

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta
di N° 6..... fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 15-10-2015

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

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

* * *

Parere n. 1881 del 09 ottobre 2015

Progetto	Verifica di ottemperanza Concessione di coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi B.C13.AS Progetto CLARA NW - Prescrizione: A.4)
Proponente	ENI S.p.A. - Divisione Exploration & Production

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

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

VISTA la nota della Società Eni S.p.A. Divisione Exploration & Production prot. n. 374/DICS del 20/04/2015 acquisita al prot. DVA-2015-11210 del 27/04/2015 dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) con la quale trasmette la documentazione ai fini della verifica di ottemperanza della prescrizione A4 del DVA-DEC-2014-227 del 17/09/2014

VISTA la nota della DVA prot. n. DVA-2015-11465 del 29/04/2015, acquisita al prot. CTV-2015-1466 del 04/05/2015, con la quale la Direzione trasmette la documentazione relativa all'ottemperanza della prescrizione A4 predisposta dalla Società proponente

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e successive modificazioni e integrazioni

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 prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-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 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 Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 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 i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS

VISTO il Decreto DVA-DEC-2014-227 del 17/09/2014 di compatibilità ambientale del progetto "Concessione di coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi B.C13.AS - Progetto Clara NW" positivo con prescrizioni

VISTE le prescrizioni del suddetto decreto di compatibilità ambientale che risultano così suddivise:

- Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto Ambientale - VIA e VAS (Sez. A)
- Prescrizioni del Ministero per i beni e le Attività Culturali (Sez. B)
- Prescrizioni della Regione Marche (Sez. C)
- Prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Sez. D)

VISTA in particolare la prescrizione A4 del citato Decreto DVA-DEC-2014-227 del 17/09/2014 oggetto del presente parere e che di seguito si riporta:

"In fase di progettazione esecutiva e prima dell'avvio dei lavori dovrà essere presentato:

- a. Un progetto di dismissione e ripristino dell'ambiente nella configurazione marina ante operam con la stima dei costi. Il ripristino dovrà essere attuato ad esaurimento del giacimento come quantificato dalla producibilità di progetto;*
- b. Detto progetto dovrà anche contenere le misure per le bonifiche e la rimozione delle condotte e dovrà contenere tutte le misure per minimizzare tutte le possibili ricadute sull'ambiente, con particolare riferimento a risospensione dei sedimenti e aumento della*

torbidità;

- c. *Detto progetto, concordato con la Regione Marche, dovrà essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare*"

VISTA la documentazione predisposta dalla Società proponente e acquisita al prot. DVA-2015-11210 del 20/04/2015 che si compone dei seguenti elaborati:

- Descrizione del Progetto di Decommissioning della piattaforma Clara NW e relative condotte di collegamento alla Piattaforma Calipso, a fine vita produttiva
- Sintesi della descrizione delle componenti ambientali dell'area in cui sarà realizzato il progetto, già ampiamente descritte nel SIA, con approfondimenti relativi alle caratteristiche meteo-climatiche, oceanografiche, correntimetriche, batimetriche morfologiche, idrodinamiche del contesto marino di interesse, utilizzati per l'implementazione di un modello della dispersione
- Descrizione dei potenziali impatti sull'ambiente legati alle alternative progettuali per le attività di decommissioning della piattaforma di produzione denominata "CLARA NW" e relative condotte di collegamento alla Piattaforma esistente Calipso. Conclusioni allo Studio di fattibilità
- Scheda di Sicurezza del Prodotto ECOREMOVER
- Descrizione del Progetto di Decommissioning della piattaforma Clara NW e relative condotte di collegamento alla Piattaforma Calipso, a fine vita produttiva e Stima Costi

CONSIDERATO preliminarmente che lo stesso Proponente, nella citata nota prot. n. 374/DICS del 27/04/2015 acquisita al prot. DVA-2015-11210 del 27/04/2015, afferma che "i contenuti dello studio allegato sono stati condivisi con Regione e Arpa Marche"

