



4.5

*[Handwritten initials]*

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**

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

**Parere n. 2301 del 03/02/2017**

<b>Progetto:</b>	<p><b>Metanodotto Trieste – Grado – Villesse</b></p> <p><b>ID_VIP 333</b></p> <p><b>Parere art. 9 DM 150/07</b></p> <p><b>Richiesta di considerazioni sulle osservazioni della Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque riferite alla congruità delle prescrizioni con riferimento alla bonifica del sito interessato al progetto</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Snam Rete Gas S.p.A.</b></p> <p><b>Richiedente Ufficio di Gabinetto del Sig. Ministro</b></p>

*[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page]*

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

**VISTO** il Parere favorevole di compatibilità ambientale n.538 del 7/10/2010 rilasciato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti CTVIA), così come modificato dal successivo Parere ex art. 9 DM GAB/DEC/150/07 n. 649 dell'11/03/2011 relativo al “*Metanodotto Trieste Grado Villesse*” - Proponente Snam Rete Gas S.p.A. (d'ora in avanti Proponente).

**RICHIAMATO** lo schema di Decreto di compatibilità ambientale relativo all'opera in questione, già predisposto dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) sulla base di diversi Pareri espressi dalla CTVIA ed inoltrato alla firma del Sig. Ministro in data 24/03/2016.

**VISTA** la nota della DVA Prot. n. 0015753 del 13/06/2016, acquisita al Prot. n. 0002148/CTVA del 14/09/2016, con la quale viene chiesto alla CTVIA di svolgere le opportune valutazioni del caso a seguito delle osservazioni richieste dal Vice Capo di Gabinetto alla Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque con propria nota Prot. 0015588 del 10/06/2016 in merito alla congruità delle prescrizioni inserite nello schema di decreto di compatibilità ambientale con “...*riferimento al procedimento di bonifica del sito interessato...*” dal “*Metanodotto Trieste Grado Villesse*”.

**PRESO ATTO** che con la nota Prot. n. 2264/CTVA del 20/06/2016 del Presidente della CTVIA è stato nominato il Gruppo Istruttore (G.I.) ai fini dell'espressione del parere ex art. 9 DM 150/07 relativo “...*alla congruità delle prescrizioni ivi inserite con riferimento al procedimento di bonifica del sito interessato dal progetto in esame...*” esattamente come evidenziato con la nota Prot. n. 10329 dell'1/06/2016 dalla Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque, inoltrata dal Vice Capo di Gabinetto.

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

**VISTO** il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. “*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*”.

**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 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 del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis.

**VISTO** il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 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 e VAS ed i successivi decreti integrativi.

**EVIDENZIATO** e **RICHIAMATO** preliminarmente che, ad oggi, la scrivente Commissione CTVIA ha espresso numerosi Pareri riferiti a differenti programmi e opere ricadenti all'interno del Porto di Trieste il cui ambito di influenza è riconducibile direttamente o indirettamente al “*Metanodotto Trieste Grado Villesse*”, ed in particolare:

- *Terminale di Rigassificazione e ricezione GNL a terra Zaule*
- *Metanodotto Trieste-Grado-Villesse*
- *Piano Regolatore Portuale di Trieste*

come nel seguito dettagliati.

Terminale di Rigassificazione e ricezione GNL a terra Zaule

- Decreto DSA-DEC-2009-808 del 17/07/2009 con cui è stata rilasciata la compatibilità ambientale alla costruzione del GNL di Zaule (n.d.r. valutato sul Progetto Preliminare) sulla base del precedente parere CTVA n.73 del 20/6/2008, del successivo parere CTVA n.251 del 13/3/2009 e del documento del 13/3/2009 ;
- Parere n.73 del 20/06/2008 GNL Zaule – Parere VIA di compatibilità ambientale;
- Parere n.251 del 13/03/2009 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule, Parere ad integrazione delle prescrizioni di cui al precedente Parere 73/2008;
- Documento (ex art.11 DM GAB/DEC/150/07) di aggiornamento del quadro prescrittivo del Parere 251 del 13/03/2009;
- Parere n.682 del 08/04/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Applicazione della procedura di Espoo per le opere del Golfo di Trieste - Analisi della documentazione tecnica del Ministero dell'Ambiente Sloveno;
- Parere n.684 del 08/04/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Rigassificatori GNL di Zaule e di Trieste e metanodotto Trieste Grado Villesse - Richiesta informazioni della Commissione Europea;
- Parere n.751 del 17/06/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Effetti cumulativi delle opere ricadenti nel Golfo di Trieste - Controdeduzioni alle ulteriori osservazioni della Slovenia;
- Parere n.886 del 09/03/2012 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07) Opere ricadenti Golfo di Trieste – Analisi ulteriori osservazioni pervenute;
- Parere n. 952 del 01/06/2012 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule - Osservazioni autorità slovene;
- Parere n.992 del 13/07/2012 (ex art. 9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule – Richiesta informazioni progetto definitivo;
- Parere n.993 del 13/07/2012 (ex art. 9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule – Richiesta di variante urbanistica e portuale – Parere ai sensi art. 27 comma 31 Legge. 99/2009;
- Parere n.1048 del 28/09/2012 (ex art. 9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule – Richiesta chiarimenti parere 993 del 13/7/2012;
- Parere n.1150 del 18/01/2013 GNL Zaule – Verifica di Ottemperanza alle Prescrizioni A.2, D.2, A.3, A.6, A.8, A.15, D.1 del decreto di compatibilità ambientale n.808 del 17/7/2009;
- Parere n. 1193 del 03/04/2013 (ex art. 9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule - Supplemento istruttorio inerente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al Decreto DSA-2009-0000808 del 17/07/2009;
- Parere n. 1894 del 15/10/2015 (ex art. 9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule – Valutazione di incidenza del SIC IT33400007 “Area marina di Miramare”;
- Parere n. 2048 del 29/04/2016 (ex art. 9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule – Richiesta di valutazione Provincia di Trieste al parere n. 992 del 13/07/2012.

Metanodotto Trieste-Grado-Villesse

- Parere n.538 del 7/10/2010 – Parere VIA di compatibilità ambientale metanodotto Trieste Grado Villesse;
- Parere n.649 del 11/03/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Revisione Parere n.538/2010;
- Parere n.682 del 08/04/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Applicazione della procedura di Espoo per le opere del Golfo di Trieste - Analisi della documentazione tecnica del Ministero dell'Ambiente Sloveno;
- Parere n.684 del 08/04/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Rigassificatori GNL di Zaule e di Trieste e metanodotto Trieste Grado Villesse - Richiesta informazioni della Commissione Europea;
- Parere n.886 del 09/03/2012 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07) Opere ricadenti Golfo di Trieste – Analisi ulteriori osservazioni pervenute;
- Parere n.904 del 5/4/2012, (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Autorizzazione ex art. 109 D.Lgs 152/06-

Potere sostitutivo - Richiesta chiarimenti;

- Parere n.905 del 5/4/2012, (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Autorizzazione relativa alla movimentazione dei fondali marini;
- Parere n. 1896 del 15/10/201, (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Esame eventuale revisione del tracciato del metanodotto ed eventuale rivalutazione del passaggio della condotta nel canale sud.

Nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste

- Parere n.897 del 23/03/2012 – Parere relativo alla procedura integrata VIA-VAS ai sensi dell’art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI), che include i contenuti del Rapporto Preliminare della VAS (art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.) e dello Studio Preliminare Ambientale predisposto in ambito VIA (art. 21, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.);
- Parere n. 1706 del 6/2/2015 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07) – Possibili interferenze tra il nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste – Procedura integrata VIA integrata VAS ai sensi dell’art. 6, comma 3-ter del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e il progetto di rigassificazione GNL localizzato nell’are industriale di Zaule nel Porto di Trieste;
- Parere n. 1818 del 26/06/2015 – Procedura VIA integrata VAS – Piano Regolatore Portuale di Trieste.

**ESAMINATA** a riguardo la nota Prot. n. 10329 dell’1/06/2016 della Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque con cui sono state espresse le proprie osservazioni in merito alla congruità delle prescrizioni inserite nello schema di Decreto di compatibilità ambientale con riferimento al procedimento di bonifica del sito interessato dal progetto in questione, in base alle quali il Vice Capo di Gabinetto con nota Prot. n. 0015588 del 10/06/2016 ha restituito alla DVA il suddetto schema di Decreto per le opportune valutazioni del caso.

**ACCERTATO** che con la suddetta nota Prot. n. 10329 dell’1/06/2016 la Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque tratta in realtà i contenuti della sola prescrizione A.12), prevista nello schema di Decreto favorevole di compatibilità ambientale, afferente alle attività di bonifica connesse alla presenza del SIN di Trieste.

**RICHIAMATA** la prescrizione A.12) prevista nello schema di Decreto favorevole di compatibilità ambientale del “Metanodotto Trieste Grado Villesse” conforme alla prescrizione n. 12 del Parere favorevole di compatibilità ambientale n. 649 dell’11/03/2011, modificativo del precedente Parere n.538 del 7/10/2010, rilasciato dalla scrivente Commissione CTVIA che, in merito alla caratterizzazione dei fondali, recita:

*Caratterizzazione fondali. I lavori previsti dal progetto potranno avere inizio soltanto dopo la conclusione della procedura di caratterizzazione ed eventuale bonifica delle aree a mare e a terra direttamente interessate, nel quadro delle indicazioni e degli obblighi dettati dal DM 26/02/2003 del MATTM e sulla base di quanto è stato specificato e prescritto al riguardo in sede di Conferenza dei Servizi del 07/04/2010 presso il MATTM dalla Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche. Qualora fosse necessaria la bonifica la procedura in questione si riterrà conclusa – e quindi i lavori potranno essere iniziati – soltanto in presenza della certificazione di avvenuta bonifica da parte della Provincia Trieste, relativamente alla totalità delle aree oggetto dell’intervento.*

**EVIDENZIATO**, in concreto, che le osservazioni della Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque sulla prescrizione A.12) avanzate con la nota Prot. n. 10329 dell’1/06/2016 afferiscono ad una:

- a) non corretta indicazione dell’incipit della prescrizione, in quanto il tracciato del metanodotto si sviluppa oltre che nella parte a mare anche per circa 370 m a terra, nell’ambito del Porto Franco Nuovo di Trieste;
- b) errata indicazione del riferimento normativo di perimetrazione dell’area SIN di Trieste;
- c) incompleta indicazione degli estremi delle Conferenze dei Servizi decisorie (e relativi Decreti) che hanno dettato prescrizioni in merito al progetto del metanodotto Trieste Grado Villesse ed ai

procedimenti di bonifica delle aree interessate dallo stesso, oltre a quella citata nella prescrizione.

In aggiunta, con la medesima nota la Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque ritiene che "...nel caso in cui non fosse possibile individuare un intervento di bonifica economicamente sostenibile delle aree a terra interessate dal tracciato, dovrà necessariamente essere prevista una variante del percorso della condotta..." sottolineando che al momento vi sarebbe un non meglio specificato "...studio di fattibilità per la messa in sicurezza permanente dell'area..." e per questo dovrebbe pertanto essere attentamente valutata la compatibilità dei necessari interventi con l'attraversamento della condotta metanifera.

**VALUTATO** a riguardo quanto segue:

In merito al punto a):

Nel "Piano di caratterizzazione ambientale" (Doc. 08807-ENV-RE-000-002 del 26/05/2008), Pag. 4, è sinteticamente riportato che "...il tracciato si sviluppa per circa 370 m a terra, nell'ambito del Porto Franco Nuovo di Trieste, in parte nella zona dell'ex discarica a mare di Via Errera e in parte nell'area ex-Esso per poi proseguire in mare fino alle dighe foranee..." esattamente come indicato dalla direzione per la Salvaguardia del territorio e delle Acque. Nel merito si rileva però che la parte a terra vera e propria ha una estensione di circa 277 m e nello sviluppo lineare di circa 370 m indicata dalla Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque è stata inclusa anche la cd "zona di transizione" tra il tratto a terra e il tratto a mare, esattamente come risultante dalla documentazione allegata al suddetto Piano di caratterizzazione ed ulteriormente confermata nello Studio di Impatto Ambientale (Doc. 08807-ENV-RE-000-001 del 30/04/2008) e dalla "Nota tecnica di descrizione lavori a mare" (Doc. 08807-ENV-RE-000-002 del 23/07/2009), Pag. 4, dove si evince che l'LTE (*Land Terminal End*) della condotta, ossia il limite di batteria di separazione tra la terra e il mare, è fissato a 280 m dall'origine (per la precisione 277 m).

Tutto quanto chiaramente indicato nella documentazione progettuale fornita dal Proponente è stato quindi dettagliato sia nell'articolato del Parere di VIA reso da questa Commissione CTVIA e sia nella Relazione Istruttoria dove a Pag. 18 § 3.1.1.1.2.1 si può leggere che "...la rotta dell'approdo di Zaule inizia con un tratto rettilineo della lunghezza di circa 82 m verso Est che parte dall'area trappole e arriva fino alla prima curva con raggio di curvatura pari a 5m (curva 7 DN) con un angolo di deviazione di 51° circa; segue un altro tratto rettilineo di circa 195 m che arriva alla seconda curva con raggio di curvatura pari a 5 m (curva 7 DN) e angolo di deviazione di circa 66°, assumendo la direzione Sud-Ovest. Questo tratto è totalmente posizionato in un'area di riempimento e verrà installato con le modalità di installazione tipiche onshore....".

Va anche rilevato che nella cd "zona di transizione" è prevista la realizzazione di un palancoato metallico avente una lunghezza di 160 m, che prosegue anche nel primo tratto a mare in corrispondenza dell'attuale linea di battigia, previsto al fine di contenere al massimo i volumi di scavo e limitare la larghezza della trincea in area SIN.

Non è pertanto precisa l'affermazione contenuta nella nota Prot. n. 10329 dell'1/06/2016 della Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque (Pag. 1) secondo cui "...le modalità di scavo per il tratto a mare sono indicate genericamente in draga a cucchiaia (approdo di Zaule) e in tecnologia trenchless...".

In realtà a Pag. 7 del Doc. 08807-ENV-RE-000-002 del 23/07/2009 è chiarito che lo scavo all'approdo di Zaule, e quindi anche quello all'interno del palancoato, è previsto a "cielo aperto" con l'uso di draga a benna mordente e alla successiva Pag. 18 è altrettanto chiarito che lungo l'intero tracciato della condotta sottomarina (e quindi anche all'interno del SIN a mare) è previsto l'affossamento della condotta posata sul fondo con macchine PTM (*Post Trenching Machine*) "...a fresa che si posizionano sulla condotta ed avanzando lungo l'asse della tubazione asportano il terreno sotto alla condotta stessa che si poserà per peso proprio sul fondo scavo via via che la macchina avanza...". Solo all'approdo di Golameto (e non di Zaule) è prevista la tecnologia di scavo *trenchless*, in questo caso TOC (Trivellazione Orizzontale Controllata), per una lunghezza di circa 1300 m (Pag. 48 del Doc. 08807-ENV-RE-000-001 del 30/04/2008).

Conseguentemente tutto quanto indicato nella documentazione progettuale fornita dal Proponente è stato dettagliatamente valutato sia nell'articolato del Parere di VIA reso da questa Commissione CTVIA e sia

nella Relazione Istruttoria dove a Pag. 24 § 3.1.1.4.3 si può leggere che *“...l'affossamento della condotta verrà realizzato con la tecnica del post-trenching, con macchina semovente collocata sulla tubazione, che opera asportando il materiale da sotto la condotta (attraverso due frese idrauliche subacquee e pompe di aspirazione) che si muove lungo la condotta (sistema di push-and-pull) facendola scendere in curvatura elastica nella trincea così scavata...”*. Da ciò ne discende che per l'intero tratto a mare (non solo quello in area SIN) non viene effettuato alcuno scavo preventivo di trincee di alloggiamento della condotta ma solo l'affossamento post-posa della stessa in grado di lasciare in situ la totalità del materiale nativo qualora non inquinato visto che la posa della condotta verrà effettuata solo dopo l'avvenuta bonifica.

Al di là degli indispensabili chiarimenti forniti in merito alle estensioni del tratto di condotta a terra e del tratto di condotta a mare interferenti con il Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste e delle diverse modalità di scavo e affossamento della condotta ivi previste, ne discende che, fermo restando il corpo della prescrizione A.12), con il dispositivo del presente parere l'incipit della stessa verrà comunque meglio riformulato in *“Caratterizzazione e bonifica del suolo, delle acque sotterranee e dei sedimenti marini”* in base alla considerazione che una parte del tracciato, ancorché minimale, si sviluppa anche a terra.

#### In merito al punto b):

Non è precisa l'affermazione contenuta nella nota Prot. n. 10329 dell'1/06/2016 della Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque (Pag. 1) secondo cui *“...la condotta ricade nella perimetrazione a mare del sito di Bonifica di Interesse Nazionale di Trieste per i primi 6,2 km circa...”*.

In realtà, secondo quanto indicato nella documentazione progettuale fornita dal Proponente e già specificatamente dettagliato sia nell'articolato del Parere di VIA reso da questa Commissione CTVIA e sia nella Relazione Istruttoria la lunghezza interferita è pari esattamente a 6.670 m. A Pag. 9 del Parere si può infatti leggere che *“...la sealine in progetto per i primi 6,670 km circa del suo sviluppo, compresa l'area di lancio e ricevimento PIG, interferisce con il sito inquinato di interesse nazionale di Trieste, istituito con D.M. 18 Settembre 2001, n. 468 “Programma Nazionale di bonifica e ripristino ambientale”; con successivo D.M. MATTM 24 Febbraio 2003 è stata definita la perimetrazione. In ottemperanza alla normativa vigente per tale sito sarà predisposto un Piano della Caratterizzazione e la relativa esecuzione...”*.

Nello stesso Parere istruttorio è stato pertanto ben chiarito che la perimetrazione del SIN di Trieste è dettata dal DM 24/02/2003, esattamente come ribadito anche a Pag. 10 della Relazione Istruttoria dove, in merito alla interferenza diretta della condotta con siti contaminati si può leggere che *“...il sito di Trieste è stato istituito con D.M. 18 Settembre 2001, n. 468 “Programma Nazionale di bonifica e ripristino ambientale” e con D.M. Ambiente 24 Febbraio 2003 (G.U. 27/05/03) ne è stata definita la perimetrazione...”*.

Quanto riportato nel corpo della prescrizione A.12) circa il richiamo agli obblighi dettati dal DM 26/02/2003 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è pertanto frutto di un evidente refuso che, con il dispositivo del presente parere, verrà corretto.

#### In merito al punto c):

Con la nota Prot. n. 10329 dell'1/06/2016 la Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque lamenta che nel corpo della prescrizione A.12) è stata unicamente richiamata la Conferenza dei Servizi del 7/04/2010 tenutasi presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dalla Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche.

Nel merito va però precisato che alla data 7/10/2010 in cui è stato emesso il Parere n.538 di compatibilità ambientale metanodotto Trieste Grado Villesse, ovvero anche alla data dell'11/03/2011 in cui è stato emesso il successivo Parere n. 649 di revisione del Parere n. 538/2010, l'unica Conferenza dei Servizi all'epoca effettuata era solo ed esclusivamente quella del 7/04/2010 e pertanto non potevano chiaramente essere indicate nella prescrizione A.12) anche le successive Conferenze (e relativi Decreti) del 6/08/2012 e del 28/04/2015 indicate a Pag. 4 della nota Prot. n. 10329 dell'1/06/2016 della Direzione per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque.

In ogni caso, in questa fase, è stata univocamente riscontrata agli atti del MATTM la indicata Conferenza dei Servizi del 6/08/2012 relativa al Sito di Interesse Nazionale di Trieste, mentre nonostante gli sforzi profusi

non è stata riscontrata alcuna ulteriore Conferenza dei Servizi che si sarebbe tenuta il 28/04/2015 relativa allo stesso SIN di Trieste, a meno che, erroneamente, nella nota Prot. n. 10329 dell'1/06/2016 la Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche non abbia inteso riferirsi alla Conferenza dei Servizi del 28/04/2016.

Al fine di fugare ogni dubbio, fermo restando il corpo della prescrizione A.12), il dispositivo del presente parere verrà adeguatamente integrato.

In merito all'eventuale variante di tracciato del metanodotto a terra:

Premesso che il tratto di metanodotto a terra ha una estensione assolutamente minimale rispetto alla lunghezza totale del metanodotto ricadente nel Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste, nel merito va tuttavia precisato che il tracciato prescelto dal Proponente è frutto di un lungo processo di ottimizzazione tecnica (esattamente come evidenziato nella Relazione Istruttoria) e lo stesso è stato attentamente valutato dalla scrivente Commissione CTVIA nella fase istruttoria che ha portato al successivo rilascio del parere positivo di compatibilità ambientale.

Come si può facilmente rilevare dall'analisi degli elaborati di progetto, incluse le integrazioni volontarie, il tracciato a terra prescelto dal Proponente presenta un andamento curvilineo molto specifico con azimuth e allineamenti particolarissimi con il successivo tratto a mare, esattamente come sopra indicato in merito al punto a), che si sono resi necessari al fine di contemperare non solo la fattibilità tecnica di posa in opera della condotta a mare con la tecnica convenzionale del "Lay-barge" ma anche al fine di rispettare e garantire le precise distanze di sicurezza rispetto all'adiacente impianto di rigassificazione GNL di Zaule su cui è già stato rilasciato il NOF da parte del Comitato Tecnico Regionale Friuli Venezia Giulia del Ministero dell'Interno, Dipartimento Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile (Direzione Regionale Friuli).

A tutto ciò va aggiunto anche il rispetto sia di precise distanze di sicurezza rispetto all'adiacente Termovalorizzatore ACEGAS e sia rispetto al pontile di attracco e scarico delle navi gasiere a servizio dell'impianto di rigassificazione GNL di Zaule che prevede, sempre per ragioni di sicurezza, che la configurazione del "cerchio di evoluzione" delle navi non debba mai interferire con il tracciato del metanodotto a mare, esattamente come già attualmente autorizzato dalla Capitaneria di Porto di Trieste.

In particolare, così come dettagliato sia nell'articolato del Parere di VIA reso da questa Commissione CTVIA e sia nella Relazione Istruttoria proprio per il tratto di condotta a terra all'approdo di Zaule la soluzione adottata è l'unica tecnicamente fattibile e a minor impatto ambientale.

Come è noto è previsto, infatti, l'inizio del varo della condotta mediante nave posatubi (Lay-barge) posizionata e ancorata in una determinata posizione all'interno del Vallone di Muggia in funzione del pescaggio della nave stessa e compatibile con un ben preciso campo ancore privo di interferenze con altre infrastrutture preesistenti. Il tutto al fine di assicurare il varo da pontone con rinvio a terra della testa di tiro della condotta mediante l'uso integrato del cd metodo BTM (Bottom Pull Method) e OBTM (Off Bottom Tow Method), atti ad assicurare le successive operazioni di abbandono e tie-in della condotta senza la necessità di dover allestire alcun cantiere temporaneo di varo a terra da ricercarsi in un'area SIN posta all'interno del Vallone di Muggia e pur sempre ricadente nel Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste.

E' inevitabile che una eventuale modifica di tracciato della condotta a terra si ripercuoterebbe direttamente (e soprattutto) nel successivo tratto a mare all'interno dell'area portuale e più specificatamente all'interno del Vallone di Muggia e andrebbe attentamente rivalutata anche alla luce delle future previsioni del nuovo PRP di Trieste già approvato.

In ogni caso si può sin d'ora affermare con assoluta certezza che una eventuale variante di tracciato a terra comporterebbe inevitabilmente:

- un diverso posizionamento e ancoraggio iniziale della nave posatubi (Lay-barge) in un'area in cui i fondali marini attuali non sono compatibili con il pescaggio minimo dello stesso mezzo e che pertanto si renderebbero necessarie operazioni di escavazione a mare e di approfondimento dei fondali in area SIN, oggi non previsti;

- a seguito degli imposti raggi minimi di curvatura elastici legati al grosso diametro della condotta sottomarina (ovvero alla sua rigidità flessionale), verrebbe ad incrementarsi la lunghezza del tratto con posa a “mezza costa” nel paraggio antistante l’abitato di Muggia con conseguente necessità di incremento del numero dei pali di sostegno della condotta, rispetto a quelli oggi previsti e valutati;
- per gli stessi motivi di cui al punto precedente il tracciato della condotta si avvicinerebbe ancora di più alla costa rispetto a quanto oggi proposto e valutato, considerando che in corrispondenza del Molo del Porto di Muggia il tracciato attuale dista solo poche decine di metri dal molo stesso (Cfr Dis. 08807-PPL-DW-000-060\_00);
- per l’inizio varo della condotta non sarà più possibile l’uso integrato dei sopra citati metodi BTM e OBTM con varo diretto della condotta da “*Lay-barge*”, ma sarà necessario ricorrere ai cd metodi STM (*Surface Tow Method*) e NSTM (*Near Surface Tow Method*) con trasporto in situ di stringhe di condotta varate non più da pontone ma da una adeguata area di cantiere da allestirsi temporaneamente a terra da ricercarsi lungo le coste del Vallone di Muggia e quindi pur sempre ricadenti all’interno del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste;
- una inevitabile modifica dell’orientamento del pontile di attracco e scarico delle navi gasiere a servizio dell’impianto di rigassificazione GNL di Zaule al fine di rendere compatibile la probabile nuova configurazione del “cerchio di evoluzione” delle navi che andrebbe direttamente ad interferire con il primo tratto del tracciato del metanodotto a mare.

il tutto con l’ovvia e diretta conseguenza di generare un fortissimo incremento dell’impatto ambientale rispetto alla soluzione tecnica attuale già dettagliatamente valutata dalla scrivente Commissione CTVIA, soprattutto a seguito delle integrazioni documentali richieste e fornite dal Proponente in sede istruttoria.

A riguardo si ricorda che tutte le problematiche connesse ad un eventuale variazione di tracciato della condotta all’interno del Vallone di Muggia e dell’area portuale di Trieste sono già state affrontate e valutate nel Parere n. 1896 del 15/10/2015 già reso da questa Commissione CTVIA relativo, appunto, all’eventuale revisione del tracciato del metanodotto (incluso pertanto anche l’approdo di Zaule) e con esso è stata confermata la piena coerenza dell’attuale tracciato del metanodotto, così come definito alla luce dei Pareri CTVA n. 538 del 7/10/2010 e n. 649 dell’11/03/2011, anche con le previsioni del nuovo PRP di 1^ fase (breve periodo al 2020) che pertanto lo stesso non necessita di alcuna variazione.

In esso è stata rilevata solo la sussistenza di potenziali interferenze di un tratto del metanodotto (che non riguarda però minimamente il tratto a terra) con l’ampliamento portuale previsto nella 2^ fase (lungo periodo al 2030) del nuovo PRP che all’epoca era in fase di approvazione, talché è stato ritenuto necessario che prima dell’avvio delle opere programmate in detta fase in cui è prevista la realizzazione del molo VIII, il Proponente Snam Rete Gas, in conformità con quanto già previsto alla prescrizione n.9 dei Pareri CTVA n. 538 del 07/10/2010 e n. 649 dell’11/03/2011, debba adeguare l’analisi di rischio del metanodotto al fine di rendere compatibile la prevista nuova configurazione del “cerchio di evoluzione” delle navi direttamente interferente con l’attuale tracciato del metanodotto.

Tutto ciò premesso, si ritiene assolutamente prematura la richiesta di valutare una futuribile variante di tracciato a terra basata, al momento, solo su uno studio di fattibilità per la messa in sicurezza di un’area che, così come indicato a Pag. 4 della nota Prot. n. 10329 dell’1/06/2016 della Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche, riguarderebbe una potenziale (e non ancora dimostrata) interferenza con un brevissimo tratto di metanodotto a terra basata al momento solo sull’ipotesi di garantire “...un intervento di bonifica economicamente sostenibile...”.

**tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS,**

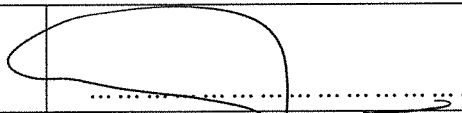
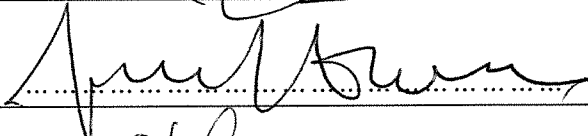
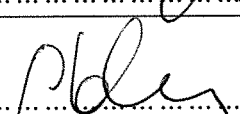
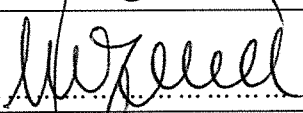
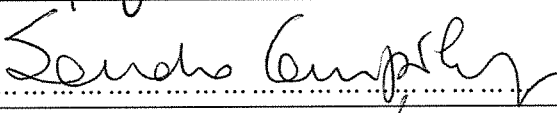
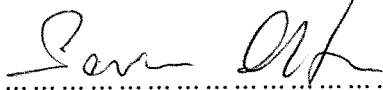
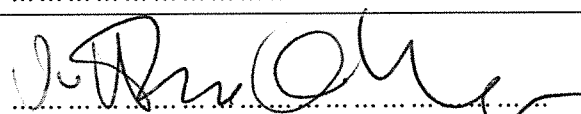
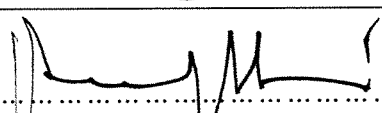
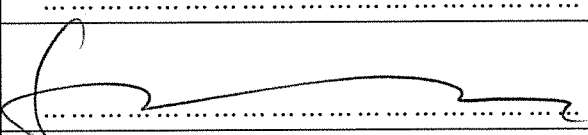
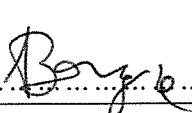
**ESPRIME**

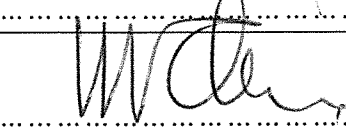
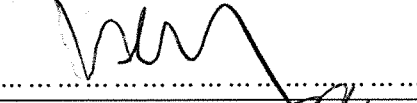
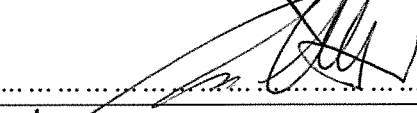

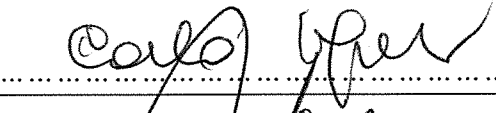
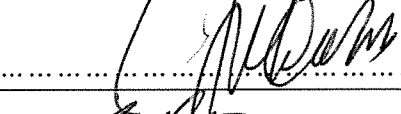
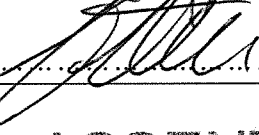
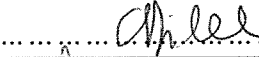
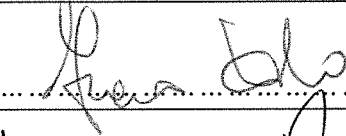

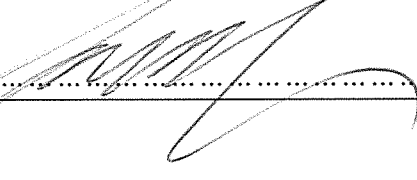
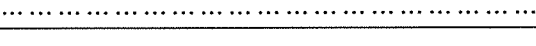

un parere, reso ai sensi dell’art.9 D.M 150/07, che:

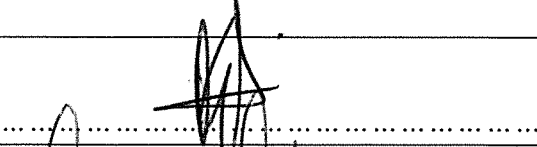
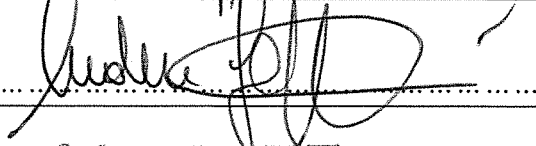
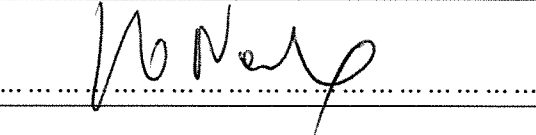
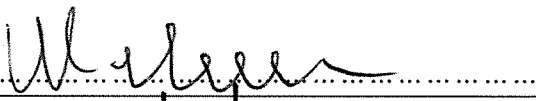
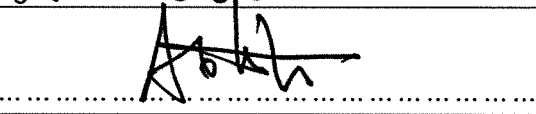

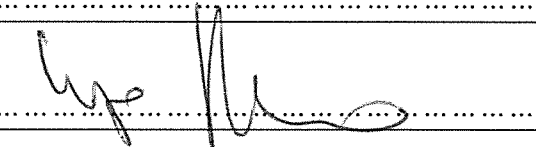

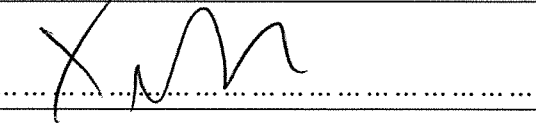



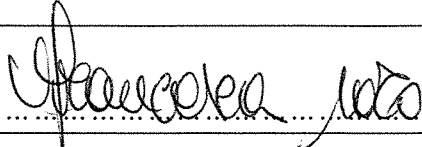
- **Conferma** la piena validità di tutti i precedenti pareri già rilasciati ed, in particolare, del Parere favorevole di compatibilità ambientale n. 649 dell'11/03/2011, modificativo del precedente Parere n.538 del 7/10/2010, e dell'intero quadro prescrittivo ivi previsto e ritrascritto integralmente nello schema di Decreto del "Metanodotto Trieste Grado Villesse" predisposto dalla DVA;
- **Rileva** la necessità di riformulare la prescrizione A.12) come segue:

*Caratterizzazione e bonifica del suolo, delle acque sotterranee e dei sedimenti marini. I lavori previsti dal progetto potranno avere inizio soltanto dopo la conclusione della procedura di caratterizzazione ed eventuale bonifica delle aree a mare e a terra direttamente interessate, nel quadro delle indicazioni e degli obblighi dettati dal DM 24/02/2003 (Suppl. Ord. n. 83 G.U. 27/05/2003 n. 121) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e sulla base di quanto è stato specificato e prescritto al riguardo in sede di Conferenza dei Servizi del 07/04/2010 tenutasi presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare da parte della Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque oltre ad eventuali ed ulteriori Conferenze dei Servizi decisorie (e relativi Decreti) che si rendessero necessarie relative ai procedimenti di bonifica delle aree interessate dal tracciato del metanodotto. Qualora fosse necessaria la bonifica la procedura in questione si riterrà conclusa – e quindi i lavori potranno essere iniziati – soltanto in presenza della certificazione di avvenuta bonifica da parte della Provincia Trieste, relativamente alla totalità delle aree oggetto dell'intervento.*

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)		sc
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)		o
Prof. Saverio Altieri		
Prof. Vittorio Amadio		g
Dott. Renzo Baldoni		
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE	
Ing. Stefano Bonino		
Dott. Andrea Borgia		h w w

Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
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	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	

Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE

Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	