



Venezia, 03-12-2012

nr. ordine 1591

Prot. nr. 283

All'Assessore Gianfranco Bettin

e per conoscenza

Al Presidente del Consiglio comunale

Al Sindaco

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Ai Capigruppo Consiliari

Al Presidente della Municipalità Marghera

Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: Riconversione Raffineria ENI di Porto Marghera, in Bio-Raffineria.

Tipo di risposta richiesto: scritta

Premesso che:

Il 21 settembre 2012, in un incontro con rappresentanti istituzionali e organizzazioni sindacali, locali e nazionali, l'azienda ENI ha illustrato un progetto di riconversione della raffineria di Porto Marghera in bio-raffineria per la produzione di biocarburanti.

Il progetto, denominato "Green Refinery" dovrebbe produrre fino a 500.000 tonnellate all'anno di biocarburanti ottenuti dalla trasformazione di materie prime di origine organica, tra cui l'olio di palma, o di colza, biomasse, alghe, miscelate con derivati del petrolio.

La proposta che prevede di realizzare anche un nuovo polo logistico di smistamento, avrebbe incontrato il parere favorevole dei sindacati che ne hanno sottoscritto un accordo con l'azienda

Interesse e apprezzamento avrebbero espresso anche alcuni rappresentanti istituzionali per le potenziali ricadute produttive e il possibile rilancio del Polo industriale di Porto Marghera avviato altrimenti inesorabilmente alla chiusura.

La necessaria difesa dei posti di lavoro non può tuttavia distogliere l'attenzione dagli imprescindibili temi della salute e della sostenibilità ambientale proprio per la stretta interconnessione esistente tra i diritti di lavoro, salute e ambiente che la drammatica vicenda dell'Ilva di Taranto ha ben evidenziato.

L'indubbio interesse strategico per la creazione di un polo che si vuole "di eccellenza tecnologica" non può non indurre a voler vedere più chiaro nel "solido business" che ENI intende realizzare "nel perimetro delle [sue] attività" e approfondire le ragioni che sottendono alle raccomandazioni dell'Assessore all'Ambiente, Gianfranco Bettin perché si utilizzino preferibilmente materie prime di origine non alimentare (cfr., www.comune.venezia.it)

Sarebbe auspicabile anzi che i biocarburanti di nuova generazione fossero prodotti dalla trasformazione di biomasse di origine non alimentare e che, in vista del risparmio energetico, si puntasse innanzi tutto a ridurre il traffico privato, e nel contempo si privilegiasse la trazione elettrica da fonti rinnovabili invece che quella a combustione interna che è più inquinante.

Il piano di riconversione presenta comunque, a nostro avviso, una serie di criticità per la non rispondenza alla sua proclamata "sostenibilità economica" e il suo presunto "basso impatto ambientale" per la seguenti ragioni:

1. Non - compatibilità con le indicazioni della Direttiva Europea 2009/30/CE.
2. Accentuazione del fenomeno cosiddetto di "land grabbing".
3. Risparmio economico sulla politica dei prezzi solo apparente.
4. Incremento occupazionale irrilevante.
5. Aumento dei fattori inquinanti a livello locale.

Non - compatibilità con le indicazioni della Direttiva Europea 29/30/CE

La Direttiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo del 23 aprile 2009 impone, in specie con l'Art. 7, di ridurre di almeno il 35% le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalla produzione di energia da biocarburanti.

Con l'obiettivo di incrementare di almeno il 10% la produzione di energie rinnovabili, la stessa Direttiva limita al 5% la quota di energia da biocarburanti di origine alimentare.

Essa, inoltre, indica tra i criteri di sostenibilità la produzione dei biocarburanti nei luoghi vicini a quelli di consumo finale penalizzando, invece, quelli che necessitano di percorrere migliaia di chilometri prima di arrivare a destinazione, a causa degli ingenti costi ambientali e di emissione di CO2 che tali percorrenze generano.

Accentuazione del fenomeno di "land grabbing".

La conversione di terreni agricoli alla produzione di biocarburanti incentiva il fenomeno di accaparramento dei terreni, il cosiddetto "land grabbing", da parte di compagnie transnazionali, governi e singoli soggetti che acquistano o ottengono in affitto grandi estensioni di terreno coltivabile nei paesi in via di sviluppo sottraendolo alle necessità alimentari delle popolazioni che in quei territori vivono. L'effetto diretto è, pertanto, la riduzione delle risorse alimentari e il conseguente parallelo aumento del prezzo delle derrate che impoveriscono le popolazioni e aggravano il problema della fame in quei paesi.

La stessa Direttiva 2009/30/CE sopra citata raccomanda di limitare l'uso dei terreni agricoli per la produzione di biocarburanti scoraggiandone la riconversione.

Risparmio economico sulla politica dei prezzi solo apparente.

I prezzi concorrenziali (il ribasso è stimato di circa il 25%) dei biocarburanti di origine vegetale rispetto a quelli di origine fossile deriverebbero più dal sostegno degli incentivi statali sui costi di produzione e di vendita mediante contributi pubblici e accise più leggere che non da effettivo contenimento dei costi di produzione. Il che farebbe presumere un futuro aumento del prezzo proprio per il susseguente venir meno degli incentivi suddetti.

Incremento occupazionale irrilevante.

Sul piano occupazionale la stessa azienda ha annunciato un piano progressivo di esuberi di circa 115 degli attuali 295 addetti diretti nel corso di due anni, dal 2014 anno in cui i nuovi impianti entreranno in pieno regime e il 2016, anno in cui si dovrebbe raggiungere la "quota congrua" di occupati stimata in 180 lavoratori complessivi (www.eni.com)

Quanto poi alla presunta crescita occupazionale nei settori dell'indotto, questa deriverebbe dalla creazione di circa 215 unità di start up, con un incremento occupazionale, dunque, di appena 45 unità rispetto alle complessive 353 unità attualmente operanti in ambito locale.

Aumento dei fattori inquinanti a livello locale.

La localizzazione nell'area di Porto Marghera della raffineria che ENI non ritiene di poter spostare altrove per non incorrere in insostenibili costi economici, porterebbe navi di grossa stazza ad armeggiare sul costruendo porto off-shore a 8 miglia dalla costa veneziana. I container da 216 Teu da caricare sulla prevista chiatte auto galleggiante e le altre chiatte mobili verrebbero ad alimentare un intenso traffico di navi lash (fighter alward slip) atte a caricare e scaricare i container nel terminal di Marghera con grave impatto sull'equilibrio idrobiologico e geologico della stessa Laguna. E questo senza contare gli ulteriori costi ambientali e di salute per la popolazione residente costretta a subire gli effetti di emissioni di CO2 e altri gas clima alteranti cui andrebbero ad aggiungersi quelli generati dalla realizzazione del polo logistico con il suo corredo di torri di sbarco per il raccordo ferroviario o quello su gomma dovuto allo smistamento dei biocarburanti prodotti.

Per le ragioni sopra esposte si chiede pertanto di conoscere;

i contenuti in dettaglio del progetto "Green Refinery" con precise indicazioni sulle materie prime che si intendono utilizzare e le modalità di approvvigionamento che si intendono perseguire;

gli eventuali risultati degli studi di fattibilità ad esso collegati;

le procedure autorizzative semplificate e accelerate in applicazione del DL Sviluppo;

i termini dell'accordo siglato dall'azienda con le organizzazioni sindacali.

Si chiede inoltre di sapere;

se studi di LCA (Life Cycle Assessment) sulle basi scientifiche del bilancio energetico e l'impatto ambientale dell'intero processo siano stati effettuati. In caso contrario sollecitiamo l'Amministrazione Comunale a richiedere preventivamente all'azienda di corredare la documentazione in via di presentazione di studi LCA per un corretto vaglio del progetto in questione.

Marco Gavagnin