CONSIDERATO che la Regione Marche con nota prot.0604262 del 01/09/2015 acquisita al prot. CTVA - 2015-0002878 del 02/09/2015, riferita sia alla prescrizione A4 del Decreto DVA-DEC-2014-227 del 17/09/2014 del presente progetto "CLARA NW" che all'analoga prescrizione A4 del progetto "Bonaccia NW", ritiene che "al momento gli studi presentati siano sufficienti, posto che gli scenari I e III non possono essere attuati in coerenza con la prescrizione del MATTM e si rimanda alla presentazione di un aggiornamento prima dell'inizio dei lavori di dismissione, come prescritto al punto D dei decreti MATTM n. 0000222 del 09/09/2014 "Concessione di coltivazione idrocarburi liquidi e gassosi B.C17.TO, relativa Progetto Bonaccia Nord Ovest" e decreto MATTM n. 0000227 del 17/09/2014, Concessione di coltivazione idrocarburi liquidi e gassosi B.C13.AS, relativa al Progetto Clara Nord Ovest"

CONSIDERATO che:

- La piattaforma Clara NW, progettata allo scopo di estrarre idrocarburi gassosi (metano 99.5%), è inserita nel contesto di sviluppo della concessione di sviluppo B.C13.AS situata in Mar Adriatico. In particolare sarà posizionata nell'Adriatico settentrionale a circa 45 km dalla costa marchigiana. La profondità dell'acqua è di circa 77 m
- Il "Campo Gas Clara Est" è ubicato nell'Off-shore Adriatico, a circa 45 km a Est della costa marchigiana di Ancona, in prossimità della linea di separazione con l'offshore croato, ad una profondità d'acqua di circa 77 m, all'interno della Concessione di Coltivazione di Idrocarburi liquidi e gassosi "B.C13.AS", che si estende su una superficie pari a 395,52 Km² nel Mar Adriatico Centrale, Zona marina "B"

CONSIDERATO che per lo svolgimento degli interventi in progetto il Proponente afferma che si atterrà alla normativa di riferimento, in particolare:

- Normativa internazionale di settore:
 - Convenzioni internazionali: UNCLOS, IMO, Ginevra, Londra (London Convention 1972, 1996 London Protocol)
- Normativa europea di settore:

- o Tutela della sicurezza e della sicurezza dei lavoratori delle industrie estrattive: Dir 92/91/CEE, Dir 91/104/CEE, Dir 95/21/CE, Direttiva Offshore 2013/30/UE, oltre che al D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.
- Normativa nazionale di settore e per la tutela dell'ambiente marino
- Normativa internazionale per la tutela dell'ambiente marino:
 - o Convenzione di Barcellona, Convenzione MARPOL, Convenzioni internazionali sugli sversamenti di idrocarburi

CONSIDERATO in particolare che gli "standard internazionali generalmente accettati" previste nella Convenzione LOS sono stati emanati nel 1989 dall'IMO (International Maritime Organization) sotto forma di Linee Guida e Standard IMO e Norme per la rimozione delle installazioni off-shore e delle Strutture sulla piattaforma continentale e nella Zona Economica Esclusiva4 ("Linee Guida IMO", 1989). Queste ultime hanno fissato gli standard minimi globali da applicare durante la rimozione delle installazioni e delle strutture offshore. A partire dal 1° gennaio 1998 nessun impianto o struttura può essere realizzato sulla piattaforma continentale o in qualsiasi Zona Economica Esclusiva e meno che in fase di progettazione e di costruzione non sia stata già contemplata la fase di rimozione a seguito dell'abbandono o del disuso permanente

CONSIDERATO che il Proponente ha altresì svolto un'analisi del regime vincolistico sovraordinato, concludendo che la zona del Mar Adriatico in cui saranno realizzate le attività non comprende:

- Aree Naturali Protette marine e terrestri (Legge 394/1991)
- Aree Specialmente Protette di Importanza Mediterranea (ASPIM, 1995)
- Zone marine di ripopolamento (ex L. 41/82) e Zone marine di tutela biologica (Legge 963/1965 e s.m.i.)
- Zone marine e costiere interessate da Siti della Rete "Natura 2000" (Siti di Importanza Comunitaria, Zone di Protezione Speciale)
- Zone marine e costiere interessate da "Important Bird Area" (IBA)
- Zone costiere interessate da Zone Umide di importanza internazionale (Convenzione di Ramsar, 1971)
- Aree tutelate ai sensi del D.Lgs. 42/2004, comprendenti anche Zone archeologiche marine (ex Legge 1089/39)
- Eventuali aree vincolate in base a specifiche Ordinanze emesse dalle Capitanerie di Porto competenti.

