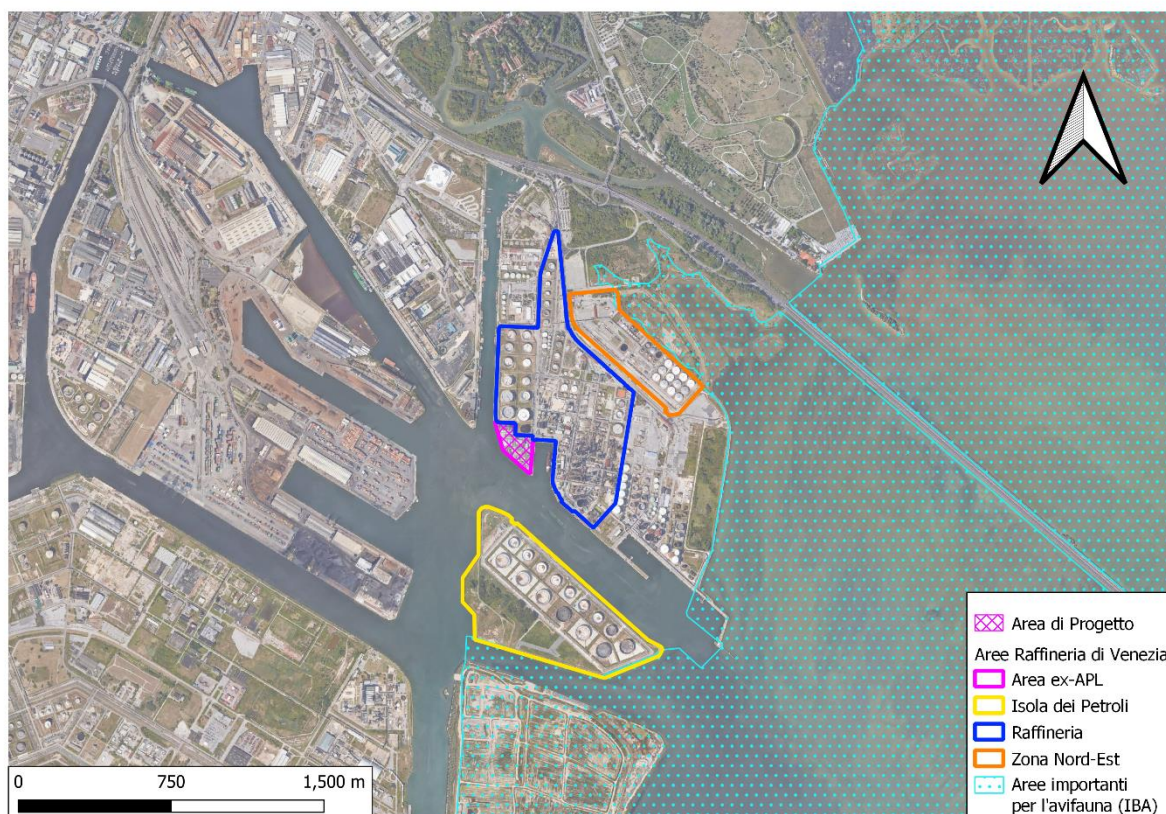


Figura 3.11: IBA (Fonte: Geoportale Nazionale)

3.3.9 Classificazione sismica

Sino al 2003 il territorio nazionale era classificato in tre categorie sismiche a diversa severità.

I Decreti Ministeriali emanati dal Ministero dei Lavori Pubblici tra il 1981 ed il 1984 avevano classificato complessivamente 2.965 comuni italiani su di un totale di 8.102, che corrispondono al 45% della superficie del territorio nazionale, nel quale risiede il 40% della popolazione.

Nel 2003 sono stati emanati i criteri di nuova classificazione sismica del territorio nazionale, basati sugli studi e le elaborazioni più recenti relative alla pericolosità sismica del territorio, ossia sull'analisi della probabilità che il territorio venga interessato in un certo intervallo di tempo (generalmente 50 anni) da un evento che superi una determinata soglia di intensità o magnitudo.

A tal fine è stata pubblicata l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003, sulla Gazzetta Ufficiale n. 105 dell'8 maggio 2003.

Il provvedimento detta i principi generali sulla base dei quali le Regioni, a cui lo Stato ha delegato l'adozione della classificazione sismica del territorio (Decreto Legislativo n. 112 del 1998 e Decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001 - "Testo Unico delle Norme per l'Edilizia"), hanno compilato l'elenco dei comuni con la relativa attribuzione ad una delle quattro zone, a pericolosità decrescente, nelle quali è stato riclassificato il territorio nazionale (Fonte: portale protezione Civile nazionale):

- **Zona 1** - È la zona più pericolosa. La probabilità che capiti un forte terremoto è alta;
- **Zona 2** - In questa zona forti terremoti sono possibili;
- **Zona 3** - In questa zona i forti terremoti sono meno probabili rispetto alla zona 1 e 2;
- **Zona 4** - È la zona meno pericolosa: la probabilità che capiti un terremoto è molto bassa.

Di fatto, sparisce il territorio “non classificato”, e viene introdotta la zona 4, nella quale è facoltà delle Regioni prescrivere l’obbligo della progettazione antisismica. A ciascuna zona, inoltre, viene attribuito un valore dell’azione sismica utile per la progettazione, espresso in termini di accelerazione massima su roccia (zona 1=0.35 g, zona 2=0.25 g, zona 3=0.15 g, zona 4=0.05 g).

L’attuazione dell’ordinanza n.3274 del 2003 ha permesso di ridurre notevolmente la distanza fra la conoscenza scientifica consolidata e la sua traduzione in strumenti normativi e ha portato a progettare e realizzare costruzioni nuove, più sicure ed aperte all’uso di tecnologie innovative.

Le novità introdotte con l’ordinanza sono state pienamente recepite e ulteriormente affinate, grazie anche agli studi svolti dai centri di competenza (Ingv, Reluis, Eucentre). Un aggiornamento dello studio di pericolosità di riferimento nazionale (Gruppo di Lavoro, 2004), previsto dall’OPCM 3274/03, è stato adottato con l’Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3519 del 28 aprile 2006.

Il nuovo studio di pericolosità, allegato all’OPCM n. 3519, ha fornito alle Regioni uno strumento aggiornato per la classificazione del proprio territorio, introducendo degli intervalli di accelerazione (a_g), con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni, da attribuire alle 4 zone sismiche.

Tabella 3-1: Suddivisione delle zone sismiche in relazione all’accelerazione di picco su terreno rigido (OPCM 3519/06)

Tabella Zona	Accelerazione con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni (a_g)
1	$0,25 < a_g \leq 0,35$ g
2	$0,15 < a_g \leq 0,25$ g
3	$0,05 < a_g \leq 0,15$ g
4	$a_g \leq 0,05$ g

Nel rispetto degli indirizzi e criteri stabiliti a livello nazionale, alcune Regioni hanno classificato il territorio nelle quattro zone proposte, altre Regioni hanno classificato diversamente il proprio territorio, ad esempio adottando solo tre zone (zona 1, 2 e 3) e introducendo, in alcuni casi, delle sottozone per meglio adattare le norme alle caratteristiche di sismicità.

Dal 15/05/2021 è in vigore una nuova classificazione sismica del territorio regionale, che lo include nelle zone 3, 2 e 1. Le nuove classi non sono state per ora suddivise in sottozone caratterizzate da valori di a_g intermedi rispetto a quelli riportati in tabella.

L’introduzione di una nuova zonizzazione sismica (DCR n. 244 del 9/03/2021) ha comportato necessariamente un aggiornamento della precedente classificazione dei comuni sismici veneti, entrata in vigore con il DCR n. 67 del 3/12/2003. Allo stato attuale il Comune di Venezia è classificato con **grado 3**, il quale ricomprende le aree in cui la probabilità del verificarsi di un evento sismico è più bassa.

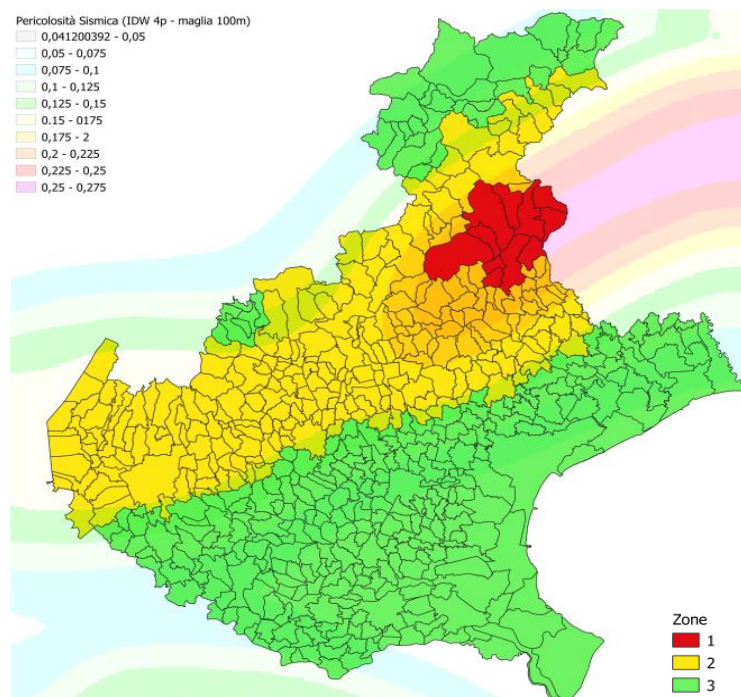


Figura 3.12: Classificazione sismica Regione Veneto aggiornata al 15/05/2021 (Allegato A, DCR n. 244 del 9/03/2021)

3.4 Pianificazione regionale

In questo paragrafo si illustrano i principali elementi della programmazione e pianificazione a livello regionale.

3.4.1 Piano Energetico Regione Veneto

Nel corso della seduta del giorno 9 febbraio 2017 del Consiglio regionale del Veneto, è stato approvato il "**Piano energetico regionale - fonti rinnovabili - risparmio energetico - efficienza energetica**" (PERFER), di cui alla Proposta di deliberazione amministrativa n.13 (<https://www.regione.veneto.it/web/energia/piano-energetico-regionale>).

Come previsto dalla L. 10/1991 e dalla L.R. 25/2000, nel corso del 2005 la Giunta Regionale del Veneto ha elaborato un proprio Piano Energetico Regionale (P.E.R.), rappresentando lo scenario energetico dal 1998 al 2003 e gli ipotetici scenari di previsione al 2010. Nel corso del medesimo anno, detto documento è stato proposto al Consiglio Regionale con la Deliberazione della Giunta Regionale 28 gennaio 2005, n.7, "Adozione del Piano Energetico Regionale". L'organo legislativo della Regione non ha provveduto alla sua approvazione entro l'imminente conclusione della legislatura.

Il Piano Energetico Regionale è stato sottoposto a VAS: la Commissione Regionale dedicata ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale, mediante Parere n. 144 del 29 luglio 2014. Dai dati disponibili, si evidenzia che il Veneto, come il resto del Paese, è fortemente dipendente dalle importazioni di fonti primarie fossili, con il gas naturale sempre più importante ed importato.

Conseguenze di questa situazione sono:

- la mancanza di sicurezza degli approvvigionamenti, attualmente non facilmente risolvibile se non con la diversificazione degli approvvigionamenti;
- pesanti ricadute sui costi del sistema produttivo e degli usi civili.

Parallelamente la diffusione delle fonti rinnovabili è strettamente connessa:

- a motivi ambientali, in quanto l'utilizzo di talune fonti rinnovabili riduce l'effetto serra e l'inquinamento dell'aria;
- alla diversificazione delle fonti energetiche e pertanto al miglioramento della sicurezza degli approvvigionamenti;
- alla riduzione del rischio di fluttuazione dei prezzi dei prodotti petroliferi ed alla relativa ricaduta economica,
- a effetti di crescita economica ed occupazionale, in quanto il settore è oggetto di investimenti in una nuova industria ad elevato contenuto tecnologico.

Le tabelle e i grafici seguenti rappresentano i consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto nel corso del triennio dal 2010 al 2012. I consumi finali lordi rappresentano la somma dei consumi delle diverse fonti energetiche dei vari settori di utilizzo, così come indicato dalla Direttiva 2009/28/CE.

In Tabella 3-2 è presentata la ripartizione dei consumi finali lordi per fonti energetiche per gli anni dal 2010 al 2012. Gli stessi dati sono rappresentati graficamente in Figura 3.13, dove è possibile seguire l'andamento dei consumi totali nei tre anni in esame.

Dopo la contrazione del 5% dei consumi finali lordi, a causa della crisi economica, che nel 2009 aveva portato a raggiungere un totale di 10.948 ktep, negli anni 2010 e 2011 si assiste ad una ripresa rispettivamente dello 0,9% e del 3,2%, dovuta ad un maggiore consumo di gas naturale e di energia elettrica. Per quanto riguarda gli altri combustibili fossili si osserva una riduzione del consumo di benzina e oli combustibili e una crescita di quello di gasolio, mentre la richiesta di GPL si mantiene costante. Il 2012 segna invece una controtendenza e i consumi finali lordi si contraggono nuovamente fino a 10.156,3 ktep, con una riduzione del 10,9% rispetto all'anno precedente.

Tabella 3-2: Consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per fonti energetiche per gli anni 2010, 2011 e 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)

Consumi finali lordi per fonte [ktep]	2010	2011	2012
gas naturale ⁶	4.300,96	4.385,36	3.744,94
benzina	841,58	803,12	712,90
gasolio	2.364,98	2.643,04	2.199,15
oli combustibili	113,26	100,62	68,91
GPL	281,07	281,00	281,89
biomassa legnosa ⁷	409,00	412,93	412,93
energia elettrica	2.729,27	2.755,88	2.721,91
energia termica industriale	5,44	16,80	13,68
Totale	11.045,6	11.398,8	10.156,3

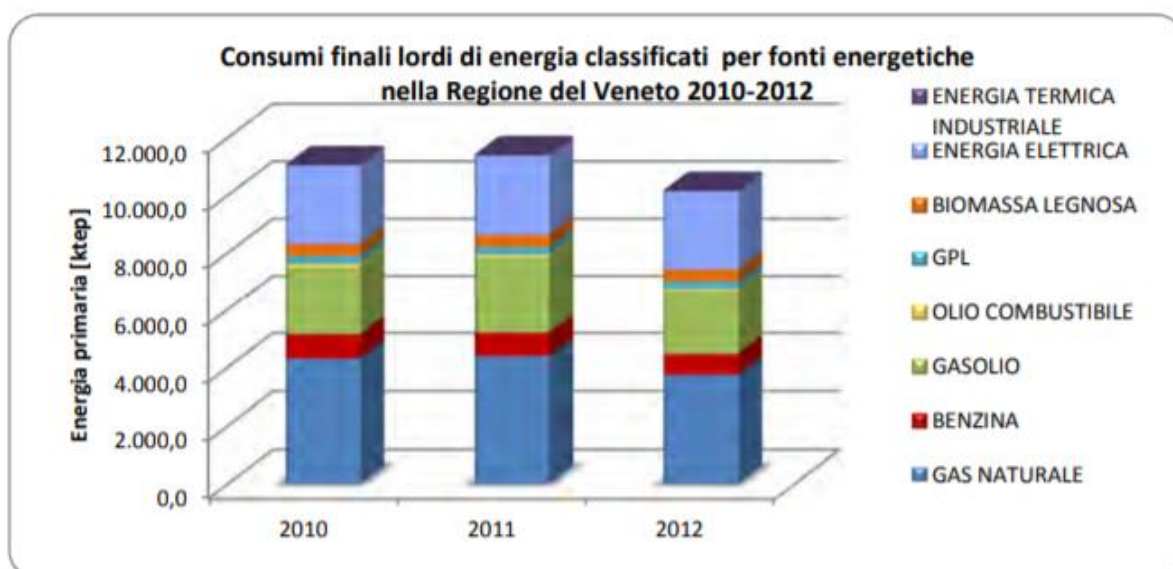


Figura 3.13: Andamento dei consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per fonti energetiche per gli anni 2010, 2011 e 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)

In Figura 3.14 è riportata la ripartizione percentuale dei consumi finali lordi nelle diverse fonti di energia relativa all'anno 2012. Circa il 37% dei consumi sono soddisfatti dal gas naturale che rappresenta la fonte di energia principale per la Regione del Veneto, seguita dall'energia elettrica (26,8%) e dal gasolio (21,7%).

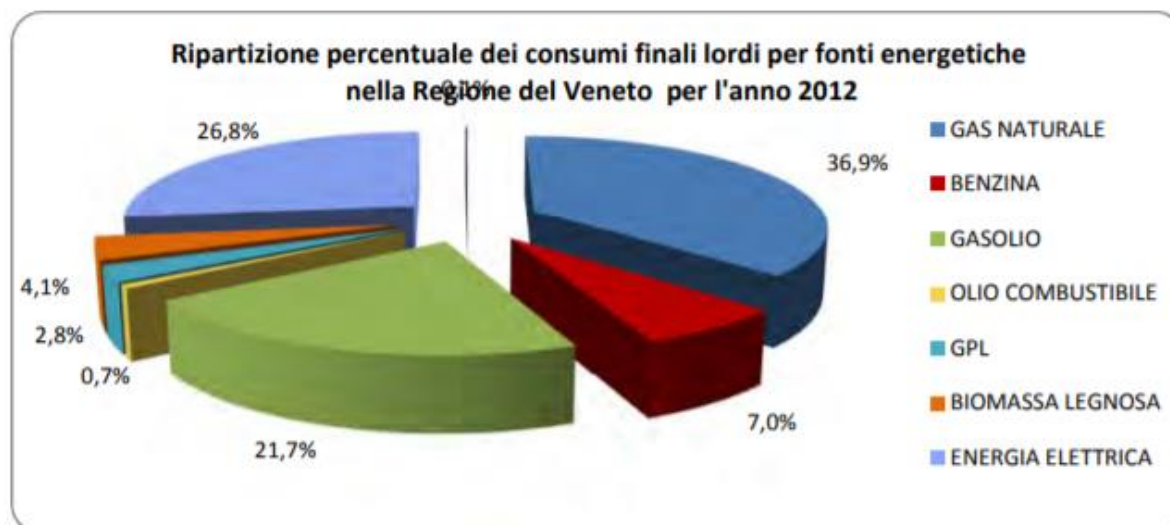


Figura 3.14: Ripartizione percentuale dei consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per fonti energetiche per l'anno 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)

In Tabella 3-3 sono riportati i consumi finali lordi di energia classificati per settore di utilizzo per gli anni 2010, 2011 e 2012. Gli stessi dati sono rappresentati graficamente in Figura 3.15. Nel grafico di Figura 3.16 è riportata in percentuale la distribuzione dei consumi finali lordi nei diversi settori di utilizzo per l'anno 2012.

Tabella 3-3: Consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per settori di utilizzo per gli anni 2010, 2011 e 2012

Consumi finali lordi per settore di utilizzo [ktep]			
	2010	2011	2012
Residenziale	2.992,42	3.072,93	2.695,11
Agricoltura	186,50	182,04	185,51
Terziario	1.289,87	1.383,44	1.342,10
Industria	3.240,53	3.136,31	2.838,11
Trasporti	3.165,23	3.446,26	2.924,21
Ausiliari e perdite ⁸	171,03	177,76	171,28
Totale	11.045,6	11.398,8	10.156,3

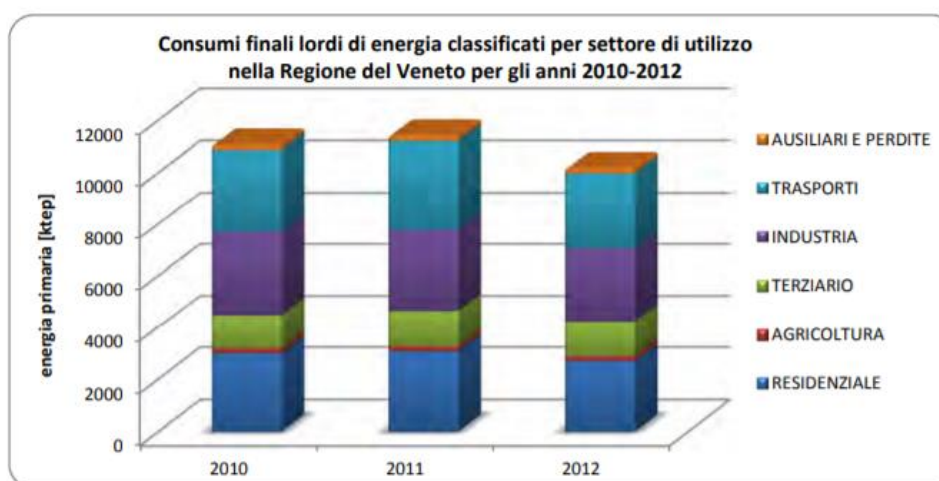


Figura 3.15: Andamento dei consumi finali lordi di energia (ktep) classificati per settore di utilizzo nella Regione del Veneto per gli anni 2010, 2011 e 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)

Poco meno del 40% dei consumi è da attribuirsi al settore civile, somma di residenziale (26,5%) e terziario (13,2%). I trasporti (28,8%) e il **settore industriale (27,9%)** assorbono la quasi totalità della restante quota dei consumi finali lordi della Regione del Veneto. Mentre il comparto industriale registra un trend in progressiva riduzione, registrando dal 2010 al 2012 una contrazione pari al 12,4%, i consumi dei trasporti registrano una crescita dell'8,8% nel 2011 e quindi una riduzione del 15,2% nell'anno seguente, con una decrescita complessiva del 7,6% dal 2010 al 2012. I consumi del settore agricolo sono diminuiti del 3,4% tra il 2010 e il 2011 per aumentare nuovamente dell'1,9% nel 2012.

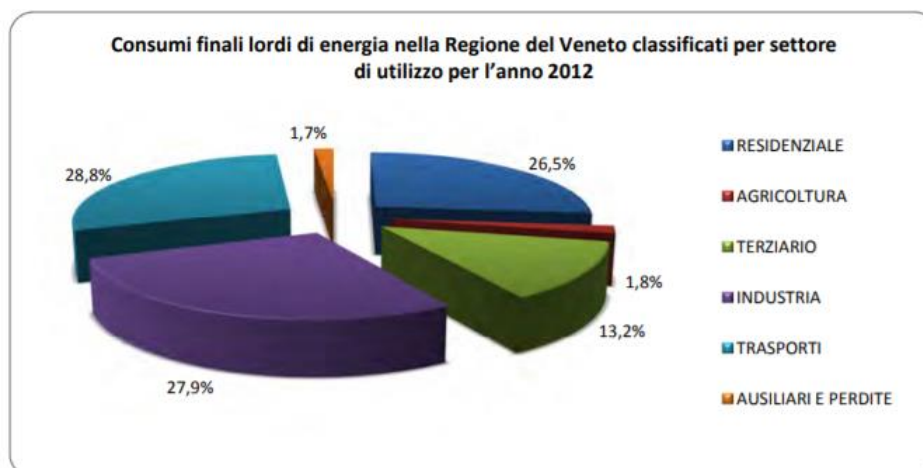


Figura 3.16: Ripartizione percentuale dei consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per settore di utilizzo per l'anno 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)

Il *Burden Sharing*, individua l'obiettivo di incidenza delle fonti rinnovabili sui Consumi Finali Lordi al 2020.

Il Decreto 15 marzo 2012 del Ministero dello Sviluppo Economico (c.d. Decreto "Burden Sharing") ripartisce tra le Regioni e le Province autonome l'obiettivo nazionale vincolante del 17% 8 di produzione di energia da Fonti Energetiche Rinnovabili (FER) sul Consumo Finale Lordo (CFL) di energia entro il 2020.

Il *Burden Sharing* si traduce nella definizione di obiettivi specifici regionali, espressi dalla seguente formula:

$$\frac{\text{Consumi Finali Lordi coperti da fonti energetiche rinnovabili}}{\text{Consumi Finali Lordi totali}}$$

Il valore minimo di tale obiettivo al 2020 assegnato alla Regione del Veneto è pari al 10,3%. Si precisa, inoltre, che i "Consumi Finali Lordi totali" (denominatore) comprendono i consumi di energia elettrica, termica e di combustibile per i trasporti, mentre "i Consumi Finali Lordi coperti da fonti energetiche rinnovabili" (numeratore) comprendono l'energia elettrica e termica prodotta da fonte rinnovabile con esclusione dei consumi derivanti da FER dei trasporti.

Analizzando le traiettorie dei consumi finali lordi regionali per gli anni 2010, 2011 e 2012 (Figura 3.17) si osserva che il trend regionale è stato fortemente influenzato dall'attuale crisi economica del periodo.

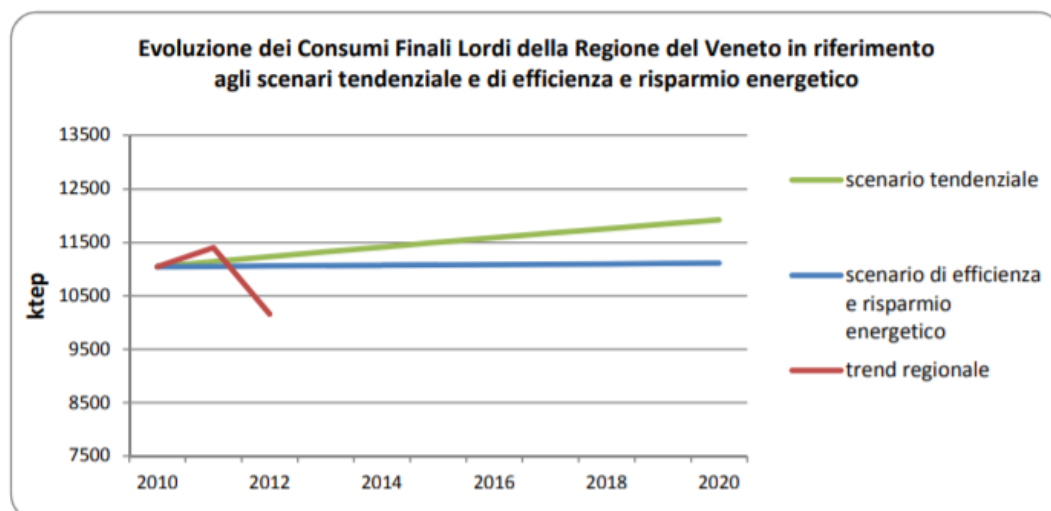


Figura 3.17: Evoluzione dei Consumi Finali Lordi della Regione del Veneto in riferimento agli scenari tendenziale e di efficienza e risparmio energetico definiti nel Documento di Piano (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)

Il confronto con lo scenario tendenziale⁴ di crescita dei CFL e lo scenario di efficienza e risparmio energetico⁵ evidenzia una iniziale crescita dei CFL nel 2011, per poi registrare una decrescita molto marcata nel 2012 oltre le previsioni elaborate da entrambi gli scenari. La combinazione tra l'attuale congiuntura economica e l'incremento della produzione di energia termica ed elettrica da fonti rinnovabili, ottenuto attraverso le azioni promosse a livello regionale e gli incentivi europei e nazionali, avvicina la Regione del Veneto al raggiungimento dell'obiettivo prefissato del 10,3%, come evidenziato dalla **Tabella 3-4**.

Tabella 3-4: Consumi Finali Lordi, Produzione da FER e stato di avanzamento rispetto all'obiettivo del Burden Sharing per la Regione del Veneto riferito agli anni 2010, 2011 e 2012 (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)

(ktep)	2010	2011	2012
CONSUMI FINALI LORDI	11.045,6	11.398,8	10.156,3
Produzione FER elettriche	372,1	488,4	574,3
Produzione FER termiche	409	412,9	412,9
PRODUZIONE TOTALE FER	781,1	901,3	987,2
BURDEN SHARING VENETO	7,1%	7,9%	9,7%

⁴ Lo scenario tendenziale (definito come "Business As Usual (BAU)"), da considerarsi come alternativa zero, è una proiezione dei trend storici dei consumi settoriali (considerati fino al 2010) nell'ipotesi che si mantengano stabili e che non vi siano politiche, innovazioni ed azioni specifiche oltre a quelle implementate prima del 2010. La metodologia di elaborazione dello scenario BAU è descritta in dettaglio nel paragrafo 7.1 del Piano Energetico Regionale

⁵ Lo scenario di efficienza e risparmio energetico implica l'implementazione di una serie di azioni ed interventi che comportano un risparmio energetico pari a 812 ktep rispetto ai consumi tendenziali previsti per il 2020, come indicato nel paragrafo 7.2 del Piano Energetico Regionale

Con riferimento all'anno 2012, la produzione di energia da fonti rinnovabili è stata pari a 987,2 ktep, di cui 574,311 ktep sono dati dalla produzione di energia elettrica e 412,9 ktep sono dati dalla produzione di energia termica. Pertanto, la percentuale di consumi finali lordi coperti da fonte rinnovabile è pari a 9,7%.

La Figura 3.18 rileva l'importanza delle azioni intraprese per favorire la crescita e la diffusione degli impianti a fonti rinnovabili. Nonostante l'aumento dei consumi registrato nel 2011, la crescita dell'energia elettrica prodotta da FER è stata tale che il rapporto regionale è cresciuto tra il 2010 e il 2011 da 7,1% a 7,9%, passando nel 2012 a raggiungere il 9,7% del rapporto regionale di Burden Sharing.

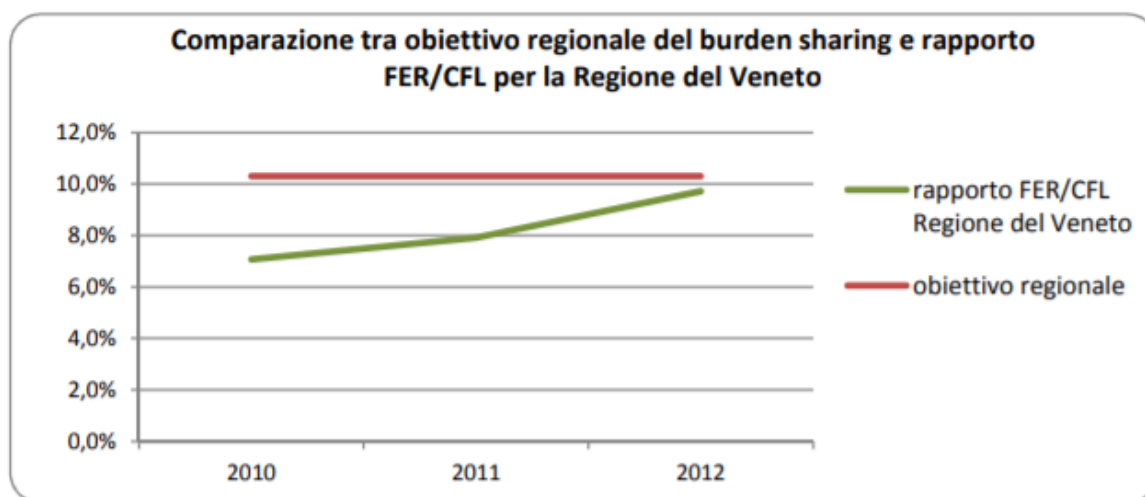


Figura 3.18: Comparazione tra obiettivo regionale del Burden Sharing e rapporto FER/CFL per la Regione del Veneto (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)

Nella Figura 3.19 è rappresentata la produzione di FER al 2010 e al 2012 confrontata con le traiettorie di sviluppo delle FER necessarie per raggiungere l'obiettivo del 10,3% secondo lo scenario tendenziale e lo scenario di efficienza e risparmio energetico elaborati nel Piano Energetico Regionale.

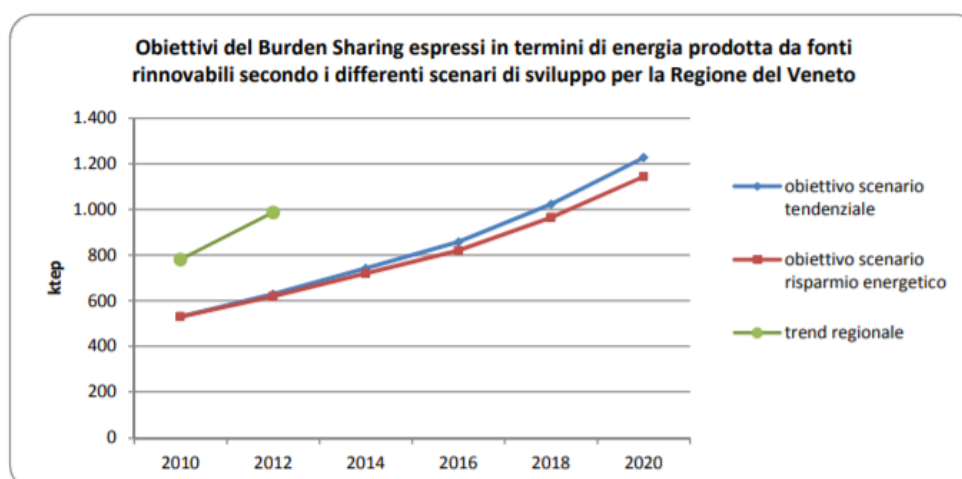


Figura 3.19: Obiettivi del Burden Sharing espressi in termini di energia prodotta da fonti rinnovabili secondo i differenti scenari di sviluppo per la Regione del Veneto (Fonte: Piano Energetico Regione Veneto)

Il target del *Burden Sharing* può essere raggiunto operando su due fronti: agendo sul numeratore dell'obiettivo, aumentando la produzione energetica da fonti rinnovabili o attivando il trasferimento statistico di quote di energia da fonti rinnovabili da altre regioni che abbiano superato il proprio obiettivo intermedio o finale (secondo modalità ad oggi non ancora definite), oppure operando sul denominatore dell'obiettivo, contraendo i consumi. A tal fine, sono stati ipotizzati e calcolati tre scenari:

- **minimo:** rappresenta lo scenario minimo necessario per raggiungere l'obiettivo del *Burden Sharing*. È stato calcolato ipotizzando una percentuale pari al 70% delle misure necessarie per conseguire lo scenario intermedio, in termini di produzione da fonti rinnovabili e risparmio energetico;
- **intermedio:** è lo scenario più sostenibile. Consente di raggiungere il target con sufficiente margine di sicurezza, in termini di produzione da fonti rinnovabili e risparmio energetico, senza incorrere in eventuali sanzioni, qualora la percentuale obiettivo del 10,3% non dovesse essere raggiunta, e senza determinare un massiccio incremento nell'utilizzo di biomasse, come invece ipotizzato nello scenario massimo;
- **massimo:** rappresenta lo scenario che esprime le potenzialità massime regionali, in termini di risparmio e produzione di energia da fonti rinnovabili. Tale scenario consente di raggiungere un obiettivo del 20%, a fronte però di consistenti investimenti ed interventi per la produzione di energia da fonti rinnovabili e per il risparmio energetico.

Il Piano identifica lo scenario intermedio quale auspicabile da porsi come obiettivo per la Regione del Veneto. Per raggiungere l'obiettivo del *Burden Sharing*, il Piano prospetta l'impiego e l'incremento di diverse fonti energetiche rinnovabili, tra le quali sono comprese i bioliquidi.

I bioliquidi sono combustibili liquidi derivati dalla biomassa e sono costituiti da oli vegetali grezzi o raffinati; possono essere utilizzati tal quali (olio vegetale puro, OVP) per la produzione di energia meccanica, elettrica, termica (bio-combustibili) o per trazione principalmente ad uso agricolo, oppure trattati e miscelati al gasolio (biodiesel) per la distribuzione sulla rete stradale. L'olio vegetale esausto (Used Cooking Oil, UCO) in minor quantità è recuperato per essere utilizzato come biocarburante. Tra le filiere che sono potenzialmente sviluppabili a scala regionale sotto il profilo della sostenibilità energetico-ambientale, sono state indicate anche quelle relative all'impiego nel settore dei trasporti di olio vegetale (anche esausto) transesterificato, puro o miscelato (biodiesel).

Da un'analisi realizzata nel 2010 sul settore agricolo e la produzione di energia da colture oleaginose, è emerso che in Veneto tali colture sono state implementate su una superficie totale di 89.518 ha, dalla quale si sono ottenute 116.800 t di olio vegetale puro (OVP), da destinare agli usi alimentari umani e scopi energetici. Al netto del quantitativo destinato al settore alimentare, la quota parte di OVP impiegato come fonte energetica rinnovabile è risultato essere pari a più di 56.800 t e destinato parzialmente (20.000 t) all'alimentazione di impianti di produzione di energia elettrica e termica, mentre la frazione rimanente (circa 36.800 t) impiegato nella trasformazione in biodiesel per l'utilizzo come biocarburante miscelato con diesel convenzionale.

Sulla base degli scenari evolutivi nazionali e regionali stimati per la produzione agricola destinata a colture oleaginose, si è previsto un aumento 18-20% delle superfici agricole, per cui si sono ipotizzati possibili impieghi per la massimizzazione del potenziale dei bioliquidi derivanti dalle coltivazioni. In particolare, le scelte programmatiche sono indirizzate verso un impiego del surplus di OVP generato dall'aumento della



produzione agricola nella produzione di biodiesel per il settore dei trasporti (oltre al soddisfacimento dei fabbisogni attuali degli impianti di cogenerazione). Con questa ipotesi di indirizzo, si prevede un quantitativo di OVP da destinare alla trasformazione in biodiesel pari circa a 34.840 t. Dalla destinazione energetica ottenibile con questo tipo di scenario si è stimata la possibilità di ottenere un valore energetico complessivo pari a circa 378 GWh (32 ktep) di produzione di energia elettrica e termica da impianti e 43 ktep per l'impiego di biodiesel nel settore dei trasporti.

Come riportato nello stesso Piano, è essenziale che, oltre allo sviluppo sostenibile delle fonti rinnovabili sul territorio, vengano implementate azioni volte al risparmio energetico. I vantaggi di tale politica peraltro sono tangibili e si riflettono anche sull'ambiente e sul tessuto produttivo territoriale: da un lato consumando di meno si riducono le emissioni di CO₂ e la dipendenza dalle importazioni di energia, dall'altro si favoriscono la crescita dell'occupazione locale, la Ricerca e Sviluppo e la specializzazione su settori tecnologici di alta efficienza, acquisendo competenze peraltro facilmente esportabili.

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

Il progetto Bio Refinery non è in contrasto con gli obiettivi del nuovo Piano Energetico Regionale ed anche è incoraggiato dallo scenario europeo dei biocarburanti, fortemente legato alla politica ambientale dell'Unione Europea volta alla riduzione delle emissioni di gas serra, espressa dalle direttive Fuel Quality Directive 1998/70/CE e Renewable Energy Directive 2009/28/CE così come aggiornate dalla recente Direttiva 2001/2018.

Dal 2014, l'inserimento del ciclo di Bioraffineria alternativo al ciclo tradizionale, ha determinato una riduzione delle emissioni convogliate di inquinanti in atmosfera dovute al nuovo schema di processo di bioraffineria rispetto alle emissioni del ciclo tradizionale e una sensibile riduzione delle emissioni fuggitive in atmosfera, derivanti dagli impianti di processo. Le modifiche in progetto si inseriscono in tale contesto permettendo di incrementare la produzione di biocarburanti avanzati, escludendo nel contempo la necessità di impiegare unità afferenti al processo di raffinazione tradizionale, quale il ciclo delle benzine. **Conseguentemente, è prevista una riduzione dei consumi derivanti dal funzionamento delle unità del ciclo delle benzine.**

3.4.2 Programma di Sviluppo della Regione Veneto

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

Si tratta di un documento strategico e complesso che richiede di essere specificato attraverso i Piani di settore (<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/pianificazione-generale>).

Il PRS definisce gli obiettivi e le direttive generali per la valorizzazione dell'ambiente e del sistema urbano, per il miglioramento dei collegamenti necessari allo scambio di merci e di informazioni, per

l'evoluzione della mobilità e per l'organizzazione della fruizione del patrimonio culturale e naturale, sia esso all'interno degli agglomerati urbani o distribuito sul territorio.

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

- la risorsa ambientale e territoriale - occorre programmare lo sviluppo del territorio in modo da garantire la tutela dell'ambiente, della risorsa idrica e del suolo e, nello stesso tempo, lo sviluppo del sistema infrastrutturale per la mobilità;
- lo sviluppo dell'economia - è necessario rigenerare l'identità del sistema socio-culturale della regione in forme compatibili con le nuove esigenze e opportunità economiche, sviluppando una strategia a sostegno dell'innovazione, aperta alle nuove esigenze del mercato e alle relazioni internazionali. Il fattore umano e le politiche della formazione del lavoro devono essere al centro dello sviluppo del mercato.

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

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

La programmazione del territorio nel Veneto prende avvio a seguito dell'azione della Regione sul piano legislativo e su quello della pianificazione con l'approvazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), dei piani di area e di alcuni piani di settore.

Il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) è il documento di programmazione generale della Regione, con valenza triennale, carattere generale, contenuto programmatico e costituisce lo strumento a supporto del processo di previsione. È stato introdotto per la prima volta nel 2015 con riferimento agli esercizi 2016-2018 e, successivamente, periodicamente aggiornato fino all'attuale versione, adottata nel 2020 per gli esercizi 2021-2023. Il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) rappresenta il principale strumento della programmazione regionale, ai sensi del Decreto legislativo 23 giugno 2011 n. 118, come integrato e modificato dal Decreto legislativo 10 agosto 2014, n. 126, recante "Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli Enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42".

In particolare, l'art. 36, comma 3, del citato decreto legislativo, prevede che le Regioni ispirino la propria gestione al principio della programmazione, di modo che il bilancio di previsione finanziario sia elaborato sulla base delle politiche contenute nel DEFER.

I contenuti territoriali del Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC) discendono dalla programmazione politica e finanziaria regionale, pertanto i temi messi a punto nello strumento di pianificazione territoriale generale trovano sostanza e coerenza nel più ampio strumento di programmazione regionale, di cui esso rappresenta il quadro unitario e integrato sul piano delle politiche territoriali.

Di seguito vengono descritti i contenuti e gli indirizzi del PTRC per l'ambito di interesse del presente Studio.

3.4.3 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio. Ai sensi dell'art. 24 della L.R. 11/04, *"il piano territoriale regionale di coordinamento, in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS), indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione"*.

Il nuovo **PTRC approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020** (BUR n. 107 del 17 luglio 2020) non ha la valenza di piano paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004.

Il PTRC è stato sottoposto a VAS: la Commissione Regionale VAS ha espresso un giudizio favorevole circa la compatibilità ambientale del Piano, mediante Parere n. 65 del 3 agosto 2009.

Il PTRC è finalizzato alla promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole, volto a soddisfare le necessità di crescita e benessere dei cittadini, senza pregiudizio per la qualità della vita delle generazioni future, nel rispetto delle risorse naturali. Assicura il coordinamento dello sviluppo regionale con le politiche europee e nazionali, in coerenza con il Piano regionale di sviluppo, salvaguardando la comunità e il territorio dai rischi sismico ed idrogeologico, evitando sprechi delle risorse territoriali, assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio in tutte le sue espressioni, anche come testimonianza e memoria delle identità storico-culturali.

Nello specifico, l'azione regionale di tutela dell'ambiente lagunare di Venezia e del territorio in essa scolante, si esplica anche attraverso interventi volti alla messa in sicurezza e bonifica dei siti inquinati e alla riconversione di **Porto Marghera**.

Il Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, previsto dall'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera, costituisce lo strumento di pianificazione degli interventi nell'area industriale, individuando le priorità e le tempistiche delle attività da svolgere all'interno del sito.

Nel rispetto della normativa vigente e degli obiettivi prefissati, nel succitato Accordo di Programma viene definito un contesto unitario di scelte strategiche volte al recupero produttivo, occupazionale e alla tutela ambientale del sito.



Per quanto previsto dal Decreto legislativo 16.01.2008, n. 4, correttivo del n. 152 del 3.04.2006, che introduce l'art. 252 bis, la Regione Veneto ha indicato al Ministero dello Sviluppo Economico Porto Marghera quale "Sito di preminente interesse pubblico per la riconversione industriale" per concorrere al Progetto Strategico Speciale "Programma straordinario nazionale per il recupero economico produttivo di siti industriali inquinati" a valere sulle risorse FAS per le aree sottoutilizzate.

A seguito di tale dichiarazione, attraverso specifico Accordo di Programma, potrà essere stimolato il contributo delle diverse componenti – pubbliche e private – per consentire il rilancio economico produttivo, in un'ottica di sistema, dell'area di Porto Marghera mediante la riconversione di produzioni impianti obsoleti e lo sviluppo di settori produttivi diversi e innovativi rispetto quelli già presenti.

Nel suo complesso, l'azione di tutela mirata alla Laguna di Venezia, esempio massimo di ecosistema di transizione in ambiente mediterraneo, deve essere inquadrata nel contesto degli obiettivi e delle previsioni contenute nelle direttive comunitarie in materia di tutela delle acque ed in materia di tutela degli habitat naturali.

In particolare, tutte le azioni previste per la tutela della Laguna devono trovare corrispondenza ed essere coerenti con i contenuti della Direttiva 2000/60/CE che istituisce un quadro per l'azione comune in materia di acque, e con le due Direttive Habitat (Dir. 92/43/CEE) e Uccelli (Dir. 79/409/CEE).

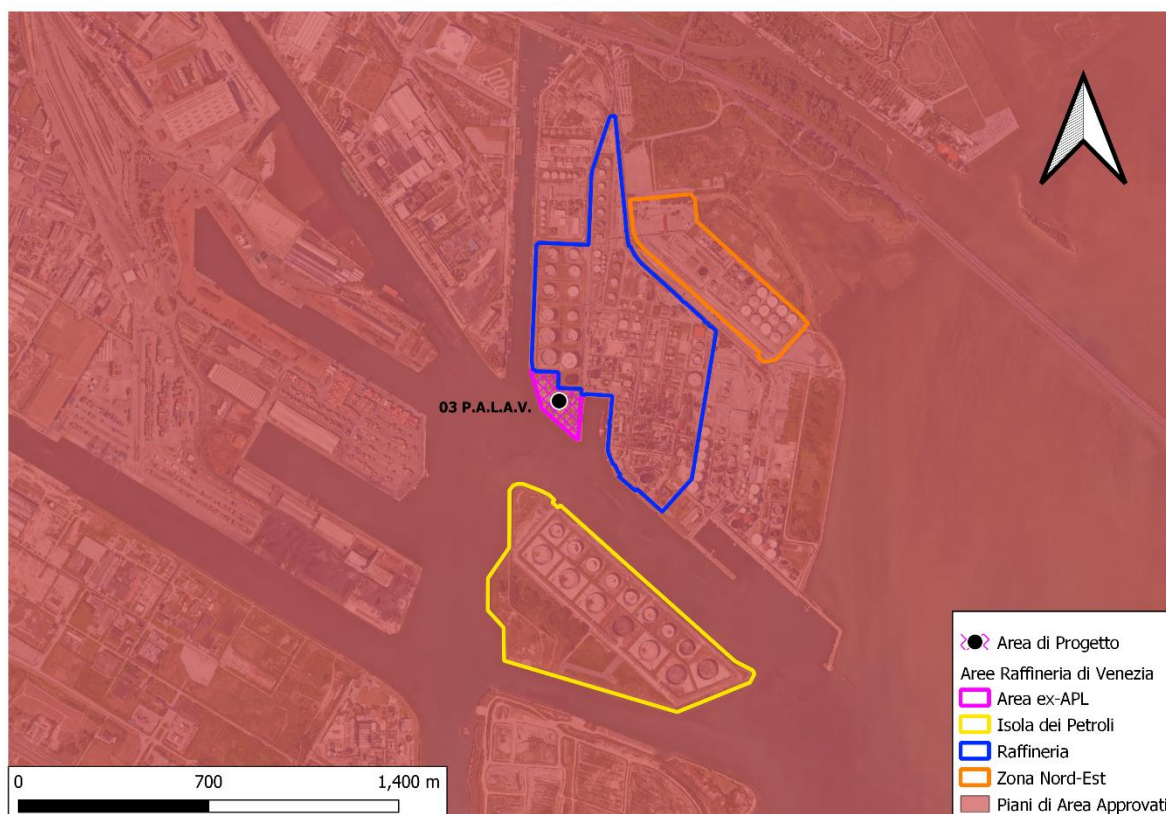
Gli elaborati cartografici del PTRC vigente riportano le politiche da adottare nelle diverse parti del territorio regionale.

Nello specifico, la Tavola "**Ricognizione degli Ambiti di tutela del PTRC 1992**" contiene l'analisi dello stato di attuazione delle aree di cui alle Tavole 5 e 9 del PTRC approvato con Provvedimento del Consiglio regionale n. 382 del 28 maggio 1992 (PTRC 1992).

La Raffineria ricade in uno degli "*Ambiti corredata da disciplina attuativa*", in particolare, nell'**Ambito 3 "Laguna e Area Veneziana (PALAV)"** in particolare nell'area della **Laguna di Venezia** (n. 23).

Il Piano di Area è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e si sviluppa per ambiti determinati che consentono di "*individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione*".

L'area di interesse è dunque normata dal Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV), descritto al successivo **Paragrafo 3.4.4.**



3	Laguna e Area Veneziana (P.A.L.A.V.)
1	Altino
3	Le Mure
23	Laguna di Venezia
41	Medio Corso del Piave (parte)
44	Laguna del Morto (parte)
68	Foce dell'Adige (parte)

Figura 3.20: Stralcio Tavola "Ricognizione degli Ambiti di tutela" del PTRC Regione Veneto 2020

Nella Tavola 09 "Sistema del territorio rurale e della rete ecologica", per l'ambito 31 Laguna di Venezia risulta che la Raffineria oggetto del progetto si inserisce in "aree agropolitane in pianura" (Figura 3.21): "estese aree localizzate in pianura, caratterizzate da un'attività agricola specializzata nei diversi ordinamenti produttivi, anche zootecnici, in presenza di una forte utilizzazione del territorio da parte delle infrastrutture, della residenza e del sistema produttivo" (Art. 7 comma 1, lett. B delle NTA).

In tali aree la pianificazione persegue essenzialmente gli obiettivi di assicurare la compatibilità tra lo sviluppo urbanistico e le aree agricole.

Si sottolinea che il progetto oggetto del presente studio verrà realizzato esclusivamente all'interno dell'area industriale della Raffineria di Venezia già esistente, senza utilizzo di ulteriore suolo agricolo.

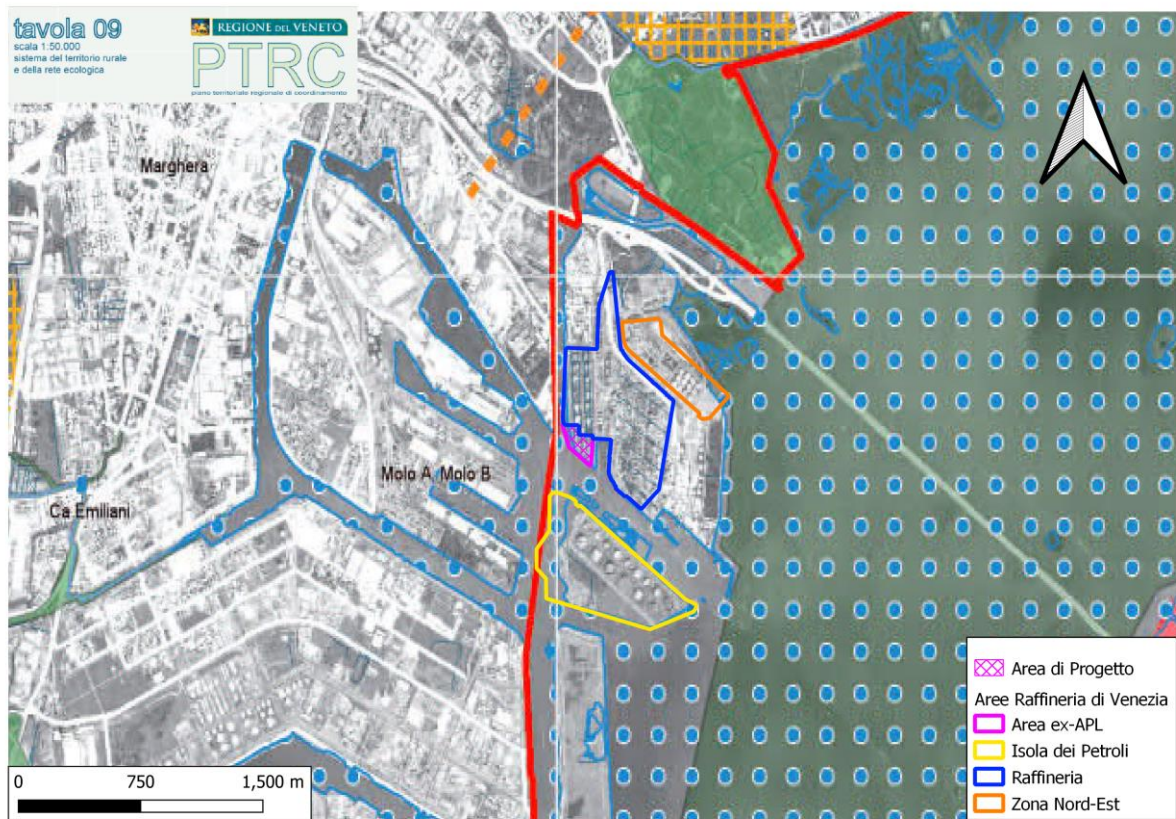


Figura 3.21: Stralcio Tavola "Sistema del territorio rurale" del PTRC Regione Veneto 2020

3.4.4 Piano di Area Laguna e Area Veneziana

Il Piano di Area è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e si sviluppa per ambiti determinati che consentono di "individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione".

Previsti con la L.R. 61/1985 sull'assetto e il governo del territorio, i Piani di Area hanno assunto valenza paesistica per effetto della L.R. 9/1986, predisposta in adeguamento alla L. 431/1985 (c.d. legge Galasso), recante disposizioni per la tutela delle zone di particolare interesse naturalistico-ambientale.

Come il PTRC anche i Piani di Area costituiscono strumenti di pianificazione che nel disegno di governo del territorio regionale presentano carattere sovraordinato rispetto a tutti gli altri piani.

Il **Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV)**, adottato con delibera della Giunta Regionale n.7529 del 23/12/91 ed approvato dal Consiglio Regionale del Veneto con provvedimento n.70 del 09/11/95, riguarda l'intera Laguna di Venezia ed i territori circostanti.

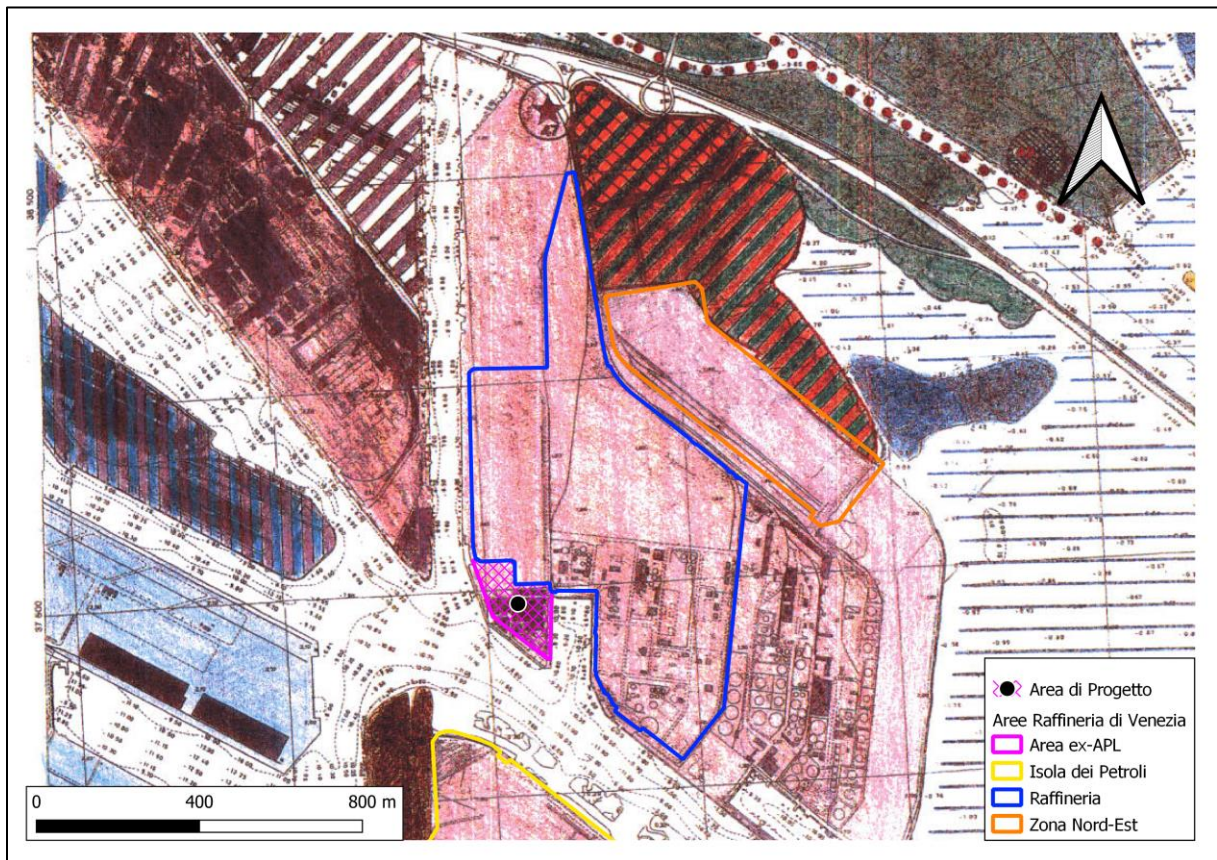
Nel 1999 è stata approvata, con delibera di Consiglio Regionale n.70 del 21/10/99, la prima Variante al PALAV. Questo documento costituisce il primo Piano di Area che contiene elementi di orientamento e di prescrizione rilevanti per l'ambito di Porto Marghera. Nel proprio ambito il Piano di Area individua le aree assoggettate o da assoggettare a specifica disciplina.

L'area della Raffineria di Venezia oggetto del presente Studio fa parte del **Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV)** che è relativo ai territori dei Comuni di: Campagna Lupia, Camponogara, Chioggia, Codevigo, Dolo, Jesolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Salzano, Spinea, **Venezia**. Ad essi si è aggiunto il Comune di Cavallino-Treporti, a seguito della sua istituzione (L.R. n.11 del 29/03/1999). Come mostrato nella successiva Figura 3.22, estratto della Tavola n. 2-25 "Sistemi ed Ambiti di progetto" del PALAV, la Raffineria si inserisce all'interno dell'insediamento produttivo classificato "**Zona industriale di interesse regionale**", normate dall'articolo 41 delle Norme Tecniche.

Le principali direttive individuate dal Piano per questa zona sono:

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

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



SISTEMA INSEDIATIVO E PRODUTTIVO (TITOLO VI)






-  Aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti (art. 38)
-  Zone portuali commerciali esistenti (art. 39 lettera a)
-  Zone portuali commerciali di ampliamento (art. 39 lettera b)
-  Zona industriale di interesse regionale (art. 41)
-  Aree di possibile trasformazione industriale (art. 41)

Figura 3.22: Stralcio Tavola 2-25 "Sistema e ambiti di progetto – Campalto" del PALAV

3.4.5 Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA)

Gli Ambiti di Paesaggio vengono identificati ai sensi dell'art.45 ter, comma 1, della LR 11/2004 e ai sensi dell'art. 135, comma 2, del D.Lgs. 42/2004, Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

Per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di uno specifico Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA), da redigersi congiuntamente al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Turismo e con il coordinamento del Comitato Tecnico per il Paesaggio (<https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ppra>).



Gli Ambiti di Paesaggio identificano realtà morfologicamente simili e sono individuati su base territoriale e amministrativa. L'area di interesse del presente Studio fa parte dell'Ambito 31 "Laguna di Venezia". (Fonte: Atlante Ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio del PTRC).

La scala di approfondimento d'ambito permette di confrontare il sistema delle tutele dei beni paesaggistici con l'effettiva realtà territoriale contestuale di appartenenza e di procedere, oltre che alla puntuale individuazione e delimitazione dei beni tutelati, anche ad una valutazione degli stessi, sulla base dell'analisi della sussistenza e dell'attualità dei valori paesaggistici che a suo tempo avevano motivato l'imposizione del vincolo.

I PPRA sono redatti coniugando i precetti legislativi fondamentali della Convenzione Europea del Paesaggio (CEP), del Codice e della legge regionale 11/04, attraverso tre assi complementari di progetto e disciplina relativi alla **tutela dei beni paesaggistici**, alla **cura e valorizzazione dei paesaggi** e alla **integrazione del paesaggio nelle politiche di governo del territorio**.

Il sito oggetto di Studio fa parte del Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA) *Arco Costiero Adriatico Laguna di Venezia e Delta Po*.

Il **PPRA Arco Costiero Adriatico Laguna di Venezia e Delta Po** costituisce uno strumento di pianificazione territoriale paesaggistica in linea di continuità con la precedente esperienza regionale rappresentata dai Piani di Area della Laguna e Area Veneziana (PALAV) e del Delta del Po.

L'Ambito, oltre a comprendere una rilevante presenza di aree di tutela paesaggistica, presenta anche delle realtà interessate da significative dinamiche di trasformazione, rappresentando così il contesto ideale ove pienamente intervenire con la pianificazione paesaggistica (prevista dal Codice ma anche dalla CEP), ossia coniugare le necessità di tutela dei beni paesaggistici, le esigenze di cura e valorizzazione di tutti i paesaggi e le opportunità di trasformazioni territoriali sostenibili.

Con DDR n. 40 del 25/09/2012 sono stati adottati il Documento Preliminare e il Rapporto Ambientale Preliminare per l'avvio delle procedure di concertazione e consultazione, espletate attraverso una serie di 4 incontri pubblici, realizzati nel dicembre 2013 (Fonte: <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ppra-arco-costiero-adriatico>).

Con DGR n. 699 del 14/05/2015 la Giunta Regionale ha preso atto dello stato di avanzata elaborazione del PPRA rappresentato da una serie di elaborati denominati "*Quadro per la tutela, cura, valorizzazione e integrazione del paesaggio*".

Il Piano sarà composto da Allegati cartografici e specifici indirizzi di tutela che al momento non sono ancora disponibili.

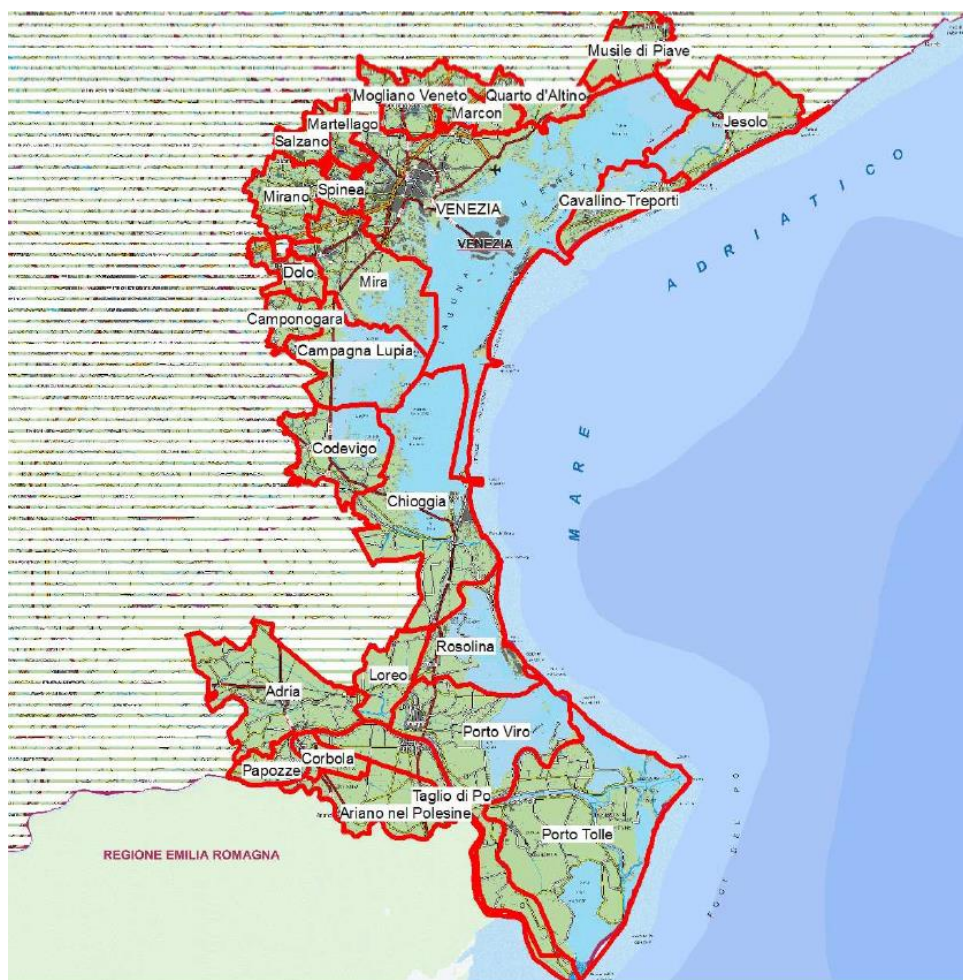


Figura 3.23: Comuni compresi nel PPR Arco Costiero Adriatico Laguna di Venezia e Delta Po (Fonte: Relazione Illustrativa del PPR)

3.4.6 Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

La legge 183/89 ha istituito le Autorità di Bacino, le cui attività vengono svolte nell'ambito dei limiti dei bacini idrografici, definiti come *"il territorio dal quale le acque pluviali o di fusione delle nevi e dei ghiacciai, defluendo in superficie, si raccolgono in un determinato corso d'acqua direttamente o a mezzo di affluenti, nonché il territorio che può essere allagato dalle acque del medesimo corso d'acqua, ivi compresi i suoi rami terminali con le foci in mare ed il litorale marittimo prospiciente; qualora un territorio possa essere allagato dalle acque di più corsi d'acqua, esso si intende ricadente nel bacino idrografico il cui bacino imbrifero montano ha la superficie maggiore"*.

Questa legge è stata abrogata dal D.Lgs. 152/2006, che ha accorpato i bacini idrografici in distretti: l'art. 64 di detto Decreto ripartisce il territorio italiano, ivi comprese le isole minori, in 7 distretti idrografici, in ciascuno dei quali è stata istituita l'Autorità di Bacino Distrettuale, che svolge attività di pianificazione necessarie per la difesa idrogeologica, per la realizzazione delle mappe della pericolosità e del rischio, per la tutela delle risorse idriche e degli ambienti acquatici.



In questa nuova ottica distrettuale europea, per attuare le disposizioni comunitarie discendenti dalla Direttiva Acque (2000/60/CE) e dalla Direttiva Alluvioni (2007/60/CE), le Autorità di Bacino Distrettuali provvedono:

- all'elaborazione del Piano di Bacino Distrettuale;
- ad esprimere parere sulla coerenza con gli obiettivi del Piano di Bacino dei piani e programmi comunitari, nazionali, regionali e locali relativi alla difesa del suolo, alla lotta alla desertificazione, alla tutela delle acque e alla gestione delle risorse idriche;
- all'elaborazione di un'analisi delle caratteristiche del distretto, di un esame sull'impatto delle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sullo stato delle acque sotterranee, nonché di un'analisi economica dell'utilizzo idrico.

Il territorio della Regione del Veneto ricade nell'ambito di competenza delle Autorità di Bacino Distrettuali delle Alpi Orientali e del Bacino del fiume Po, che hanno accorpato le seguenti Autorità di Bacino:

Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali

- Autorità di Bacino Nazionale dei Fiumi dell'Alto Adriatico;
- Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Adige;
- Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Lemene;
- Autorità di Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza;
- Bacino Scolante nella Laguna di Venezia.

Autorità di Bacino Distrettuale del fiume Po

- Autorità di Bacino Nazionale del Po;
- Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fissero-Tartaro-Canalbianco.

L'area oggetto di studio rientra nell'ambito di competenza dell'**Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali** che opera sui bacini idrografici nelle Regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto, nelle Province Autonome di Trento e di Bolzano, nonché su alcuni bacini transfrontalieri al confine con Svizzera, Austria e Slovenia.

Il **Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI)**, stralcio del Piano di Bacino, ai sensi dell'art. 65, c.1 del D.Lgs. 152/2006 è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo per tutti gli aspetti legati alla pericolosità da frana e da dissesti di natura geomorfologica alla scala di distretto idrografico. Si individuano così le aree a rischio idrogeologico e la perimetrazione delle aree da sottoporre a misure di salvaguardia.

Nel territorio del Distretto delle Alpi Orientali il PAI è stato sviluppato nel tempo sulla base dei bacini idrografici definiti dalla normativa ex L.183/89. Ad oggi il PAI è articolato in più strumenti che sono distinti e vigenti per i diversi bacini che costituiscono il territorio del Distretto.

L'area di studio rientra nell'ambito del **Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino scolante nella Laguna di Venezia** adottato con D.G.R. n. 401 del 31/03/2015



(<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/dalla-a-alla-z-dettaglio?articleId=2870362>).

Nel caso del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia, nell'attesa della istituzione dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali ai sensi del citato D.Lgs. 152/2006 e nella necessità di assolvere agli aggiornamenti del Repertorio Nazionale degli interventi per la Difesa del Suolo (ReNDiS), la Regione del Veneto ha ritenuto opportuno adottare il Piano di Assetto Idrogeologico – parte idraulica - da tempo predisposto dagli Uffici della Sezione Difesa del Suolo (BUR n.39 del 21 aprile 2015).

Il Bacino Scolante nella Laguna di Venezia è il territorio la cui rete idrica superficiale in condizioni di deflusso ordinario scarica le acque di scolo nella Laguna di Venezia.

La perimetrazione del bacino è stata approvata con Deliberazione del Consiglio Regionale n.23 del 7 maggio 2003. Si tratta di un territorio molto complesso sia dal punto di vista territoriale che idrografico che si estende per circa 2.068 Km² (Figura 3.24). Lungo la gronda lagunare sfociano ben 27 corsi d'acqua.

I corpi idrici a deflusso naturale più significativi sono il Dese, Zero, Marzenego - Osellino, Lusore, Muson Vecchio, Tergola mentre quelli a deflusso controllato sono il Naviglio Brenta, Canale di Mirano, Taglio Novissimo.

Il bacino è delimitato a Sud dal canale Gorzone, che segue la sponda sinistra del fiume Adige per lunga parte del tratto terminale di quest'ultimo, a Sud-Ovest dai Colli Euganei, a Ovest dal canale Roncajette, a Nord-Ovest dal fiume Brenta, a Nord dalle Prealpi Asolane, a Nord-Est dal fiume Sile.

Si può ritenere che la superficie del Bacino possa essere suddivisa in due porzioni: i territori dei bacini idrografici tributari dei corsi d'acqua superficiali sfocianti nella Laguna di Venezia e i territori che interessano i corpi idrici scolanti nella laguna di Venezia tramite le acque di risorgiva, individuati come Area di Ricarica.

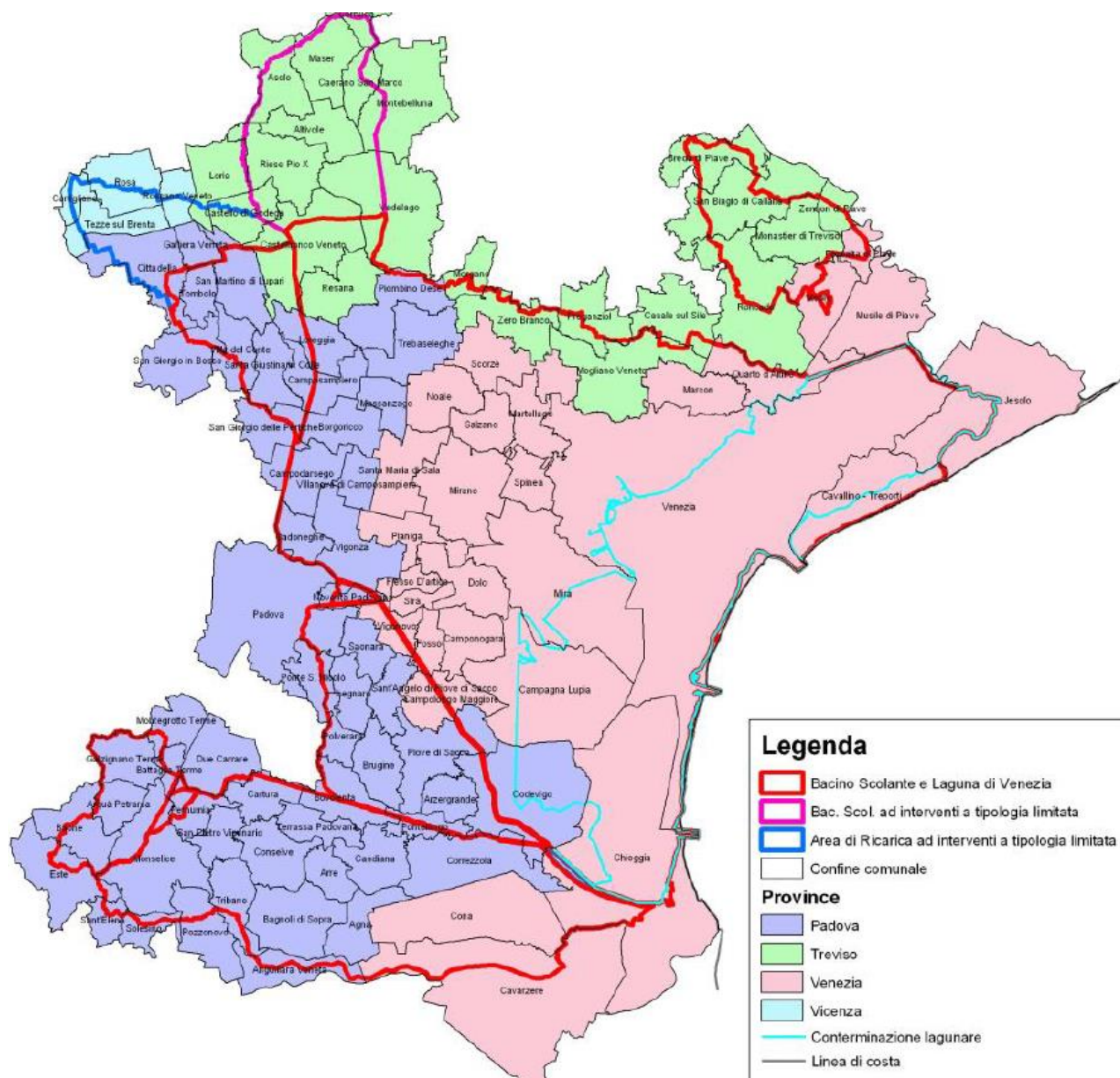


Figura 3.24: Perimetrazione del Bacino Scolante

La cartografia del PAI è consultabile anche sul Geoportale della Regione Veneto dalla quale risulta che **l'area della Raffineria non ricade in aree a pericolosità idraulica** (Figura 3.25).

Il PAI riporta inoltre anche la cartografia delle **aree allagate durante gli eventi alluvionali del 26 settembre 2007**, da cui risulta che l'area della Raffineria era stata interessata dagli allagamenti (Figura 3.26).

In Veneto si sono infatti verificati fenomeni molto intensi, con effetti spesso devastanti, come nel caso della alluvione che ha colpito la città di Mestre il 26 settembre 2007 e che ha richiesto l'intervento della Protezione Civile Nazionale e la nomina di un commissario per la gestione ed il superamento dello stato di emergenza.

Ad esempio, presso la stazione di Mestre-Marghera allora furono registrate punte massime di oltre 90 mm in 30', oltre 120 mm in un'ora e 200 mm in 3 ore (Fonte: Analisi meteo-climatica dell'evento pluviometrico del 26 settembre 2007 nel veneziano, ArpaV).

In seguito a tale evento è stato dichiarato lo stato di emergenza per una parte del territorio della Regione del Veneto, e con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri (OPCM) n.3621 del 18/10/2007 d'intesa con il Dipartimento della Protezione Civile, è stato nominato un Commissario Delegato per dare una prima risposta da parte dello stato alle istanze provenienti dalle Comunità locali, per scongiurare il ripetersi di allagamenti delle aree urbane in concomitanza di piogge intense. La citata OPCM n.362/2007, peraltro, ha cessato i suoi effetti il 31 dicembre 2012.

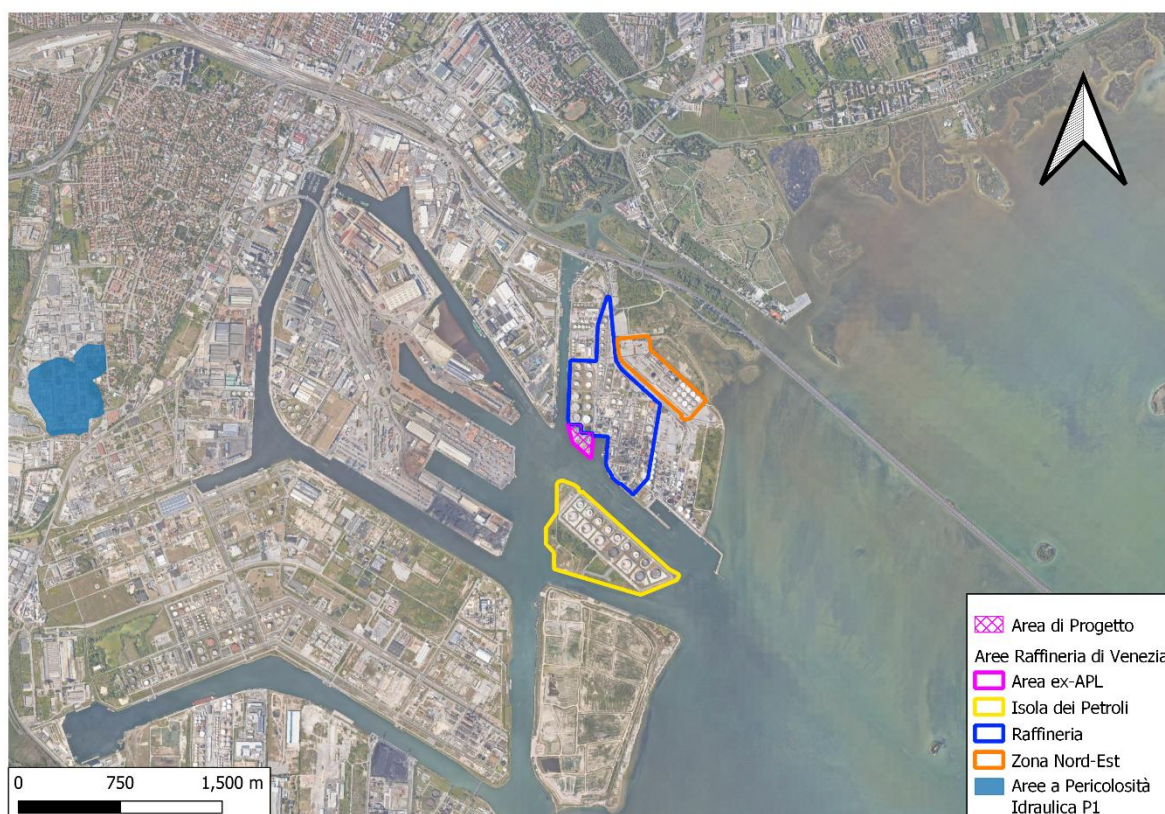


Figura 3.25: Aree soggette a pericolosità idraulica nel Bacino Scolante nella Laguna di Venezia (Fonte: Geoportale regionale)

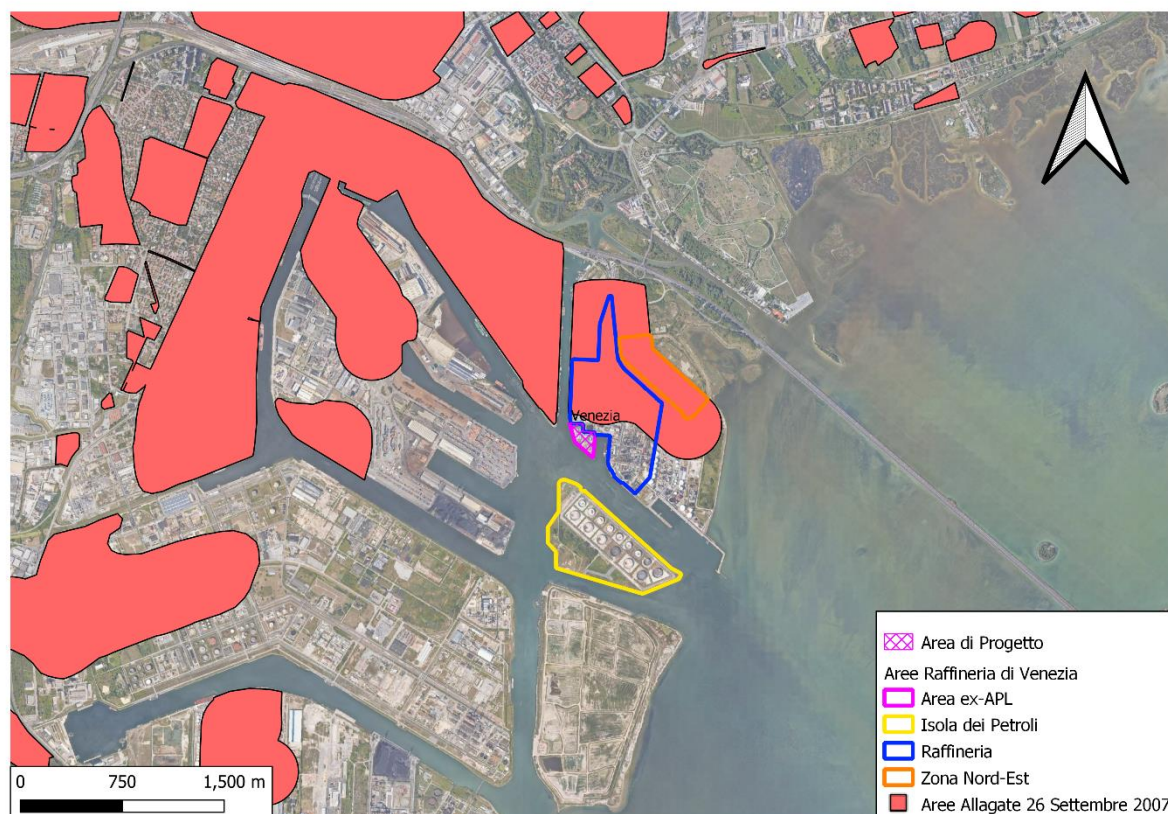


Figura 3.26: Aree soggette a pericolosità idraulica nel Bacino scolante nella Laguna di Venezia (Fonte: Geoportale regionale)

3.4.7 Piano di Tutela delle Acque

La gestione sostenibile della risorsa idrica costituisce uno degli obiettivi prioritari nell'ambito del quadro per l'azione comunitaria in materia di acque, come definito dalla Direttiva 2000/60/CE "Quadro per l'Azione Comunitaria in Materia di Acque", di seguito WFD.

La Direttiva stabilisce che la strategia di tutela delle acque sia definita a scala di "Bacino Idrografico" e l'unità territoriale di riferimento per la gestione dei diversi bacini idrografici è individuata nel "Distretto Idrografico" che rappresenta l'area di terra e di mare, costituita da uno o più bacini idrografici limitrofi, e dalle rispettive acque sotterranee e marino-costiere.

In Italia le direttive della WFD sono recepite dal Piano di Gestione delle Acque, elaborato a scala di Distretto Idrografico. Relativamente al Distretto Idrografico delle Alpi Orientali, con delibera n.2 del 20/12/2021 è stato adottato, ai sensi degli artt. 65 e 66 del D.Lgs. 152/2006, il secondo aggiornamento 2021-2027, pubblicato in GU n.34 del 10/02/2022 (<http://www.alpiorientali.it/direttiva-2000-60/piano-di-gestione-acque-2021-2027/documentazione-e-cartografia.html>).

Le direttive contenute nel Piano di Gestione delle Acque sono a loro volta recepite dai piani e programmi di dettaglio adottati per il Distretto Idrografico stesso, tra i quali il Piano di Tutela delle Acque (PTA): il PTA della Regione Veneto è parte dell'insieme dei piani e programmi di dettaglio adottati per il Distretto Idrografico delle Alpi Orientali.



Il D.Lgs. 152/2006 all'art. 121 definisce il Piano di Tutela delle Acque come uno specifico piano di settore, che costituisce il principale strumento di tutela quantitativa e qualitativa del sistema idrico, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del D.Lgs. 152/2006.

La Regione Veneto ha approvato il Piano Regionale di Tutela delle Acque e le relative Norme Tecniche di Attuazione (NTA) con Deliberazione del Consiglio Regionale n.107 del 5/11/2009 (<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/tutela-risorsa-idrica>).

La Regione ha in seguito approvato le Linee Guida applicative del Piano di Tutela delle Acque, approvate con DGR n. 80 del 27/01/11.

Con Deliberazione della Giunta Regionale n.842 del 15/05/2012 è stato approvato il testo integrato delle NTA con alcune modifiche apportate successivamente alla sua approvazione da parte del Consiglio Regionale. Successivamente sono state emanate diverse DGR che hanno apportato alcune modifiche ad alcuni articoli delle NTA, di cui l'ultima è la DGR 1170 del 24/08/2021 "*Modifica del Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto Art. 4 comma 3 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (PTA) approvato con DCR n. 107 del 5/11/2009 e successive modifiche e integrazioni; L.R. 33/1985 artt. 19 e 28. DGR CR n. 66 del 13/07/2021*" (ridefinizione cartografica di alcune zone vulnerabili ai nitrati di origine agricola, istituzione di una nuova zona vulnerabile da nitrati di origine agricola e cambio di denominazione di Comuni).

Il PTA della Regione Veneto è suddiviso in tre parti

- **Sintesi degli aspetti conoscitivi**, che riassume la documentazione d'analisi e aggiorna integrando il quadro informativo adottato dalla Giunta Regionale con DGR n. 2434 del 6/08/2004, con particolare riferimento alle criticità del bacino idrografico e all'analisi idrogeologica con conseguente individuazione dei bacini idrogeologici;
- **Indirizzi di Piano**, che contiene indicazioni generali per l'individuazione degli obiettivi di qualità, l'individuazione 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 e le misure in materia di riqualificazione fluviale;

Norme Tecniche di Attuazione, che contengono le misure da perseguire per raggiungere gli obiettivi di qualità, con particolare riferimento alla disciplina degli scarichi, le misure di tutela qualitativa (Capo IV) e quantitativa (Capo V) e la disciplina delle aree a specifica tutela (Capo III), quali aree sensibili, le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e da prodotti fitosanitari, le aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano e le aree di pertinenza dei corpi idrici. L'area di **Porto Marghera**, in cui rientra il progetto in esame, fa parte del **Bacino Scolante afferente alla Laguna Veneta** (si veda il Piano Direttore 2000 al successivo **Paragrafo 3.4.8**), corpo idrico individuato dal PTA come area sensibile, il bacino scolante rientra anche tra le zone designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola. Per questo motivo il PTA definisce opportune misure relative agli scarichi ed interventi nel settore della depurazione.



Il Piano suddivide il territorio regionale in zone omogenee a diverso grado di protezione, per le quali sono dettate differenti disposizioni a proposito del collettamento dei reflui, del grado di depurazione ritenuto ammissibile e dei limiti di emissione da rispettare per le acque reflue urbane, sulla base della potenzialità degli impianti. Il sito di progetto rientra nella zona definita come “zona di pianura tributaria della Laguna di Venezia”.

Per l'area lagunare resta salvo quanto indicato dal Piano Direttore 2000 e dalla normativa vigente, ove più restrittiva (DM del 30/07/99 “*Limiti agli scarichi industriali e civili che recapitano nella laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante, ai sensi del punto 5 del decreto interministeriale del 23/04/98 recante requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della laguna di Venezia*”).

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

La Legislazione Speciale per Venezia ha come principale finalità la salvaguardia ambientale, storico-artistica e culturale della città di Venezia e della sua Laguna, definendo gli obiettivi strategici, le procedure per realizzarli e le attribuzioni ai diversi soggetti competenti: lo Stato, la Regione e gli Enti Locali.

In particolare, alla Regione del Veneto sono demandati i compiti relativi al disinquinamento delle acque, al risanamento ambientale ed alla gestione del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia.

Con la Legge Regionale n. 17 del 27/02/1990, sono state individuate le “Norme per l'esercizio delle funzioni di competenza regionale per la salvaguardia e il disinquinamento della Laguna di Venezia e del bacino in essa scolante”.

Tale norma, all'art. 3, prevede che la Regione adotti un **“Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia”**.

Il “Piano Direttore 2000” è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n.24 del 1/03/2000 e individua una serie di obiettivi di qualità delle componenti ambientali, con riferimento alle conoscenze sullo stato della laguna, in base alle indicazioni dei Decreti Ministeriali 1998-1999 ed inoltre identifica i criteri generali per l'abbattimento dei carichi inquinanti; fornisce le linee guida per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque, individuando i singoli settori di intervento (civile, urbano diffuso, industriale, agricolo, zootecnico), indicando le strategie e le azioni da intraprendere in relazione agli obiettivi da raggiungere; stima infine il fabbisogno finanziario per la realizzazione degli interventi, individuando una serie di opere prioritarie (<http://sistemaVenezia.regione.veneto.it/content/piano-direttore-2000>).

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

- separazione delle acque dei diversi processi in relazione agli standard richiesti;
- concentrazione dei trattamenti di riduzione dei carichi in pochi impianti;
- raccolta e stoccaggio delle acque di prima pioggia potenzialmente inquinate;
- monitoraggio degli scarichi delle acque di seconda pioggia;
- trasferimento dei reflui trattati e delle acque di prima pioggia alla fognatura industriale o direttamente all'impianto di Fusina;
- trattamento e finissaggio presso l'impianto di Fusina e produzione di acque da riciclare per raffreddamento per processo e per irrigazione.

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

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

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

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2336 del 16 dicembre 2013 sono state approvate le Linee Guida per l'aggiornamento del Piano Direttore 2000, in considerazione delle sostanziali modifiche intervenute nel quadro normativo di riferimento, a seguito del recepimento, con Decreto Legislativo n° 152/2006 e ss.mm.ii., della Direttiva 2000/60/CE.

Ad oggi il Piano non risulta ancora aggiornato rispetto alla versione del 2000.

L'assetto "Bio Refinery" della Raffineria di Venezia rappresenta attualmente una modalità operativa alternativa allo schema tradizionale di raffinazione e migliorativa ed innovativa dal punto di vista degli impatti su tutte le componenti ambientali. Questa nuova configurazione consente la produzione di bio-carburanti innovativi e di elevata qualità (Bio Diesel, Bio GPL e Bio Nafta) da biomasse oleose a basso costo.

Inoltre, con l'implementazione del progetto "Steam Reforming", la Raffineria di Venezia potrà produrre l'idrogeno necessario al processo dell'ECOFINING™ a partire da prodotti alternativi alla Virgin Nafta, consentendo di eliminare definitivamente il ciclo benzine dal processo produttivo. Si prevede, complessivamente una riduzione significativa (-5%) dell'utilizzo di acque di Laguna per il raffreddamento degli impianti (cfr. Sezione 5).

Il progetto risulta pertanto in linea con gli obiettivi del Piano Direttore 2000.

3.4.9 Piano Regionale dei Trasporti del Veneto

Con **Deliberazione n. 997 del 6 luglio 2018**, la Giunta Regionale ha dato avvio alle attività di redazione di un nuovo **Piano Regionale dei Trasporti**, il quale è stato sottoposto a VAS ed ha ottenuto esito positivo di compatibilità ambientale (Parere n. 202 dell'11 dicembre 2019), ed è stato successivamente approvato con DGR n. 75 del 14/07/2020.

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

Il Piano mette in evidenza che l'area di Porto Marghera rappresenta l'unica grande concentrazione industriale all'interno della Regione Veneto. Il contesto produttivo del Veneto è infatti caratterizzato da un numero elevatissimo di imprese medie e piccole distribuite in migliaia di siti della pianura centrale, di alcune vallate prealpine, e di alcune propaggini di bassa pianura.

Il nuovo Piano si è reso necessario per adeguare il precedente in vigore dal 1991 con le importanti trasformazioni avvenute nel corso degli anni. Oltre ad esse, il nuovo Piano considera le attuali sfide ed esigenze che la Regione Veneto sta affrontando: la necessità di intessere relazioni con i mercati internazionali e di rinsaldare il legame tra i centri e le periferie, per cui si rende necessario fornire delle direttive aggiornate circa la pianificazione della mobilità e della logistica, che considerino programmi di investimento e interventi prioritari, innovativi e strategici.

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

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

In tal senso, una delle azioni previste dal Piano mira allo sviluppo del sistema portuale attraverso il potenziamento delle dotazioni infrastrutturali, attraverso l'ampliamento dell'area franca nel sito del porto commerciale di Porto Marghera (A2.4 "Garantire la centralità del sistema portuale Veneto nell'alto Adriatico con l'Aumento selettivo della capacità dei terminal portuali e il miglioramento dell'offerta strategica dei porti di Venezia e Chioggia").

Un altro tema contenuto nel Piano e considerato strategico è riportato nell'"Azione A6.3", il cui obiettivo è quello di "dare forma alle reti per la diffusione della mobilità ad idrogeno e LNG, a particolare beneficio del trasporto merci su strada". Tale azione si pone all'interno della strategia europea di



decarbonizzazione del settore trasporti, che persegue l'obiettivo di eliminare i combustibili fossili e sostituirli con carburanti alternativi, quali gas naturale, idrogeno, biocarburanti e la tecnologia dell'elettrico. Questa strategia europea è definita nella Direttiva 2014/94/UE (DAFI – Deployment of alternative fuel infrastructure) ed è stata recepita in Italia con il D.Lgs. 257/2016. Inoltre, l'Italia nel settembre 2018 ha aderito alla "Hydrogen Initiative", nata con lo scopo di decarbonizzazione l'economia e di garantire un'energia sicura, disponibile, competitiva e sostenibile.

L'indirizzo che si vuole intraprendere nel settore dei trasporti con il nuovo PRT è concorde con quanto descritto nel PERFER: è possibile avere un settore trasporti ad alta efficienza se si effettua una riorganizzazione della mobilità, favorendo i trasporti meno energivori. All'interno delle analisi effettuate, tra le strategie proposte al 2030 vi sono il dimezzamento delle autovetture utilizzate per i trasporti urbani che utilizzano combustibili fossili, con previsione nelle principali città di realizzare un sistema di logistica urbana a emissione di CO₂ nulla, e lo spostamento del 30% del trasporto merci su strada con distanze percorse superiori a 300 km su altre modalità di trasporto (treni, navi), con la prospettiva al 2050 di ottenere la completa eliminazione dei combustibili fossili dal settore e aumentare al 50% il target relativo al trasferimento del trasporto merci su strada. In particolare, è allineato con quanto previsto tra gli obiettivi del PERFER, che prevede il raggiungimento di un valore pari al 10% -al 2020 - rapporto tra consumi finali di biocarburanti nel settore trasporti e consumi finali nel settore dei trasporti.

Il PRT è altresì in linea con l'obiettivo indicato nella Strategia Energetica Nazionale per quanto concerne l'impiego delle rinnovabili nei trasporti: giungere al 2030 ad una quota di rinnovabili corrispondente ad almeno il 28% sui consumi lordi finali. Nel settore trasporti questo obiettivo si traduce nell'impegno di impiegare per il 21% energia da fonti rinnovabili, comprensiva di una quota minima annuale crescente da destinarsi alla produzione di biocarburanti avanzati, il linea con quanto predisposto nel Clean Energy Package.

3.4.10 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

A seguito dell'entrata in vigore della Direttiva sulla Qualità dell'Aria (Direttiva 2008/50/CE) e del relativo Decreto Legislativo di recepimento (D. Lgs. 155/2010), la Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del vigente Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, approvato dal Consiglio Regionale Veneto con deliberazione n. 57 dell'11 novembre 2004 (BUR n. 130 del 21/12/2004).

Nel BUR n. 44 del 10 maggio 2016 è stata pubblicata la deliberazione n. 90 del 19 aprile 2016 con la quale il Consiglio regionale ha approvato l'aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera della Regione Veneto (<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/tutela-qualita-aria>).

Tale Piano è stato sottoposto a VAS e la Commissione Regionale ha espresso parere favorevole circa la compatibilità ambientale (Parere n. 53 del 10 marzo 2014).

Nel BUR n. 157 del 23/11/2021 è stata pubblicata la deliberazione n. 1537 dell'11/11/2021, con la quale la Giunta Regionale ha avviato la procedura di aggiornamento del PRTRA, avvalendosi del supporto di ARPAV.



L'intento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera è quello di identificare e adottare un pacchetto di azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, di concerto con le linee guida nazionali e le misure concordate a livello di bacino padano, al fine di rispettare quanto prima gli standard di qualità imposti dalla vigente legislazione.

Per quanto riguarda le azioni da intraprendere per le attività produttive industriali, in particolare relativamente alla Provincia di Venezia, il 22 giugno 2006 è stato stipulato il "**Protocollo d'Intesa per l'attuazione di misure di contenimento delle emissioni di polveri e ossidi di azoto degli impianti produttivi siti nel Comune di Venezia**", un accordo volontario tra le principali aziende che operano a Porto Marghera finalizzato alla realizzazione di interventi, azioni e modalità di gestione degli impianti con l'obiettivo di ridurre le emissioni di polveri e ossidi di azoto rispetto alla situazione emissiva riferita all'anno 2005. L'accordo è stato stipulato tra la Provincia di Venezia insieme alla Prefettura di Venezia, al Comune di Venezia, ad ARPAV – DAP di Venezia, all'Ente Zona Industriale, e a quindici tra le aziende più rappresentative dei diversi comparti industriali insediate a Porto Marghera, tra cui **Eni SpA**.

Gli obiettivi complessivi di riduzione individuati dal Protocollo erano:

- riduzione percentuale di Polveri totali, rispetto al 2005: -10%;
- riduzione percentuale di Ossidi di azoto, rispetto al 2005: -23%.

Nel 2009 è stato presentato il "*Rapporto Ambientale d'area di Porto Marghera - bilancio ambientale 1998-2007*", redatto da ARPAV sulla base dell'Accordo sulla chimica di Porto Marghera del 1998. Lo studio ha coinvolto 32 aziende di vari settori industriali, dal petrolifero all'incenerimento dei rifiuti, dall'energetico al manifatturiero. Si è verificata una riduzione degli inquinanti emessi in termini assoluti, come conseguenza della riduzione del carico lavorativo degli impianti e del miglioramento dei sistemi di abbattimento.

L'Accordo sulla Chimica prevedeva alcuni obiettivi da raggiungere da parte delle aziende per specifici inquinanti atmosferici. Nel 2007 tali obiettivi sono stati tutti raggiunti.

Allo scopo di promuovere un processo di riconversione industriale e riqualificazione economica delle aziende site in Porto Marghera verso attività produttive sostenibili dal punto di vista ambientale, la Regione del Veneto ha attivato un "**Tavolo permanente per Porto Marghera**" al quale partecipano i rappresentanti degli Enti Locali, i rappresentanti delle imprese insediate a Porto Marghera, delle categorie economiche e delle parti sociali.

Il 16 aprile 2012 il Ministero dell'Ambiente, il Magistrato alle Acque, la Regione del Veneto, il Comune e la Provincia di Venezia, l'Autorità Portuale Veneziana hanno sottoscritto un accordo di programma finalizzato ad attivare e accelerare il processo di disinquinamento, riconversione industriale e riqualificazione economica del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera e aree limitrofe, mediante procedimenti di bonifica e ripristino ambientale che consentano e favoriscano lo sviluppo di attività produttive sostenibili dal punto di vista ambientale. Il 24 novembre 2012 è stato convocato il Tavolo Permanente per Porto Marghera, nel corso del quale sono stati illustrati i Protocolli Operativi per l'attuazione all'Accordo di Programma siglato il 16 aprile.



Infine, tra le azioni programmate dalla Regione Veneto relativamente alle attività industriali, ci sono tra gli altri:

- *utilizzazione delle Biomasse in impianti industriali;*
- *contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica.*

Si conclude pertanto che il progetto "Steam Reforming" all'interno della Raffineria Eni di Venezia, nell'ambito del più ampio processo di conversione dell'impianto in "Bio Refinery", che consente la produzione di bio-carburanti innovativi e di elevata qualità (HVO Diesel, HVO GPL e HVO Nafta) da biomasse rinnovabili, non è in contrasto con gli obiettivi previsti dal *Piano Regionale di Risanamento della Qualità dell'aria*, in quanto l'inserimento del ciclo di Bioraffineria ha già comportato una significativa riduzione delle emissioni convogliate e fuggitive in atmosfera, interpretando pienamente gli orientamenti di riqualificazione previsti per l'area industriale di Porto Marghera, così come stabilito dagli strumenti programmatici e di pianificazione insistenti sul territorio.

In particolare, la realizzazione delle nuove unità comporterà una riduzione complessiva delle emissioni, come già previsto nell'ambito del Progetto "Upgrading del progetto Green Refinery" precedentemente approvato.

Programmi di Monitoraggio della qualità dell'aria Regione Veneto

Il PRTRA prescrive alla Regione Veneto di attivare progetti di monitoraggio della qualità dell'aria in alcuni particolari ambiti produttivi della Regione.

La rete di rilevamento della qualità dell'aria del Veneto gestita da ARPAV e rappresentata nella successiva immagine è il risultato del processo di adeguamento alle disposizioni del Decreto Legislativo n.155/2010. Oltre alle stazioni del Programma di Valutazione della qualità dell'aria (indicate con colore blu), che individua le stazioni e la tipologia di monitoraggio da attuare nelle zone e agglomerati individuati, riporta anche l'ubicazione delle "Altre stazioni" gestite da ARPAV sulla base di convenzioni con gli Enti Locali (indicate in azzurro) o con aziende private (indicate in rosso); queste ultime sono finalizzate alla valutazione dell'impatto di attività industriali specifiche (https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/file-e-allegati/altre_stazioni.pdf).

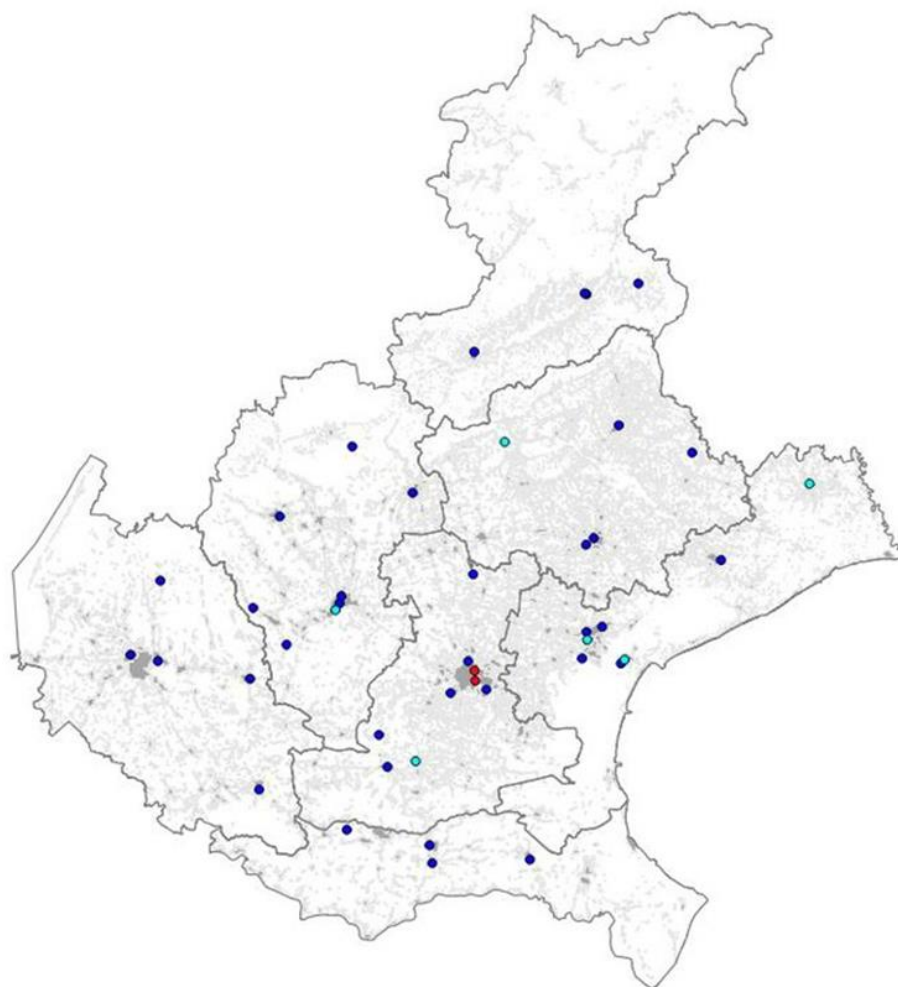


Figura 3.27: Ubicazione delle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria (Fonte: ARPAV, <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/qualita-dellaria/la-rete-di-monitoraggio>)

Nell'area del comune di Venezia sono presenti le seguenti stazioni di monitoraggio (<http://geomap.arpa.veneto.it/maps/106/view>):

- VE – Malcontenta (Stazione di tipo Industriale, ubicata in zona Suburbana);
- VE - Parco Bissuola (Stazione di tipo Background, ubicata in zona Urbana);
- VE - Sacca Fisola (Stazione di tipo Background, ubicata in zona Urbana);
- VE - Via Tagliamento (Stazione di tipo Traffico, ubicata in zona Urbana).

