



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 997 del 04 marzo 2024

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006, alle prescrizioni A.1, A.16 e A.24 contenute nel Decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 256 del 16.05.2011, relativo al progetto "Metanodotto Foligno - Sestino" DN 1200 (48") DP 75 bar"</p> <p>ID_VIP: 10278</p>
Proponente:	<p>SNAM S.p.A.</p>

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" (d'ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l'art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023

CONSIDERATO che:

- ai dati e alle affermazioni forniti dal *Proponente* occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

PREMESSO che:

- la SNAM S.p.A. (*Proponente*) ha provveduto alla redazione del Progetto dal titolo "Metanodotto Foligno - Sestino" DN 1200 (48") DP 75 bar";
- il suddetto **Progetto**, con **Decreto n. 256 del 16.05.2011** del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), ha ottenuto il **positivo giudizio di compatibilità ambientale**, subordinatamente al rispetto, tra le altre, delle **Condizioni Ambientali A.1, A.16 e A.24**;
- tale positivo giudizio di compatibilità ambientale è stato espresso sulla base del **parere** della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS **n. 278 del 28.04.2009**;
- la **verifica di ottemperanza** delle **Condizioni Ambientali A.1, A.16 e A.24** è posta **in capo al MATTM** (oggi **Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - MASE**);
- con nota prot. ENGCOS/CENOR/1076/MNG del 04.08.2023, acquisita agli atti con prot. 135628/MASE del 24.08.2023, il *Proponente* ha trasmesso alla Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS – della Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MASE (di seguito, *Divisione*) la documentazione atta alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni A.1, A.16 e A.24;
- la *Divisione*, con nota del 18/09/2023, prot. MASE0147426, **ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS** (d'ora innanzi *Commissione*, che l'ha acquisita con prot. CTVA 0010524 del 18/09/2023) **la suddetta documentazione**, per le necessarie valutazioni;
- la stessa nota del 18/09/2023, prot. MASE0147426 è stata trasmessa per conoscenza anche al *Proponente*.

CONSIDERATO che, secondo quanto si evince dal Decreto n. 256 del 16.05.2011:

- *“lo scopo dell’opera è quello di garantire il trasporto dei volumi di gas attualmente immessi dai Punti di Entrata da Sud (interconnessione Italia-Algeria e interconnessione Italia-Libia) nonché lo sviluppo della capacità di questi Punti di Entrata e dei nuovi che dovessero svilupparsi nel Sud Italia (interconnessione Italia – Grecia). Inoltre, il nuovo metanodotto, insieme agli esami, costituirà un’importante magliatura della rete umbro –marchigiana e toscana e ne incrementerà così le potenzialità e l’affidabilità;*
- *l’opera è coerente con la politica energetica nazionale e comunitaria essendo direttamente collegata allo sviluppo della concorrenza e della sicurezza degli approvvigionamenti, come indicato dalla Direttiva 2003/55/CE e ribadito dalla Legge 239/04;*
- *la realizzazione dell’opera, inoltre, è coerente con gli Strumenti di Tutela e Pianificazione regionale e provinciale, nonché con i Piani Regolatori Generali dei Comuni interessati;*
- *l’opera consiste nella realizzazione di una linea di metanodotto lunga circa 135,6 km, con un diametro di 1200 mm;*
- *particolare attenzione è stata posta nei riguardi di tutte le aree SIC interferite, per le quali sono state individuate specifiche soluzioni progettuali ed è stata redatta apposita “Valutazione di Incidenza”, allo scopo di determinare gli eventuali impatti dell’opera sugli ecosistemi presenti”.*

CONSIDERATO altresì che:

- la **Condizione Ambientale A.1** stabilisce che:
“Il progetto dovrà adeguarsi a quanto prescritto nel DM del 17/04/2008 del Min. Sviluppo Economico "Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8 kg/m³”;
- la **Condizione Ambientale A.16** prevede che:
“Le varie tipologie di suolo attraversate dovranno essere, per quanto tecnicamente possibile, preservate anche nella loro struttura ricostituendole senza impoverirle”;
- la **Condizione Ambientale A.24** richiede che:
“I manufatti non interrati (tubazioni di scarico in atmosfera e relative opere di sostegno, eventuali apparecchiature elettriche, fabbricati vari, ecc.) dovranno essere posizionati a congrua distanza dalle intersezioni stradali e dalla sede stradale (normalmente fuori dalle fasce di rispetto o per manufatti di modesta entità a non meno di m 5 dalla sede stradale) e non limitare la visibilità per la circolazione; in casi particolari, al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza, detti manufatti andranno protetti con idonee barriere di protezione”.

RILEVATO che:

- ai fini della verifica di ottemperanza alle Condizioni Ambientali A.1, A.16 e A.24 il **Proponente ha trasmesso** al MASE una *Relazione Illustrativa* corredata da due allegati, disponibili collegandosi all’indirizzo <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/160/14991>.

CONSIDERATO che nella *Relazione Illustrativa* appena citata:

- relativamente alla **Condizione Ambientale A.1** viene riportato quanto segue:
“Il progetto “Metanodotto Foligno-Sestino DN1200 mm DP 75 bar” è stato redatto in accordo al D.M. 17/04/2008 e, come tale, sarà sottoposto al parere preventivo dei competenti Comandi Provinciali dei Vigili del Fuoco, in ottemperanza al D.P.R. 01/08/2011 “Regolamento recante

semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'articolo 49, comma 4-quater, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122" al fine di ottenere le relative valutazioni. Il progetto, inoltre, è stato sviluppato in accordo al D.M. 14/01/2008 e la documentazione progettuale delle opere in cemento armato sarà depositata, prima dell'inizio dei lavori, presso i competenti uffici provinciali";

- in merito alla **Condizione Ambientale A.16** è stato indicato che:

"Durante l'esecuzione dei lavori, per quanto tecnicamente possibile, i suoli attraversati saranno preservati anche nella loro struttura, ricostituendoli senza impoverimenti. La realizzazione dell'opera, in corrispondenza di tutte le superfici interessate dalle attività di cantiere, prevede la rimozione (scotico) dello strato humico superficiale e il successivo accantonamento a bordo della pista lavori. Tale attività consentirà di preservare lo strato superficiale del terreno, ricco di sostanza organica più o meno mineralizzata e di elementi nutritivi. L'asportazione sarà eseguita con mezzi meccanici mantenendo il più possibile la regolarità della profondità, al fine di non mescolare gli orizzonti superficiali con quelli profondi.