CONSIDERATO che nel tratto costiero di interesse sono presenti:

- Parco Naturale Regionale del Conero (EUAP:0203)
- IBA 085 Monte Conero
- SIC IT5320005 - Costa tra Ancona e Portonovo
- SIC IT5320006 - Portonovo e Falesia calcarea a mare
- SIC IT5320007 - Monte Conero
- ZPS IT5320015 - Monte Conero

CONSIDERATO inoltre che:

- Nella Regione Marche sono due le Aree marine protette di prossima istituzione per le quali è già in corso da anni l'iter istruttorio: "Costa del Monte Conero" e "Costa del Piceno". Tra queste, la "Costa del Monte Conero", risulta essere la più prossima all'area di progetto (comunque ad oltre 40 km da

essa) in quanto interesserà il tratto di mare antistante i Comuni di Sirolo e Numana, in Provincia di Ancona

- Nel tratto di mare tra Ancona e Pesaro, a circa 27 km a Nord-Ovest dall'area di progetto della piattaforma Clara NW, è presente un'area di tutela biologica denominata "Area Barbare"
- Nel tratto di mare limitrofo alla costa fra Senigallia e Porto Sant'Elpidio sono presenti alcune Zone Marine di Ripopolamento ittico, ubicate comunque a circa 45 km (circa 24,3 miglia marine) dalla costa marchigiana

VALUTATO che il Proponente, in considerazione del fatto che i siti della Rete Natura 2000 e le aree naturali protette più vicine all'area di intervento sono tutte ubicate nell'entroterra costiero, mentre l'intervento previsto è ubicato nel mare a più di 45 km dalla linea di costa, considerata l'entità degli impatti individuati e la temporaneità dell'intervento, ha condotto una analisi per le diverse componenti ambientali che ha permesso di confermare come le attività previste non siano in grado di determinare effetti significativi su tali aree tutelate, escludendo di conseguenza possibili interferenze con la Rete Natura 2000

CONSIDERATO che a seguito della cessazione dell'attività produttiva, le alternative prese in considerazione dal Proponente nello Studio per la dismissione della Piattaforma Clara NW sono le seguenti:

- "Alternativa A - Piattaforma": Rimozione del deck, abbandono del jacket (filosofia toppling): tale alternativa prevede la rimozione ed il conferimento a terra del deck, e l'abbandono del jacket a fondo mare con filosofia "toppling" (taglio, sollevamento e posa a fondo mare di una sezione parziale di jacket, in maniera da ottenere un battente di acqua sgombro da strutture)
- "Alternativa B - Piattaforma": Rimozione totale della piattaforma (deck e jacket): tale alternativa prevede la rimozione, il trasporto ed il conferimento a terra dell'intera installazione (deck e jacket)

CONSIDERATO che le alternative prese in considerazione dal Proponente nello Studio per la dismissione della condotta sottomarina (sealine) di collegamento tra la Piattaforma Clara NW e la Piattaforma Clara sono le seguenti:

- "Alternativa A - Sealine": "Abbandono in situ": tale alternativa prevede la bonifica e l'abbandono in situ della sealine, previa rimozione spools e chiusura/stabilizzazione delle estremità
- "Alternativa B - Sealine": Rimozione completa: tale alternativa prevede pulizia, bonifica, rimozione completa, trasporto e conferimento a terra

CONSIDERATO che dalla combinazione delle alternative descritte si delineano i seguenti tre Scenari possibili:

- Scenario I: Rimozione del Deck, abbandono del Jacket (filosofia toppling) e abbandono "in situ" delle sealine
- Scenario II: Rimozione totale della piattaforma (Deck e Jacket) e rimozione completa delle sealine
- Scenario III: Rimozione totale della piattaforma (Deck e Jacket) e abbandono "in situ" delle sealine

CONSIDERATO che gli aspetti di cui il Proponente ha tenuto conto nella scelta delle migliori alternative progettuali applicabili per la dismissione delle condotte e della piattaforma Clara NW, sono connessi a:

- Peculiarità dell'ambiente e del contesto socio-economico
- Eventuali impatti ambientali
- Salute e sicurezza
- Fattibilità tecnica

