



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2013 - 0002573 del 17/07/2013

Pratica N.:

Ref. Mittente:

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

S e d e

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

S e d e

**OGGETTO: I.D. VIP 2210 trasmissione parere n. 1284 CTVA del 5 luglio 2013.
Verifica di assoggettabilità alla VIA raffineria di Venezia Produzione
di bio-carburanti progetto Green Refinery, proponente Eni
Raffineria di Venezia.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 5 luglio 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2013-0227.DOC

Il segretario della Commissione
Unitale - VIA e VAS

La presente copia fotostatica composta
di N° 21 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 17 LUG. 2013



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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 284 del 5/7/2013

Progetto:	VERIFICA di ASSOGGETTABILITÀ ai sensi dell'Art. 20 del D. lgs 152/2006 Avvio della produzione di biocarburanti (Green Refinery)
Proponente:	ENI Spa – Div. R&M Raffineria di Venezia

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria” ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione e i successivi decreti integrativi;

VISTA la nota prot. DVA- 2013- 0003638 del 12/02/2013 della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti Direzione) acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione VIA) con prot. n. CTVA-2013-0000578 in data 13/02/2013, con cui la Direzione comunica l'esito positivo in merito alla procedibilità dell'istanza di Verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA ai sensi dell'Articolo 20 del D. Lgs. 152/2006 del progetto 'Avvio della produzione di biocarburanti presso la Raffineria di Venezia (Progetto Green Refinery)' della società ENI S.p.A. – div. R&M;

VISTA la documentazione progettuale trasmessa dalla società ENI Spa, acquisita dalla DVA con nota DVA-2013-2705 del 1/2/2013, contenente, tra l'altro:

- il Progetto preliminare;
- lo Studio preliminare Ambientale;
- lo studio di incidenza ambientale

PRESO ATTO che l'avviso di trasmissione del progetto preliminare e dello studio preliminare ambientale alla autorità competente è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 13 del 31/1/2013 e sul portale per le valutazioni ambientali del sito del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per la consultazione pubblica;

CONSIDERATO che è stata formulata una richiesta di integrazioni ai sensi dell'articolo 20 comma 4 del D. lgs. 152/2006 e smi, trasmessa alla DVA con nota protocollo CTVA- 2013-0001062 del 20/3/2013 e trasmessa alla società proponente con nota protocollo DVA-2013-0007326 del 25/3/2013

(cont.)

VISTO che con nota prot. n. DVA-2013-0011340 del 16/5/2013, acquisita al prot.n. CTVA-2013-0001714 del 20/5/2013, la DVA ha trasmesso alla Commissione VIA le integrazioni documentali presentate dal proponente in data 7/5/2013 e acquisite al protocollo DVA-2013-0011055 del 14/05/2013 e

CONSIDERATA tale integrazione documentale sufficiente alla compiuta valutazione del progetto proposto;

VISTA la nota prot. n. DVA-2013-14701 del 24/06/2013 mediante la quale il Proponente dichiara che a seguito dello sviluppo dell'ingegneria del progetto, è stato possibile definire che non si renderanno necessari interventi invasivi con il suolo (scavi), in quanto l'installazione delle nuove apparecchiature richiederà solo alcuni circoscritti interventi di demolizione e di rinforzo delle fondazioni esistenti in aree già pavimentate e che sono state individuate soluzioni tecniche di montaggio di apparecchiature su strutture portanti su slitte, che verranno posizionate su aree pavimentate e pertanto non interferiranno con le terre e con le fondazioni;

CONSIDERATO che, ad oggi, non sono pervenute osservazioni del pubblico circa il progetto in esame;

CONSIDERATO che, con nota prot. DVA 2013-0006101 dell'11/3/2013, acquisita al protocollo CTVA 2013-0000926 del 12/3/2013, la Direzione Generale ha trasmesso il parere positivo del Comune di Venezia sul progetto in esame, 'fatti salvi eventuali obblighi connessi alla bonifica dei siti inquinati ai sensi della vigente normativa';

CONSIDERATO che con nota prot. DVA 0008748 del 15/4/2013 acquisita al prot. CTVA-2013-0001347 del 15/4/2013, la DVA ha trasmesso alla Commissione VIA la Delibera di Consiglio n.16 del 26/3/2013 della Provincia di Venezia, recante osservazioni circa il progetto, in parte coincidenti con le richieste avanzate dalla Commissione VIA (<http://www.provincia.venezia.it/albo-pretorio/ricerca/delibere-consiglio.html>);

CONSIDERATO che, con nota acquisita al prot. CTVA-2013-0002064 del 11/6/2013 il Proponente ha risposto alle osservazioni della provincia di Venezia, specificando, in particolare, che:

- Con riferimento al previsto funzionamento alternativo nei due assetti tradizionale e 'green' e alle tempistiche di ripristino, il Proponente evidenzia che sono necessarie operazioni di fermata, bonifica impianti, riutilizzo circuiti preesistenti, sostituzione catalizzatori e messa in conservazione di alcune apparecchiature e linee, per tempi stimabili intorno a due-tre mesi;
- Con riferimento alla durata della fase sperimentale, il Proponente specifica che la messa a punto del nuovo sistema durerà almeno dodici mesi e che solo a valle di tale periodo si potranno fare considerazioni circa le cariche alternative alle biomasse di prima generazione;
- Con riferimento all'aggiornamento dell'AIA, il Proponente afferma che le dovute procedure sono già in atto, dal momento che il Proponente ha inviato la comunicazione di 'Modifica non sostanziale ai sensi dell'art. 29 nonies del D. Lgs. 152/2006 e smi', tenendo conto dell'assetto sperimentale di avvio della produzione di biocarburanti alternativo al ciclo petrolifero;
- Il Proponente descrive le attività in corso per l'integrazione delle cariche in ingresso con bioliquidi di seconda e terza generazione, specificando, inoltre, che si prevede di integrare la carica fino a circa il 10% con tali bioliquidi;
- Il Proponente conferma che in una prima fase la Raffineria introdurrà anche prodotti finiti via mare necessari a soddisfare la domanda del Nord Est. Il traffico navale indotto per la nuova configurazione non varierà in maniera sostanziale. In prospettiva, non sarà più necessario movimentare il grezzo, mentre proseguiranno le movimentazioni di prodotti finiti. Infine, la nuova materia prima vegetale, per le proprie caratteristiche chimico-fisiche non potrà essere movimentata mediante oleodotto.

CONSIDERATO che la Raffineria di Venezia nella sua configurazione attuale, che comprende, tra l'altro, l'impianto di cogenerazione asservito ai processi di raffinazione è autorizzata con Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) prot. DVA-DEC-2010-0000898 del 30/11/2010, rilasciata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 3 del 05/01/2011;

(Handwritten signatures and initials)

CONSIDERATO che, per quanto riguarda l'assetto emissivo della Raffineria, il Decreto AIA prevede per la configurazione tradizionale specifici limiti, riportati in tabella, associati alle due fasi:

- Fase 1: miglioramento della qualità del gas combustibile a partire dal rilascio del Decreto AIA ottenuto con la riduzione del contenuto di zolfo da 0,21% a 0,05% peso.
- Fase 2: sostituzione parziale di olio combustibile con gas naturale introdotto nella rete di Raffineria a partire dal 01/01/2015.