La stazione VE – Malcontenta è ubicata nell'area del polo industriale di Marghera; è quasi sempre sottovento rispetto all'area industriale ed effettua il monitoraggio di SO₂, NO₂ PM₁₀ e dal 2008 anche del PM_{2.5}. Nel mese di dicembre 2008 è stata spostata da Via Moranzani a Via Garda sempre in zona Malcontenta e sempre sottovento rispetto all'area industriale.

Oltre alle stazioni della rete gestite da ARPAV, sono state realizzate, negli ultimi anni, numerose campagne di misura finalizzate alla conoscenza dello stato della qualità dell'aria rispetto agli inquinanti specifici, in corrispondenza degli ambiti produttivi e dei distretti individuati ai sensi del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.



Nell'area industriale del Polo Chimico di Venezia-Porto Marghera, il monitoraggio della qualità dell'aria è assicurato mediante:

- a) le stazioni di rilevamento dell'Ente Zona Industriale (EZI);
- b) le stazioni fisse della qualità dell'aria di ARPAV situate nel comune di Venezia;
- c) le campagne di monitoraggio realizzate mediante laboratori mobili.

Nel territorio del Comune di Venezia è operante la rete privata dell'Ente Zona Industriale localizzata principalmente nell'area industriale di Porto Marghera e finalizzata alla verifica delle ricadute di tipo industriale in questa zona.

A partire dal 2002 è stato realizzato il Sistema di Monitoraggio Ambientale e Gestione delle Emergenze (SIMAGE) costituito da una rete di strumentazione dedicata al monitoraggio degli inquinanti di origine industriale. La rete di monitoraggio SIMAGE è stata realizzata utilizzando sistemi DOAS (Differential Optical Absorption Spectroscopy), analizzatori gascromatografici e sensori di tipo fotoelettrico, ubicati in 5 siti di rilevamento all'interno dell'area del Petrolchimico di Marghera, scelti secondo valutazioni fatte per ottimizzare il controllo dell'intera area.

Questa strumentazione garantisce la sorveglianza attiva mentre altri strumenti (cabinette con canister e campionatori ad alto volume) attivabili da remoto, sono installati in differenti posizioni all'esterno dell'area per la sorveglianza post incidentale.

Sempre da remoto possono essere gestite, sulla base delle indicazioni fornite dall'Autorità Competente, le comunicazioni alla popolazione mediante Totem, Pannelli a Messaggio Variabile, web, sms.

Zonizzazione della Qualità dell'Aria Regione Veneto

La valutazione della qualità dell'aria si effettua mediante la verifica del rispetto dei valori limite degli inquinanti, ma anche attraverso la conoscenza delle sorgenti di emissione e della loro dislocazione sul territorio, tenendo conto dell'orografia, delle condizioni meteorologiche, della distribuzione della popolazione, degli insediamenti produttivi. La valutazione della distribuzione spaziale delle fonti di pressione fornisce elementi utili ai fini dell'individuazione delle zone del territorio regionale con regime di qualità dell'aria omogeneo per stato e pressione.

Il Decreto Legislativo n. 155/2010 stabilisce che le Regioni redigano un progetto di zonizzazione del territorio regionale sulla base dei criteri individuati in Appendice I al decreto stesso.

Il progetto per la Regione Veneto, in ottemperanza alle disposizioni del Decreto Legislativo n.155/2010, è stato redatto da ARPAV - Servizio Osservatorio Aria, in accordo con l'Unità Complessa Tutela Atmosfera (<https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/qualita-dellaria/valutazione-qualita-dellaria>).

L'attuale zonizzazione, in vigore dal 1 gennaio 2021, è stata approvata con DGR 1855/2020 e aggiorna l'assetto previgente, che era stato ratificato con DGR 2130/2012.

La metodologia utilizzata per la zonizzazione del territorio ha visto la previa individuazione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone. Come indicato dal Decreto Legislativo n.155/2010 ciascun agglomerato corrisponde ad una zona con popolazione residente superiore a 250.000 abitanti, ed è costituito da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci.

Nel Veneto sono stati individuati 5 agglomerati, ciascuno costituito dal rispettivo Comune Capoluogo di provincia, dai Comuni contermini e dai Comuni limitrofi connessi ai precedenti sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci.

Per quanto concerne l'individuazione delle diverse zone fuori dagli agglomerati, si sono considerati la meteorologia e la climatologia regionale, e le emissioni comunali dei principali inquinanti atmosferici, stimate dall'inventario INEMAR riferito all'anno 2015. Queste informazioni sono state successivamente incrociate con i dati di qualità dell'aria del quinquennio 2015-2019.

In Figura 3.28 si riporta la suddivisione del territorio regionale nelle diverse zone individuate dal provvedimento regionale. Ad ogni zona è associato uno specifico colore per agevolare la lettura della cartina.

L'area di interesse ricade nella classificazione "IT0517 – Agglomerato di Venezia".

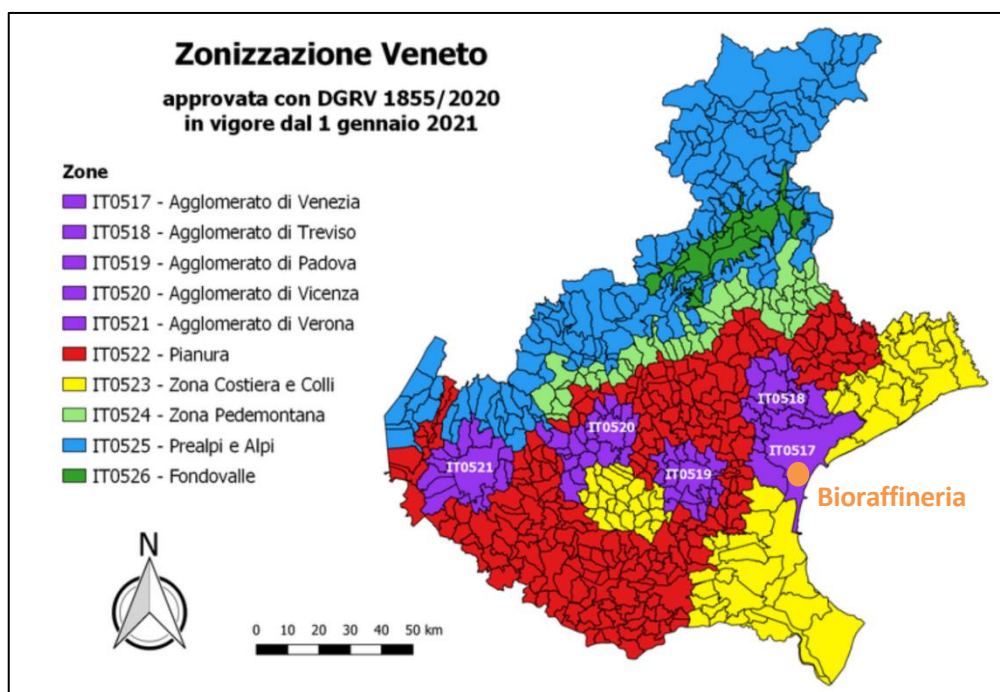


Figura 3.28: Zonizzazione qualità dell'aria Regione Veneto in vigore dal 1/01/2021 (DGR 1855/2020)

3.5 Pianificazione provinciale e locale

3.5.1 Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia

Con la legge 7 aprile 2014 n. 56 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni", ed in particolare l'art.1 co. 44, sono state attribuite alla Città Metropolitana:

- la funzione fondamentale di "pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e all'esercizio delle funzioni dei comuni compresi nel territorio metropolitano";
- le funzioni fondamentali delle province tra cui la pianificazione territoriale provinciale di coordinamento (comma 85 lett. b).

Il Piano consente all'Amministrazione di continuare a promuovere azioni di valorizzazione del territorio indirizzate alla promozione di uno "sviluppo durevole e sostenibile", rinnovando continuamente le proprie strategie e riqualificando le condizioni che sorreggono il territorio stesso. Inoltre, conferma il ruolo della Città Metropolitana come promotore e catalizzatore anche delle iniziative di altri soggetti e di altri livelli o settori di governo.

L'attuale Amministrazione, con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01.03.2019, ha approvato in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo il Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia: tale documento sostituisce il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Venezia (PTCP), includendo e mantenendo la medesima documentazione.

Il PTCP di Venezia era stato approvato dalla Regione Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30/12/2010. La Provincia di Venezia adeguò gli elaborati del PTCP alle prescrizioni della DGR n. 3359 di approvazione del piano stesso, recependo tali modifiche con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 del 05/06/2012.

Con successiva Delibera di Consiglio Provinciale n. 64 del 30/12/2014 la Provincia di Venezia aveva adeguato gli elaborati del PTCP per la correzione di meri errori materiali presenti negli elaborati cartografici, nelle Norme Tecniche di Attuazione e nel quadro conoscitivo.

Gli elaborati grafici contenuti rappresentano e riassumono le indicazioni del Piano.

Il Piano individua il "Polo di Porto Marghera" come polo produttivo di rilievo metropolitano regionale (Figura 3.29), normato dall'articolo 50 - Insedimenti per attività economico produttive delle Norme Tecniche di Attuazione (Tavola 4-2 - "Sistema insediativo-infrastrutturale").

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

- garantire un dimensionamento della capacità insediativa delle attività economico produttive che sia realmente commisurato alle esigenze dello sviluppo economico locale con caratteristiche che favoriscano la competitività territoriale e la positiva risoluzione di pregresse carenze di



organizzazione, e comunque non inneschino processi di ulteriore disfunzionalità per quanto riguarda l'accessibilità, le interferenze di traffico, gli impatti ambientali e paesistici;

- favorire la concentrazione degli insediamenti in Poli di rilievo sovracomunale dotate di adeguati servizi e infrastrutture e con localizzazioni ottimali rispetto ai principali nodi delle reti infrastrutturali e dei sistemi di trasporto pubblico;
- promuovere il riordino e la razionalizzazione degli insediamenti esistenti, anche con interventi per adeguare la loro versatilità e la capacità di rispondere ad esigenze multifunzionali;
- ridurre l'impatto e l'incidenza ambientale degli insediamenti e delle attività, operando prioritariamente mediante il recupero e la riqualificazione degli insediamenti esistenti, minimizzando il consumo di suolo agricolo e garantendo con opportune infrastrutture la riduzione dei consumi energetici, delle emissioni inquinanti, dei carichi di traffico veicolare privato sulle reti locali.



Figura 3.29: Carta del sistema insediativo-infrastrutturale e relativa legenda (Fonte: PTG, Tavola 4-2,)

Per gli aspetti di competenza della Città Metropolitana, le previsioni di sviluppo e infrastrutturazione relative al Polo di Porto Marghera saranno definite in sede di concertazione per il raggiungimento delle necessarie intese con i Comuni interessati, la Regione, le competenti Amministrazioni Statali e le altre Autorità interessate, in quanto relativi a infrastrutture portuali e aeroportuali di rilevanza e competenza regionale e statale. In tale sede la Città Metropolitana definirà le esigenze di coordinamento della pianificazione comunale per il perseguimento degli obiettivi indicati dal PTG in materia ambientale e infrastrutturale. Per Porto Marghera, rilevante polo industriale, portuale e logistico, dovranno essere previsti adeguati collegamenti ferroviari, anche con connessione diretta al sistema dell'AltaVelocità.

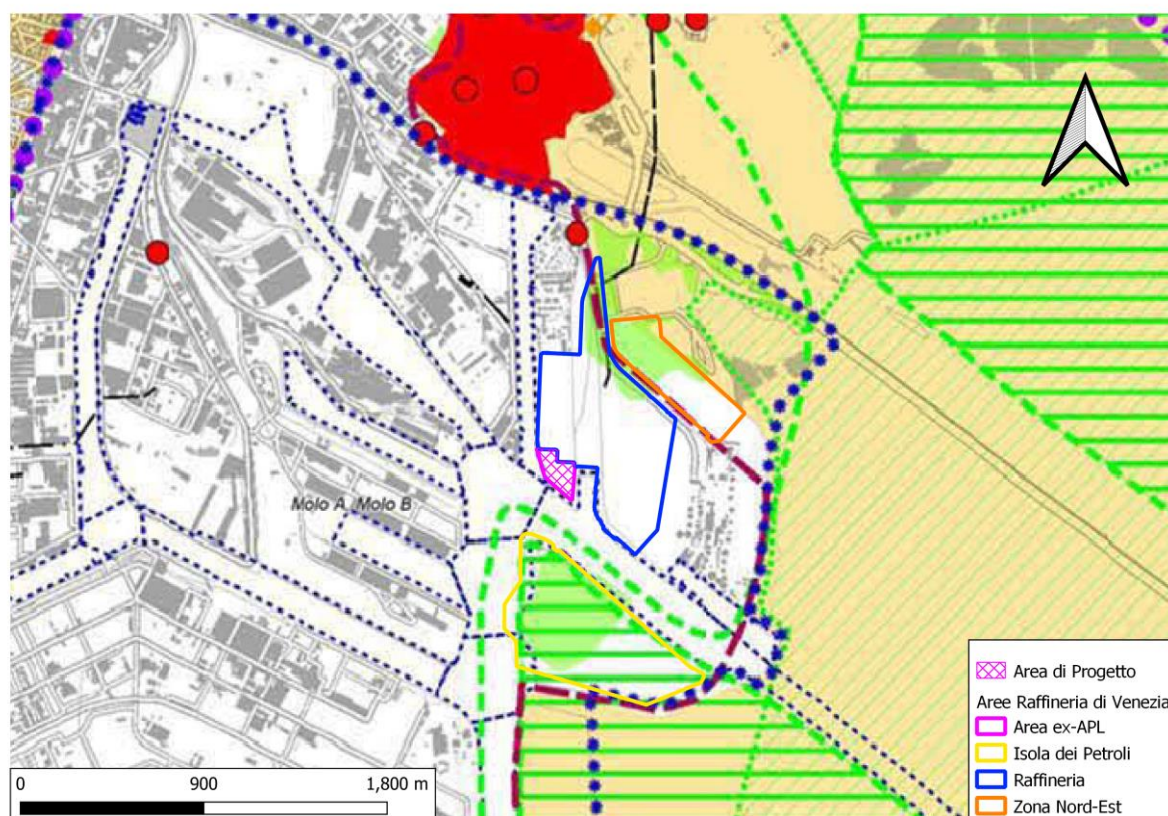
Il PTG demanda ai PAT/PATI la necessità di specificare:

- le priorità funzionali nelle destinazioni d'uso di ciascun Polo o Area;
- le soglie (minime o massime) per le attività commerciali o terziarie;
- le dotazioni infrastrutturali minime necessarie per l'attivazione di determinate funzioni;
- i dimensionamenti preferenziali, motivati sulla base dell'ottimizzazione nel perseguire gli obiettivi.

Inoltre, i PAT/PATI provvedono alle specificazioni di cui sopra sulla base dei seguenti criteri:

- a) razionale utilizzo delle aree già destinate alle attività economiche, per favorire la concentrazione degli insediamenti e la migliore connessione ai corridoi di grande scorrimento;
- b) riqualificazione delle aree esistenti, con opportune misure di compensazione e perequazione, anche mediante limitati ampliamenti finalizzati alla rilocalizzazione di residue previsioni degli strumenti urbanistici vigenti;
- c) il positivo o equilibrato impatto rispetto agli abitati limitrofi e ai caratteri naturalistici-culturali delle aree circostanti, raggiunto anche mediante adeguate opere di mitigazione e riequilibrio. In particolare, dovranno essere rispettate distanze minime non inferiori a 400 m dai centri abitati, salvo limiti inferiori motivati;
- d) l'adeguata qualità dei suoli.



Dalla consultazione della **Tavola 1-2 del PTG "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale"** (cfr. Figura 3.30) risulta che le aree di Raffineria dove saranno ubicati i nuovi impianti di processo non interessano aree soggette a tutela, ma sono collocate all'interno del SIN di Venezia Porto Marghera.















Aree soggette a tutela

-  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004
-  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004
-  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 - Corsi d'acqua
-  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 - Zone boscate
-  Vincolo archeologico D.Lgs 42/2004
-  Vincolo archeologico D.Lgs 42/2004
-  Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004
-  Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004
-  Vincolo idrogeologico-forestale R.D.L. 30.12.1923, n.3267
-  Area protetta di interesse locale (L.R. 40/84 art.27)

Rete Natura 2000

-  Sito di importanza comunitaria
-  Zona di protezione speciale

Pianificazione di livello superiore

-  Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia - art.55
-  Specchi acquei Demanio Marittimo Portuale
-  Ambito di parco o per l'istituzione di parco naturale ed archeologico ed a tutela paesaggistica e ambienti naturalistici di livello regionale
-  Piano di Area o di Settore vigente o adottato
-  Zona umida
-  Centro Storico (PTRC)
-  Centro Storico (PTRC)
-  Agro-centuriato
-  Agro-centuriato
-  Strada romana
-  Sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera
-  Area a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al P.A.I.

Altri elementi

-  Idrografia
-  Aeroporto
-  Elettrodotto

Figura 3.30: Stralcio della tavola "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" (Fonte: PTG, Tavola 1-2)

La Raffineria è ubicata all'interno del Perimetro dell'Ambito Autorità Portuale di Venezia, disciplinato dall'art. 55 delle NTA del PTG – Sistema di mobilità e delle infrastrutture. I PAT/PATI assumono gli obiettivi e adeguano le proprie previsioni alle indicazioni del PTG e dei conseguenti strumenti di pianificazione o programmazione di settore.

Nel settore orientale della Raffineria, esternamente alla stessa e nell'ambito del contesto marino, è presente un'area definita ambito di parco o per l'istituzione di parco naturale e archeologico e a tutela paesaggistica e ambiti naturalistici di livello regionale.

Le aree vincolate più prossime sono ubicate nelle immediate vicinanze del perimetro Nord della Raffineria:

- vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004: in particolare "Aree boscate" (in corrispondenza del confine Nord-orientale della Raffineria e nelle aree a Sud);
- vincolo archeologico ai sensi del D. Lgs. 42/2004 (in prossimità del confine Nord-orientale della Raffineria);
- vincoli monumentali ai sensi del D. Lgs. 42/2004, sia areali che puntuali (nel settore a Nord della Raffineria).

L'area della Raffineria è, inoltre, prossima a Siti della Rete Natura 2000, come evidenziato nel Par.3.3.8.3.

Anche la *Tavola I del Piano "Carta del sistema insediativo storico – Beni culturali e del paesaggio"* e della *Tavola 5-2 "Sistema del Paesaggio"*, il cui stralcio è riportato rispettivamente in Figura 3.31 e



Figura 3.32, evidenziano che per la Raffineria e, dunque, per le aree di intervento, non siano presenti beni culturali, storici, architettonici o vincoli paesaggistici.

Nelle immediate vicinanze del perimetro della Raffineria sono, tuttavia presenti, "Zone di interesse archeologico" (settore Nord, Est e Sud della Raffineria, in ambito marino) ed aree sottoposte a vincolo paesaggistico (settore a Nord della Raffineria). Per quanto concerne i beni a rilevanza archeologica il PTG prevede che "i PAT/PATI recepiscono i vincoli e le vigenti misure di tutela del patrimonio archeologico e definiscono idonei indirizzi e criteri per garantire che le previsioni insediative infrastrutturali salvaguardino detto patrimonio e ne facilitino la valorizzazione anche mediante la compensazione e la perequazione urbanistica e edilizia".

Inoltre, in prossimità del vertice Nord della Raffineria viene segnalata la presenza di alcune fortificazioni.

Non si prevede, in ogni caso, nessuna interferenza con tali beni tutelati.



LEGENDA

.....	Confine provinciale	★	Fortificazione
.....	Confine comunale	■	Villa Veneta
—	Corso d' acqua vincolato	●	Parco - Giardino
■	Area sottoposta a vincolo paesaggistico	⊗	Mulino
■	Proposta di vincolo paesaggistico in salvaguardia	▲	Ambito dei Casoni
■	Fascia 300 mt. linea di battaglia	⊗	Faro
■	Macchia boscata	●	altro Bene immobile
■	Zona d' interesse archeologico - PTRC	◆	Sito archeologico sottoposto a vincolo Ministeriale
■	Strada romana - PTRC	●	Sito archeologico
■	Parco/Riserva nazionale e regionale	◆◆◆◆	Opera storica di difesa costiera
■	Zona Umida - Valle Averte -		

Figura 3.31: Stralcio della tavola "Carta del sistema insediativo storico – Beni culturali e del paesaggio" (Fonte: PTG, Tavola I)

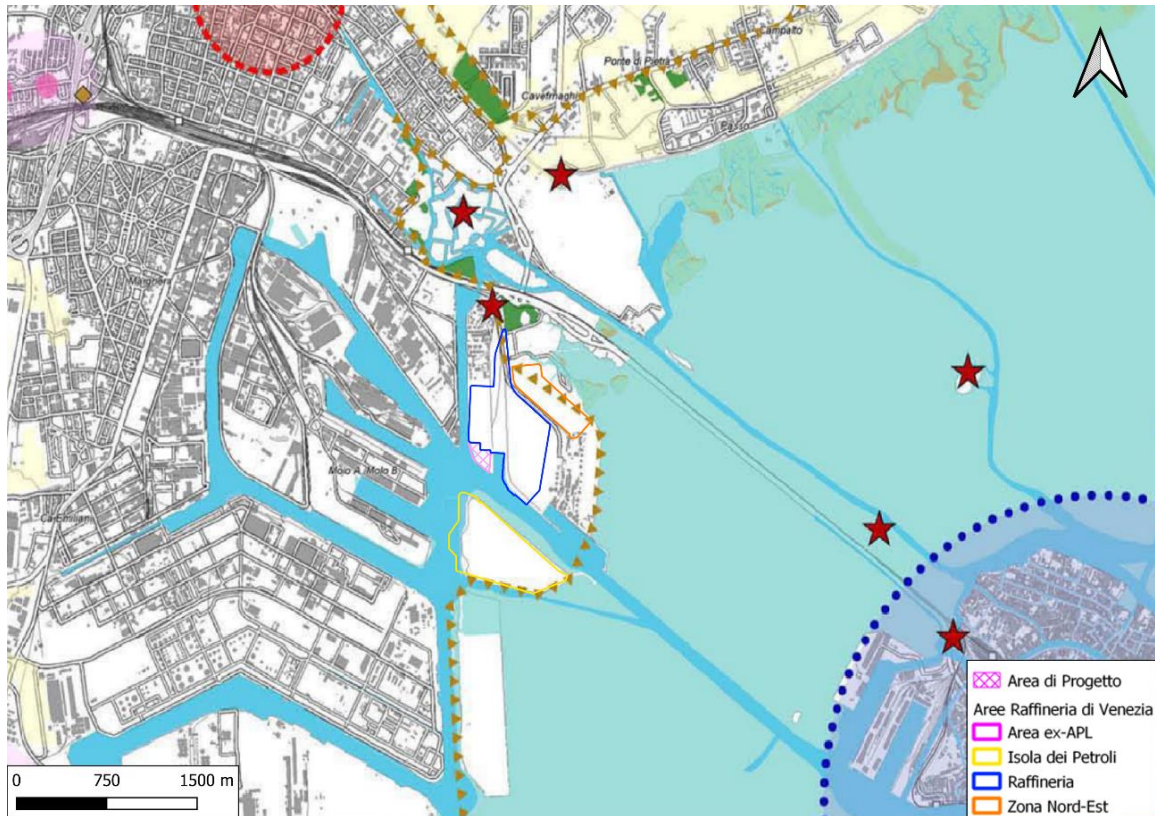


Figura 3.32: Stralcio della tavola "Sistema del paesaggio" (Fonte: PTG, Tavolo 5-2)

Dalla **Tavola 2-2 "Carta delle fragilità"** (Figura 3.33) emerge che la Raffineria di Venezia è uno stabilimento a rischio di incidente (art. 17 delle NTA), per il quale sono definite aree di danno ai sensi del DM 9 maggio 2001. Ai fini della definizione di un adeguato contesto conoscitivo, in sede di redazione di PAT/PATI e/o di adeguamento dello strumento di pianificazione vigente, deve essere individuata, con riferimento alla componente del rischio tecnologico, un'area di osservazione corrispondente all'area di attenzione come definita dalle "Linee guida per la Pianificazione di Emergenza Esterna (PEE)". In carenza



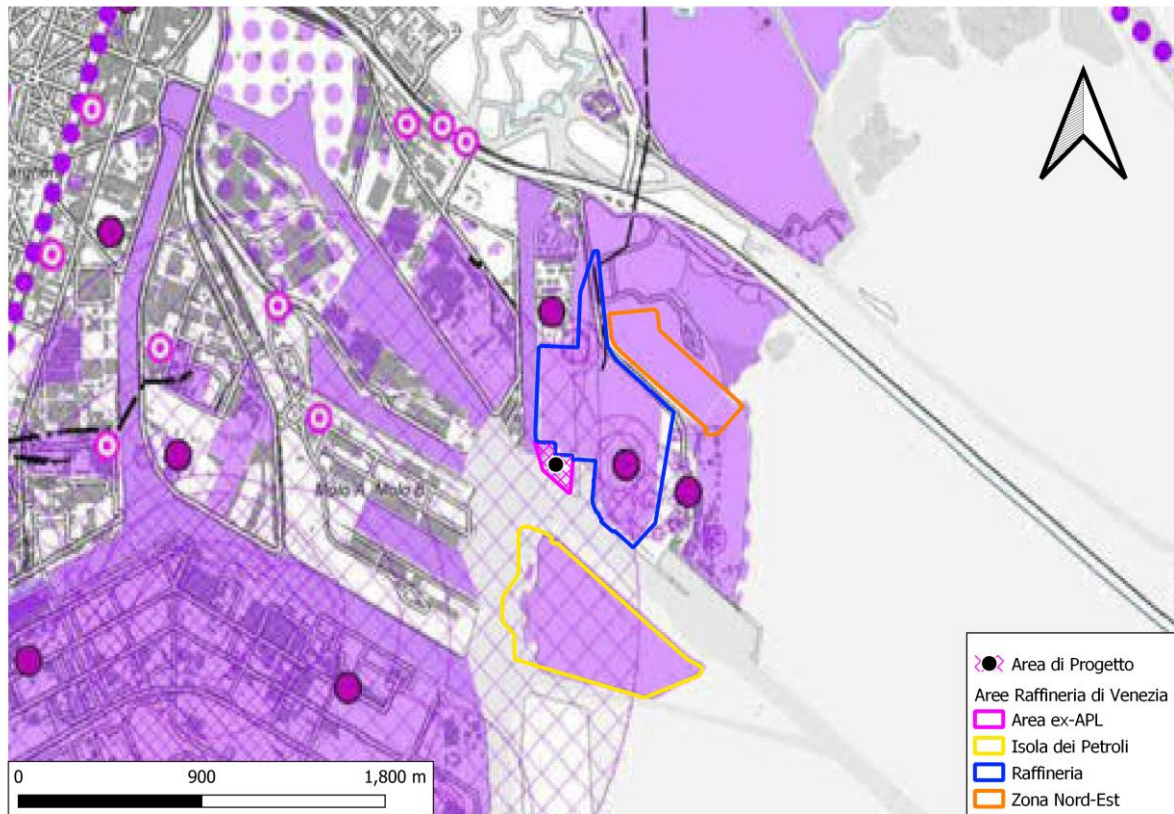
di indicazioni del PEE, tale area è identificata dall'ambito definito dal doppio della "seconda distanza di danno", individuata con il metodo speditivo di cui all'Allegato 1 delle richiamate "Linee guida", comunque non inferiore a quella ricadente entro un raggio di 500 metri dall'impianto a rischio. I Comuni possono incrementare l'ambito minimo dell'area di osservazione per includere porzioni significative del territorio. In detta area di osservazione i Comuni devono eseguire un'accurata ricognizione e analisi degli elementi territoriali e ambientali vulnerabili.

La pianificazione comunale, inoltre, dovrà prevedere, con particolare attenzione agli elementi vulnerabili rilevati, l'applicazione di una o più delle seguenti strategie in ragione delle peculiari caratteristiche del territorio:

- prevedere la realizzazione di interventi di prevenzione e di mitigazione dei danni con l'adozione delle migliori tecnologie disponibili;
- prevedere la predisposizione delle misure di protezione e di prevenzione per gli elementi territoriali e ambientali e di riqualificazione territoriale ed edilizia;
- prevedere l'eventuale ipotesi di delocalizzazione degli impianti e delle eventuali funzioni insediative e produttive.

I Comuni possono prevedere misure di prevenzione e riduzione del rischio e di mitigazione-compensazione dei potenziali impatti, anche mediante l'eventuale applicazione della perequazione urbanistica e del credito edilizio.

Nell'area di osservazione, esterna alle "aree di danno", si procede con una valutazione di compatibilità degli elementi territoriali e ambientali vulnerabili, in relazione agli scenari incidentali.



LEGENDA

	Confine PTCP		Discarica
	Confine Comunale		Cava attiva - art. 32
	Rischio da mareggiate - Vulnerabilità bassa - art. 16		Cava abbandonata o dismessa - art. 32
	Rischio da mareggiate - Vulnerabilità moderata - art. 16		Depuratore pubblico
	Rischio da mareggiate - Vulnerabilità elevata - art. 16		Opera di presa per pubblico acquedotto
	Rischio da mareggiate - Vulnerabilità molto elevata - art. 16		Elettrodotto maggiore/uguale 380 KV - art. 34
	Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima (isoipsa 1 m sim) - art. 16		Elettrodotto maggiore/uguale 220 KV - art. 34
	Risorgiva		Elettrodotto maggiore/uguale 132 KV - art. 34
	Stabilimento a rischio di incidente rilevante - art. 17		Impianto di comunicazione elettronica radiotelevisiva - art. 34
	Area a rischio di incidente rilevante (sicuro impatto) - art. 17		Area ad elevato prelievo idropotabile autonomo
	Area a rischio di incidente rilevante (danno) - art. 17		Risorsa idrotermale (isoterma 30 °C) - art. 33
	Sito inquinato		Sito di interesse nazionale Porto Marghera
	Sito potenzialmente inquinato		Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali - art. 16
			Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata e alta) - art. 30
			Classe di salinità del suolo alta - art. 16
			Area depressa - art. 16
			Pericolosità idraulica in riferimento ai P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati - art. 15
			Area allagata negli ultimi 5-7 anni - art. 15
			Paleocalveo

Figura 3.33: Stralcio della tavola "Carta delle fragilità" (Fonte: PTG, Tavola 2-2)

3.5.2 Piano Strategico Metropolitan – Città Metropolitana di Venezia

Il Consiglio della Città metropolitana di Venezia ha definitivamente approvato nella seduta del 21 dicembre 2018 il primo Piano Strategico Metropolitan (Psm) per il triennio 2019-2021 come principale strumento di pianificazione generale dello sviluppo socio-economico del proprio territorio,



riconosciuto, esclusivamente agli enti metropolitani, dalla legge di riforma n. 56/2014, c.d. “legge Delrio”.

Si tratta prima di tutto di un patto tra amministratori pubblici, organizzazioni private, realtà del sociale e del volontariato, associazioni sportive e culturali, soggetti economici, corpi intermedi e semplici cittadini che scelgono di condividere delle responsabilità comuni per realizzare un percorso di sviluppo condivisibile, nel quale ciascuno è impegnato a svolgere la propria parte.

Definire la visione di lungo periodo del territorio metropolitano di Venezia è a servizio anche del mondo imprenditoriale, vero volano indispensabile per il rilancio economico del territorio.

Gli obiettivi fondamentali del Piano sono lo sviluppo dell’occupazione, tutela e salvaguardia del territorio e dell’ambiente, alta formazione, garanzia di un elevato standard di sicurezza, fermento culturale e artistico, sostegno al mondo dello sport e dei suoi valori, partecipazione attiva delle realtà sociali, buona ed efficiente amministrazione, che sono solo alcuni degli asset fondamentali che si traducono in elevata qualità della vita.

Il piano individua una serie di linee strategiche e di politiche per lo sviluppo della città.

Ad esempio, l’area di Porto Marghera è considerata tra i punti di forza del territorio: *una delle più grandi zone industriali costiere d’Europa, si estende su una superficie complessiva di oltre 2.200 ettari dei quali circa 1.400 occupati da attività industriali, commerciali e terziarie, circa 350 occupati da canali navigabili e bacini, 130 riservati al porto commerciale e il restante suolo occupato da infrastrutture stradali, ferroviarie, servizi, ecc. (40 km di strade interne, 135 km di binari ferroviari, 18 km di canali portuali e circa 40 occupati da aree demaniali). Il polo industriale Veneziano ha vissuto nell’ultimo decennio una profonda trasformazione con numerosi processi di ristrutturazione e riconversione produttiva, ma anche pesanti crisi accompagnate da dismissioni di impianti produttivi. Ancora oggi sono comunque insediate importanti multinazionali che esportano in tutto il mondo in particolare nei settori: chimica, alluminio, alimentari, vetro industriale, zinco. La straordinaria dotazione di infrastrutture fa di Porto Marghera un luogo dalle straordinarie potenzialità per insediare imprese che possono contribuire ad aumentare l’export.*

Il Piano si prefigge di ridare centralità a Porto Marghera; il suo processo di riconversione può diventare motore di sviluppo dell’intera area metropolitana per la sua valenza portuale e manifatturiera.

3.5.3 Pianificazione a livello di area portuale

L’Autorità Portuale di Venezia - Area Pianificazione Urbanistica è l’ente preposto alla gestione urbanistica dell’ambito portuale, anche negli aspetti legati al trasporto e alla mobilità.

Il principale strumento di attuazione di questa funzione, ai sensi della legge di riforma portuale L. 84/1994, è il Piano Regolatore Portuale (PRP).

Il Piano si compone di un documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) e dei Piani Regolatori Portuali di ciascun porto, che sono destinati quindi a declinare gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i

contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

A seguito di successive modifiche e integrazioni della legge su menzionata, quali il D.Lgs. n.169/2016 e D.Lgs. n.232/2017 c.d. "Correttivo Porti", l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha avviato il procedimento per la realizzazione dei nuovi Piani Regolatori Portuali.

Il Piano Regolatore del porto e della zona industriale e commerciale di Venezia – Marghera attualmente vigente è stato approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici con decreto n. 319 del 15/05/1965 ed è stato aggiornato dall'Autorità Portuale con la redazione del nuovo PRP per la sezione di Porto Marghera, adottato con delibera di Comitato Portuale n. 1/00 del 17/02/2000, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 14/02/2001. Recentemente vi è stato un secondo aggiornamento. Con l'evoluzione economico-produttiva di Porto Marghera, con Decreto n. 359 del 13/01/2020 del Presidente dell'Autorità Portuale sono state individuate le aree che hanno perso la loro valenza portuale: si ritiene che possano essere riconosciute come aree di interazione porto-città, soggette alla pianificazione comunale. Tali zone sono individuate in prossimità del Canale Industriale Ovest e Nord, tuttavia non riguardano l'area su cui insiste la Raffineria. La Raffineria è ubicata in Zona Commerciale Industriale (Figura 3.34).



Figura 3.34: Stralcio della Planimetria allegata al Piano Regolatore Portuale (Fonte: <https://www.port.venice.it/files/page/planim15000light.pdf>). In nero, l'ubicazione dell'area interessata dagli interventi

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

- ottimizzazione nel funzionamento dei terminal storici serviti da nuova accessibilità nautica pur nei limiti del Piano Regolatore Portuale vigente;
- riconversione a fini portuali e logistici di aree dismesse a Porto Marghera e adeguamento dell'accessibilità terrestre stradale e ferroviaria;
- progettazione e realizzazione di una piattaforma portuale in acque profonde.

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

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

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

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

3.6 Pianificazione comunale

3.6.1 Piano di Assetto del Territorio (PAT) Comune di Venezia (legge regionale 11/2004)

La Legge Regionale 11 del 2004 "Norme per il governo del territorio" stabilisce all'art. 12 che il Piano Regolatore Generale (PRG) si componga di disposizioni strutturali contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e di disposizioni operative contenute nel Piano degli Interventi (PI).



Il PAT del Comune di Venezia è stato approvato in sede di conferenza decisoria del 30/09/2014. Con Delibera di Giunta della Provincia di Venezia n. 128 del 10/10/2014 ne è stata ratificata l'approvazione.

Il PAT è stato pubblicato sul BUR n. 15 del 31 ottobre 2014 e dopo 15 giorni dalla pubblicazione, in data 15 novembre 2014, è divenuto efficace e ha validità a tempo indeterminato.

A seguito dell'approvazione del primo Piano di Assetto del Territorio (PAT), il Piano Regolatore Generale vigente, per le parti compatibili con il PAT (rappresentate nelle tavole contenute in "Compatibilità PRG-PAT"), diventa il Piano degli Interventi PI (Art. 48 c.5bis L.R. 11/2004).

Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 6 febbraio 2020 è stata approvata la variante al PAT per il contenimento del consumo di suolo, come prescritto dalla legge regionale 14 del 2017, che ha introdotto la Tavola 5 "*Carta degli Ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017*" ed ha modificato il testo delle Norme Tecniche (Artt. 1-4-26-26 bis).

Il PAT delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo del territorio, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico monumentale e architettonica.

La cartografia allegata al PAT del Comune di Venezia è consultabile sul webgis al link:

<http://geoportale.comune.Venezia.it/Html5Viewer/index.html?viewer=geourbanistica.geourbanistica&LOCALE=IT-it>.

Per quanto concerne l'area di Porto Marghera, è in vigore altresì una Variante al PRG approvata con Delibera della Giunta Regionale del Veneto n.350 del 09/02/1999; le cui Norme Tecniche, nello specifico all'art. 28 bis, specificano che "le attività petrolifere in esercizio alla data di adozione di tale Variante in zona di trasformazione per il recupero ambientale, possono permanere nell'attuale sede ed attuare gli interventi - di adeguamento e di riconversione - che risultino, di volta in volta, necessari alla permanenza in esercizio del singolo insediamento".

Il territorio del Comune di Venezia presenta caratteristiche particolarmente complesse sia rispetto ai processi di formazione insediativa che per caratteristiche morfologiche e paesaggistiche.

Il PAT, individuando le omogeneità territoriali rispetto a tali caratteristiche, suddivide il territorio comunale in dodici ambiti (**ATO**) che, in riferimento a criteri di omogeneità, sia di formazione insediativa sia di caratteristiche geografiche e morfologiche, rappresentano anche una relativa omogeneità in rapporto alle problematiche a cui il Piano intende dare risposta in merito al dimensionamento e allo sviluppo ordinato e sostenibile degli insediamenti (Art. 23 delle NTA del PAT).

L'area della Raffineria ricade **nell'ATO n. 6 di Porto Marghera** che ricomprende tutta la prima e la seconda Zona Industriale di Porto Marghera.

L'Allegato A "Ambiti Territoriali Omogenei" alle presenti norme individua per ciascun ATO le principali invarianti e valori, i principali elementi di criticità e di degrado, gli obiettivi specifici, le funzioni

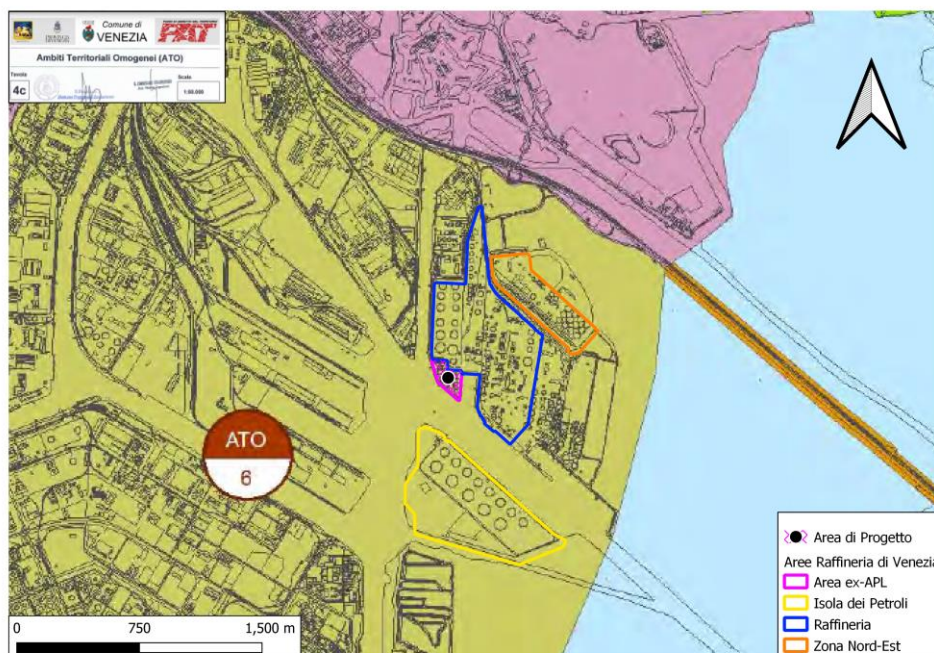


prevalenti, le direttive per il PI, il dimensionamento che nell'insieme costituiranno gli indirizzi e le strategie da perseguire per ciascun ATO.

Per l'ATO 6, l'Allegato A auspica, in virtù delle problematiche ambientali dell'area di Porto Marghera istituita con Legge n. 426/1998 come sito ad alto rischio ambientale, e del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 23/02/2000 che ha definito il SIN, interventi volti alla semplificazione delle procedure e dell'iter approvativo dei progetti di bonifica.

Il Piano di Interventi è volto alla riqualificazione dell'area, *con lo sviluppo del settore industriale verso scenari globali ecosostenibili, la chimica di Marghera, che rappresenta un punto chiave nella chimica italiana, costituisce patrimonio da riqualificare, secondo una linea rigorosa di rispetto per l'ambiente.* In tale processo tutte le istituzioni ma anche e soprattutto le imprese che devono adeguare i loro impianti in considerazione anche delle particolari caratteristiche ambientali di Porto Marghera.

In questo contesto, il progetto oggetto del presente studio, che **fa parte del più ampio progetto di Bioraffineria come esempio di innovazione tecnologica che consente la produzione di bio-carburanti innovativi e di elevata qualità, interpretando pienamente gli orientamenti di riqualificazione previsti per l'area industriale di Porto Marghera.**















LEGENDA	N.T.
 Venezia Città Antica	Artt. 23, 24, 25
 Insediamenti centrali di Mestre e Marghera	Artt. 23, 24, 25
 Frangia urbana Ovest	Artt. 23, 24, 25
 Frangia urbana Est	Artt. 23, 24, 25
 Dese - Aeroporto	Artt. 23, 24, 25
 Porto Marghera	Artt. 23, 24, 25
 Laguna di Venezia	Artt. 23, 24, 25
 Isola di Murano	Artt. 23, 24, 25
 Isole di Burano, Mazzorbo e Torcello	Artt. 23, 24, 25
 Isole di Sant'Erasmo e Vignole	Artt. 23, 24, 25
 Isola del Lido	Artt. 23, 24, 25
 Isola di Pellestrina	Artt. 23, 24, 25

Figura 3.35: Stralcio 4c Ambiti Territoriali Omogenei – PAT Comune di Venezia

Secondo la **Tavola 1 “Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale** (Figura 3.36), l’area della Raffineria in cui si svolgerà il progetto di installazione dell’impianto Steam Reformer oggetto del presente Studio, non ricade in area sottoposta a vincoli di natura paesaggistica, archeologica, idrogeologica, né in Aree Naturali Protette o Siti della Rete Natura 2000.

Il sito è ubicato tuttavia:

- a circa 925 m dal *Sito Rete Natura 2000 ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia”*;

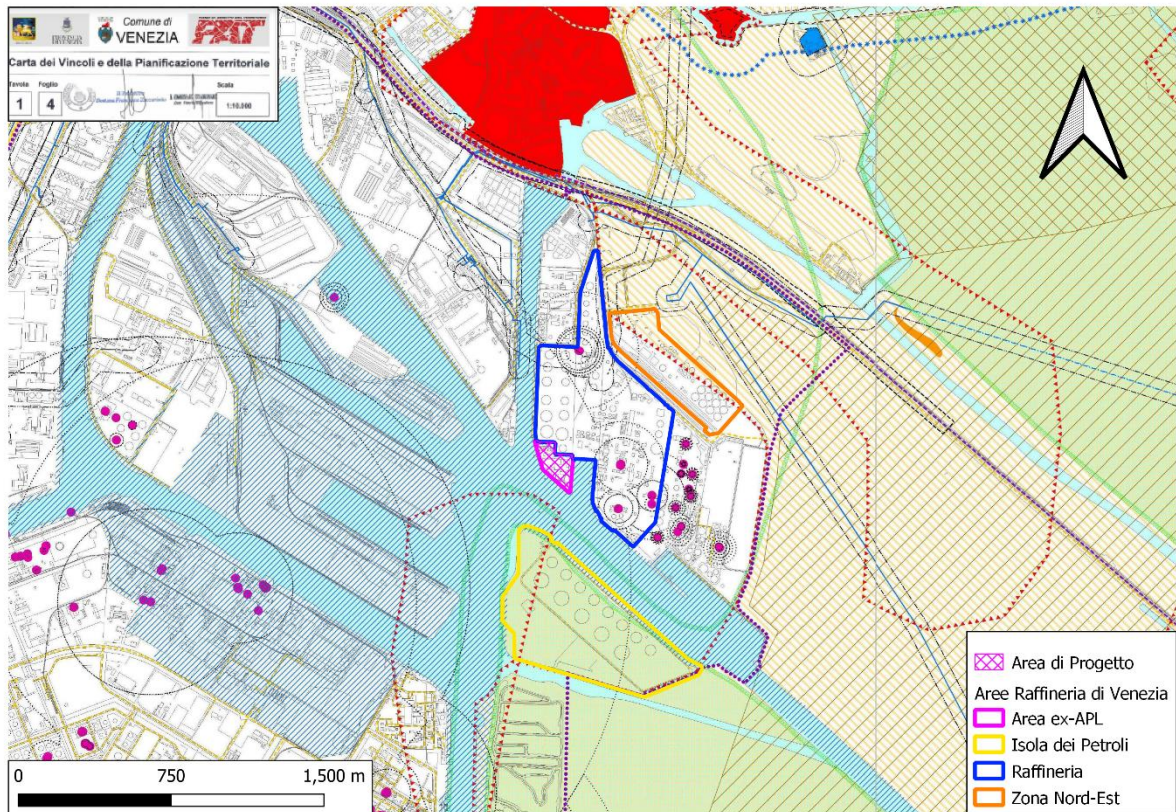


- a circa 950 m dal *Vincolo Paesaggistico Laguna di Venezia Tutelato ai sensi del D.Lgs. 42/2004 dichiarato "Area di notevole interesse pubblico e Vincolo archeologico" (art. 157 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.);*
- confinante a Sud, Ovest ed Est con un'area identificata come "*Specchi d'acqua e demanio marittimo portuale*";
- nel perimetro dell'Ambito dell'Autorità portuale di Venezia;
- nel perimetro del PALAV precedentemente descritto;
- a circa 900 m dalla fascia di rispetto di un gasdotto presente a Nord Est.

Per la vicinanza con il Sito della Rete Natura 2000, il progetto verrà sottoposto a **Valutazione di incidenza** secondo le nuove "Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza" (Gazzetta Ufficiale GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019).

Per quanto riguarda la vicinanza con gli altri vincoli, si precisa che il progetto oggetto del presente Studio, verrà realizzato esclusivamente all'interno dell'area industriale della Raffineria, senza interferenza diretta con le aree vincolate.

Si ricorda, inoltre, che la Raffineria è uno dei siti a rischio di incidente rilevante (D.M. LL.PP. 09 Maggio 2001).



Vincoli		Piano di Area della Laguna di Venezia e dell'Area Veneziana	
Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Aree di notevole interesse pubblico	Art. 5	Piano di Area della Laguna di Venezia e dell'Area Veneziana	Art. 10
Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Laguna di Venezia	Art. 5	Centri storici	Art. 10
Vincolo archeologico D.Lgs. 42/2004	Art. 6	Strade Romane	Art. 10
Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua	Art. 5	Altri elementi	
Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004	Art. 6	Viabilità	Art. 7
L. 171/1973 - Complessi di immobili	Art. 6	Ferrovia / Fasce di rispetto	Art. 7
Vincolo idrogeologico - forestale D.Lgs. 42/2004	Art. 5	Idrografia / Fasce di rispetto	Art. 7
Rete Natura 2000		Discariche / Fasce di rispetto	Art. 7
SIC - Siti di importanza comunitaria	Art. 5	Depuratori / Fasce di rispetto	Art. 7
ZPS - Zone di protezione speciale	Art. 5	Aeroporti / Fasce di rispetto	Art. 7
Pianificazione di livello superiore		Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia	Art. 7
Ambiti dei Parchi o per l'istituzione di Parchi e riserve naturali ed archeologiche ed a tutela paesaggistica	Art. 10	Specchi acquei e Demanio Marittimo Portuale	Art. 7
Ambiti naturalistici di livello regionale	Art. 10	Zone militari	Art. 7
Zone umide	Art. 10	Cimiteri / Fasce di rispetto	Art. 7
		Elettrodotti / Fasce di rispetto	Art. 7
		Gasdotti / Fasce di rispetto	Art. 7
		Aree a rischio di incidente rilevante / Fasce di rispetto (D. M. LL.PP. 9 maggio 2001)	Art. 8
		Allevamenti zootecnici intensivi	Art. 7

Figura 3.36: Stralcio Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale – PAT Comune di Venezia

Dalla Consultazione della **Tavola 4a “Carta della trasformabilità”**, l’area della Raffineria ricade in “*aree di riqualificazione e/o di riconversione*” normate dall’art. 29 delle NTA del PAT: “*tali aree richiedono interventi volti al recupero e alla valorizzazione dei siti o presentano carattere di degrado e/o di disomogeneità nell’impianto plani-altimetrico, nonché eterogeneità nelle caratteristiche degli edifici, oppure incompatibilità di carattere funzionale con il contesto nelle quali sono inserite. Per tali aree il Piano degli Interventi prevede di intervenire di norma, per la trasformazione delle aree, tramite P.U.A. o con comparto edificatorio o con titolo abilitativo comunque convenzionato, estesi all’intero ambito o a parti di esso. Il PI può altresì disciplinare i casi in cui gli interventi sono consentiti in diretta attuazione, qualora non si preveda una sostanziale modifica dell’assetto fisico e funzionale delle aree*”.

Si precisa tuttavia che il progetto “Steam Reforming” verrà realizzato esclusivamente all’interno dell’area industriale della Raffineria.

L’intervento, dunque, fa parte del più ampio progetto di riconversione dell’impianto nella Bioraffineria, iniziato nel 2014 con lo Step 1 del progetto “Bio Refinery”, come esempio di innovazione tecnologica che consente la produzione di biocarburanti innovativi e di elevata qualità, interpretando pienamente gli orientamenti di riqualificazione previsti per l’area industriale di Porto Marghera, che vedono come prioritario il riuso dei siti produttivi esistenti per lo sviluppo di iniziative di rilancio industriale.