Come specificamente richiesto dalla prescrizione di riferimento sono stati stimati anche i costi di realizzazione del progetto di dismissione e ripristino

CONSIDERATO che in relazione alle attività di dismissione della piattaforma vengono individuate tutte le necessarie azioni progettuali, specificando:

- Attività preliminari:
 - Sopralluoghi e ispezioni dei pozzi, della sovrastruttura, dei monotubolari e dei pali di ispezione
 - Pulizia degli accrescimenti marini
 - Messa in sicurezza e bonifica degli impianti, finalizzate ad evitare qualsiasi pericolo di inquinamento del mare durante le fasi successive
 - Lavori di preparazione alla dismissione: rimozione di tutti i componenti/equipaggiamenti non previsti durante la rimozione del sovrastruttura (deck), preparazione delle quattro gambe in corrispondenza della linea di taglio-disconnessione fra deck e sottostruttura (jacket), taglio-disconnessione dal deck e collegamento alla sommità del jacket di riser e caisson, inserimento di eventuali elementi di rinforzo strutturale; ispezione dei punti di sollevamento del deck e re-installazione, se necessaria
 - Allestimento del cantiere
- Attività previste per l'Alternativa A: la linea di taglio sarà in corrispondenza della profondità di -41 m. Per il taglio saranno messi in posa dapprima N. 4 sistemi di taglio tipo "getto abrasivo" sui diagonali alla quota individuata ed a seguire lo stesso procedimento sarà ripetuto sui rimanenti quattro diagonali posti alla stessa quota. A seguito dei tagli saranno recuperati i sistemi utilizzati (tipo "getto abrasivo") e saranno messi in posa N. 4 sistemi di taglio a cavo diamantato sulle quattro piantane (sempre alla quota di -41 m).
- Attività previste per l'Alternativa B: i tagli sono previsti a tre quote differenti (-24 m, -59 m, -78,9 m) realizzati in fasi successive. In particolare, al fine di ottenere il taglio alla quota di 3 m sotto il fondo mare, sarà preventivamente scavata una piccola fossa attorno all'elemento da tagliare: all'interno della fossa saranno eventualmente rimossi i relitti che potrebbero rappresentare un ostacolo ai lavori

CONSIDERATO che vengono individuati i mezzi necessari per lo svolgimento delle operazioni, distinti in mezzi necessari per il sollevamento e la rimozione del Deck, mezzi necessari per la rimozione del Jacket (sia in caso di Alternativa A che di Alternativa B)

CONSIDERATO che in relazione alla durata delle operazioni il Proponente prevede:

- Operazioni sul deck: taglio 1 gg + sollevamento 1,5 gg
- Alternativa A: taglio del jacket 4,25 gg + sollevamento del jacket 2 gg
- Alternativa B: tagli del jacket 21,5 gg + sollevamento del jacket: 7 gg
- Trasporto e smantellamento del materiale rimosso: Alternativa A 2gg / Alternativa B 8 gg + attività mob/demob 10 gg + operazioni di taglio, rizzaggio e scarico 7 gg

CONSIDERATO che tutti i materiali di risulta, derivanti dalle attività di bonifica e smantellamento, verranno raccolti in apposite aree, separati per tipologia per poi essere gestiti in conformità alla normativa vigente. A seguito dei risultati verranno quindi conferiti tramite autotreni (con carico utile di 28-30 t, nel caso di materiale solido, e di 15 t, nel caso di materiale liquido) a recapiti autorizzati per il recupero e/o il trattamento, nel rispetto degli adempimenti previsti dalla normativa vigente. In particolare tutti i materiali ferrosi puliti verranno trasportati alle fonderie, quelli potenzialmente inquinati verranno affidati ad imprese idonee a trattare i rifiuti speciali infine i materiali non ferrosi (cemento, pareti coibentate, vetri) saranno conferiti in idonei impianti di smaltimento

CONSIDERATO che in relazione all'attività di rimozione delle condotte vengono individuate tutte le necessarie azioni progettuali, specificando:

- Attività propedeutiche (sopralluoghi e ispezioni, pulizia e bonifica della condotta)
- Abbandono delle condotte (per l'Alternativa A – sealine)

- Rimozione delle condotte (per l'Alternativa B – sealine)

CONSIDERATO che il prodotto residuo ed eventuali ulteriori residui idrocarburici rimasti nella condotta sottomarina verranno rimossi mediante il flussaggio con acqua di mare (che potrà essere additivata con idonei detergenti e disperdenti). Il proponente precisa che la tipologia di prodotto da utilizzare in questa fase verrà definita durante la progettazione definitiva e comunque prima di eseguire le attività in campo. In considerazione del fatto che i prodotti specifici sono sottoposti a continue migliorie da un punto di vista ambientale è probabile che tra 20 anni ci siano formulazioni diverse e più idonee ad essere utilizzate nel contesto marino rispetto a quelle attuali (a titolo indicativo nell'Appendice 1 al presente Studio di Fattibilità, viene allegata la Scheda di Sicurezza del Prodotto ECOREMOVER)

CONSIDERATO che in relazione alla durata delle operazioni il Proponente prevede:

- Transito di andata e ritorno dei mezzi dalle piattaforme al porto di origine avrà una durata complessiva di 4 gg, cui si aggiungono ulteriori 2 gg totali di Mob/Demob. L'operazione di survey avrà una durata complessiva di 8h
- Le attività di flussaggio avranno una durata complessiva di 4 gg, cui si aggiungono ulteriori 6gg totali di Mob/Demob
- Alternativa A – Sealine: la durata prevista è pari a circa 8 gg. Il transito di andata e ritorno dei mezzi dal porto di origine alle piattaforme avrà una durata complessiva di 6 gg (Mob/Demob)
- Alternativa B – Sealine: il transito di andata e ritorno di ciascuno dei mezzi dal porto di origine alle piattaforme avrà una durata complessiva di 6 gg (Mob/Demob). Per il solo Pontone le fasi di Mob/Demob avranno una durata di circa 10 gg. Il trasporto al sito di rimozione e dal questo verso il cantiere di demolizione avranno una durata stimata pari a 4 gg complessivi considerando di coprire un massimo raggio di navigazione di circa 240 Miglia Nautiche (velocità di transito del convoglio di 5 kn). Le attività avranno una durata pari a circa 26 gg

CONSIDERATO che il Proponente si è dotato di:

- Piano di Emergenza: articolato su quattro livelli differenziati in base alla criticità delle situazioni, che a seconda dei casi prevedono un diverso coinvolgimento della Company (ENI S.p.A.). L'attivazione del Piano di Emergenza scatta immediatamente dopo la constatazione dell'incidente
- Piano di Emergenza Ambientale off-shore: in cui sono definiti i ruoli, le responsabilità, le competenze e le azioni operative da intraprendere in funzione dei diversi livelli di emergenza

CONSIDERATO che in relazione alla stima dei costi il Proponente ha prodotto una specifica relazione, basata sull'utilizzo delle tecnologie attualmente utilizzate, dalla quale si evince che (i dati riportati sono in M€):

Tipo	Attività	Scenario 1		Scenario 2		Scenario 3	
		Ferro in discarica	Ferro recuperato	Ferro in discarica	Ferro recuperato	Ferro in discarica	Ferro recuperato
Piattaforma	Rimozione off shore	9,99		21,99		21,99	
	Altri costi	0,8400	0,8023	1,6405	1,5298	1,6405	1,5298
	Saving ferro	-	-0,1404	-	-0,412	✓	-0,412
Sealine	Rimozione off shore	2,72		13,24		2,72	

	Altri costi	1,0645	1,0640	2,5337	2,4589	1,0645	1,0640
	Saving ferro	-	-0,002	-	-0,3062	-	-0,002
Totale Piattaforma		10,83	10,65	23,63	23,11	23,63	23,11
Totale sealine		3,78	3,78	15,77	15,39	3,78	3,78
TOTALE		14,61	14,43	39,40	38,50	27,41	26,89

CONSIDERATO che poiché nel Decreto di compatibilità ambientale, particolare risalto viene dato alla risospensione dei sedimenti ed all'aumento della torbidità durante la bonifica e la rimozione della condotta, il Proponente ha elaborato un modello tridimensionale della dispersione dei sedimenti, messi in sospensione durante le fasi di bonifica e rimozione della condotta. Il modello è stato realizzato mediante software specifico MIKE 3 MT di DHI. MT (Mud Transport) è il modulo che descrive l'erosione, il trasporto e la deposizione di limi e misture sabbie/limi sotto l'azione di correnti e di onde

