

ACCORDO DI PROGRAMMA SULLA CHIMICA A PORTO MARGHERA

Il MINISTERO DELL'INDUSTRIA
il MINISTERO DELL'AMBIENTE
il MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
la REGIONE DEL VENETO
la PROVINCIA Di Venezia
il COMUNE DI Venezia
l'AUTORITÀ PORTUALE
l'UNINDUSTRIA di Venezia
la FEDERCHIMICA
le Organizzazioni Sindacali CGIL, CISI, e UIL (nazionali, regionali e provinciali)
l'EniChem S.p.A.
la EVC European Vinyls Corporation
la Edison Termoelettrica
la Elf Atochem
la Crion
la Sapio
la Agip Petroli
la Esso Italiana
la Api
la Ausimont
la Montefibre
la San Marco Petroli
la Decal
la Agip gas
la Ambiente S.p.A.
l'Esercizio Raccordi Ferroviari
l'Ente Zona Industriale di Porto Marghera

premessi che:

- in data 9 marzo 1998 è stato firmato, presso la Regione Veneto, tra tutti gli Enti Territoriali e le parti sociali locali partecipi al presente accordo, un protocollo d'intesa per il risanamento, disinquinamento e rilancio di Porto Marghera, che delinea un progetto compiuto di interventi per l'area avuto riguardo allo scavo e bonifica dei canali, alla valorizzazione della portualità, alle infrastrutture viarie, ferroviarie, energetiche e ambientali, agli investimenti produttivi, il monitoraggio dei rischi, la formazione e riqualificazione delle risorse umane;
- in data 12 marzo 1998, presso il Ministero dell'Industria, i Ministri dell'Industria, dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente, prendendo atto dei documenti approvati dagli Enti Territoriali e dalle forze sociali locali nella riunione del 9 marzo, hanno con esse convenuto di "procedere quanto prima alla ricognizione degli interventi e delle risorse disponibili con il Ministero del Bilancio, ai sensi del punto 1.3 della deliberazione CIPE 21 marzo 1997 sulla programmazione negoziata e di avviare il confronto specifico per la formulazione dell'Accordo di Programma sulla Chimica, quale condizione indispensabile per assicurare la compatibilità degli investimenti;
- sulla base di tali impegni, le parti firmatarie hanno definito, attraverso approfondimenti successivi, verificati e condivisi nelle riunioni romane del 19 maggio e del 21 luglio e veneziana del 21 settembre, il quadro delle tematiche e degli impatti nonché l'iter

procedurale per addivenire all'accordo, come da verbali allegati al presente atto, (allegato 1),

stipulano il presente accordo di programma

1) Gli obiettivi

Obiettivo del presente accordo è costituire e mantenere nel tempo a Porto Marghera condizioni ottimali di coesistenza tra tutela dell'ambiente, sviluppo e trasformazione produttiva nel settore chimico, in un quadro di certezze gestionali, sul presupposto che un Paese moderno e fortemente industrializzato debba orientare l'evoluzione e lo sviluppo del settore chimico all'interno del suo sistema produttivo verso scenari globali ed ecosostenibili, nella consapevolezza che la chimica di Marghera rappresenta un punto chiave nella chimica italiana, patrimonio da qualificare e orientare verso linee rigorose e innovative, nel rispetto dell'ambiente. Si intende, per questa via, fare di Porto Marghera un caso pilota di "area ecologicamente attrezzata", come definita dal D. L.vo 31.3.98. n. 112, art. 26. Sono stati individuati, a tali fini, i seguenti obiettivi intermedi, entrambi necessari, ai quali si rivolge il quadro di azioni descritte nei paragrafi successivi:

- risanare e tutelare l'ambiente attraverso azioni di disinquinamento, bonifica o messa in sicurezza dei siti, di riduzione delle emissioni in atmosfera e delle emissioni in laguna e di prevenzione dei rischi di incidente rilevante;
- indurre adeguati investimenti industriali, per dotare gli impianti esistenti delle migliori tecnologie ambientali e di processo e renderli concorrenziali sul piano europeo, garantendone l'economicità nel tempo e assicurando il mantenimento, il rilancio e la qualificazione dell'occupazione.