Parametro	Limiti Fase 1		Limiti Fase 2	
	Dal rilascio dell'AIA		Dal 01/01/2015	
	mg/Nm ³	t/a	mg/Nm ³	t/a
SO ₂	435	2.821	370	2.275
NOx	284	1.820	250	1.365
Polveri	28	182	20	137
CO	32	205	30	205

CONSIDERATO che il progetto proposto consiste nella realizzazione di una cosiddetta "Green Refinery", che consentirà la produzione di bio-carburanti innovativi, quali Green Diesel, Green GPL e Green Nafta, a partire da biomasse oleose, olio di palma, per poi potenzialmente integrare nel ciclo anche cariche di seconda e terza generazione (grassi animali, oli esausti, oli derivanti da alghe e scarti di varie tipologie);

CONSIDERATO che, ai fini degli adempimenti per l'aggiornamento dell'Autorizzazione Integrata Ambientale il Proponente ha comunicato all'autorità competente le modifiche in progetto con nota acquisita al prot. DVA-2012-0030747 del 17/12/2012 ai sensi dell'art. 29-nonies comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e smi ('modifica non significativa');

CONSIDERATO che, sulla base di quanto riportato nel SIA, il nuovo assetto "green" della Raffineria potrà essere usato in alternativa allo schema tradizionale di raffinazione, questo, cautelativamente, per avere più flessibilità e il tempo di ottimizzare il processo in assetto "green", senza aumento di capacità degli impianti esistenti. Come indicato nella risposta alle osservazioni della Provincia di Venezia, tra la fine di un ciclo e l'inizio di quello modificato occorrono circa due-tre mesi di fermata impianti;

CONSIDERATO che il settore della Raffinazione, come evidenziato anche nella Strategia Energetica Nazionale, sta affrontando un periodo di forte crisi strutturale e il progetto in esame permetterebbe lo sfruttamento del sito industriale già esistente mediante la creazione di un processo produttivo innovativo, economicamente sostenibile sul lungo periodo e migliorativo dal punto di vista ambientale;

CONSIDERATO che il progetto 'Green Refinery' è inquadrato nello scenario normativo europeo per i biocarburanti, infatti, con la realizzazione del progetto Eni produrrà autonomamente circa la metà del proprio fabbisogno di biocarburanti che, ad oggi, è totalmente acquistato sul mercato, attraverso la tecnologia ECOFINING™, brevetto ENI, che sarà descritta di seguito nel parere;

VISTO l'accordo di Programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera e aree limitrofe del 16 Aprile 2012 e i suoi obiettivi, come espressi all'articolo 1, ovvero '*promuovere un processo di riconversione industriale e riqualificazione economica del sito di interesse nazionale di Venezia - Porto Marghera 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 risorse lavorative dell'area*';

CONSIDERATO che, il citato accordo identifica, inoltre, come '*aree strategiche sulle quali sviluppare l'integrazione dell'azione delle parti aderenti all'accordo, favorenti in tal senso i progetti d'investimento*' i settori '*della chimica sostenibile, dell'energia, dell'industria, della logistica, della portualità [...], dell'innovazione/ricerca*' (art. 8 punto 4);

all'utilizzo sempre maggiore di biocombustibili di seconda e terza generazione, posto che siano effettuate le opportune valutazioni ambientali;

CONSIDERATO che, il progetto appare in linea con il già citato accordo di Programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera e aree limitrofe del 16 Aprile 2012 e con i suoi obiettivi;

CONSIDERATO che la Legge 426/98 ha identificato l'area industriale di Porto Marghera come sito ad alto rischio ambientale e la sua perimetrazione è stata definita dal successivo DM del 23/02/00 'Perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale [SIN] di Venezia';

CONSIDERATO che, per quanto riguarda le attività di bonifica:

- Il Progetto di Bonifica della Falda è stato valutato positivamente nella Conferenza di Servizi Istruttoria del 14 giugno 2012. Con Decreto Direttoriale 4004 del 27.12.2012, relativo alla Conferenza di Servizi Decisoria del 15.11.2012, la Revisione del Progetto di Bonifica della Falda è stata dichiarata approvabile;
- Per quanto riguarda il Progetto di Bonifica dei Suoli, l'ultimo dei passaggi realizzati è stata la presentazione del Progetto di Messa in Sicurezza Operativa dei Suoli per le Aree di Raffineria, congiuntamente alla Analisi di Rischio Sanitaria il 29 Novembre 2012.

CONSIDERATO che, sulla base di quanto dichiarato dal Proponente, gli interventi per la trasformazione della Raffineria di Venezia in *green refinery* sono essenzialmente: *'installazione di alcune nuove apparecchiature o modifiche/sostituzione di alcune apparecchiature esistenti; modifiche del piping; altri interventi minori sulla movimentazione e stoccaggio prodotti'*;

CONSIDERATO che il Proponente dichiara che, a seguito dello sviluppo dell'ingegneria del progetto, è stato possibile definire che non si renderanno necessari interventi invasivi con il suolo (scavi), in quanto l'installazione delle nuove apparecchiature richiederà solo alcuni circoscritti interventi di demolizione e di rinforzo delle fondazioni esistenti in aree già pavimentate e che sono state individuate soluzioni tecniche di montaggio di apparecchiature su strutture portanti su slitte, che verranno posizionate su aree pavimentate e pertanto non interferiranno con le terre e con le fondazioni;

VALUTATO che, posto che l'opera venga realizzata così come indicato nel progetto preliminare presentato dal Proponente sopra richiamato, il Progetto possa essere realizzato senza pregiudicare la riuscita delle operazioni di bonifica;

CONSIDERATO che, con riferimento agli strumenti di pianificazione per la qualità dell'aria, il Polo industriale di Porto Marghera nel quale ricade la Raffineria di Venezia è classificato come ZONA A 'aree caratterizzate dal superamento dei valori limite aumentati del margine di tolleranza e/o delle soglie di allarme' e, per queste, sono state definite specifiche azioni da intraprendere per la riduzione delle emissioni;

CONSIDERATO, inoltre, che le azioni specifiche per il contenimento dell'inquinamento atmosferico sono quelle individuate nell'"Accordo di Programma sulla Chimica di Porto Marghera" (DPCM 12 febbraio 1999) e nella Direttiva 96/61/CE ("IPPC");

VALUTATO che il progetto non è in contrasto con gli obiettivi di pianificazione della qualità dell'aria dal momento che, in assetto *green*, si prevede una riduzione delle emissioni convogliate di inquinanti in atmosfera e, in particolare, del 15% in peso delle emissioni di NOx, del 88% in peso di SO₂, del 68% in peso di polveri totali e del 26% in peso di CO. Si prevede inoltre una sensibile riduzione delle emissioni fuggitive in atmosfera, derivanti dagli impianti di processo, rispetto al caso attuale, dal momento che, durante l'operatività del ciclo "green" della Raffineria, parte degli impianti di processo esistenti risulteranno fermi, come spiegato nel prosieguo del parere;

VALUTATO inoltre che, per le ragioni sopra esposte, il progetto non è altresì in contrasto con il Piano di Azione Comunale per il Risanamento dell'Atmosfera del Comune di Venezia (DGP n. 2206/28 del 10 gennaio 2006);

CONSIDERATO che il Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Veneto, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 107 del 5/11/2009, rappresenta lo strumento con il quale la Regione stabilisce i criteri di raggiungimento e mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici superficiali e sotterranei e che per la Laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente ove più restrittiva e dal "Piano per la Prevenzione dell'Inquinamento ed il Risanamento delle Acque del Bacino Idrografico Immediatamente Sversante nella Laguna di Venezia - Piano Direttore 2000", approvato con D.C.R n.24 del 01/03/2000;

CONSIDERATO che il Piano definisce l'area della laguna di Venezia ed il suo bacino scolante come "Area Sensibile" per il quale si applicano i limiti previsti dalla specifica normativa. In particolare, gli scarichi industriali e civili sono disciplinati dal DM 30/07/1999 "Limiti agli scarichi industriali e civili nella Laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante ai sensi del punto 5 del Decreto Interministeriale 23/04/1998";

CONSIDERATO che, gli scarichi della Raffineria, autorizzata con Decreto AIA Prot. DVA-DEC-2010-0000898 del 30/11/2010, sono disciplinati dal decreto di cui sopra;

VALUTATO che il Progetto proposto non appare in contrasto con i citati strumenti normativi, dal momento che, in assetto *green*, si prevede una riduzione della quantità di reflui prodotti, in misura del 46% in volume per l'acqua mare e 18% per le acque reflue all'impianto consortile di Fusina e che la qualità delle acque di scarico sarà essenzialmente la medesima rispetto al ciclo convenzionale;

CONSIDERATO che, con riferimento alle aree protette e alla rete Natura 2000, il sito di intervento non ricade all'interno di aree designate quali SIC, ZPS ed Aree protette;

CONSIDERATO, inoltre, che il Proponente ha presentato lo studio di incidenza al fine di permettere la valutazione di possibili incidenze significative sulle aree della Rete Natura 2000 in prossimità dell'area di centrale e, in particolare su:

- ZPS IT3250046 'Laguna di Venezia (situato a 1,3 km circa in direzione Est);
- SIC-ZPS IT3250030 'Laguna Medio-Inferiore di Venezia' (situato a 2,9 km in direzione Sud-Ovest)
- SIC IT3250031 'Laguna superiore di Venezia'(situato a 3,0 km in direzione Nord-Est)

e che le relative valutazioni sono riportate più avanti nel corpo del parere;

CONSIDERATO che, sulla base del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n.382 del 28/05/1992 e in via di aggiornamento sulla base della DGR n. 372 del 17/02/09 (che adotta, ma non approva, il nuovo PTRC):

- l'area di progetto non è interessata da alcun vincolo ambientale, paesaggistico o storico;
- l'area industriale di Marghera e, quindi, l'area di intervento, rientra nella classificazione dei "Limiti dei piani di area". In tali ambiti il Piano prevede la predisposizione di progetti sperimentali di ripristino ambientale e di rivitalizzazione delle attività produttive compatibili con l'impiego di tecnologie produttive agricole non inquinanti;
- L'area della Raffineria ricade nell'area della "Laguna di Venezia" all'interno del Settore Costiero. Tale area è normata dal Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV).

VALUTATO che, il progetto non risulta in contrasto con gli obiettivi e gli indirizzi del PTRC approvato (1992) e di quello adottato (2009);

CONSIDERATO che, il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV) è stato approvato con DCR n. 70 del 09/11/95 (BUR n.8 del 26/01/96) e che, successivamente, con DCR n.70 del 21/10/99 (BUR n.108 del 14/12/99) è stata approvata la Variante 1 e che gli obiettivi del PALAV consistono nella promozione della tutela paesaggistica;

CONSIDERATO che la Raffineria di Venezia ricade in "Zona Industriale di Interesse Regionale" (Tavola 1.2 "Sistemi e Ambiti di Progetto") e che, come specificato all'art. 41 delle Norme, "nella zona industriale

di interesse regionale è consentita la realizzazione di impianti produttivi e tecnologici, di opere edilizie e di infrastrutture inerenti ai processi produttivi nonché di manufatti destinati ad ogni altra funzione aziendale".

VALUTATO che, gli interventi proposti non appaiono in contraddizione con le indicazioni e gli obiettivi del PALAV;

CONSIDERATO che, la zona industriale di Porto Marghera è disciplinata da un'apposita Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia, approvata con DGR n. 350 del 09/02/1999 fino alla approvazione del Piano di Assetto del Territorio (PAT, legge regionale 11/2004);

CONSIDERATO che la Raffineria si inserisce in un'area identificata dal PRG come occupata da attività petrolifere e che le NTA indicano come le attività petrolifere presenti in queste aree possono permanere nell'attuale sede ed attuare gli interventi di adeguamento e di riconversione che risultino necessari alla permanenza in esercizio dell'insediamento;

VALUTATO che, per quanto sopra, il progetto in esame è coerente con le disposizioni del PRG vigente;

CONSIDERATO che il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) della Regione Veneto, previsto dall'art. 8 della L.R. n. 35/2001 ed approvato con Legge Regionale 9 marzo 2007, n. 5 (BUR n. 26/2007), e che tale 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.

VALUTATO che, il progetto in esame non appare in contrasto con il PRS della Regione Veneto;

VALUTATO, in conclusione, che il progetto in esame non appare in contrasto con gli strumenti di pianificazione e programmazione a scala europea, nazionale e locale, posto che non vengano interferite le operazioni di bonifica;

Per quanto riguarda il Quadro di riferimento progettuale

CONSIDERATO che la Raffineria di Venezia è un complesso industriale che ha come obiettivo la trasformazione del petrolio greggio nei diversi prodotti combustibili, ha una capacità autorizzata di lavorazione del greggio pari a 4,55 milioni di t/a, con una capacità di conversione equivalente del 22% ed assicura il rifornimento dei prodotti petroliferi, per usi industriali e civili, ad una vasta area, coprendo un hinterland commerciale che si estende nell'area nord-orientale del territorio italiano, nell'Austria ed in Slovenia.

CONSIDERATO che la Raffineria è organizzata funzionalmente in quattro aree produttive:

- Isola dei Petroli, adibita allo stoccaggio del greggio, collegata tramite oleodotto sub-lagunare (11 km di estensione circa) al Pontile di San Leonardo per l'attracco delle navi di rifornimento greggio;
- Raffineria, dove si trovano stoccaggi di vari prodotti come benzine, petroli, gasoli, bitume, oli combustibili, GPL e tutti gli impianti di processo, off-site e utilities;
- Zona Nord-Est, adibita allo stoccaggio ed alla spedizione via terra di prodotti finiti quali GPL, benzine, petroli, gasoli e oli combustibili, oltre al ricevimento via terra di greggio di provenienza nazionale.
- Porto di San Leonardo per la ricezione delle navi cisterna di greggio

CONSIDERATO che la Raffineria comprende anche impianti ausiliari al processo, quali, ad esempio, l'impianto di cogenerazione per la produzione di energia termica ed elettrica;

CONSIDERATO che le unità primarie della Raffineria consistono in due unità di Distillazione Primaria (DP2 e DP3), che provvedono alla separazione del grezzo nei suoi componenti base per la formulazione di carburanti e combustibili, mediante apporto di calore e sfruttamento delle diverse volatilità relative dei vari componenti la miscela di idrocarburi;

CONSIDERATO, inoltre, che, come riportato nel SIA, la DP2 nel corso del 2011 è stata fermata ed è, ad oggi, ferma;

CONSIDERATO che, i semilavorati prodotti dalle unità di distillazione rappresentano le cariche per le unità di conversione della Raffineria, in particolare:

- i distillati pesanti vanno in carica all'unità di Visbreaking - Thermal Cracking che consente di ottenere prodotti leggeri (GPL, benzina, gasolio) da parte del residuo proveniente dagli impianti di distillazione del petrolio grezzo ottenendo anche un prodotto pesante non troppo viscoso;
- la benzina pesante e la nafta prodotte principalmente negli impianti di distillazione primaria sono inviate all'impianto di Reforming Catalitico RC3 con lo scopo di migliorare le caratteristiche "ottaniche". La sezione di reforming produce H₂ puro al 85% circa e benzina riformata;
- la benzina leggera prodotta negli impianti di distillazione è sottoposta al processo che ne migliora le caratteristiche "ottaniche" nell'impianto di Isomerizzazione ISO

CONSIDERATO che, inoltre, la Raffineria è, poi, dotata di unità di desolfurazione gasoli provenienti dalle unità primarie e dall'impianto di cracking termico, mediante riduzione del tenore complessivo di zolfo, azoto e composti poliaromatici, nonché di unità di rimozione di H₂S dalle acque di processo e dalle correnti gassose, H₂S che viene, poi, recuperato in unità di recupero zolfo;

CONSIDERATO che, il progetto *Green Refinery* è incentrato sulla conversione delle due unità di idrodesolfurazione gasoli (HF1 e HF2) esistenti in una unità ECOFININGTM; il processo ECOFININGTM, brevetto ENI, prevede uno stadio di idrodeossigenazione della carica, uno successivo di idroisomerizzazione e, infine uno stadio di separazione dei prodotti;

CONSIDERATO che i prodotti della raffineria da cariche oleose 'bio' saranno rappresentati da GPL 'green', Nafta 'green' e green diesel, quest'ultimo con caratteristiche qualitative superiori rispetto al biodiesel convenzionale (FAME), in termini di potere calorifico, numero di cetano, cloud point, permettendo, sulla base delle stime del Proponente, di essere miscelato con Diesel EURO5 (EN:590) per una percentuale fino al 30%, quindi, oltre le percentuali possibili per il biodiesel convenzionale (7%-10%);

CONSIDERATO che, in assetto 'green' il Proponente prevede di utilizzare biomasse oleose, processate direttamente dall'ECOFININGTM, e *full range virgin nafta* allo *splitter* primario (DP3) al fine di separare la carica in nafta leggera per l'impianto di isomerizzazione e nafta pesante per la carica del reforming catalitico e la produzione di idrogeno, necessario ai processi dell'ECOFININGTM;

CONSIDERATO che, le modifiche a cui andrà soggetta la Raffineria di Venezia per consentirne il funzionamento in assetto 'green' saranno, in sintesi:

- A livello dello splitter, la messa in parallelo delle colonne C3N, C4N dell'unità DP3 e installazione di un ribollitore a media pressione per ciascuna colonna in sostituzione di quello attualmente presente, nonché installazione di due pompe di alimentazione e una per la nafta pesante in uscita e l'installazione di un nuovo scambiatore di calore per il raffreddamento della nafta leggera in uscita ;
- Le unità di isomerizzazione, di reforming catalitico e gli splitter nafta non subiranno modifiche;
- Le unità di desolfurazione HF1 e HF2 diventeranno sede, rispettivamente, dello stadio di deossigenazione e di quello di isomerizzazione, lavorando in serie. Le modifiche a tali unità, nello specifico, saranno:
 - Sostituzione dei catalizzatori e minori modifiche ai reattori

R (orlens)

- realizzazione di una linea di collegamento tra sezione di deossigenazione (HF1) e quella di isomerizzazione (HF2) e stoccaggio intermedio tra le due unità;
- sostituzione e adeguamento scambiatori di calore;
- adeguamento delle pompe di servizio degli impianti esistenti;
- realizzazione di una linea di riciclo fondo vacuum dryer HF1-carica Ecofining: data l'esotermicità della reazione di deossigenazione è, infatti, necessario riciclare parte del prodotto del primo stadio in carica al reattore per avere un effetto di diluizione in grado di controllare l'aumento di temperatura nel reattore stesso;
- realizzazione di una linea di riciclo fondo vacuum dryer HF2-carica sezione d'isomerizzazione: il riciclo di prodotto al reattore serve ad aumentare il liquido circolante ed assicurare la bagnabilità del catalizzatore altrimenti a rischio a causa della scarsa quantità di carica fresca.

CONSIDERATO che l'impianto di Ecofining, nella sezione di deossigenazione, produce un gas acido ricco in CO₂ e povero di H₂S, l'unità di rigenerazione ammine dovrà, pertanto, subire degli interventi di ottimizzazione prevedendo due successivi stadi di assorbimento/rigenerazione con un'ammina speciale, che permette di separare l'H₂S dalla corrente di gas acidi prodotti, in cui è presente anche la CO₂ prodotta dalle reazioni di decarbonatazione che accompagnano la deossigenazione nel primo stadio di reazione dell'ECOFINING™;

CONSIDERATO che l'ottimizzazione della modifica del circuito ammine per il recupero zolfo è stata presentata nell'ambito delle integrazioni, ma che la stessa era comunque già parte del brevetto depositato da ENI il 3 Settembre 2012 con il titolo: "Metodo per convertire una raffineria convenzionale di oli minerali in una bioraffineria" (MI2012A001465);

VALUTATO che tale modifica produce un ulteriore miglioramento dal punto di vista degli impatti ambientali con risparmio di risorse (minor necessità di agente sulfidante DMDS) in ingresso e minori emissioni di SO₂;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda le modifiche alla movimentazione e stoccaggi in Raffineria per le nuove cariche ed ai nuovi prodotti del ciclo "green" sono di seguito elencate:

- coibentazione e tracciatura linee di collegamento darsena-serbatoi di stoccaggio e serbatoi di stoccaggio-unità di processo per:
 - oli vegetali raffinati;
 - intermedio di reazione da deossigenazione Ecofining;
- installazione di un nuovo serbatoio per lo stoccaggio di DMDS;
- linea di collegamento del GPL da Ecofining a Splitter GPL;
- linea di collegamento della Green Nafta da Ecofining a Splitter VN o a stoccaggio, previa stabilizzazione;
- cambio di destinazione di alcuni serbatoi come illustrato nella seguente Tabella:

Sigla	Servizio ciclo tradizionale	Servizio ciclo green
112	Gasolio semilavorato	Olio di palma raffinato
105	Gasolio semilavorato	Olio di palma raffinato
104	Gasolio semilavorato	Olio di palma raffinato
228	HVGO (Gasolio semilavorato)	Sem. da HF1
229	HVGO (Gasolio semilavorato)	Sem. da HF1
517	Benzina semilavorata	Green Nafta
111	HVGO (Gasolio semilavorato)	Green Diesel
SIGARI	GPL	Green GPL
505	ATK (Kero)	Sem. da C4N a ISO
519	Benzina semilavorata	Sem. da C4N a ISO
520	Benzina semilavorata	Sem. da C4N a ISO
518	Biodiesel ²	Sem. da C4N a RC3
516	Benzina semilavorata	Sem. da C4N a RC3

CONSIDERATO, infine, che tutti gli altri impianti di Raffineria saranno disattivati ma non dismessi, prevedendo, la possibilità di lavorare alternativamente in assetto convenzionale o 'green';

CONSIDERATO che il Proponente prevede, inoltre, che, alla luce di quanto dichiarato nella nota DVA-2013-14701 *non si renderanno necessari interventi invasivi con il suolo (scavi), in quanto l'installazione delle nuove apparecchiature richiederà solo alcuni circoscritti interventi di demolizione e di rinforzo delle fondazioni esistenti in aree già pavimentate e che sono state individuate soluzioni tecniche di montaggio di apparecchiature su strutture portanti su slitte, che verranno posizionate su aree pavimentate e pertanto non interferiranno con le terre e con le fondazioni;*

CONSIDERATO che, per quanto sopra descritto, le modifiche impiantistiche necessarie saranno di modesta entità e prevalentemente modifica del piping, installazione di pompe e scambiatori e dei serbatoi di stoccaggio e che, data la modesta entità degli interventi, la durata del cantiere è stimata nell'ordine di circa 3 mesi;

CONSIDERATO che, globalmente, i volumi di materie prime trattate nella Raffineria di Venezia subiranno una importante riduzione in assetto 'green', come evidenziato nella seguente tabella:

Descrizione	U.d.M	Ciclo tradizionale 1° e 2° fase	Ciclo "green"
Olio vegetale raffinato	t/a	-	400.000
Nafta full-range	t/a	865.000	873.100
Gasolio	t/a		-
Olio combustibile	t/a		-
Petrolio Grezzo	t/a		4.550.000

[*] Con 1° e 2° fase, si fa riferimento alle fasi identificate nel decreto AIA prot. DVA-DEC-2010-0000898 del 30/11/2010

CONSIDERATO, inoltre che, in fase di esercizio in assetto 'green', il bilancio energetico si trasformerà come indicato nella seguente tabella, nella quale si evidenzia che la Raffineria non produrrà più olio combustibile, azzerando i consumi da parte della centrale:

Parametro	U.d. M	Ciclo tradizionale		Ciclo "green"	Variazione %	
		1° fase	2° fase		1° fase	2° fase
Produzione di energia						
Energia termica	MWh	3.026.731	3.026.726	1.919.810	- 37%	- 36%
Energia elettrica	MWh	306.590		263.676	-14%	
Consumo di energia						
Energia termica da combustibili	MWh	3.560.861	3.560.854	2.258.600	- 37%	- 36%
Consumo vapore MP	t/a	813.099		199.300	- 27.9%	
Consumo vapore LP	t/a	153.421		496.900		
Energia elettrica	MWh	217.248		95.099	- 56%	
Consumo di combustibili						
Olio combustibile	t/a	140.289	116.330	-	- 100%	- 100%
Fuel gas	t/a	149.299	149.299	54.711	- 63%	- 63%
Metano	t/a	-	20.000	112.202	+ 100%	+ 82%

CONSIDERATO, infine, che, per quanto riguarda i volumi di traffico indotti, rispetto alla marcia tradizionale, i volumi ed i relativi vettori non cambieranno sostanzialmente in quanto la produzione di bio-

B (costo)

carburenti, insieme a prodotti petroliferi tradizionali di introduzione, concorreranno al soddisfacimento del fabbisogno dell'area tributaria della Raffineria.

Per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la caratterizzazione meteo climatica dell'area in esame, sono stati utilizzati i dati relativi all'anno 2011 rilevati dalle stazioni fisse di monitoraggio gestite dall'Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZI), ed in particolare dalla stazione n. 22 (stazione anemologica Torre Pompieri) e dalla stazione meteorologica n. 23 (che non rileva dati anemologici);

CONSIDERATO che la direzione prevalente dei venti è quella compresa tra NNE e NE, caratteristica degli eventi di bora che solitamente si verificano durante la stagione invernale e si osserva inoltre una direzione secondaria da SE, imputabile alle brezze che soffiano dal mare verso l'entroterra soprattutto nei mesi estivi;

CONSIDERATO che i periodi di calma di vento ($< 0,5$ m/s) appaiono molto rari, così come i venti forti, mentre risultano dominanti le brezze comprese tra 2 e 4 m/s e che la classe di stabilità più frequente risulta essere quella neutrale, ricorrente nella metà del periodo analizzato, seguita percentualmente da quella leggermente stabile;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria *ante operam*, il Proponente ha raffrontato le analisi dei dati raccolti nel 2010 dalla rete di monitoraggio del Dipartimento ARPAV Provinciale di Venezia nel territorio comunale con i dati degli ultimi anni e con i criteri previsti dalla normativa e che, a seguito della richiesta di integrazioni, il Proponente ha anche presentato la caratterizzazione della qualità dell'aria e tutti i dati di riferimento aggiornati all'anno 2011;

CONSIDERATO che, come anche confermato dai dati 2011, relativamente a biossido di zolfo (SO_2), monossido di carbonio (CO) e benzene (C_6H_6) non sono stati rilevati superamenti dei valori limite negli ultimi anni; allo stato attuale perciò questi inquinanti non presentano particolari criticità. Anche i metalli pesanti (As, Cd, Ni, Pb) presentano in generale valori medi annui inferiori ai valori obiettivo; attenzione va comunque posta su arsenico e cadmio in prossimità di alcune specifiche fonti di emissione (processi di fusione di vetrerie artistiche);

CONSIDERATO che, per quanto riguarda gli ossidi di azoto (NO_x), ozono (O_3), particolato atmosferico (PM_{10} e $PM_{2.5}$) e idrocarburi policiclici aromatici (IPA): nonostante la tendenziale riduzione delle concentrazioni medie, particolare attenzione va prestata agli ossidi di azoto (NO_x) in quanto precursori dell'ozono ed importante componente dello smog fotochimico, che contribuisce alla formazione di particolato secondario;

CONSIDERATO inoltre che, oltre ai dati rilevati dalla rete ARPAV nel territorio comunale, il Proponente ha presentato i dati rilevati dalle centrali dell'area industriale di Porto Marghera:

- per quanto riguarda l' SO_2 : la stabilizzazione negli ultimi anni delle misure su valori prossimi all'inizio scala strumentale. Detta stabilizzazione, comune sia alle postazioni in zona industriale, in quartiere urbano ed in centro storico a Venezia, è iniziata dalla fine degli anni '90 e, mentre in passato si poteva apprezzare la differenza delle misure tra le varie tipologie di postazioni (valori più elevati in zona industriale, leggermente inferiori in quartiere urbano e bassi in centro storico), negli ultimi anni questa differenza si è pressoché azzerata, tanto da presentare la sovrapposizione dei valori rilevati in zona industriale con quelli del centro storico. Questo andamento è dovuto alla sempre minore quantità di inquinante emesso dalle attività industriali.
- per il biossido di azoto: si nota la netta diminuzione registrata nei primi anni '90 delle concentrazioni misurate in quartiere urbano ed in zona industriale, e la progressiva diminuzione negli anni seguenti. In particolare, le misure delle postazioni in area industriale presentano negli ultimi anni valori più bassi di quelli rilevati in quartiere urbano e pressoché coincidenti con quelli del centro storico. Tali considerazioni sono confermate dai valori rilevati nel 2011 come riportati nella integrazione al SIA.

- Per quanto riguarda l'O3, durante l'anno 2011 sono stati riscontrati alcuni superamenti del massimo giornaliero della media mobile su 8 ore, per la sola stazione EZI n. 21 i superamenti hanno ecceduto la soglia fissata dalla norma
- per il PM10, le cui misure sono disponibili in modo omogeneo a partire dal 2006, l'andamento storico delle medie mensili evidenzia l'incremento dei valori in periodo invernale, in tutte le tipologie di postazioni di misura (zona industriale, quartiere urbano, centro storico e zona extraurbana). Per quanto riguarda i PM10 ci sono stati superamenti dei limiti applicabili presso la sola stazione EZI n. 05. Per quanto concerne il PM2.5, presso la stazione EZI n. 10, le medie annuali 2011 risultano superiori al valore limite annuale al 2015 pari a 25 mg/m3 (D.Lgs. 155/10), ed anche allo stesso valore limite aumentato del margine di tolleranza previsto per l'anno 2011, pari a 28 mg/m3. In ambedue i casi, i valori rilevati sono comunque in linea con quelli della rete ARPAV, a dimostrazione di un inquinamento ubiquitario, che presenta una diffusione pressoché omogenea in tutto il territorio provinciale, e la sua dipendenza dalla stagionalità e dalla meteorologia.

CONSIDERATO che le emissioni in atmosfera di tipo convogliato relative alla configurazione tradizionale della Raffineria sono autorizzate dal Decreto AIA, prot. DVA-DEC-0000898 del 30/11/2010 e i punti di emissione autorizzati che concorrono alla definizione dei limiti 'di bolla' sono descritti nella seguente tabella:

Punto di emissione	Unità afferenti	Caratteristiche geometriche	
		Altezza (m)	Sezione di uscita (m ²)
E03	Distillazione primaria - DP2 ⁸	35	3,08
E08	Reforming catalitico - RC3	70	1,95
E12		45	3,14
E14		36	3,14
E15	Isomerizzazione - ISO	35	5,10
E16	Desolforazione gasolio/kerosene 1 - HF1	40	1,13
E17	Desolforazione gasolio/kerosene 1 - HF2 e unità recupero zolfo - RZ1 e RZ2	61	1,13
E18	COGE e unità di distillazione primaria - DP3	80	19,63
E20	Visbreaking/Thermal Cracking - VB/TC	80	6,56

CONSIDERATO che, in fase di esercizio in assetto green, i camini che resteranno attivi sono riportati nella tabella seguente:

Punto di emissione	Unità afferenti
E08	Reforming catalitico - RC3
E12	
E14	
E15	Isomerizzazione - ISO
E16	HF1 - 1° Stadio di reazione ECOFINING
E17	HF2 - 2° Stadio di reazione ECOFINING e sezione terminale dell'unità di recupero zolfo RZ1
E18	Solo Impianto COGE

CONSIDERATO che, il nuovo assetto operativo "green" consente una riduzione del 15% in peso di emissioni convogliate di NOx, del 88% in peso di emissioni di SO2, del 68% in peso di emissioni di polveri PST e del 26% in peso di emissioni di CO rispetto ai limiti previsti nel Decreto AIA (2° fase) per l'assetto

operativo tradizionale della Raffineria e che anche le concentrazioni medie mensili di bolla stimate subiranno una riduzione, come mostrato nelle due seguenti tabelle

Parametro	t/a	mg/Nm ³
SO ₂	2.275	370
NOx	1.365	250
Polveri	137	20
CO	205	30

Assetto emissivo autorizzato della Raffineria - 2° Fase (a partire dal 1/1/2015) in termini di flussi di massa e concentrazioni medie mensili

Parametro	(t/a)	mg/Nm ³
SO ₂	270 ⁹	52
NOx	1.154	220
Polveri	44	8
CO	151	29

Assetto emissivo previsto della Raffineria ciclo green per l'intero complesso di raffineria, riferite alla Massima Capacità Produttiva in termini di flussi di massa e concentrazioni medie mensili

CONSIDERATO che inoltre, in considerazione del fatto che durante l'operatività del ciclo "green" parte degli impianti di processo esistenti risultano fermi, si prevede che le emissioni fuggitive subiscano altresì una sensibile riduzione rispetto al ciclo tradizionale di raffinazione;

VALUTATO pertanto che, per quanto riguarda la componente ambientale atmosfera il progetto non induce impatti significativi e negativi sull'ambiente;

VALUTATO, inoltre, che specifiche prescrizioni relative alle emissioni in fase di esercizio dell'impianto possono essere individuate nell'ambito dell'aggiornamento dell'AIA per modifica non sostanziale, procedimento in corso dal 20/12/2012, come risulta anche dal portale AIA del Ministero dell'ambiente <http://aia.minambiente.it/DomandeAIADettaglio.aspx?id=480>;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale, sia nella configurazione tradizionale della Raffineria sia in quella "green", l'acqua mare di raffreddamento viene scaricata in Laguna attraverso il punto di scarico SM1, mentre i reflui di processo, quelli sanitari e le acque meteoriche vengono conferite al Consorzio Fusina per l'adeguato trattamento;

CONSIDERATO che i corpi idrici recettori sono ricompresi nell'ambito Portuale del Porto Industriale di Venezia. Il Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto, approvato nel 2009, classifica l'area nel suo complesso area sensibile ai sensi del DLgs 152/06;

CONSIDERATO che, a fronte degli interventi di risanamento, lo stato ecologico della laguna di cui all'analisi del Rapporto Tematico sulla Attività di Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna del Settembre 2008, come riportata nel SIA, mostra che i risultati degli sforzi fatti nel Bacino Scolante, a Porto Marghera e nella Laguna per la salvaguardia dell'ecosistema abbiano ottenuto dei risultati apprezzabili;

CONSIDERATO che, l'operatività della Raffineria nel ciclo "green" comporterà una riduzione dei consumi idrici rispetto al ciclo tradizionale di raffinazione e che, sulla base delle stime presentate dal Proponente, si prevede una riduzione di circa il 43% in volume del consumo di acque di processo approvvigionate dall'acquedotto industriale e di circa il 46% del consumo di acqua mare per il raffreddamento degli impianti di processo;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda le acque reflue, si prevede una riduzione di circa il 18% per quanto concerne i reflui conferiti al Consorzio Fusina (reflui di processo, reflui sanitari e acque meteoriche) e di circa il 46% per le acque mare di raffreddamento scaricate in Laguna attraverso l'esistente punto di scarico SM1;

CONSIDERATO, inoltre, che la qualità delle acque reflue conferite al Consorzio Fusina dovrà rispettare gli standard stabiliti dal Regolamento stipulato con il Consorzio medesimo e che l'acqua mare di raffreddamento prelevata dalla Laguna, non entrando mai in contatto con le sostanze lavorate dalla Raffineria, verrà pertanto scaricata con le medesime caratteristiche qualitative di quanto prelevato;

VALUTATO, per quanto sopra, che l'intervento non comporterà interventi negativi e significativi sul comparto ambiente idrico superficiale;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo, l'area su cui sorge il polo di Porto Marghera è di origine artificiale e fu guadagnata alla laguna mediante imbonimento dell'area barenale con ingenti volumi di materiali di riporto, derivanti dalle attività produttive della prima zona industriale e dall'escavo dei canali industriali;

CONSIDERATO che, come sopra riportato, la Legge 426/98 all'art. 1 individua l'area industriale di Porto Marghera come Sito di Bonifica di Interesse Nazionale a causa dei fenomeni di inquinamento dei suoli e della falda pregressi ed in atto. Il sito è stato perimetrato con DMA del 23/2/2002;

CONSIDERATO, inoltre, che il Proponente dichiara con nota DVA-2013-14701 *che non si renderanno necessari interventi invasivi con il suolo (scavi), in quanto l'installazione delle nuove apparecchiature richiederà solo alcuni circoscritti interventi di demolizione e di rinforzo delle fondazioni esistenti in aree già pavimentate e che sono state individuate soluzioni tecniche di montaggio di apparecchiature su strutture portanti su slitte, che verranno posizionate su aree pavimentate e pertanto non interferiranno con le terre e con le fondazioni;*

VALUTATO, pertanto, che posto che in fase operativa si proceda come dichiarato dal Proponente il progetto in esame non comporterà interferenze con le attività di bonifica non inducendo impatti negativi e significativi sulla componente suolo e sottosuolo;

CONSIDERATO che, i principali rifiuti solidi prodotti dalla Raffineria durante il ciclo "green" saranno costituiti dai catalizzatori esausti dell'unità Ecofining, in sostituzione dei catalizzatori esausti prodotti dalle unità di desolforazione gasoli HF1 e HF2 nel ciclo tradizionale di raffinazione;

CONSIDERATO che, durante l'operatività del ciclo "green", della Raffineria parte degli impianti di processo esistenti risultano fermi, si prevede che il quantitativo totale di rifiuti prodotti subirà una riduzione rispetto al ciclo tradizionale di raffinazione per circa il 10%;

VALUTATO, pertanto, che il progetto proposto non determina impatti negativi e significativi per quanto riguarda la produzione di rifiuti;

CONSIDERATO che, la Raffineria di Venezia non ricade nell'ambito di alcuna area protetta o della rete Natura2000 ma che, nelle immediate vicinanze del sito si trovano le seguenti aree SIC/ZPS:

- ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" (istituita con DGR 441/07) che occupa un'area di 55.209 ha e dista al sito di progetto, nel punto più prossimo, circa 0,1 km;
- SIC IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia" (designato con DGR 1180/06) che occupa un'area di 26.385 ha e dista al sito di progetto, nel punto più prossimo, circa 3,2 km;
- SIC IT3250031 "Laguna Superiore di Venezia" (designato con DGR 1180/06) che occupa un'area di 20.365 ha e dista al sito di progetto, nel punto più prossimo, circa 1 km.

CONSIDERATO che il proponente, secondo l'approccio previsto dalla normativa, ha eseguito una valutazione preliminare (screening) della potenziali incidenze significative del progetto oggetto di studio sui suddetti Siti della rete Natura 2000;

VALUTATO che, sulla base di tale screening, non si rileva alcun tipo di impatto del progetto in esame sui siti Natura 2000;

VALUTATO inoltre che, date le caratteristiche del progetto e il contesto in cui si inserisce non si ravvisano elementi di impatto negativi e significativi sulle componenti flora, fauna ed ecosistemi;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda l'ambiente acustico, la Raffineria si inserisce in un'ampia area industriale, nel complesso individuata prevalentemente in Classe VI (Aree esclusivamente industriali - Aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi), in cui è pertanto consentito il valore limite massimo di immissione sonora, pari a 70 dB(A);

CONSIDERATO che le apparecchiature che si prevede di installare sono rappresentate essenzialmente da tredici pompe e che queste saranno caratterizzate da un livello continuo di pressione sonora inferiore a 80 dB(A) ad una distanza di un metro dall'apparecchiatura stessa;

CONSIDERATO che alcune sorgenti sonore esistenti, riportate indicativamente di seguito, risulteranno non attive nel ciclo "green":

- Impianto DP3 (esclusa la Sezione C3 e C4):
 - Forno;
 - Pompe;
 - Air Cooler.
- Impianto VB/TC:
 - Forni;
 - Pompe;
 - Air Cooler;
 - Compressori (parzialmente).
- Recupero Zolfo RZ2:
 - Soffianti;
 - Pompe.
- Recupero Zolfo RZ1:
 - Soffianti;
 - Pompe.
- Impianto DP2:
 - Forni;
 - Pompe.
- Pompe Fuel Oil.

VALUTATO che, in virtù dell'effetto compensativo tra le nuove apparecchiature installate e quelle inutilizzate non si prevede alcun aggravio dell'impatto acustico lungo tutto il perimetro della Raffineria rispetto alla situazione attuale;

VALUTATO che, la modifica impiantistica, non comportando modifiche evidenti all'attuale assetto strutturale dell'impianto, non determini impatti negativi e significativi sulla componente paesaggio;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda il traffico navale e su terra, il Proponente stima che questo, durante la marcia nel ciclo "Green", resterà invariato rispetto al ciclo convenzionale;

Fase di cantiere

CONSIDERATO, che per quanto riguarda le attività di cantiere:

- queste saranno di modesta entità, prevedendo marginali attività di demolizione o scavo
- si protrarranno per un periodo di circa 3 mesi e che, tali attività comporteranno la presenza in sito di personale terzo dedicato in numero mediamente pari a circa 130 unità;
- il traffico di automezzi pesanti previsto da e per il cantiere è stato stimato in circa 2 - 3 automezzi al giorno;
- durante le varie attività di cantiere, verranno prodotti diversi rifiuti, la cui tipologia sarà comparabile a quella tipicamente correlata alle normali attività di manutenzione degli impianti di raffineria;
- i macchinari impiegati durante il cantiere saranno conformi ai requisiti di limitazione imposti alle sorgenti acustiche mobili secondo la Legge n. 447 del 26/10/1995 e il DPCM 14/11/1997;

VALUTATO che:

- l'impatto dell'incremento di traffico rispetto ai volumi di traffico normalmente esistenti nell'area della Raffineria possa ritenersi trascurabile;
- per quanto riguarda le potenziali emissioni di polveri da tali attività, posto che vengano messe in opera le opportune misure di mitigazione, l'impatto si possa ritenere del tutto trascurabile e completamente reversibile;
- non si prevede aggravio dell'impatto acustico lungo il perimetro della Raffineria;
- per quanto riguarda l'impatto potenziale sulla componente suolo e sottosuolo, tutta l'area di intervento è pavimentata e servita da reti fognarie tali da consentire la raccolta dei reflui potenzialmente contaminati ed il loro invio all'impianto di trattamento consortile e le attività di scavo verranno eseguite in conformità alle prescrizioni in tal senso formulate in sede di Conferenza di Servizi Decisoria del SIN di Venezia e che, pertanto, l'impatto possa ritenersi trascurabile;

VALUTATO, in conclusione, che:

- non si ravvisano elementi di contrasto con gli strumenti di pianificazione energetica, ambientale, socio-economica a livello locale, nazionale e comunitario;
- il progetto proposto presenta caratteristiche fortemente innovative sotto la spinta della recente legislazione in tema di mitigazione delle emissioni di gas a effetto serra e sviluppo delle energie rinnovabili ed è in accordo con l'Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del SIN di Venezia – Porto Marghera ed aree limitrofe siglato tra il MATTM e gli Enti locali il 16 aprile 2012, proponendo il riuso dei siti produttivi già esistenti per lo sviluppo di nuove iniziative industriali, garantendo l'occupazione e l'opportunità di sviluppo di nuove filiere produttive rispetto a quelle convenzionali basate sull'utilizzo dei combustibili fossili tradizionali;
- dall'analisi degli effetti del progetto sui comparti ambientali, il progetto proposto non introduce impatti negativi significativi sull'ambiente;
- il progetto proposto non prevede l'esecuzione di interventi invasivi del il suolo (scavi), rinforzando le fondazioni esistenti in aree già pavimentate e adottando soluzioni tecniche di montaggio tali da sfruttare aree già pavimentate senza interferire con le terre e con le fondazioni
- qualora, in fase di progettazione esecutiva o successivamente si rendesse evidente la necessità di effettuare scavi, il progetto dovrà essere nuovamente sottoposto alle valutazioni di competenza del Ministero dell'Ambiente per il rilascio delle necessarie autorizzazioni
- la modifica della composizione del materiale in ingresso all'impianto rispetto a quanto valutato nel presente parere, potrà essere effettuata solo a valle di valutazione di impatto ambientale

Tutto ciò PREMESSO, VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME PARERE POSITIVO

alla non assoggettabilità a VIA del progetto "Avvio della produzione di biocarburanti (Green Refinery)" presso la Raffineria di Venezia, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Sostenibilità dei biocombustibili

1. Le cariche in ingresso all'impianto dovranno essere costituite da materie prime vegetali, quali l'olio di palma, forniti esclusivamente da fornitori che siano in grado di produrre i certificati di sostenibilità emessi nell'ambito del sistema di certificazione italiano oppure di sistemi di certificazione volontari approvati dalla Commissione Europea che coprano l'intera catena di produzione delle materie prime vegetali.
2. Vista la natura sperimentale delle attività condotte dall'impianto, il Proponente dovrà produrre una relazione che evidenzi i risultati del monitoraggio ai camini delle emissioni convogliate di raffineria. Il monitoraggio dovrà effettuarsi sulla base delle procedure e modalità individuate dal PMC di cui al decreto AIA DVA-DEC-2010-0000898 a partire dall'entrata a regime dell'impianto e per la durata di dodici mesi o, comunque, entro diciotto mesi dall'avvio dell'impianto, al fine di verificare che i

Handwritten initials/signatures at the top right of the page.

flussi di massa e le concentrazioni effettivamente emesse dall'impianto siano coerenti con l'assetto emissivo previsto della Raffineria in ciclo green. La relazione dovrà essere inviata al MATTM per verifica di ottemperanza. Nel caso di scostamenti superiori al 10% rispetto al quadro emissivo previsto il progetto oggetto del presente parere dovrà essere ripresentato al MATTM per le opportune valutazioni e determinazioni, ferme le eventuali ulteriori prescrizioni che emergeranno nel procedimento AIA (modifica non sostanziale) in corso.

L'ottemperanza delle prescrizioni dovrà essere verificata presso il MATTM.

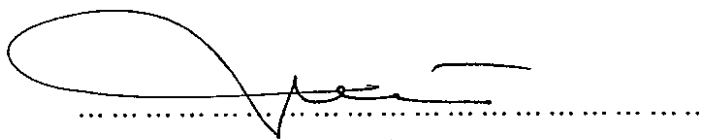
Vertical column of handwritten signatures on the right side of the page.

Handwritten signature/initials at the bottom left.

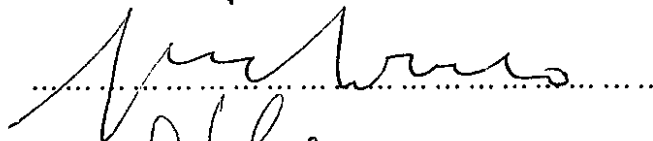
Handwritten signature/initials at the bottom center.

Handwritten signature/initials at the bottom right.


Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



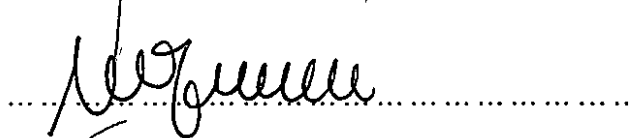
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



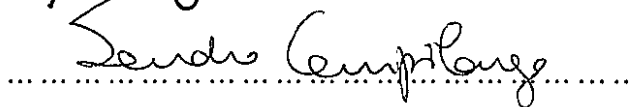
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



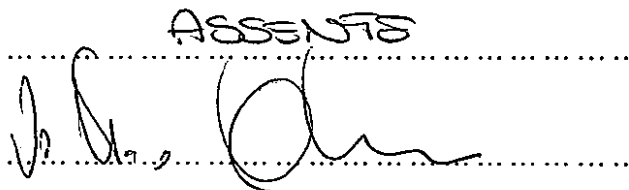
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)



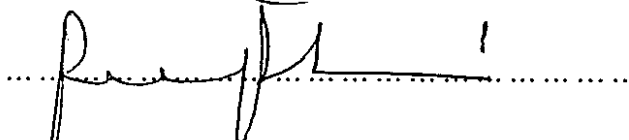
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



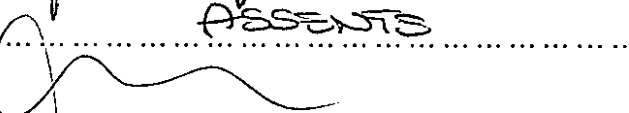
Prof. Saverio Altieri

ASSENTIS


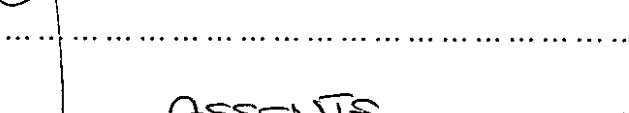
Prof. Vittorio Amadio



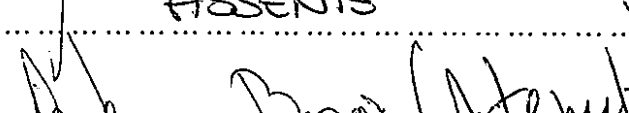
Dott. Renzo Baldoni



Dott. Gualtiero Bellomo

ASSENTIS


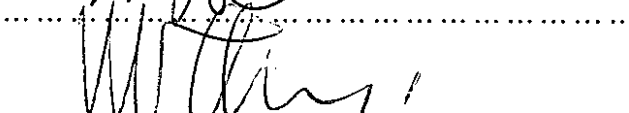
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTIS


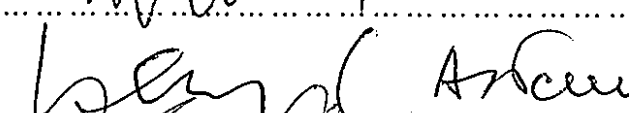
Ing. Stefano Bonino

ASSENTIS


Dott. Andrea Borgia



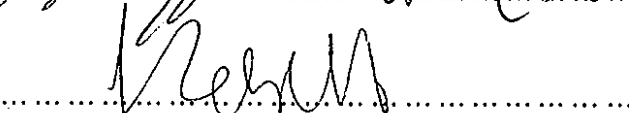
Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello





Prof. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

(ASTENUTO)

Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

B

Cons. Marco De Giorgi

M

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

(ASTENUTO)

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel
Lentini

Filippo Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Millella

Ing. Arturo Luca Montanelli

~~Montanelli~~

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti (Astensione)

Avv. Luigi Pelaggi

Pelaggi (Astensione)

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

Ruggiero (Astensione)

Dott. Vincenzo Sacco

Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

Viviani (ASTENSIONE)