CONSIDERATO inoltre che il Proponente ha stimato gli impatti delle diverse alternative sulle componenti ambientali da cui si evince:

- Per tutte le componenti ambientali considerate, gli impatti legati alla Fase 1 per la Piattaforma e per la sealine, ossia le attività propedeutiche al decommissioning (pulizia e bonifica delle strutture), tutti gli impatti sono stimati trascurabili, in quanto legati ad un'interferenza localizzata e di lieve entità, i cui effetti sono considerati reversibili, caratterizzati da una frequenza di accadimento bassa o da una breve durata
- Per la componente atmosfera: la tipologia di impatto generato dalle varie fasi/Alternative considerate, risulta trascurabile in quanto legato ad un'interferenza localizzata e di lieve entità, i cui effetti sono considerati reversibili, caratterizzati da una frequenza di accadimento bassa o da una breve durata
- Per la componente ambiente idrico: si evidenzia la presenza solo in alcuni casi di impatto ambientale basso (per la Alternativa A per l'impatto sulle caratteristiche chimico-fisiche e trofiche connesso al rilascio di metalli e sostanze chimiche dalle strutture abbandonate e per la Alternativa B l'impatto legato agli scarichi idrici, emissioni in atmosfera dei mezzi navali e per la mobilitazione dei sedimenti), indicativa di un'interferenza di bassa entità ed estensione, i cui effetti, anche se di media durata, sono reversibili
- Per la componente fondale marino: la tipologia di impatto è basso, solo in tre casi (per la Alternativa A, impatto sulle caratteristiche fisico-chimiche connesso al rilascio di metalli e sostanze chimiche dalle strutture abbandonate, e per la Alternativa B, connesso agli scarichi idrici dai mezzi navali ed alla mobilitazione di sedimenti)
- Per la componente flora, fauna: si evidenzia la presenza di pochi impatti bassi (per la Alternativa A, impatto legato al rilascio di metalli e sostanze chimiche dalle strutture abbandonate, per la Alternativa B impatti legati alle emissioni sonore, scarichi idrici dei mezzi navali ed alla movimentazione dei sedimenti); per la Alternativa B si determina invece un solo caso di impatto ambientale medio, dovuto alla rimozione delle strutture immerse, e conseguente sottrazione di habitat per le specie eventualmente assettatesi sulle installazioni durante gli anni di produzione (25 anni)
- Per la componente paesaggio: si evidenzia la presenza di pochi impatti bassi (nel caso della Alternativa B legato alla alterazione del paesaggio marino determinato dalla presenza fisica e dalla illuminazione notturna dei mezzi navali adibiti ai lavori). Per questa componente, si determina anche un impatto di tipo positivo, che si determina, legato alla rimozione del deck della Piattaforma

- Per la componente contesto socio-economico: si verificano due casi di impatto basso (legati alla presenza fisica dei mezzi navali che determina una interazione con le attività di pesca e il traffico indotto)

VALUTATO che i risultati della suddetta stima, mostrano come la Alternativa A, sia per la piattaforma che per le condotte è quella che determina un impatto leggermente minore sull'ambiente, specie in considerazione del fatto, che durante i 25 anni di permanenza in mare, le stesse possano essersi integrate con l'ambiente ed aver costituito una base di appoggio alla formazione di nuovi habitat. L'impatto maggiore, è infatti proprio quello legato alla sottrazione di habitat eventualmente creatisi sulle strutture, con conseguente incidenza su tutto l'equilibrio della fauna marina, come impatto indiretto, sulle attività di pesca. A questo si aggiunge, non meno importante, l'impatto generato dalla movimentazione dei sedimenti che indubbiamente sarebbe maggiore nel caso della rimozione totale, sebbene confinato ai livelli più profondi della colonna d'acqua ed alle immediate vicinanze dell'asse della condotta.