Lo spessore di terreno da asportare corrisponde allo strato di terra interessato dall'apparato radicale della vegetazione preesistente (non arborea). La movimentazione del terreno, che sarà effettuata con idonei mezzi, avviene normalmente con terreno in tempera e l'altezza del relativo cumulo, adeguato a garantire il mantenimento delle caratteristiche dello stesso terreno, non sarà mai superiore a 2- 2,5 m.

A completamento della fase di asportazione dello strato humico, si procederà alla escavazione del terreno sottostante in corrispondenza dell'asse della nuova tubazione da posare. Il terreno escavato dalla trincea sarà depositato lateralmente allo scavo stesso, lungo la fascia di lavoro (vedi Fig. 2.2/B), per essere riutilizzato in fase di rinterro della condotta. Tale operazione sarà eseguita in modo da evitare la miscelazione del materiale di scavo con lo strato superficiale accantonato nella fase di apertura pista.

La limitata profondità dello stesso scavo (circa 3 m) riduce di fatto la possibilità di intercettare alternanze litologiche e granulometriche significative. Al termine delle attività di posa della condotta si procederà al rinterro della stessa utilizzando totalmente il materiale accantonato previa vagliatura meccanica ove necessaria. Qualora il materiale non risultasse conforme alle CSC del D.Lgs. 152/2006, si provvederà all'utilizzo di materiale idoneo proveniente da impianto esterno. A conclusione delle operazioni di rinterro si procederà a ridistribuire sulla superficie l'humus accantonato in fase di apertura della pista. Al fine di preservare le caratteristiche dei suoli e consentire l'instaurarsi di condizioni pedologiche accettabili in tempi brevi, saranno adottate le seguenti modalità di azione:

- *lo strato "di contatto", sul quale il suolo sarà disposto, sarà adeguatamente preparato per evitare potenziali fenomeni di compattazione e peggiorarne il drenaggio, la struttura, oltre che costituire un impedimento all'approfondimento radicale;*
- *si procederà al ripristino delle aree avanzando "a ritroso", ovvero, nella messa in posto del materiale terroso non sarà consentito il passaggio con macchine pesanti per evitare compattamenti o comunque introdurre limitazioni fisiche all'approfondimento radicale o alle caratteristiche idrologiche del suolo;*
- *nel corso dello spandimento del terreno vegetale si avrà cura di frantumare le zolle per evitare la formazione di eccessive sacche di aria;*
- *le operazioni di ripristino avverranno sempre in condizioni di umidità del terreno idonee a non correre il rischio di degradare la struttura del suolo e quindi alterarne, in senso negativo, il comportamento idrologico (infiltrazione, permeabilità) e altre caratteristiche fisiche con la creazione di strati induriti e compatti inidonei allo sviluppo degli apparati radicali".*

- Per quanto riguarda la **Condizione Ambientale A.24** è riferito che:

"Il progetto del metanodotto è stato sviluppato in accordo al D.M. 17/04/2008 e rispetta pienamente quanto previsto dal vigente Codice della Strada (D.Lgs. n. 285 del 30/04/1992 e s.m.i.) e dal relativo

"Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada" (D.P.R. n.495 del 16/12/1992 e s.m.i.).

Con riferimento ai previsti manufatti non interrati (punti di linea e relative recinzioni), il progetto rispetta le distanze dal confine stradale fissati, sia dall'articolo 26 del Regolamento "Fasce di rispetto fuori dai centri abitati", che dall'articolo 16 del CdS "Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità".

I tubi di sfiato previsti per gli attraversamenti stradali, che non sono da ritenersi manufatti, né limitano la visibilità e non alterano le condizioni di sicurezza della viabilità, saranno installati, in conformità al CdS, ad una distanza minima dal confine stradale di:

- 25 m per le Autostrade (vedi All. 1, Dis. 20-LC-D-85322 rev.0);
- 3 m per le strade di categoria A, B, C, D, E ed F (vedi All. 2, Dis. 20-LC-D-85322 rev.0).

Si evidenzia, infine, che la realizzazione degli attraversamenti delle strade da parte delle condotte è soggetta, ai sensi dell'articolo 64 del Regolamento, all'ottenimento di una concessione regolata da una convenzione che, tra l'altro, comprende un disciplinare "predisposto dall'ente proprietario della strada che stabilisce le norme di progettazione, costruzione e gestione e che regola i poteri di vigilanza dell'ente stesso".

VALUTATO che:

- il **Proponente ha provveduto** a dar seguito alle indicazioni contenute nelle Condizioni Ambientali A.1, A.16 e A.24.

la Sottocommissione VIA

per le ragioni indicate in premessa sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

Le Condizioni Ambientali A.1, A.16 e A.24 del Provvedimento di compatibilità ambientale del DM n. 256 del 16.05.2011, relativo al progetto " Metanodotto Foligno - Sestino" DN 1200 (48") DP 75 bar ", risultano ottemperate.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla