



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 607 del 14 novembre 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Nuova stazione elettrica 380/150 kV di Vizzini con raccordi aerei 380/150 kV alla RTN ed opere connesse. Decreto VIA n. 6 del 17/01/2018 - Prescrizione: A2 – INTERVENTO 4</p> <p>ID_VIP: 8922</p>
Proponente:	Terna Rete Italia S.p.A.

La Sottocommissione VIA

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

- il d.lgs. n. 152 del 03/04/2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), e ss.mm.ii.;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- 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 Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

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 legge 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

PREMESSO che:

- il Ministro dell’ambiente, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, ha espresso, con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 6 del 17/01/2018, giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto “Nuova stazione elettrica 380/150 kV di Vizzini con raccordi aerei 380/150 kV alla RTN ed opere connesse”;
- la Società Terna Rete Italia S.p.A. con nota prot. TERNA/P20220082955 del 26/09/2022. ha presentato, ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alla condizione ambientale A.2, “relativamente alla realizzazione di un elettrodotto aereo a 150 kV in semplice terna tra la nuova SE di Vizzini e l’esistente SE di Licodia Eubea e Variante all’elettrodotto aereo 150 kV esistente che collega la SE 150 kV Licodia Eubea alla CP di Vizzini con relativa demolizione di un tratto di circa 100 m di tale elettrodotto (INTERVENTO 4)”, impartita con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 6 del 17/01/2018 relativo al progetto “Nuova SE 380/150 kV di Vizzini con raccordi aerei 380/150 kV alla RTN ed opere connesse”, da realizzarsi nei Comuni di Mineo, Militello in Val di Catania, Vizzini, Licodia Eubea, nella Città Metropolitana di Catania;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale Valutazioni Ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. MiTE/117642 del 27/09/2022;

- la Divisione con nota prot. 121116/MATTM del 4/10/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. 7319/CTVA in data 4/10/2022, ha trasmesso la domanda sopraccitata, disponendo per il procedimento identificato ID 8922 “l’avvio dell’istruttoria tecnica ai sensi dell’art. 28 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS”, e comunicando “inoltre che, anche ai fini dei compiti istruttori di codesta Commissione, tutta la documentazione è pubblicata sul portale delle valutazioni ambientali alla seguente pagina web: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1369/13387>”.

RILEVATO che per il progetto in questione:

- con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 6 del 17/01/2018 è stato espresso giudizio positivo con condizioni ambientali circa la compatibilità ambientale del progetto “Nuova SE 380/150 kV di Vizzini con raccordi aerei 380/150 kV alla RTN ed opere connesse”;

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della seguente documentazione, relativa “alla realizzazione di un elettrodotto aereo a 150 kV in semplice terna tra la nuova SE di Vizzini e l’esistente SE di Licodia Eubea e Variante all’elettrodotto aereo 150 kV esistente che collega la SE 150 kV Licodia Eubea alla CP di Vizzini con relativa demolizione di un tratto di circa 100 m di tale elettrodotto (INTERVENTO 4)”, acquisita per la verifica di ottemperanza e relativa alla condizione ambientale n. A.2 di competenza del MiTE, così come disposto dalla Divisione con la nota sopraccitata prot. 121116/MATTM del 4/10/2022:

- Piano per la gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e malfunzionamenti (doc. REGR17026C2656674);

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A.2 riporta:

- “Dovrà essere redatto un piano per la gestione dei potenziali impatti ambientali derivanti da incidenti (inclusi eventuali spillamenti e spandimenti in fase di cantiere) e da malfunzionamenti, riguardante tutte le opere in progetto e tutte le attività correlate con la fase di cantiere e con la fase di gestione, comprendente in particolare le misure, le opere e gli interventi finalizzati al relativo controllo e contenimento.”;

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è quella sopra riportata;

- il termine per l’avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM - fase di progettazione esecutiva;

CONSIDERATO che con riferimento alla documentazione presentata:

- l’opera nel suo complesso prevede i seguenti interventi:

- Intervento 1: realizzazione di una nuova S.E. di trasformazione 380/150 kV ubicata nel Comune di Vizzini;
- Intervento 2: realizzazione di due raccordi aerei a 380 kV in semplice terna tra la nuova SE di Vizzini e l’esistente elettrodotto a 380 kV “Paternò-Chiaramonte Gulfi” e Demolizione di un tratto dell’esistente elettrodotto aereo 380 kV Paternò – Chiaramonte Gulfi;

- Intervento 3: realizzazione di due raccordi aerei elettrodotto a 150 kV in semplice terna tra la nuova S.E. di Vizzini e l'esistente elettrodotto a 150 kV "SE Mineo – CP Scordia" e Demolizione di un tratto dell'elettrodotto esistente 150 kV SE 150 kV Mineo – CP Scordia;
- Intervento 4: realizzazione di un elettrodotto aereo a 150 kV in semplice terna tra la nuova SE di Vizzini e l'esistente SE di Licodia Eubea e Variante all'elettrodotto aereo 150 kV esistente che collega la SE 150 kV Licodia Eubea alla CP di Vizzini con relativa demolizione di un tratto di circa 100 m di tale elettrodotto;
- Intervento 5: realizzazione di un elettrodotto aereo a 150 kV in semplice terna tra la nuova SE di Vizzini e l'esistente CP di Mineo;
- Demolizioni: a completamento della realizzazione delle nuove opere, è prevista la demolizione di 9 sostegni della linea a 380 kV semplice terna Paternò – Chiaramonte Gulfi, dal sostegno n. 81 al sostegno n. 89, e 7 sostegni della linea a 150 kV semplice terna S.E. 150 kV Mineo – CP Scordia, dallo stallo in ingresso alla SE 150 kV Mineo al Sost. n. 117.

Il progetto, oltre alla nuova SE di Vizzini prevede la realizzazione di elettrodotti aerei per una lunghezza di circa 40 km e la demolizione di circa 7,5 km di linee aeree in dismissione.

- il documento presentato da Terna S.p.a. in riscontro alla prescrizione A.2. affronta la tematica della gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e malfunzionamenti durante le fasi di cantiere, in fase realizzativa, e di manutenzione durante l'esercizio sui ricettori abitativi collocati nelle adiacenze della linea in progetto e dell'ambiente in cui si colloca l'elettrodotto;

- nella documentazione presentata "Elettrodotto aereo 150kV dalla nuova SE 380/150kV di Vizzini alla esistente SE di Licodia Eubea INTERVENTO 4 - PIANO PER LA GESTIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI DERIVANTI DA INCIDENTI E MALFUNZIONAMENTI, codificato REGR17026C2656674 inizialmente sono esaminati i dettagli progettuali della linea prevista, l'ubicazione, la descrizione del tracciato dell'opera e dei lavori e delle opere da realizzare.

Le attività relative all'intervento oggetto di valutazione dell'ottemperanza sono le seguenti:

- collegamento aereo 150 kV in semplice terna dalla SE 150 kV di Licodia Eubea alla nuova SE 380/150 kV di Vizzini;
- variante all'elettrodotto aereo 150 kV esistente che collega la SE 150 kV Licodia Eubea alla CP di Vizzini con relativa demolizione di un tratto di circa 100 m di tale elettrodotto. L'intervento consistente nell'inserimento del nuovo sostegno 10c.

I comuni interessati dalle citate attività realizzative le relative consistenze sono, in relazione alla parte in realizzazione dell'elettrodotto sono nella provincia di Catania e sono Licodia Eubea per circa 1,6 km e Vizzini circa 6,3 km per un totale circa 7,9 km.

L'intervento in oggetto presenta la seguente tipologia di opere: dal Palo gatto denominato PG1, sito all'interno del perimetro della S.E. di Vizzini, ha inizio l'elettrodotto in semplice terna che collegherà l'esistente SE di Licodia Eubea alla nuova stazione elettrica di Vizzini.

Attraversando in modo quasi ortogonale la SP 28/ii nei pressi del km 9+700m, l'elettrodotto si attesta al sostegno n°1 da cui, compiendo una variazione di direzione di circa novanta gradi in direzione sud, giunge al sostegno n°2.

La campata 1-2 si sviluppa a sinistra dell'ex casello (ormai abbandonato), costeggiando la linea ferroviaria Catania-Gela su un terreno ad uso seminativo.

Proseguendo in direzione sud-ovest, nella campata 2-3, l'elettrodotto attraversa nuovamente la SP 28/ii in prossimità del km 10+100 m per poi proseguire a mezza costa sulla collina che affianca la provinciale. Giunti al sostegno n°6, l'elettrodotto attraversa il fosso le cui acque confluiscono nel vallone "Novevolte", in prossimità del ponte "Nociforo".

Proseguendo in direzione sud-ovest, le capate comprese tra i sostegni 7 e 9, si sviluppano all'interno di un parco eolico e, in corrispondenza del sostegno 9, sito a nord del poggio "Maravola", l'elettrodotto raggiunge la sua quota massima di ben 662 metri sul livello del mare.

Avanzando verso il sostegno 11, posto a circa 260m in direzione sud-est dalla casa "Dammuso", l'elettrodotto si inserisce su un terreno di tipo seminativo ed in corrispondenza del sostegno 10, si ha la distanza minima (pari a circa 600 metri) dal deposito dell'aeronautica militare. Superata la trazzera "Mineo-Vizzini", l'elettrodotto giunge sul poggio "Petrarsa" ed attraversa così un'area con alberi di eucalipto, al cui

interno trovano sede la tratta ferroviaria Catania-Gela e la S.S. 124, entrambe intersecate dalla campata 13-14 dell'elettrodotto, all'altezza del km 40.6 della SS124 anche nota come "Siracusana".

Il sostegno 15, in corrispondenza del quale l'elettrodotto compie una leggera variazione di direzione verso ovest, è ubicato in prossimità della trazzera che porta alle "Case Casulle".

In prossimità del "Poggio Cavaliere", nella campata 16-17 si assiste al sottopassaggio dell'elettrodotto 380 kV "Chiaramonte Gulfi - Paternò" (in corrispondenza della sua campata 91-92) e subito dopo, nella campata 17-18 si assiste invece al sovrappasso di una linea MT realizzata con sostegni a traliccio.

Con i sostegni 19 e 20 si supera il vallone presente tra "Piano delle Rose" e "Contrada Menardo".

Infine, procedendo a valle del monte sito in Contrada Menardo ed evitando quindi il vincolo archeologico presente su di esso, con un parallelismo all'elettrodotto esistente SE Licodia Eubea - CP Vizzini si giunge alla SE di Licodia Eubea, in cui l'elettrodotto si atterra al palo gatto denominato PG2 da realizzare all'interno del perimetro della stazione affianco a quello esistente, utilizzato per il collegamento CP Vizzini – SE Licodia.

Tale intervento avrà una lunghezza complessiva di circa 7,97 km relativi ai raccordi aerei 150 kV dalla SE di Vizzini alla SE 150 kV Licodia Eubea ed è prevista una piccola variante in ingresso alla SE 150 kV in ingresso alla SE di Licodia –Eubea dell'elettrodotto esistente 150 kV CP Vizzini – SE 150 Licodia Eubea con la demolizione di circa 100 m di tale elettrodotto.

Il documento entra nel merito delle fasi di realizzazione dell'elettrodotto aereo e degli impatti ambientali per condizione di incidente o malfunzionamento in fase di cantiere ed in fase di esercizio e descrive l'area di cantiere adibita alla manutenzione, rifornimento e riparazione dei mezzi, i criteri e le modalità operative di gestione delle sostanze pericolose, nonché il kit ambientale di pronto intervento previsto per la gestione in sicurezza di eventi incidentali.

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- la realizzazione dell'elettrodotto per gli interventi oggetto del presente Parere è suddivisibile nelle seguenti fasi operative principali:

- attività preliminari ed organizzazione del cantiere;
- scavi e realizzazione delle fondazioni dei sostegni;
- trasporto e montaggio dei sostegni;
- messa in opera dei conduttori e delle funi di guardia;
- ripristini aree di cantiere;
- revisione finale, risarcimento danni e ripiegamento cantiere,

Il Proponente specifica che nelle varie fasi si provvede sempre al trasporto a rifiuto dei materiali di risulta, lasciando le aree utilizzate sgombre e ben sistemate in modo da evitare danni alle cose ed alle persone.

- l'analisi di valutazione degli impatti ambientali in situazioni di incidenti e malfunzionamenti è stata svolta secondo i seguenti punti:

- individuazione dell'aspetto ambientale interessato: sono riportati gli aspetti ambientali relativi ad incidenti o malfunzionamenti durante le attività svolte che si è valutato possano generare un impatto ambientale;
- individuazione dell'attività svolta durante la quale il verificarsi di un incidente o di un malfunzionamento potrebbe causare un impatto ambientale;
- stima della durata delle attività svolte: per la fase di cantiere si è fatto riferimento al cronoprogramma dei lavori, mentre per la fase di esercizio la durata delle attività è relativa all'intera vita dell'impianto;
- individuazione dei macchinari ed automezzi utilizzati durante ciascuna attività;
- individuazione delle azioni di prevenzione di incidenti e malfunzionamenti messe in atto affinché si riduca la probabilità di accadimento di un incidente o di un malfunzionamento durante lo svolgimento delle attività in esame, oppure che favoriscano il tempestivo ripristino delle normali condizioni;

- per ciascuna condizione di incidente o malfunzionamento legata all'attività svolta si riporta:
 - la descrizione del possibile incidente o malfunzionamento;
 - il valore del danno (D), della probabilità di accadimento (P) e dell'eventuale impatto significativo (S) riferiti all'incidente o al malfunzionamento in esame;
 - le azioni previste per la gestione dell'emergenza e le azioni di controllo successive;
 - la definizione delle responsabilità indicando le figure coinvolte coerentemente con quanto previsto dalla legislazione vigente.

- per valutare gli impatti ambientali dovuti ad incidenti o malfunzionamenti durante la fase di esercizio e di cantiere, il documento proposto analizza le attività svolte riportate nelle tabelle riportate nel documento, individuando le situazioni di incidenti o malfunzionamenti possibili e gli eventuali impatti significativi, legati ad un determinato aspetto ambientale, che queste possono generare.

Ogni impatto, generato a seguito di un incidente o un malfunzionamento legato alle varie attività, viene valutato sulla base di due parametri:

- Danno (D): gravità del danno ambientale eventualmente associato alla seguente scala di gravità del danno:
 - Lieve (1) - Impatto e/o disturbo leggero: i possibili danni/effetti negativi sono rapidamente reversibili;
 - Medio (2) - Impatto e/o disturbo di modesta entità: i possibili danni/effetti negativi, anche se permanenti, consentono di intervenire per ripristinare le condizioni ambientali e non pregiudicando la normale attività;
 - Grave (3) - Impatti e/o disturbi gravi: i possibili danni/effetti negativi hanno carattere permanente e causano seri e a volte irreversibili problemi ambientali
 - Gravissimo (4) - Impatti e/o disturbi gravissimi: i possibili danni/effetti negativi hanno carattere permanente e causano irreversibili danni o problemi ambientali;
- Probabilità (P): possibilità che esso si verifichi associata alla seguente scala di probabilità di accadimento:
 - Improbabile (1) - Il verificarsi dell'evento si prevede sia una possibilità remota;
 - Poco probabile (2) - Il verificarsi dell'evento si prevede sia sporadico;
 - Probabile (3) - Il verificarsi dell'evento si prevede possa essere frequente;
 - Altamente Probabile (4) - Il verificarsi dell'evento si prevede sia frequente.

Ciascun parametro è definito sulla base delle due scale riportate nella tabelle seguenti in relazione alla gravità del danno ed alla probabilità di accadimento. l'indicatore di Significatività (S) si ottiene dal prodotto delle due grandezze gravità per probabilità del danno ($S = D \times P$) secondo la seguente scala di significatività:

Gravità del danno →	Lieve (1)	Medio (2)	Grave (3)	Gravissimo (4)
Probabilità che si verifichi ↓				
Altamente probabile (4)	4	8	12	16
Probabile (3)	3	6	9	12
Poco probabile (2)	2	4	6	8
Improbabile (1)	1	2	3	4

Nella valutazione della significatività dei diversi impatti ambientali il Proponente ha considerato essere significativo un impatto il cui valore di S sia uguale o superiore a 9 area contrassegnata in rosso nella precedente tabella.

Nella redazione del piano e nella valutazione della gravità del danno e della probabilità di accadimento il Proponente ha considerato inoltre i seguenti elementi:

- Presenza di leggi e normative tecniche di riferimento che controllano o pilotano il processo;
- Presenza nell'area di svolgimento del processo di strutture o realtà particolarmente "sensibili" su cui possiamo influire sia in senso positivo che negativo;
- Possibilità di controllo sui processi e sui relativi impatti ambientali.

- per l'esecuzione delle operazioni di manutenzione, rifornimento e riparazione dei mezzi di cantiere nell'area di cantiere adibita alla manutenzione, rifornimento e riparazione dei mezzi il Proponente indica che sarà individuata una specifica area impermeabilizzata che dovrà essere realizzata utilizzando le seguenti modalità costruttive:

- scotico del terreno superficiale e realizzazione di trincee laterali per il contenimento perimetrale. Il terreno scotico sarà accantonato e riposizionato in loco al termine del cantiere;
- posa di un manto impermeabile in PVC a tenuta, per il contenimento di eventuali sversamenti;
- posa di uno strato di materiale arido rullato;
- posa di terreno scelto dagli scavi compattato con rullo;
- realizzazione di argini a contenimento dell'area.

- tutte le operazioni di manutenzione, rifornimento e riparazione dei mezzi di cantiere, secondo quanto indicato dal Piano per la gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e malfunzionamenti, saranno svolte esclusivamente sull'area appositamente realizzata.

Al termine dell'utilizzo delle aree di manutenzione, rifornimento e riparazione mezzi, il telo in PVC e il materiale soprastante dovranno essere rimossi e avviati come rifiuti a smaltimento presso discarica autorizzata. al tal fine i rifiuti generati dovranno essere classificati ed eventualmente caratterizzati. In prima analisi si ipotizza di dover gestire dei rifiuti identificati dal codice CER 170504 terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 170503 (la non pericolosità sarà accertata mediante analisi chimica).

- per quanto concerne i criteri e le modalità operative di gestione delle sostanze pericolose, tutti i prodotti chimici e le sostanze pericolose saranno stoccati nell'area precedentemente descritta. L'area adibita allo stoccaggio sarà isolata fisicamente dalle aree di manovra dei veicoli di cantiere per evitare il danneggiamento dei contenitori.

Lo stoccaggio dei prodotti pericolosi o infiammabili non sarà mai effettuato a contatto diretto con il terreno. i contenitori o i fusti dovranno essere stoccati in luoghi idonei e ben aerati, dovranno essere depositati su aree dotate di bacino di contenimento inferiore, e dovranno essere situati lontano da fonti di calore e adeguatamente protetti da intemperie mediante coperture.

Le sostanze e i preparati dovranno essere sempre etichettati e imballati sulla base della loro pericolosità di cui è data evidenza attraverso pittogrammi di classificazione, frasi di rischio e consigli di prudenza.

Ogni sostanza pericolosa dovrà essere corredata dalla relativa scheda di sicurezza dalla quale risulta chiaramente il fattore di rischio per la salute e per l'ambiente, le caratteristiche e le misure per il pronto intervento in caso di sversamento o perdita. sarà responsabilità dell'impresa dotare i prodotti di schede di sicurezza aggiornate e informare e formare gli addetti sul corretto utilizzo/gestione della sostanza pericolosa.

- per le aree di cantiere sarà predisposto il kit ambientale di pronto intervento che dovrà soddisfare le più ampie problematiche di inquinamento che possono verificarsi durante le lavorazioni: assorbimento di idrocarburi, liquidi organici e inorganici, solventi, antigelo e così via.

In linea generale sanno essere presenti le seguenti dotazioni:

- panni assorbenti;
- salsicciotti;
- occhiali;
- guanti;
- tute monouso;
- big bag;
- assorbitore universale ignifugo (polvere o granuli);
- paletta e scopetta;
- tanica da cantiere per recupero idrocarburi/olii;
- teli in pvc.

È inoltre previsto che un kit semplificato, dotato di panni assorbenti, assorbitore universale ignifugo, dovrà essere disponibile sui mezzi di trasporto.

- l'analisi riportata nel Piano per la gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e malfunzionamenti riporta che le attività svolte, sia durante la fase di cantiere che durante la fase di esercizio dei nuovi elettrodotti aerei comportano una significatività di impatto ambientale ($S = P \times D$) ampiamente al di sotto della soglia di attenzione anche se considerate in situazioni critiche come quella di incidente o malfunzionamento. nel piano di gestione sono state evidenziate inoltre le precauzioni che dovranno essere adottate, atte a ridurre la probabilità di accadimento delle situazioni incidentali illustrate nonché le azioni per la gestione delle emergenze che mitigano l'eventuale danno prodotto da una situazione incidentale.

Si ritiene che le precauzioni e le azioni per la gestione delle emergenze descritte nel Piano per la gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e malfunzionamenti siano sufficienti a garantire la sicurezza dei luoghi e delle persone presenti presso i cantieri e le aree di manutenzione e che esse ottemperano alle richieste della condizione ambientale A.2 prevista dal D.M. n. 6 del 17/01/2018.

La Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate 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

In ordine alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. A.2 del decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 6 del 17/01/2018 relativo al progetto "Nuova SE 380/150 kV di Vizzini con raccordi aerei 380/150 kV alla RTN ed opere connesse", così come disposto dalla Divisione con nota di procedibilità prot. 91977/MATTM del 28/08/2021:

- la prescrizione n. A.2 è ottemperata *relativamente alla realizzazione di un elettrodotto aereo a 150 kV in semplice terna tra la nuova SE di Vizzini e l'esistente SE di Licodia Eubea e Variante all'elettrodotto aereo 150 kV esistente che collega la SE 150 kV Licodia Eubea alla CP di Vizzini con relativa demolizione di un tratto di circa 100 m di tale elettrodotto (INTERVENTO 4);*
-

- La Coordinatrice della Sottocommissione Via

- Avv. Paola Brambilla