2) L'ambito di riferimento

Porto Marghera è costituita da oltre 2000 ettari tra insediamenti industriali e canali portuali, stretti tra la laguna e la città e segnati da situazioni di degrado urbanistico e dalla presenza di vaste aree dismesse o sotto utilizzate, nonché dall'obsolescenza/assenza di molte infrastrutture primarie e da fenomeni di inquinamento, che, pure, ancora rappresentano un perno essenziale all'interno del sistema economico del nord-est, sul cui rilancio, come zona produttiva e portuale, si intende puntare per la rinnovata promozione dell'intero sistema economico locale. Muove in questa logica la variante urbanistica per Porto Marghera, parte essenziale di un grande disegno che intende rapportare il territorio veneziano ad un unico sistema di coerenze, connesso al più vasto assetto metropolitano, ripensando l'intera zona industriale, riprogettandone gli spazi in senso più appetibile a nuovi investimenti e suggerendo soluzioni al necessario adeguamento della sua maglia infrastrutturale. Il presente Accordo di programma interessa tutte le imprese chimiche e petrolifere e dell'energia dell'area, in coerenza alle finalità dello strumento urbanistico, che ha imposto la definizione di obiettivi specifici e l'attivazione di azioni di carattere economico, amministrativo, organizzativo e promozionale, in grado di supportare e realizzare le azioni programmate, con effetti verificabili in tempo reale. Meritano di essere richiamati, in questa sede, gli obiettivi volti a:

- valorizzare la funzione portuale commerciale ed industriale;
- creare condizioni di compatibilità, e non di conflitto, tra la zona industriale e la città circostante;
- riorganizzare il sistema relazionale secondo la triplice ottica:
 - a) di migliorare i collegamenti ferroviari;
 - b) di creare raccordi stradali con l'entroterra produttivo;
 - c) di separare il traffico industriale dal traffico urbano;
- riscrivere le regole insediative, distinguendo e favorendo le vocazioni delle diverse parti dell'area e considerando, con una nuova ottica, tutte le complicate questioni legate agli assetti patrimoniali, alle procedure attuative, alle problematiche del risanamento ambientale.

Con la variante al PRG per Porto Marghera si è inteso restituire la zona industriale al mercato, con le sole generali indicazioni necessarie al suo ordinato sviluppo (le caratterizzazioni tecnico-scientifica, portuale, mista, industriale pura). Il capovolgimento dell'immagine ambientalmente negativa di Porto Marghera procede attraverso: una serie di azioni di recupero, bonifica e valorizzazione paesistica di aree a bordo e di aree interne alla zona

industriale; il waterfront lagunare in continuità con il Parco di San Giuliano; un canale verde che da Forte Marghera penetra direttamente fino al canale Vittorio Emanuele, creando un nuovo affaccio sull'acqua a ridosso delle aree del Parco Scientifico e Tecnologico; la costruzione di cunei e barriere verdi tra città e polo industriale nella zona a sud, in corrispondenza di discariche oggi abbandonate e, non ultimo, il recupero ambientale e paesistico di tutto il tratto terminale dei Navigli del Brenta, da Malcontenta a Fusina, con azioni perentorie di ripristino dell'asta canalizia, che storicamente collegava Venezia a Padova attraverso un paesaggio agrario e monumentale unico in Europa.

3) Il quadro degli interventi

3.1) Le Azioni di risanamento a tutela dell'ambiente.

a) Scavo canali

Alla bonifica dei canali industriali portuali e immediatamente collegati, da Fusina al canale Vittorio Emanuele, provvederanno, nel rispetto del protocollo 8 aprile 1993, il Magistrato alle Acque e l'Autorità Portuale di Venezia che entro il 31/12/1999 effettueranno gli accertamenti sistematici sullo stato di compromissione dei fondali, concludendo le operazioni di scavo entro il 2005.

Gli stessi soggetti provvederanno alle preliminari e necessarie opere di conterminazione dei siti, eventualmente integrandole con le opere di banchinamento. Gli stessi soggetti provvederanno a ripetere quanto anticipato, presso le aziende che risultassero, in sede giurisdizionale o transattiva, responsabili dell'inquinamento.

b) Smantellamento degli impianti in dismissione, messa in sicurezza dei siti e/o bonifica dei siti

Alle operazioni di smantellamento, messa in sicurezza in vista di successiva bonifica, o bonifica già in corso, in diverse aree del territorio ex art. 17 del D.L. n. 22/97, si affiancheranno analoghi interventi, a carico degli attuali proprietari, a partire dalle aree del Petrochimico uno (circa 50 ha) e dalle altre aree che si renderanno disponibili, in attuazione del presente accordo, mediante rilocalizzazione dei depositi di prodotti petroliferi (circa 26 ha). Le operazioni di smantellamento dovranno concludersi entro due anni dalle dismissioni. Osi pure, tutte le aree delle aziende firmatarie non soggette a dismissione saranno interessate da accertamenti sistematici sullo stato di compromissione dei suoli da concludersi entro il 31 dicembre 1999, per l'adozione dei conseguenti piani (ove necessari) di messa in sicurezza e/o bonifica da approvarsi entro il 31 dicembre 2000, sulla base dei criteri definiti negli allegati 2 e 3 al presente Accordo, rispettivamente per il monitoraggio e le bonifiche, fermo restando che, per quanto concerne le modalità di intervento ed i limiti di accettabilità circa la contaminazione dei suoli e delle acque sotterranee, si farà riferimento a quanto verrà definito nell'emanando decreto di attuazione del I comma dell'art. 17 del D. L. n. 22/97. Le operazioni di cui sopra saranno agevolate con i contributi di cui al citato art. 17, nella misura massima consentita.

c) Fissazione dei limiti per gli scarichi in laguna.

Gli scarichi in laguna, relativamente alle acque reflue di processo e prima pioggia pretrattate, e alle acque di raffreddamento, sono sottoposti alle prescrizioni del decreto Ronchi-Costa e del Piano Direttore della Regione Veneto; si è registrato l'impegno di tutte le imprese a far confluire tutti gli scarichi di processo e prima pioggia, pretrattati, al nuovo previsto impianto fitoriore di Fusina.

d) Linee guida per la definizione del piano di sicurezza negli ambiti portuali.

In allegato 4 si danno le linee-guida cui dovrà uniformarsi l'Autorità Portuale, in sede di predisposizione del Piano di sicurezza, da adottarsi entro un anno dalla firma del presente accordo, in conformità alle Direttive che saranno emanate dai Ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti. e) Riduzione dei rischi nella movimentazione merci. Oltre agli interventi di riduzione dei rischi nella movimentazione dei prodotti petrolchimici, connessi agli investimenti aziendali contemplati nel presente accordo, si riconoscono indispensabili i seguenti interventi, coerenti con gli obiettivi della variante, da finanziarsi con gli strumenti agevolativi della programmazione negoziata; Nuova viabilità dedicata al traffico industriale, secondo progettazione preliminare da completarsi entro 3 mesi dalla firma del presente accordo,

- tratta SS 11 (Chiesa della Rana), Via dell'Elettricità, via Volta, ponte su Canale Industriale Ovest, accesso zona portuale tratta via Volta, ponte su Canale Industriale Ovest, accesso zona portuale tratta Rotonda Tangenziale - SS 11 -Chiesa della Rana;
- tratta SS 309 Romea) - via dell'Elettronica Nord - adduzione al nuovo terminal di Fusina;

Razionalizzazione del sistema di movimentazione merci su ferro in gestione ad Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A. con oneri a carico dei proprietari.

- spostamento del binario di Via dell'Industria e suo prolungamento in area petroli, nonché dismissione del binario di movimentazione prodotti petroliferi in Via della Libertà, previo esame congiunto del tracciato con le aziende coinvolte
- sistemazione e spostamento del binario di Via dell'Elettricità, elidendo ogni intersecazione tra strada e ferrovia, in coerenza con i programmi della nuova viabilità.

Razionalizzazione e potenziamento dello scalo FF.SS. in ambito portuale.

f) Controllo a distanza della movimentazione

Entro sei mesi dalla firma del presente accordo, al fine di assicurare il controllo a distanza della movimentazione delle merci pericolose, il Ministero dell'Ambiente, sentita l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, d'intesa con la Regione, la Provincia ed il Comune di Venezia e con l'Autorità Portuale, provvederà alla definizione delle modalità di organizzazione e gestione di un sistema di rilevamento della posizione e dello stato dei mezzi di trasporto, nonché all'individuazione della sede della centrale di controllo del sistema. Il Ministero dell'Ambiente provvederà al finanziamento del progetto e delle installazioni necessarie al funzionamento del centro di controllo, nell'ambito del sistema SINIAGE di cui al successivo punto h). Le spese di esercizio del centro saranno a carico del Comune di Venezia, presso cui sarà stato installato, in considerazione delle competenze in materia di gestione del traffico nell'area urbana. Le spese di installazione dei sistemi a bordo, e quelle di canone, saranno a carico dei titolari dei mezzi di trasporto. Le imprese che utilizzano sostanze pericolose e l'Autorità Portuale dovranno assicurare che, a partire dal 1.10.1999, tutti i mezzi che trasportano merci pericolose destinate alle attività industriali di Porto Marghera o movimentate nell'area portuale di Venezia, siano equipaggiati con un apparato composto da: 1) un rilevatore GPS per la rilevazione della posizione dei mezzi; 2) un sottosistema di rilevatori per accertare lo stato del mezzo e del suo carico; 3) un sistema di comunicazione mobile terrestre e satellitare, per ricevere i dati di stato e posizione e trasmetterli alla centrale di controllo; 4) un interfaccia utente-display e tastiera che consenta al conducente di essere in contatto con la centrale di controllo, sia per ricevere che per spedire messaggi e allarmi.

g) Accordo volontario per la certificazione ambientale delle industrie chimiche

Le imprese firmatarie del presente accordo si impegnano volontariamente a costruire sistemi di gestione interni più favorevoli all'ambiente e a predisporre ed offrire al pubblico informazioni periodiche sullo stato di attuazione dei programmi e delle politiche interne di gestione. Ciascuna impresa, in particolare, si impegna ad elaborare un bilancio ambientale d'azienda, che l'ARPAV utilizzerà per l'elaborazione di un bilancio annuale ambientale d'area. Il protocollo di riferimento verrà elaborato dall'ARPAV entro tre mesi dalla firma del presente accordo, in collaborazione con Comune e Provincia di Venezia e con Unindustria e conformemente alle Direttive EMAS o ISO 14001.

h) Il sistema integrato per il monitoraggio ambientale e la gestione del rischio industriale e delle emergenze

Entro tre mesi dalla firma del presente accordo, il Centro Comune di Ricerca di Ispra, in cooperazione con il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, la Provincia e il Comune di Venezia provvederà alla progettazione esecutiva del sistema integrato SIMAGE di cui all'allegato 5, avendo cura di ottimizzare l'interazione delle strutture e delle conoscenze esistenti e massimizzando la collaborazione con i gestori degli impianti. Considerando le proposte avanzate dal Comune e dalla Provincia al Tavolo Tecnico, verrà realizzato un sistema analogo a quelli già finanziati dal Ministero dell'Ambiente in altre aree ad elevata concentrazione di rischi industriali e progettati dal Centro Comune di Ricerca della Commissione Europea di Ispra, per il monitoraggio dello stato ambientale, il rilievo

tempestivo di incidenti industriali e da trasporto di sostanze tossiche o pericolose, il controllo e la gestione dei trasporti di tali sostanze per strada, ferrovia, mare, la gestione delle emergenze ambientali e incidentali, il controllo stesso dell'efficacia degli interventi di risanamento per l'area di Marghera. Le spese per la progettazione e la messa

in opera del sistema integrato saranno a carico del Ministero dell'Ambiente. Alle spese di manutenzione e gestione provvederà, invece, per il 50%, la Regione del Veneto e, per il restante 50%, le Aziende dell'area, a mezzo dell'Ente Zona. In sede di primo avvio, il Sistema Integrato verrà gestito direttamente dal Centro Comune di Ricerca, in collaborazione con le Autorità competenti e nella prospettiva del passaggio all'ARPAV per la gestione a regime.

i) Area ecologicamente attrezzata

Entro sei mesi dalla firma del presente accordo, la Giunta Regionale definirà un disegno di legge per realizzare a Porto Marghera un'area ecologicamente attrezzata ai sensi dell'art. 26 del D.L.vo 112/98, disciplinando le forme di gestione unitaria delle infrastrutture e dei servizi da attivare, per garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente. La firma del presente accordo integra l'individuazione di cui al comma 2 del citato art. 26 e impegna la Regione alla definizione di priorità, nell'intesa istituzionale di programma di cui alla Delibera CIPE 21 marzo 1997 sulla programmazione negoziata, per tutte le infrastrutture connesse allo sviluppo dell'area, già individuate con il protocollo del 9 marzo 1998, richiamato in premessa.

3.2) Gli investimenti e la salvaguardia dell'occupazione

a) Gli investimenti

Alle imprese che aderiscono al presente accordo e rispetteranno gli impegni conseguenti saranno garantite la certezza operativa per tutto il periodo di ammortamento economico degli investimenti, nonché le procedure autorizzatorie semplificate di cui al paragrafo successivo, da attivarsi sulla base dei miglioramenti già accertati nel presente Accordo. Si riassumono, di seguito, gli investimenti prospettati dalle imprese, dei quali è già stato possibile valutare gli effetti positivi sull'ambiente e sul rischio industriale, rinviando all'allegato 6 l'illustrazione disaggregata e di dettaglio.

Piano complessivo degli investimenti, in miliardi di lire:

<u>SOCIETA</u>	<u>Totale</u>
Enichem	1.095
EVC	117
Edison Termoelettrica	245
Agip Raffineria	45,5
Ausimont	13,5
Montefibre	15,5
Decal	10
Agip Gas	14
Ambiente	20
	<u>1.575,5</u>

Parte significativa degli investimenti ha un retto o indiretto riflesso ambientale o di miglioramento della sicurezza industriale, sia attraverso interventi specifici realizzati allo scopo, sia per miglioramento della tecnologia, sia infine per razionalizzazione della movimentazione delle merci pericolose.

Al riguardo, assumono preminente rilievo gli impegni di EniChem:

- a) a sostituire la tecnologia "celle a catodo mercurio" dell'impianto cloro soda con la tecnologia "celle a membrana", come da scheda allegata, mantenendo invariata la capacità produttiva di cloro dell'impianto, nonché a mantenere la produzione di ossido di carbonio e idrogeno (TD12) ai quantitativi necessari alla produzione di 118.000 tonnellate/anno di toluendiissocianato;

- b) a ridurre la capacità di stoccaggio dei foscine da 30 a meno di 15 tonn. e provvedere alla bunkerizzazione dei serbatoi e alle altre prescrizioni secondo la direttiva dei Ministeri dell'Ambiente e degli Interni del 18/9/98;
- c) a sviluppare nei tempi più rapidi la ricerca per la sostituzione dell'utilizzo dei foscine con il dimetil carbonato ai fini della produzione di TDI, anche attraverso un impianto pilota da realizzare a Marghera;
- d) a riferire periodicamente sui risultati della ricerca/sviluppo di tale progetto innovativo.
 - il programma di bilanciamento delle produzioni di EVC (280 t. di CVM e 260 t. di PVC), che sarà realizzato contestualmente ai programmi di miglioramento della sicurezza e dell'impatto ambientale, oltre che delle emissioni secondo quanto concordato il 21/9/1998;
 - la futura eliminazione da parte di SAPIO dell'impianto di imbottigliamento Acetilene, che la escluderà dal novero delle aziende a rischio di incidente rilevante;
 - l'arretramento degli impianti di Agip gas entro l'area della raffineria, avendo la società aderito alla richiesta delle Amministrazioni di liberare da insediamenti a rischio la fascia antistante Via della Libertà. In proposito, le Autorità pubbliche firmatarie del presente Accordo si impegnano a ricercare le possibili misure agevolative per consentire la realizzazione dell'opera e a sollecitare il Ministro degli Interni a concedere per lo stabilimento Agip gas di Venezia una proroga di almeno un anno degli adempimenti tecnici previsti dal D.M. del 13/10/1994 la cui scadenza è al 13/10/2001, onde consentire la delocalizzazione entro ottobre 2002;
 - al di là degli investimenti già programmati, l'impegno di Elf Atochem e delle Autorità competenti di considerare congiuntamente le migliori soluzioni per la riduzione degli impatti delle produzioni attuali, anche valutando la possibilità di una delocalizzazione parziale degli impianti, con procedure concordate e adeguati incentivi;
 - gli impegni di San Marco Petroli a garantire investimenti per opere di miglioramento ambientale e della sicurezza, e a concordare possibili delocalizzazioni degli impianti con procedure da definire.

Merita un'attenzione tutta particolare, inoltre, la soluzione adottata coi presente Accordo, per la razionalizzazione dei depositi costieri, mediante il recepimento del progetto "Petroven", tra Agip Petroli, Esso Italiana ed API, in 1 zona industriale. Invero, l'accordo Petroven, quale risulta in allegato 7, consente di concentrare le attività di stoccaggio e movimentazione in un unico polo, caratterizzato da attrezzature con elevati standards di sicurezza, che permette:

1. l'arretramento delle attività petrolifere con conseguente dismissione di 24 ha, in prossimità di Via Righi;
2. la riduzione del 50% del traffico navale petrolifero in laguna (-80 navi/anno) e l'eliminazione del traffico navale nel canale Brentella;
3. l'utilizzo di una flotta con maggiori dimensioni ed elevate caratteristiche di sicurezza (doppia chiglia, tank inertizzate);
4. la programmazione centralizzata dei viaggi via terra e l'adozione di carichi lavorativi tali da consentire una significativa riduzione (30-40%), a regime, dell'intensità media di traffico nelle ore di maggior traffico veicolare;
5. la riduzione del rischio industriale;
6. la riduzione delle emissioni in atmosfera, mediante la completa attuazione delle misure di cui all'allegato 1 della Direttiva 94/63/CE, entro i termini previsti dall'art. 3, punti 1 e 2, lettere a) e b).

I firmatari del presente Accordo, dunque, ritengono importante che l'accordo Petroven sia reso operativo entro i più stretti tempi tecnici necessari al completamento dell'iter presso l'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato ed al conseguimento delle previste autorizzazioni. Peraltro, l'accordo Petroven essendo limitato alla prima area industriale, risulta parziale rispetto all'esigenza di una completa ottimizzazione di movimentazione e stoccaggio dei prodotti petroliferi e all'esigenza di rispetto delle indicazioni della normativa speciale per Venezia e della decisione assunta in materia di riduzione del traffico petrolifero in Laguna dal Comitato Interministeriale per Venezia nel novembre 1997. Conseguentemente, considerata la disponibilità espressa da tutti gli operatori petroliferi dell'area a pervenire ad una maggiore integrazione operativa, si conviene che un significativo passo in tale direzione possa essere offerto dalla piena integrazione delle aziende operanti in seconda zona industriale in aree compatibili con la variante al Prg, che non dovrà comunque comportare alcun incremento della capacità di stoccaggio petrolifero attuale complessiva. Gli enti territoriali e Unindustria si

impegnano a favorire tale fase intermedia. In ogni caso, entro il 1° dicembre 1999 verrà predisposto a cura degli operatori un progetto unitario di programmazione della movimentazione che, fermo restando il volume totale dei prodotti movimentati nel 1997, consenta una sostanziale riduzione dell'intensità oraria della movimentazione. Sul piano della riduzione dell'inquinamento atmosferico, gli investimenti per il miglioramento dei processi compresi nel presente accordo dovranno consentire la riduzione di tutti i principali macro e microinquinanti. Nella seguente tabella sono sintetizzati gli effetti complessivi sull'area, paragonando le quantità per le quali le aziende hanno richiesto autorizzazione e all'emissione alle diverse autorità di competenza, con quelle effettivamente emesse nel corso del 1997 e, ancora, con quelle, ridotte, previste dopo la realizzazione degli investimenti inseriti nel piano.

Emissioni in atmosfera (ton/anno)*

	Autorizzate 1997	Consuntivo 1997	% Eff./Autor.	Previste	% Ulteriore previsto
Ossidi di zolfo	12.651,45	9.937,2	-21%	7.872,2	-20%
Ossidi di azoto	13.692,54	7.726,7	-43%	6.774,7	-12%
Polveri	1.2222,85	647,9	-47%	598,8	-7%
Ossido di carbonio	3.317,27	2.646,5	-20%	2.507,5	-5%
Composti organici colatili (convogliati)	1.132,75	1.079,7	-4%	730,8	-32%
Composti organici colatili (diffusi)		834,5		515	-38%
Composti organici colatili (totali)		1.914,2		1.245,8	-35%

* L'autorità competente allega, ai fini di una migliore disaggregazione dei dati, la tabella in chiusura del presente documento

Sul piano, infine, della riduzione del rischio industriale, gli investimenti dovranno conseguire risultati utili sia in ordine alla produzione/stoccaggio, sia alla movimentazione. Per quanto riguarda produzione e stoccaggio, l'aspetto più immediatamente percepibile degli effetti del piano è costituito dalla riduzione dell'area che potrebbe essere investita dalle conseguenze degli incidenti. Riduzione ottenuta con l'arretramento delle attività produttive a rischio rispetto alle zone circostanti ma anche con modifiche volte a ridurre direttamente le probabilità degli incidenti e i loro effetti immediati, quali la tumulazione dei serbatoi GPL ed il bunkeraggio dei fognari, laddove non risulti possibile allontanare le attività, danno garanzia che, a seguito della realizzazione degli interventi:

- nessuno degli incidenti previsti potrà produrre conseguenze gravi fuori dai limiti dell'area industriale;
- nessuno degli incidenti previsti potrà avere effetti domino sulle imprese contigue esistenti.

Per quanto riguarda gli aspetti della movimentazione, i risultati maggiori sono ottenuti da bilanciamenti produttivi, che evitano il trasporto di materie prime c/o semilavorati pericolosi (EVC), dalla razionalizzazione logistica sia dell'alimentazione via mare sia della distribuzione via terra di prodotti di raffinazione (Petroven), dal riassetto delle attività logistiche di EniChem. Gli effetti, non direttamente quantificabili, sono quantitativamente rilevanti perché investono milioni di tonnellate di prodotti raffinati, decine di migliaia di tonnellate di CVM movimento in meno, una ragguardevole riduzione del numero di navi che circolano in laguna.

b) La salvaguardia dell'occupazione

È costituito un "Tavolo permanente" di concertazione tra gli EE.LL e le Parti Sociali firmatari del presente Accordo, destinato ad assicurare la salvaguardia dell'occupazione nel corso dei processi di trasformazione produttiva dell'area, mediante la progettazione, l'adozione e il finanziamento di:

- misure di riqualificazione e riconversione della manodopera;
- iniziative destinate al reimpiego dei lavoratori interessati da chiusure di aziende o cicli produttivi, a cominciare dal reimpiego nelle opere di bonifica contemplate nel presente

atto, anche attraverso le procedure e le agevolazioni previste dal Contratto d'Area e dagli altri strumenti di programmazione negoziata.

Nella realizzazione degli investimenti dovranno essere rispettati gli accordi sindacali in materia di qualità degli appalti. Il presente Accordo di Programma diverrà operativo a seguito di adozione con D.P.C.M.

I Ministeri, gli Enti territoriali e pubblici e le Parti Sociali firmatari del presente Accordo provvederanno a designare, nei trenta giorni successivi alla pubblicazione del decreto, propri rappresentanti in seno ad un Comitato di Sorveglianza dell'Accordo, chiamato a monitorarne l'attuazione e ad esperire tutte le azioni utili per la più rapida esecuzione degli impegni assunti, nonché a consentire le modifiche che si rendessero necessarie od opportune in sede di realizzazione degli interventi e a definire le interpretazioni autentiche in caso di dissenso.

Il Comitato sarà convocato in via ordinaria dalla Regione Veneto, quadrimestralmente. Il coordinamento degli aspetti ambientali del presente Accordo farà capo al Ministro dell'Ambiente ed i suoi uffici per la parte di competenza.

I presupposti e la filosofia di ogni decisione del Tavolo vanno individuati:

- nell'accordo sindacale dei 22 dicembre 1997 per un contratto d'area a Porto Marghera;
- nel protocollo d'intesa dei 9 marzo 1998, propedeutico all'intesa istituzionale di programma per il Veneto.

Gli Enti Locali e le Parti Sociali provvederanno alle necessarie designazioni e alla materiale attivazione del Tavolo, entro due mesi dalla firma del presente Accordo.

4) Le procedure autorizzatorie e i controlli

Entro dodici mesi dall'approvazione dell'Accordo, le aziende firmatarie presenteranno, per i propri investimenti, un'unica istanza all'Unità di Progetto per la riconversione del Polo Industriale di Marghera, presso la Regione Veneto, comprensiva di tutte le richieste di autorizzazione previste dalle leggi vigenti, ivi compresa la VIA, (quando richiesta dalle norme), ovvero una relazione illustrativa sullo stato di elaborazione delle richieste di autorizzazione, che dovranno comunque essere inoltrate entro i successivi sei mesi. Per la realizzazione degli interventi contemplati nel presente Accordo, si osserveranno le seguenti procedure:

- l'Unità di progetto provvederà alla immediata trasmissione di copia dell'istanza a tutti gli Enti investiti dal rilascio delle necessarie autorizzazioni, visti, nulla osta... e convocherà, entro 40 gg. dal ricevimento dell'istanza, la conferenza dei servizi;
- la Conferenza dei Servizi potrà chiedere, per una sola volta, l'integrazione di atti o documenti a fini istruttori; i singoli effetti ambientali saranno verificati in base alla loro congruenza con il quadro di miglioramento ambientale già definito nel presente Accordo di Programma;
- gli atti istruttori verranno discussi in sede di conferenza e approvati ai sensi della Legge 241/1990 e successive modificazioni, in materia di accordi di programma;
- la decisione finale verrà trasmessa al Comune, per il rilascio dell'atto autorizzatorio unico, comprensivo della concessione edilizia;
- al fine di raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, individuati per ogni azienda dall'allegato 6, l'autorità competente al rilascio delle autorizzazioni provvederà, in primo luogo, nei casi in cui l'intervento riguardi le emissioni, alla verifica e all'aggiornamento delle autorizzazioni per ogni singolo impianto oggetto dell'adeguamento, secondo il criterio della utilizzazione delle migliori tecniche disponibili (per minimizzare le emissioni), onde conformarle alla situazione reale; successivamente accerterà la corrispondenza dei singoli interventi alle riduzioni previste dal presente Accordo;
- nel caso di progetti assoggettati alla procedura di VIA, dovrà essere acquisito dalla autorità competente, preliminarmente alla emissione del parere di compatibilità ambientale, la situazione aggiornata delle autorizzazioni alle emissioni di ogni altro impianto, compreso nello stabilimento.

Nella prima riunione della Conferenza, verranno disciplinati i tempi e le modalità di acquisizione degli atti di consenso necessari e verrà fissato il termine ultimo per l'assunzione della decisione finale, conformandosi ai tempi previsti nell'emanando schema di Regolamento di semplificazione dei procedimenti di autorizzazione per gli impianti produttivi, approvato dal

Consiglio dei Ministri il 16/10/1998. Alle riunioni della Conferenza può presenziare il soggetto richiedente. Una volta realizzate le opere, gli impianti saranno collaudati secondo le procedure, che verranno successivamente individuate dalla Regione Veneto. Il presente Accordo di Programma diverrà operativo a seguito di adozione con D. P. C. M. I Ministeri, gli Enti territoriali e pubblici e le Parti Sociali firmatari del presente Accordo provvederanno a designare, nei trenta giorni successivi alla pubblicazione del decreto, propri rappresentanti in seno ad un Comitato di Sorveglianza dell'Accordo, chiamato a monitorarne l'attuazione e le azioni utili per la più rapida esecuzione degli impegni assunti, nonché a consentire le modifiche che si rendessero necessarie od opportune in sede di realizzazione degli interventi e a definire le interpretazioni autentiche di dissenso. Il Comitato sarà convocato in via ordinaria dalla Regione Veneto quadrimestralmente.