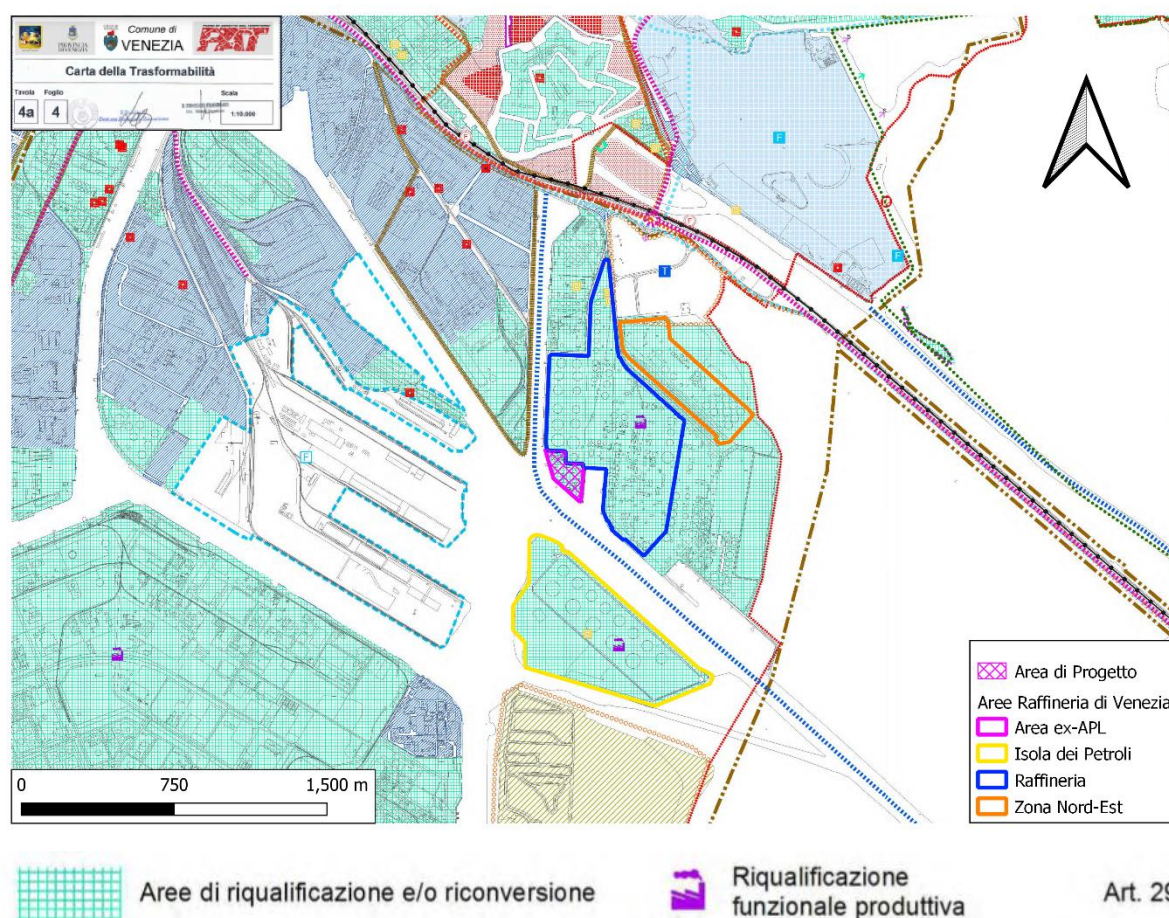


Figura 3.37: Stralcio della Carta della Trasformabilità 4a– PAT Comune di Venezia

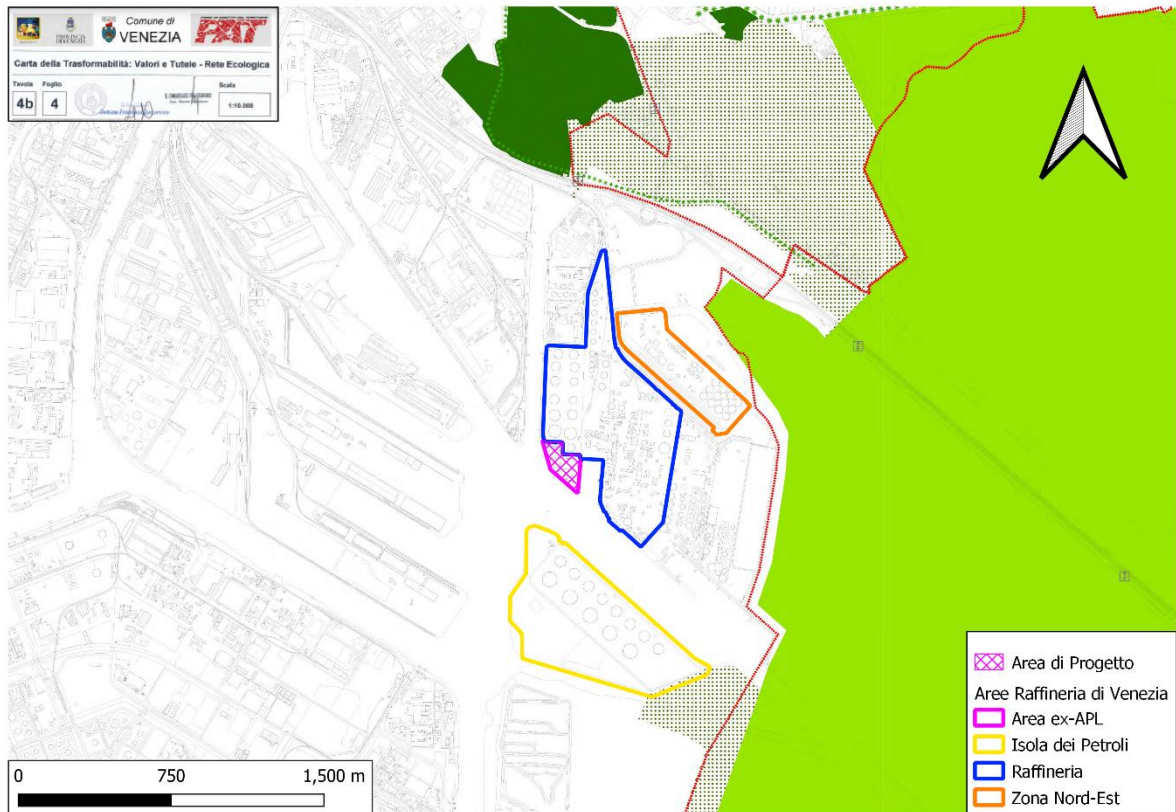


Dalla Consultazione della **Tavola 4b “Carta della trasformabilità, Valori e tutele Rete ecologica”**, risulta che l’area della Raffineria non ricade in nessun ambito di tutela (Figura 3.38).

Nell’intorno dell’area di progetto sono presenti:

- a circa 900 m ad Est **Area Nucleo** (art. 42): *caratterizzate da una elevata naturalità e da particolari biotopi quali le aree SIC e ZPS (laguna, le testate dei litorali, il bosco di Carpendo ecc.) ed alcune aree dei Forti ad elevata presenza di ecosistemi forestali;*
- a circa 1100 m a Sud-Ovest e 1300 m a Nord **Aree di connessione naturalistica** (art. 42): *fasce di territorio adiacenti alle aree prima descritte che costituiscono il collegamento tra attività antropiche e dinamiche naturali con una funzione di filtro e protezione ecologica;*
- a circa 1200 m a Nord **Corridoi ecologici**.

Poiché le attività in progetto verranno realizzate esclusivamente all’interno dell’area industriale della Raffineria già esistente, non si prevedono interferenze con le aree di connessione naturalistica e corridoi ecologici. Per la presenza dei Siti Rete Natura 2000 nell’area Nucleo, è prevista l’attivazione della procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (Livello I – screening), in accordo alle “Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza” (Gazzetta Ufficiale GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019).



LEGENDA


N.T.


 Contorni comunali

Valori e tutele


 Area nucleo Art. 42

 Isola ad elevata naturalità Art. 42

 Area di connessione naturalistica Art. 42

 Corridoio ecologico principale Artt. 12, 13, 42

 Corridoio ecologico secondario Artt. 12, 13, 42

 Corridoio ecologico terziario Artt. 12, 13, 42

 Barriere infrastrutturali Artt. 12, 42


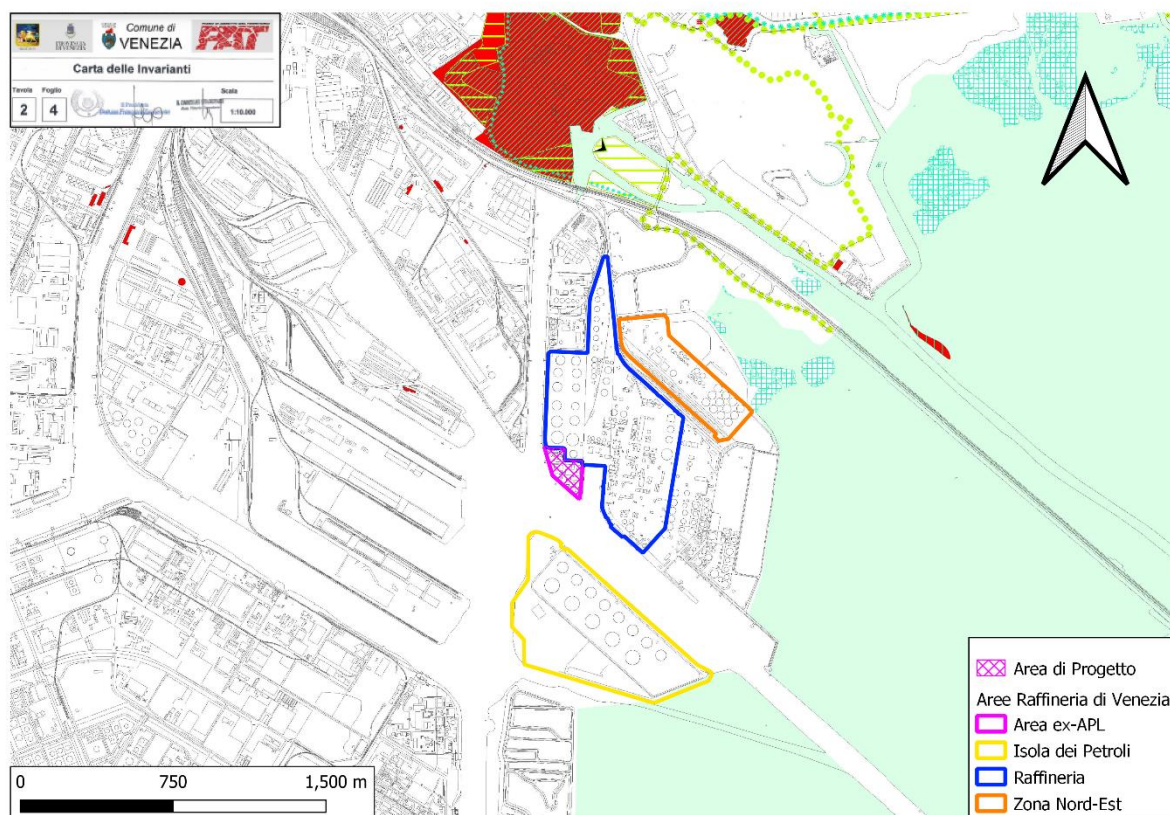
 Ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione Art. 36

Figura 3.38: Stralcio della Carta della Trasformabilità 4b– PAT Comune di Venezia

Dalla consultazione della **Tavola 2 “Carta delle Invarianti”**, risulta che l’area della Raffineria non ricade in nessuna invariante di natura geologica, ambientale o storico monumentale.














LEGENDA

-  Confini comunali
- Invarianti di natura geologica**
- Ambiti**
-  Geositi (dune degli Alberoni e di Ca' Roman; palude della Càntrega)
- Invarianti di natura paesaggistica**
- Ambiti**
-  Ambiti territoriali di importanza paesaggistica
-  Contesti figurativi
- Elementi lineari**
-  Itinerari e percorsi di interesse storico testimoniale e paesaggistico
- Elementi puntuali**
-  Coni visuali
- Invarianti di natura agricolo - produttiva**
- Ambiti**
-  Valli da pesca, peschiere di terra
-  Zona a coltura speciale

N.T.

Invarianti di natura ambientale

- Ambiti**
-  Laguna viva Art. 12, 13
-  Casse di colmata Art. 12, 13
-  Velme e barene Art. 12, 13
-  Valli da pesca e peschiere di terra Art. 12, 13
-  Pinete litoranee, dune consolidate, boscate e fossili Art. 12, 13
-  Aree di interesse ambientale Art. 12, 13
-  Aree boscate, parchi e giardini di interesse ambientale, aree verdi dei forti Art. 12, 13
- Elementi lineari**
-  Corridoi ecologici primari Art. 12, 13
-  Corridoi ecologici secondari Art. 12, 13
-  Corridoi ecologici terziari Art. 12, 13
- Elementi puntuali**
-  Motta Art. 12, 13

Invarianti di natura storico - monumentale






- Ambiti**
-  Nuclei storici Art. 18
-  Impianti urbanistici significativi Art. 19
-  Pertinenze tutelate, fortificazioni, edifici tutelati, isole minori della laguna, manufatti di archeologia industriale, ville venete Art. 20, 21, 22
- Elementi lineari**
-  Percorsi storico-monumentali Art. 21
- Elementi puntuali**
-  Manufatti idraulici di interesse storico, conche di navigazione, mulini, cassoni lagunari Art. 21

Figura 3.39: Stralcio della Carta delle invarianti- PAT Comune di Venezia



Il PAT, nella **Tavola 3**, individua gli elementi del territorio che si intendono valorizzare e/o riqualificare e che d'altra parte rappresentano momenti di particolare fragilità sotto il profilo paesaggistico e ambientale.

Questi in particolare sono:

- a. la laguna;
- b. gli arenili;
- c. i corsi d'acqua;
- d. le aree umide minori;
- e. le aree per il rispetto dell'ambiente naturale, della flora e della fauna;
- f. gli stabilimenti a rischio rilevante;
- g. i siti inquinati.

Dalla Consultazione della **Tavola 3 "Carta delle Fragilità"** (Figura 3.40), risulta che la Raffineria ricade nell'area "**Laguna**" normata all'art. 17 delle NTA del PAT.

Il PI prevede interventi atti a salvaguardare gli ambiti così individuati, prevedendo adeguate modalità di attuazione che possono contemplare anche l'utilizzo di crediti edilizi e altre forme compensative.

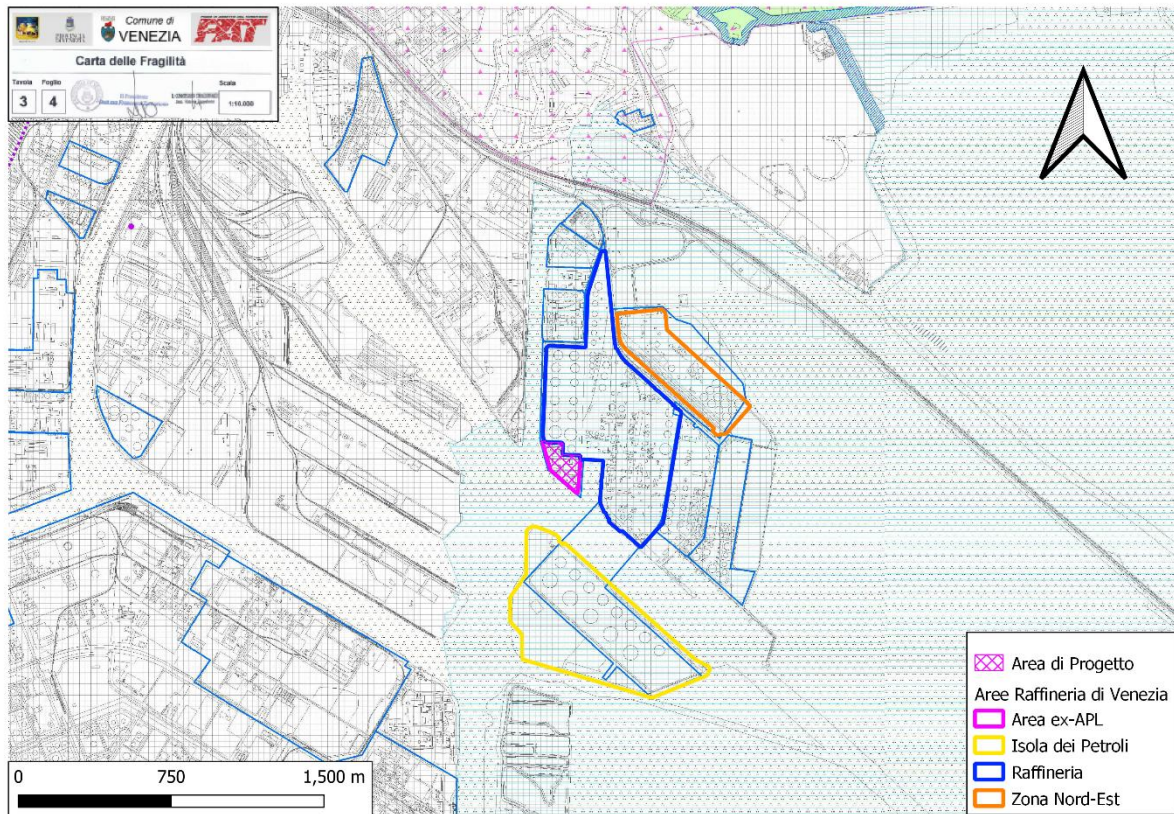
Tra le prescrizioni l'art. 17 prevede che *"per i piani, i progetti e gli interventi di trasformazione del territorio deve essere rispettata la procedura di **valutazione di incidenza** ai sensi del D.P.R. 357/97 e s.m.i. e della normativa regionale vigente in materia"*.

Per il progetto oggetto del presente studio è prevista infatti l'attivazione della procedura di Valutazione di Incidenza.

Rispetto all'area degli interventi sono presenti:







- A circa 950 m ad est, tra le aree di compatibilità geologica, un'area idonea a condizione C Area Lagunare sommersa comprese barene, velme e canali lagunari (art. 15 delle NTA).
- A circa 1300 m a nord è presente un'area esondabile o a ristagno idrico (art. 16 dalle NTA).

In ogni caso, l'attività oggetto del presente Studio, si svolgerà esclusivamente all'interno dell'area industriale della Raffineria senza interferenza con le suddette aree.



LEGENDA

Compatibilità geologica

-  Aree idonee
-  Aree idonee a condizione A (Sito di Interesse Nazionale e Aeroporto)
-  Aree idonee a condizione B (Centro storico e isole della Laguna)
-  Aree idonee a condizione C (Aree lagunare sommersa comprese barene, velme, canali lagunari)
-  Aree idonee a condizione D (Aree litorali e isole emerse)
-  Aree idonee a condizione E (Aree con caratteristiche geotecniche scadenti)
-  Aree idonee a condizione F (Aree con corpi idrici ricettori a rischio idraulico)
-  Aree idonee a condizione G (Aree con corpi idrici ricettori in trasformazione - Progetto Moranzani -)
-  Aree idonee a condizione H (Aree di discarica non attiva)
-  Aree non idonee (Aree di discarica attiva)

N.T.

Aree a dissesto idrogeologico













- | | | |
|-------------------------|---|-----------|
| Art. 15 |  Aree esondabili o a ristagno idrico (per insufficienza della rete strutturale fognaria e di bonifica) | Art. 16 |
| Art. 1b |  Aree esondabili o a ristagno idrico (durante eventi di mareggiata) | Art. 10 |
| Art. 15 |  Aree esondabili o a ristagno idrico (durante eventi di alta marea) | Art. 16 |
| Altre componenti | | |
| Art. 15 |  Corsi d'acqua | Art. 17 |
| Art. 16 |  Arenili | Art. 17 |
| Art. 15 |  Aree umide minori | Art. 12 |
| Art. 15 |  Laguna | Art. 17 |
| Art. 15 |  Stabilimenti a rischio rilevante | Art. 8, 1 |
| Art. 15 |  Siti inquinati (Fonte: Direzione Ambiente e Sicurezza del Territorio Servizio Suolo e Verde Pubblico - Ufficio Suolo e Rifiuti, 1° semestre 2008) | Art. 17 |
| Art. 15 |  Siti inquinati di Interesse Nazionale | Art. 17 |
| Art. 15 |  Aree per il rispetto dell'ambiente naturale, della flora e della fauna | Art. 17 |
| |  Confine comunale | |

Figura 3.40: Stralcio della Carta delle fragilità – PAT Comune di Venezia

3.6.2 Piano di classificazione acustica comunale

3.6.2.1 Normativa Nazionale

La legislazione italiana in materia di protezione dal rumore in ambiente abitativo ed esterno è rappresentata principalmente dai seguenti atti normativi:

- **Art. 844 Codice civile e 659 Codice penale;**
- **D.P.C.M. 01/03/1991** (Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno);
- **Legge n. 447/1995** (Legge quadro in materia di inquinamento acustico);
- **Decreto 11/12/1996** (Applicazione del criterio differenziale per gli impianti a ciclo produttivo continuo);
- **D.P.C.M. 14/11/1997** (Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore);
- **D.M. 16/03/1998** (Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico);
- **D.M. 29/11/00** (Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimenti e abbattimento del rumore);
- **D.P.R. n.142 del 30/03/2004** (Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante da traffico veicolare);
- **D.P.R. n.142 del 30/03/2004** (Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995. n. 447) che stabilisce le norme per la prevenzione ed il contenimento dell'inquinamento acustico avente origine dall'esercizio delle infrastrutture stradali esistenti e di nuova costruzione, indicandone i valori limite di immissione in base alle fasce di pertinenza dell'infrastruttura;
- **Circolare 06/09/2004 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare** (Interpretazione in materia di inquinamento acustico. Criterio differenziale e applicabilità dei valori limite differenziali);
- **D.Lgs. n.42 del 17/02/2017** (Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19 comma 2 lettere a), b), c), d), e), f), h) della legge 30/10/2014 n.161).

In particolare, il **DPCM 1/03/1991** stabilisce i limiti di accettabilità dei livelli di rumore validi su tutto il territorio nazionale e basati sul rispetto di due criteri: il criterio assoluto e quello differenziale.

Il criterio assoluto è riferito agli ambienti esterni, per i quali è necessario verificare che il livello di rumore ambientale corretto non superi i limiti assoluti stabiliti in funzione della destinazione d'uso del territorio e della fascia oraria, con modalità diverse a seconda che i Comuni siano o meno dotati di Piano Regolatore Comunale o abbiano già adottato la zonizzazione acustica comunale.

La **Legge Quadro n. 447/1995** introduce, accanto ai valori limite, i valori di attenzione e i valori di qualità. La Legge, inoltre, stabilisce che le Regioni, entro un anno dalla entrata in vigore, devono definire i criteri di zonizzazione acustica del territorio comunale.

Il **DPCM 14/11/1997** integra le indicazioni normative in tema di disturbo da rumore espresse dal DPCM 01/03/1991 e dalla Legge Quadro n. 447/1995 e introduce la definizione dei seguenti parametri:

- limiti massimi di immissione ed emissione, i primi riferiti al rumore prodotto dalla globalità delle sorgenti, i secondi al rumore prodotto da ogni singola sorgente (cfr. **Tabella 3-5** e **Tabella 3-6**);
- livelli di attenzione, superati i quali occorre predisporre ed attuare il Piano di Risanamento Comunale (cfr. **Tabella 3-7**);
- limiti di qualità da conseguire nel medio - lungo periodo (cfr. **Tabella 3-8**).

I limiti istituiti da DPCM 14/11/1997 sono riepilogati nelle seguenti tabelle.

Tabella 3-5: Valori limite assoluti di immissione stabiliti dal DPCM 14/11/1997 (Comuni con Zonizzazione Acustica del territorio)

Classe di destinazione d'uso del territorio	Limite diurno [06-22] dB(A)	Limite notturno [22-06] dB(A)
I Aree particolarmente protette	50	40
II Aree prevalentemente residenziali	55	45
III Aree di tipo misto	60	50
IV Aree di intensa attività umana	65	55
V Aree prevalentemente industriali	70	60
VI Aree esclusivamente industriali	70	70

Tabella 3-6: Valori limite di emissione stabiliti dal DPCM 14/11/1997 (Comuni con Zonizzazione Acustica del territorio)

Classe di destinazione d'uso del territorio	Limite diurno [06-22] dB(A)	Limite notturno [22-06] dB(A)
I Aree particolarmente protette	45	35
II Aree prevalentemente residenziali	50	40
III Aree di tipo misto	55	45
IV Aree di intensa attività umana	60	50
V Aree prevalentemente industriali	65	55
VI Aree esclusivamente industriali	65	65

Tabella 3-7: Valori Limite di Attenzione stabiliti dal DPCM 14/11/1997

Classe di destinazione d'uso del territorio	Limite diurno [06-22] dB(A)	Limite notturno [22-06] dB(A)
I Aree particolarmente protette	60	45
II Aree prevalentemente residenziali	65	50
III Aree di tipo misto	70	55
IV Aree di intensa attività umana	75	60
V Aree prevalentemente industriali	80	65

Tabella 3-7: Valori Limite di Attenzione stabiliti dal DPCM 14/11/1997

Classe di destinazione d'uso del territorio	Limite diurno [06-22] dB(A)	Limite notturno [22-06] dB(A)
VI Aree esclusivamente industriali	80	75

Tabella 3-8: Valori di Qualità stabiliti dal DPCM 14/11/1997

Classe di destinazione d'uso del territorio	Limite diurno [06-22] dB(A)	Limite notturno [22-06] dB(A)
I Aree particolarmente protette	47	37
II Aree prevalentemente residenziali	52	42
III Aree di tipo misto	57	47
IV Aree di intensa attività umana	62	52
V Aree prevalentemente industriali	67	57
VI Aree esclusivamente industriali	70	70

Le classi di destinazione d'uso a cui il DPCM 14/11/1997 fa riferimento sono così definite:

Classe I - Aree particolarmente protette

Rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.

Classe II - Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali.

Classe III - Aree di tipo misto

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.

Classe IV - Aree di intensa attività umana

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie.

Classe V - Aree prevalentemente industriali

Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali con scarsità di abitazioni.

Classe VI - Aree esclusivamente industriali

Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali prive di insediamenti abitativi.

Il criterio differenziale

Questo tipo di criterio è un ulteriore parametro di valutazione che si applica alle zone non esclusivamente industriali e che si basa sulla differenza di livello tra il “rumore ambientale” e il “rumore residuo”.

Il “rumore ambientale” viene definito come il livello equivalente di pressione acustica ponderato con la curva A del rumore presente nell’ambiente con la sovrapposizione del rumore relativo all’emissione delle sorgenti disturbanti specifiche. Mentre con “rumore residuo” si intende il livello equivalente di pressione acustica ponderato con la curva A presente senza che siano in funzione le sorgenti disturbanti specifiche.

Il criterio differenziale non si applica nei seguenti casi, in quanto ogni effetto del rumore è da ritenersi trascurabile:

- se il rumore misurato a finestre aperte sia inferiore a 50 dBA durante il periodo diurno e a 40 dBA durante il periodo notturno;
- se il livello del rumore ambientale misurato a finestre chiuse sia inferiore a 35 dBA durante il periodo diurno e a 25 dBA durante il periodo notturno.

Non si dovrà tenere conto di eventi eccezionali in corrispondenza del luogo disturbato.

Le differenze ammesse tra il livello del “rumore ambientale” e quello del “rumore residuo” misurati nello stesso modo non devono superare i 5 dBA nel periodo diurno e 3 dBA nel periodo notturno.

La misura deve essere eseguita nel “tempo di osservazione” del fenomeno acustico. Con il termine “tempo di osservazione” viene inteso il periodo, compreso entro uno dei tempi di riferimento (diurno, notturno), durante il quale l’operatore effettua il controllo e la verifica delle condizioni di rumorosità. Nella misura del “rumore ambientale” ci si dovrà basare su un tempo significativo ai fini della determinazione del livello equivalente e comunque la misura dovrà essere eseguita nel periodo di massimo disturbo.

3.6.2.2 Normativa Regionale

In Regione Veneto l’inquinamento acustico è normato dalle seguenti disposizioni:

- Legge Regionale n.21 del 10/05/1999: norme in materia di inquinamento acustico;
- Legge Regionale n. 11 del 13/04/2001: conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112;

- DDG Arpav n. 3 del 2008: definizioni ed obiettivi generali per la realizzazione della documentazione in materia di Impatto Acustico ai sensi dell'articolo 8 della L.Q. 447/1995;
- Linee guida per la elaborazione della documentazione di Impatto Acustico ai sensi dell'articolo 8 della L.Q. 447/1995.

3.6.2.3 Classificazione acustica del Comune di Venezia

Ai sensi della Legge 447 del 1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico", il Comune di Venezia si è dotato del "Piano di Classificazione Acustica", approvato con DCC n. 39 del 10/02/2005 e modificato per l'Isola di Murano con DCC n.119 del 24/07/2006.

Il Piano è basato sulla suddivisione del territorio comunale in zone omogenee corrispondenti a sei classi, per ciascuna delle quali sono definiti dei precisi parametri acustici da rispettare (<https://www.comune.Venezia.it/it/content/piano-classificazione-acustica>).

Per conoscere la classe acustica di una determinata zona del territorio del comune di Venezia, è possibile utilizzare il Sistema Informativo Territoriale: <https://geoportale.comune.venezia.it/>.

Come si evince dalla Figura 3.41, l'area della Raffineria oggetto degli interventi, è classificata in **Classe VI -Aree esclusivamente industriali** (aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi), in cui si applicano i limiti diurni e notturni indicati nella **Tabella 3-9**.

Tabella 3-9: Valori limite per la Classe acustica VI

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

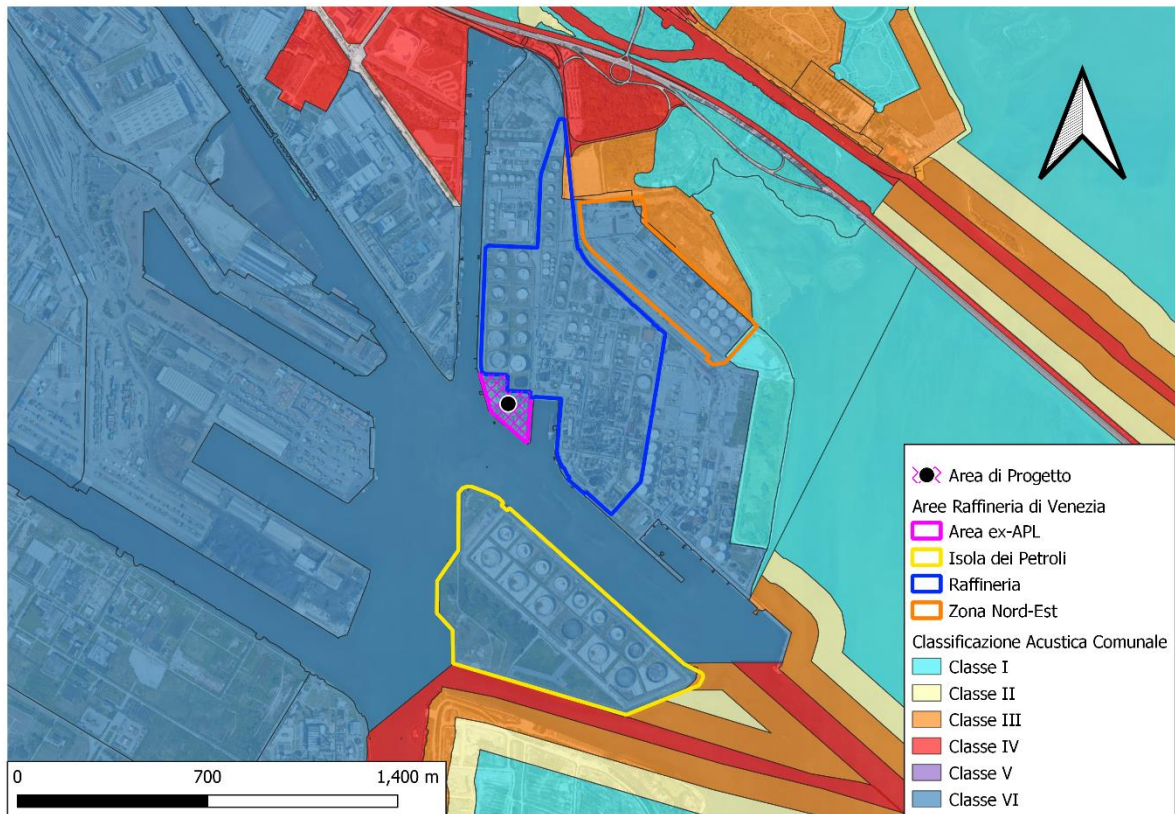


Figura 3.41: Estratto classificazione acustica del Comune di Venezia (geoportale Città di Venezia)

3.7 Coerenza tra Il Progetto e gli Strumenti di Programmazione e Pianificazione Vigenti

Di seguito è riportata una valutazione sintetica circa la coerenza del progetto con gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti nell'area vasta in cui è localizzato il Sito in cui verrà sviluppato il progetto in esame.

Le valutazioni attribuite al tipo di relazione con il progetto sono definite come rappresentato nella tabella seguente.

Tabella 3-10: Modalità di attribuzione delle valutazioni di relazione tra progetto e strumenti pianificatori analizzati

COERENZA	Il progetto risponde in pieno ai principi e agli obiettivi del Piano in esame ed è in totale accordo con le modalità di attuazione dello stesso
COMPATIBILITA'	Il progetto risulta in linea con i principi e gli obiettivi del Piano in esame, pur non essendo specificatamente previsto dallo strumento di programmazione stesso
NON COERENZA	Il progetto è in accordo con i principi e gli obiettivi del Piano in esame, ma risulta in contraddizione con le modalità di attuazione dello stesso
NON COMPATIBILITA'	Il progetto risulta in contraddizione con i principi e gli obiettivi del Piano in oggetto

3.7.1 Coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello comunitario

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

La promozione delle forme di energia rinnovabile è, inoltre, uno degli obiettivi della politica energetica dell'UE. Il maggiore impiego di energia ottenuta da fonti rinnovabili è una componente importante del pacchetto di misure necessarie per ridurre le emissioni di gas serra e rispettare l'Accordo di Parigi del 2015 sui cambiamenti climatici e il quadro politico dell'UE per il clima e l'energia (dal 2020 al 2030).

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

Dal maggio 2014, la Raffineria ha operato esclusivamente in assetto di Bioraffineria. Con l'introduzione del ciclo "bio", il petrolio greggio è stato completamente eliminato dalle lavorazioni di Raffineria e gli impianti di produzione non in esercizio relativi all'assetto tradizionale di lavorazione sono stati mantenuti in "stato di conservazione".

Nel corso del 2019 sono state pertanto completate le fasi di avviamento (commissioning) della nuova unità di pretrattamento di biomasse alternative, traguardando l'assetto attuale di Bioraffineria e la possibilità di utilizzare anche biomasse diverse dall'olio di palma, in accordo con gli indirizzi della Direttiva Europea 2018/2001 (RED II) e del PNIEC.

Con la realizzazione dell'impianto Steam Reformer, Eni intende portare a compimento quanto prefissato nell'ambito del progetto "Upgrading del progetto Green Refinery", escludendo definitivamente la raffinazione tradizionale (ciclo delle benzine) dal ciclo produttivo, aumentando nel contempo la capacità

produttiva dell'impianto, in conformità con le azioni delineate dalla Strategia Energetica Nazionale (SEN), le quali prevedono un aumento della capacità di bioraffinazione per sostenere la domanda interna crescente di biocarburanti avanzati.

Il progetto è coerente con la Direttiva Europea 2018/2001, laddove essa prevede:

- un obbligo in capo ai fornitori di carburante per assicurare che entro il 2030 la quota di energia da fonti rinnovabili sia almeno il 14 % del consumo finale di energia, (art. 25), con
- un sub-obiettivo specifico per i biocarburanti avanzati del 3,5% al 2030 (art. 25);
- massimali sui biocarburanti da biomassa ottenuti da colture alimentari e foraggere (art. 26 c1), una riduzione progressiva per biocarburanti da biomasse "con elevato rischio del cambiamento indiretto della destinazione dei terreni" ottenuti da colture alimentari e foraggere (art. 26 c2).

Per quanto detto, le attività in progetto risultano in linea con la politica ambientale dell'Unione Europea volta alla riduzione della dipendenza dal petrolio e, al tempo stesso, delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti.

3.7.2 Coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello nazionale e sovraregionale

Il progetto è pienamente **coerente** con i macro-obiettivi indicati dal documento Strategia Energetica Nazionale, specificatamente per quanto riguarda la conversione degli impianti tradizionali in bioraffinerie e l'aumento di produttività di biocarburanti avanzati per sostenere la domanda a livello nazionale.

Il progetto è pienamente **coerente** anche con il PNIEC 2030 (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima), che include tra gli obiettivi in recepimento della Direttiva Europea RED II, un incremento della quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia nei trasporti, il decremento dei biocarburanti di prima generazione, l'incentivazione ed incremento dell'utilizzo di biocarburanti avanzati ed un incremento del tetto massimo per i biocarburanti di cui all'allegato IX parte B (oli vegetali esausti e grassi animali) rispetto a quanto riportato dalla Direttiva Europea (incremento permesso dalla stessa direttiva laddove giustificato).

Nell'ottica di traguardare gli obiettivi di neutralità climatica al 2050, il progetto risulta pienamente **coerente** con la Strategia Nazionale di Lungo Periodo, nella quale gli indirizzi programmatori auspicano un cambio radicale nei vettori energetici da impiegare, principalmente ripartiti tra idrogeno, biocarburanti avanzati o sintetici, questi ultimi specie per il settore navale e dell'aviazione.

Il progetto risulta **compatibile** in quanto, per accompagnare i piani di investimento e le riforme volte allo sviluppo di tecnologie innovative e al rafforzamento della produzione di biometano, per raggiungere l'incremento della quota di energie rinnovabili si prevede il ricorso a risorse e tecnologie già mature. **In tal senso, la categoria di opera in esame è individuata all'interno di un apposito allegato (Allegato I bis del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.) tra le categorie di interventi strategici per la realizzazione del PNRR e del PNIEC (interventi per la riconversione delle raffinerie e l'aumento delle capacità esistenti**

relativamente alla produzione di carburanti sostenibili, quali biocarburanti e biocarburanti avanzati).

Il progetto in esame, inserendosi nel più ampio progetto di Bioraffineria, appare pienamente **coerente** con quanto previsto dai piani per lo sviluppo e la valorizzazione dell'assetto produttivo e della tutela dell'ambiente nell'area del Petrolchimico di Porto Marghera. Si sottolinea infatti che:

- Il Protocollo di Intesa su Porto Marghera, siglato tra il Ministero dello Sviluppo Economico e alcune società industriali operanti in Porto Marghera, ha come obiettivo quello di garantire la continuità produttiva e la competitività delle attività chimiche, mantenere i livelli occupazionali, garantire una politica di sviluppo sostenibile in grado di produrre una significativa riduzione dell'impatto ambientale delle attività produttive del territorio.
- I vari Accordi di Programma per l'area di Porto Marghera, siglati tra Stato, Enti locali e aziende private, prevedono:
 - o "il miglioramento dello stato di qualità ambientale attraverso il disinquinamento, la bonifica o la messa in sicurezza dei siti, la riduzione degli scarichi in Laguna e delle emissioni in atmosfera";
 - o "investimenti industriali adeguati, con l'obiettivo di dotare gli impianti esistenti delle migliori tecnologie ambientali e renderli concorrenziali sul piano europeo, garantendone l'economicità nel tempo e assicurando il mantenimento, il rilancio e la qualificazione dell'occupazione";
 - o "riqualificazione dell'area con il sostegno a settori in grado di generare sviluppo e innovazione, valorizzando le aree disponibili anche attraverso cambiamenti nella composizione produttiva del sito";
 - o "l'agevolazione di programmi di investimento e sviluppo che prevedano il riuso dei siti produttivi, in particolar modo nei settori della chimica sostenibile, dell'energia, dell'industria, della logistica e della portualità".

La realizzazione del progetto presso la Raffineria di Venezia rappresenta una soluzione di assetto economicamente e tecnicamente sostenibile per tale sito, che risulterebbe invece svantaggiato e non in linea con la programmazione energetica comunitaria e nazionale in caso di non realizzazione.

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

Le aree occupate dalla Raffineria ed interessate dai nuovi impianti in progetto non risultano soggette ad alcun vincolo paesaggistico e il progetto risulta **compatibile** con quanto regolamentato dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (D. Lgs.42/2004 e s.m.i.).

Per quanto riguarda la presenza di Siti Natura 2000, è stata elaborata la documentazione necessaria affinché l'Autorità Competente svolga le dovute verifiche di screening per escludere potenziali incidenze significative sui siti comunitari SIC/ZPS ubicati in prossimità delle aree di intervento (VInCA - Livello I).

3.7.3 Coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello regionale

Dai dati emersi dalla cartografia allegata ai Piani Territoriali Regionali, l'area di progetto ove sono ubicati gli impianti è classificata come area di tipo produttivo e non risulta interessata da alcun vincolo ambientale, paesaggistico o storico.

Con riferimento allo sviluppo industriale locale, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e il Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV) incentivano espressamente gli interventi industriali nell'area di Porto Marghera e nell'area oggetto dell'intervento attraverso l'articolazione di strategie e strumenti di sviluppo, volti ad "individuare e promuovere l'insediamento di nuove attività per sostenere la produttività di Porto Marghera, incentivando l'innovazione tecnologica per sostenere il futuro produttivo della Regione". Il progetto inoltre fa parte del più ampio progetto di Bioraffineria che, riducendo il traffico navale petrolifero indotto nella laguna durante l'operatività del ciclo "bio", risulta **coerente** con l'obiettivo del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e coerente con il Piano di Area Laguna e Area Veneziana (PALAV), il quale incentiva fra l'altro l'attuazione di interventi finalizzati alla riduzione dei rischi derivanti dal trasporto nella laguna di petroli e sostanze inquinanti.

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

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

Il progetto è **compatibile** con l'obiettivo del Piano Energetico Regionale adottato, aiutando sviluppare l'impiego dell'energia dalle biomasse, bioliquidi (cioè l'utilizzo di oli vegetali) e biogas.

Il progetto è inoltre **compatibile** con gli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, il quale individua azioni per il vasto demanio portuale-industriale di Porto Marghera, in quanto gli obiettivi di sviluppo sono volti al supporto di uno dei primari sistemi produttivi nazionali e della logistica.

Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera, l'operatività della Raffineria nel nuovo assetto Bio ha già determinato una riduzione delle stesse rispetto al ciclo tradizionale di raffinazione, in accordo a quanto previsto dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Aria e dall'Accordo di Programma della Chimica a Porto Marghera. Con le modifiche previste nel progetto Steam Reforming si prevede una complessiva riduzione delle emissioni, derivante dalla dismissione operativa del ciclo delle benzine e delle unità ad esso afferenti, in maniera **compatibile** con gli obiettivi del Piano.



3.7.4 Coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione a livello provinciale e locale

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

Le aree interessate dai nuovi impianti in progetto non risultano soggette ad alcun vincolo paesaggistico o ambientale.

Il Piano strategico della Città di Venezia propone l’obiettivo di *ridare centralità a Porto Marghera*, in quanto il suo processo di riconversione può diventare motore di sviluppo dell’intera area metropolitana per la sua valenza portuale e manifatturiera. Il progetto in analisi è **compatibile** con tale obiettivo.

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

Per quanto riguarda la pianificazione a livello comunale, ai sensi del nuovo Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Venezia, la Raffineria si inserisce in un’area identificata come “*aree di riqualificazione e/o di riconversione*”. Le Norme Tecniche di Attuazione indicano che *tali aree richiedono interventi volti al recupero e alla valorizzazione dei siti*. Il progetto risulta quindi **compatibile** con la destinazione d’uso prevista dal PAT vigente.

Secondo la *Carta delle fragilità* del PAT, l’area della Raffineria ricade nell’area “Laguna” nella quale è previsto che “*per i piani, i progetti e gli interventi di trasformazione del territorio deve essere rispettata la procedura di valutazione di incidenza ai sensi del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. e della normativa regionale vigente in materia*”. Per il progetto oggetto del presente studio è prevista infatti l’attivazione della procedura di Valutazione di Incidenza (Livello I – Screening di Incidenza) secondo le “Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza”.

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

3.7.5 Sintesi della compatibilità del progetto con il contesto programmatico

In relazione agli strumenti di programmazione e pianificazione esaminati nel presente paragrafo si riporta a seguire il quadro riepilogativo dell'analisi effettuata la quale ha permesso di stabilire il tipo di relazione che intercorre tra il progetto in esame e i suddetti strumenti di programmazione e pianificazione.

Tabella 3-11: Quadro riepilogativo dell'analisi delle relazioni tra gli strumenti di programmazione e pianificazione e il progetto

Strumento di programmazione e pianificazione	Tipo di relazione con il progetto
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE COMUNITARIO	
Direttiva Europea 2018/2001	COERENZA
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE NAZIONALE E SOVRAREGIONALE	
Strategia Energetica Nazionale	COERENZA
Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030	COERENZA
Strategia Nazionale di Lungo Periodo al 2050	COERENZA
Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	COMPATIBILITÀ
Accordi di programma per l'area di Porto Marghera	COERENZA
Protocollo di Intesa su Porto Marghera	COERENZA
Codice dei beni culturali e del paesaggio	COMPATIBILITÀ
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE	
Piano Energetico Regione Veneto	COMPATIBILITÀ
Piano Regionale dei Trasporti del Veneto	COMPATIBILITÀ
Programma di Sviluppo della Regione Veneto	COMPATIBILITÀ
Piano di Area Laguna e Area Veneziana	COERENZA
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	COERENZA
Piano Direttore	COERENZA
Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Aria e dall'Accordo di Programma della Chimica a Porto Marghera	COMPATIBILITÀ
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE	
Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia	COERENZA
Piano strategico della Città di Venezia	COMPATIBILITÀ
Piano Regolatore Portuale	COERENZA
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE COMUNALE	
Piano di Assetto del Territorio (PAT) Comune di Venezia	COMPATIBILITÀ
Piano di Classificazione Acustica del Comune di Venezia	COMPATIBILITÀ

Sitografia e Bibliografia

<https://www.mite.gov.it/bonifiche/accordi-sin/222>
<https://www.mise.gov.it/images/stories/normativa/Accordo-di-Programma-Venezia.pdf>
http://www.governo.it/sites/governo.it/files/Patto_Venezia_20161126.pdf
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/protocollo-intesa-per-porto-Marghera>
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/accordo-di-programma-per-la-chimica>
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/master-plan-per-la-bonifica-di-porto-Marghera>
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/protocollo-linee-strategiche>
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/documento-di-progetto-strategico>
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/porto-Marghera-area-di-crisi-industriale-complexa>
<https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/piani-di-area>
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/bonifiche-e-risanamento-ambientale>
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/riconversione-polo-industriale-di-porto-Marghera>
<https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc>
https://www.mise.gov.it/images/stories/documenti/Protocollo_Porto_Marghera.pdf
<https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ppra>
<https://www.minambiente.it/bonifiche/cartografia>
<https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/palav>
<http://sistemaVenezia.regione.veneto.it/>
<http://geoportale.comune.Venezia.it/Html5Viewer/index.html?viewer=geourbanistica.geourbanistica&LOCALE=IT-it>
<https://www.mise.gov.it/index.php/it/energia/energia-e-clima-2030>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550&from=EN>
<https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR.pdf>
<https://www.regione.veneto.it/web/energia/adozione-documento-di-piano-rapporto-ambientale>
<https://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-anno-2014>
<https://www.regione.veneto.it/static/www/ambiente-e-territorio/ParerePTRC.pdf>
<https://www.prtveneto2030.it/osservazioni-vas/>
<https://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>
https://www.regione.veneto.it/c/document_library/get_file?uuid=06c212ef-a2ce-42fb-90a1-23de21e2fa4f&groupId=311430
<https://www.arpa.veneto.it/arpavinforma/indicatori-ambientali/rapporto-stato-dellambiente-2020>
<https://rdv.app.box.com/s/6n0277del9539roqutq10kis5gw0qsvs>
<https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ppra-arco-costiero-adriatico>
https://www.camera.it/temiap/documentazione/temi/pdf/1144175.pdf?_1573088411342
<https://pianificazione.cittametropolitana.ve.it/ptgm-piano-territoriale-generale-metropolitano.html>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/LSU/?uri=CELEX%3A32018L2001>
<http://www.politicheeuropee.gov.it/it/normativa/recepimento-atti-ue/?page=3>
<https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2019/05/22/clean-energy-for-all-council-adopts-remaining-files-on-electricity-market-and-agency-for-the-cooperation-of-energy-regulators/>
<http://Venezia.gis.beniculturali.it/vincoli/scrivania-vincoli/OpenForm>



<https://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/area-normativa1>
<https://forumpsm.cittametropolitana.ve.it/sites/default/files/allegati/PSM con cop con data.pdf>
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/tutela-risorsa-idrica>
<http://sistemaVenezia.regione.veneto.it/content/piano-direttore-2000>
<https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/qualita-dellaria/valutazione-qualita-dellaria>
<https://www.comune.venezia.it/it/content/delibera-consiglio-comunale-n6-06022020>
<https://www.mite.gov.it/comunicati/strategia-energetica-nazionale-2017>
<https://dgsaie.mise.gov.it/situazione-energetica-nazionale>
<https://temi.camera.it/leg18/provvedimento/d-l-77-2021-governance-del-pnrr-e-semplificazioni.html>
<https://www.mite.gov.it/bonifiche/documenti-sullo-stato-di-avanzamento-delle-procedure-di-bonifica>
<http://whc.unesco.org/en/soc/4102>
<http://www.alpiorientali.it/direttiva-2000-60/piano-di-gestione-acque-2021-2027/documentazione.html>
<https://www.arpa.veneto.it/arpavinforma/indicatori-ambientali/immagini/rsa-2020-matrici-ambientali/Rapporto Stato Ambiente Veneto 2020 cap2 biosfera.pdf>
<https://www.regione.veneto.it/web/sismica>
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/pianificazione-generale>
<https://www.regione.veneto.it/web/programmazione/defr>
<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/dalla-a-alla-z-dettaglio?articleId=2870362>
<http://www.alpiorientali.it/piano-assetto-idrogeologico/piano-assetto-idrogeologico-2/30-pai/623-pai-lista-tavole-bacino-idrografico-scolante-nella-laguna-veneta.html>
<https://www.regione.veneto.it/web/mobilita-e-trasporti/piano-regionale-trasporti>
<http://geomap.arpa.veneto.it/maps/106/view>
https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/file-e-allegati/altre_stazioni.pdf
https://www.provincia.venezia.it/sites/default/files/trasparenza/Pianificazione/del_dlcm_3_2019.pdf
<https://www.port.venice.it/it/piani-regolatori-portuali.html>
https://www.comune.venezia.it/sites/default/files/cartanet/PRG_Terraferma/hotlink/NTA-PortoMarghera.pdf
<https://forumpsm.cittametropolitana.ve.it/>
<https://www.comune.venezia.it/it/node/25014>
<https://www.veneziatoday.it/politica/grandi-navi-si-ddl-senato-moretto-approdi-marghera-crociere-venezia.html>
https://www.huffingtonpost.it/entry/grandi-navi-il-governo-salva-venezia-senza-un-piano-b_it_60f163c7e4b00ef8761b5cb7
<https://trasparenza.port.venice.it/bandidigara/concorso-di-idee-realizzazione-e-gestione-di-punti-di-attracco-fuori-dalle-acque-protette-della-laguna-di-venezia-decreto-legge-01-04-2021-n-45-convertito-in-legge-17-05-2021-n-75/>
<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2021/11/30/21G00214/sg>



Elenco allegati

- Tavola 3.1: Carta dei Siti Natura 2000 ed IBA;
- Tavola 3.2: PTCP - Provincia di Venezia (Elaborato 1, 2/3) Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
- Tavola 3.3: PTCP - Provincia di Venezia (Elaborato i, 1/1) - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
- Tavola 3.4: PAT - Comune di Venezia (Tavola 1) - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
- Tavola 3.5: PAT - Comune di Venezia (Tavola 2) - Carta delle invarianti;
- Tavola 3.6: PAT - Comune di Venezia (Tavola 3) - Carta delle fragilità;
- Tavola 3.7: PAT - Comune di Venezia (Tavola 4a) - Carta della Trasformabilità;
- Tavola 3.8: PAT - Comune di Venezia (Tavola 4b) - Carta della Trasformabilità: Valori e Tutele - Rete Ecologica.