VALUTATO che sebbene l'Alternativa A sembri preferibile dal punto di vista degli impatti sull'ambiente, rispetto alla Alternativa B, la stessa Alternativa A risulta parzialmente in contrasto con la normativa vigente, in particolar modo per ciò che concerne l'abbandono delle parti emerse della piattaforma

VALUTATO che comunque l'Alternativa B costituisce la soluzione conforme alle vigenti normative che vietano l'abbandono in mare, sul fondo o sottofondo marino di piattaforme o di altri materiali quali ad esempio condotte (sealines), jackets etc. al solo scopo di disfarsi di essi e pertanto qualificabili nella categoria dei rifiuti

VALUTATO che le valutazioni riportate nel presente parere sulla base della documentazione fornita, si riferiscono allo stato attuale delle conoscenze sulle modalità di decommissioning ed andranno eventualmente riviste in futuro al momento della rimozione delle strutture a fine vita produttiva, nell'ottica che un loro eventuale mantenimento, anche parziale, possa trovare un'utilizzazione per fini diversi dal mero disfarsi degli stessi, risultando l'abbandono in "situ" ambientalmente compatibile per la conservazione dei nuovi habitat creatisi nell'intorno delle strutture sopra considerate

CONSIDERATO che la prescrizione D del citato Decreto DVA-DEC-2014-227 del 17/09/2014 afferma che *"In considerazione della possibile diversa situazione ambientale sussistente al momento della dismissione degli impianti e delle strutture, il Proponente dovrà ripresentare, prima dell'avvio dei lavori, un aggiornamento del progetto di cui alla prescrizione A.4, al fine di individuare eventuali diverse modalità di realizzazione degli interventi di dismissione a minor impatto ambientale"* e che, come citato nel suddetto decreto, il termine per l'avvio della fase di verifica di ottemperanza è *"prima della fase di dismissione"*

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

RITIENE

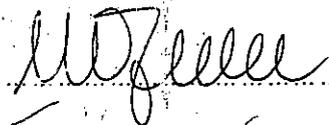
OTTEMPERATA la prescrizione A.4 del Decreto DVA-DEC-2014-227 del 17/09/2014, limitatamente all'alternativa B - Soluzione II - che prevede la rimozione totale della piattaforma (Deck e Jacket) e la rimozione completa delle sealines.

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)

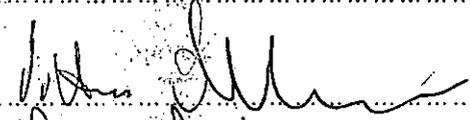

.....
Sandro Campilongo

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

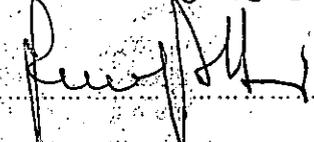
Prof. Saverio Altieri


.....

Prof. Vittorio Amadio


.....

Dott. Renzo Baldoni


.....

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

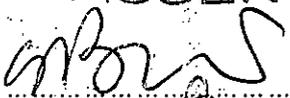
Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti


.....

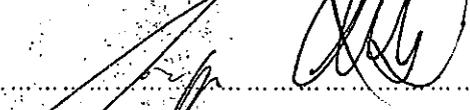
Ing. Stefano Calzolari


.....

Ing. Antonio Castelgrande


.....

Arch. Giuseppe Chiriatti


.....

Arch. Laura Cobello


.....

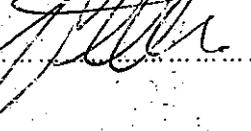
Prof. Carlo Collivignarelli


.....

Dott. Siro Corezzi


.....

Dott. Federico Crescenzi


.....

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

~~Prof. Antonio Grimaldi~~

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

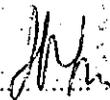
Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

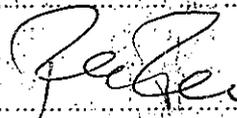


Arch. Eleni Papaleludi Melis



ASSENTE

Ing. Mauro Patti



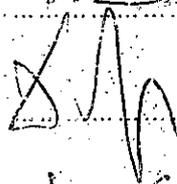
Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



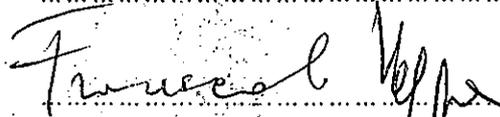
Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

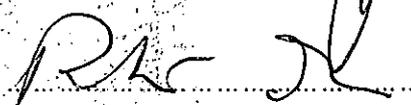
Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani