



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

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

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2013 - 0001226 del 03/04/2013

Pratica N:

Ref. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2013 - 0008175 del 05/04/2013

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: I.D. VIP 2081 trasmissione parere n. 1190 CTVA del 22 marzo 2013.
Verifica di assoggettabilità alla VIA terminale off-shore GNL sito
industriale Falconara Marittima, ottimizzazione approdi a terra della
condotta da 32" e cavo potenza e controllo, proponente Api Energia
Stabilimento di Falconara Marittima**

Ai sensi dell' art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le
successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si
trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla
Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 22
marzo 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2013-0083.DOC



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione Tecnica di Verifica dell' Impatto Ambientale - VIA e VAS



La presente copia fotostatica composta di N° fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 23-04-2013

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

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

* * *

Parere n. 1130 del 22 marzo 2013

Progetto	Verifica di Assoggettabilità VIA Terminale off-shore GNL sito industriale Falconara Marittima. Ottimizzazione approdi a terra della condotta da 32" e cavo potenza e controllo
Proponente	Api Nova Energia (Stabilimento di Falconara Marittima)

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including names like 'Per', 'R', 'U', 'V', 'S', 'K', 'A', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z'.

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

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152 del 2006 e s.m.i., di "Progetto di terminale off-shore di rigassificazione di GNL nell'area al largo del sito industriale di Falconara M.ma. - Progetto di ottimizzazione degli approdi a terra della condotta da 32" e del cavo di potenza e controllo", presentata dalla Società *api nova energia* S.r.l. con nota in data 17/10/2012 acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al Prot. DVA-2012-0025388 del 22/10/2012 e poi trasmessa alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS che l'ha acquisita in data 05.11.2012 con Prot. CTVA-2012-0003982.

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128;

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 ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e 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 Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 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 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 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

PRESO ATTO che DVA, con nota prot. DVA-2012-0026356 del 31/10/2012, ha comunicato positivamente la verifica preliminare di competenza circa la procedibilità dell'istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA in questione.

PREMESSO che il progetto di ottimizzazione degli approdi a terra della condotta da 32" e del cavo di potenza e controllo interessa uno specifico aspetto progettuale di un più ampio e complessivo progetto denominato "al terminale off-shore di rigassificazione di GNL con capacità pari a 4 miliardi di Smc/anno, localizzato nell'area al largo del sito industriale di Falconara M.ma", già autorizzato con parere favorevole di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000375 del 22 Luglio 2010 emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni ed Attività Culturali.

RICHIAMATO il Parere CTVIA n.269 del 28/04/2009, parte integrante del già richiamato DVA-DEC-2010-0000375 del 22 Luglio 2010, con cui la Commissione ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, al suddetto terminale off-shore di rigassificazione di GNL con capacità pari a 4 miliardi di Smc/anno, localizzato nell'area al largo del sito industriale di Falconara M.ma.

PRESO ATTO che il Proponente ha presentato la seguente documentazione a corredo dell'istanza di cui sopra:

- **PROGETTO PRELIMINARE** delle *Ottimizzazioni progettuali degli approdi a terra della condotta 32" e del cavo di potenza e controllo* relativi al progetto LNG di Falconara Marittima, capacità di rigassificazione di 4 BCM, composto dalla Relazione Tecnico Descrittiva, da 7 elaborati tecnici di progetto unitamente alla *Valutazione previsionale di impatto acustico - Fase di cantiere per l'approdo a terra della condotta tramite microtunneling*.
- **STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE** composto da:
 - Capitolo 1: elencazione dei decreti favorevoli di compatibilità ambientale dell'opera, con una sintesi delle prescrizioni pertinenti alla realizzazione dell'approdo della condotta e del cavo, formulate nell'originario Decreto favorevole di compatibilità ambientale;
 - Capitolo 2: introduzione relativa alla parte del progetto definitivo già autorizzato;
 - Capitolo 3: descrizione qualitativa degli interventi che costituiscono le proposte di ottimizzazione progettuale preliminare e dei relativi criteri progettuali;
 - Capitolo 4: aggiornamento del Quadro di Riferimento Ambientale con l'analisi degli impatti ambientali conseguenti alla implementazione delle ottimizzazioni progettuali e loro comparazione con il progetto definitivo approvato;
 - Capitolo 5: valutazioni sulla coerenza delle proposte di ottimizzazione con il Quadro di Riferimento Programmatico;
 - Capitolo 6: valutazioni conclusive.

CONSTATATO che il Proponente ha presentato adeguata documentazione per sviluppare la attività istruttoria pedepedeutica all'emissione del Parere CTVIA richiesto da DVA.

PREMESSO che l'approdo di cui trattasi attracca a terra nelle strutture del sito industriale dell'API.

RICHIAMATO che le strutture del sito industriale dell'API si estendono per circa 70 ettari all'interno di un perimetro circoscritto e delimitato, che su due lati confina rispettivamente con il mare e il fiume Esino. Il sito è dotato di tre terminali marini: la piattaforma SPM (piattaforma di ormeggio), a 16 Km dalla costa, destinata alla ricezione del greggio, l'isola artificiale a 3,6 km, con doppio attracco ed il pontile per le navi di minor cabotaggio. La materia prima raggiunge la raffineria esclusivamente trasportata da petroliere, i prodotti finiti sono spediti per il 70% circa via terra. Lo stoccaggio viene assicurato da 107 serbatoi, suddivisi per tipologia di prodotto. L'attività di carico conta su cinque settori automatizzati: il carico rete, il carico extra-rete, il carico gpl, il carico bitumi e il carico zolfi. L'impianto generale di raffinazione è ad oggi in stand-by per attività di manutenzione programmata per tutto il 2013.

RICHIAMATO preliminarmente che il progetto del terminale off-shore di rigassificazione di LNG di Falconara Marittima (AN) è già stato oggetto:

- di decreto favorevole di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000375 del 22 Luglio 2010 emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- di successiva ed ulteriore determinazione favorevole DVA-2011-0001111 del 10 Gennaio 2011 di esclusione della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale circa gli adeguamenti apportati al progetto, a seguito delle prescrizioni contenute nel Nulla Osta di Fattibilità NOF rilasciato dal Comitato Tecnico Regionale delle Marche (NOF CTR Marche emesso, ai sensi del D.Lgs.334/99, il 17 marzo 2010);
- di decreto di autorizzazione alla costruzione ed all'esercizio del 28 Dicembre 2011 (Autorizzazione Unica).

OSSERVATO che il progetto già autorizzato prevede l'approdo della condotta di connessione tra il terminale di rigassificazione e la rete nazionale gasdotti Snam Rete Gas mediante scavo a cielo aperto e la posa del cavo di potenza e controllo degli impianti off-shore nello stesso scavo preparato per la posa della condotta.

CONSIDERATO che le prescrizioni riconducibili alla realizzazione dell'approdo della condotta e del cavo formulate nel suddetto Decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000375 sono le seguenti:

A.4 *Prima di procedere a qualsiasi operazione lungo la fascia di fondale marino, interessata dai lavori di posa della condotta dovrà essere effettuato un rilievo geofisico al fine di caratterizzare nel dettaglio il fondale marino dal punto di vista batimetrico e morfologico con l'uso di multibeam, side-scan sonar e sub-bottom profiler e magnetometro; nelle zone particolari (quali l'approdo su pontile o in prossimità della SPM e delle infrastrutture subacquee esistenti) dovrà essere eseguita anche una ispezione visiva per mezzo di mezzi subacquei di tipo ROV. Dovrà inoltre essere eseguito un rilievo per la esatta identificazione e localizzazione di preesistenti installazioni o strutture sott'acqua (cavi sottomarini, condotte, residuati bellici, relitti, emergenze archeologiche, etc) e procedere all'eventuale recupero di materiali o relitti esistenti, in corrispondenza dell'asse del tracciato. Tale campagna dovrà essere pianificata ed eseguita sotto il controllo di ARPA Marche.*

A.5 *All'interno del SIN a mare prima dello scavo dei tracciati della condotta e dei lavori di trasformazione della SPM dovrà essere attivata la caratterizzazione per i tratti ricadenti nel perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Falconara Marittima, così come fissato dal DM 26/02/2003, al fine di evidenziare situazioni che necessitino interventi di bonifica e/o messa in sicurezza. Detto piano di caratterizzazione dovrà essere preventivamente approvato dal MATTM D.G. Qualità della Vita.*

A.6 *Nel corso delle operazioni di scavo ed affossamento della condotta dovrà essere effettuato, in accordo con ARPA Marche, il monitoraggio della torbidità dell'acqua al fine di verificare ed eventualmente contenere la torbidità indotta. Sarà vietato l'uso di macchine PBM o similare dotate di sistemi di fluidificazione del terreno.*

A.7 *Qualunque siano le precauzioni adottate, i lavori di scavo, posa ed affossamento della condotta sottomarina dovranno avvenire nel periodo 30 Settembre – 01 Giugno, fuori dalla stagione estiva, del periodo di balneazione e, per quanto possibile, non nel periodo di riproduzione delle biocenosi che caratterizzano il tracciato.*

A.8 *Il proponente dovrà predisporre, in accordo con ARPA Marche, e poi attuare a suo carico un programma di monitoraggio, per tutta la durata dell'esercizio della condotta sottomarina, che preveda in alcuni punti significativi lungo il suo percorso, e comunque con intervalli inferiori a 1 km, analisi delle caratteristiche chimico-fisiche dei sedimenti del fondale.*

A.9 *In tutte le fasi di lavorazione a mare si dovranno adottare le misure più idonee per ridurre al minimo possibile le vibrazioni indotte, la torbidità delle acque durante la fase di scavo, affossamento e reinterro della condotta, evitando la dispersione di sostanze oleose in mare ed altri possibili inquinanti derivanti dai mezzi e attrezzature navali.*

B 2 *Tutti i suddetti lavori di scavo vengano eseguiti sotto il controllo della Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche, cui si riserva comunque il diritto di chiedere modifiche al progetto ove necessario e di fornire ulteriori indicazioni in corso d'opera. Il Proponente dovrà provvedere, a proprie spese, affinché i lavori di scavo siano seguiti con continuità da personale archeologo (subacqueo per la parte a mare) qualificato, perché segua gli interventi, con l'incarico di rilevare e salvaguardare eventuali rinvenimenti e di darne immediata notizia alla Soprintendenza e di fornire una relazione finale del lavoro.*

C.6 *La realizzazione del progetto dovrà essere effettuata in un periodo che minimizzi i possibili impatti sui cicli biologici della fauna ittica e consenta il rispetto normativo del DL 240/82 riferito alla balneazione.*

C.7 *Al fine di garantire una maggiore sostenibilità ambientale per l'area oggetto di intervento è opportuno che le aree di raffineria interessate dalla posa del gasdotto e dalla realizzazione delle opere complementari previste dal progetto siano soggette a procedura di caratterizzazione e eventuale bonifica secondo quanto previsto dalla normativa vigente. Inoltre in merito alle attività ed operazioni da realizzare all'interno del sito di interesse nazionale, si precisa che occorrerà fare riferimento alle eventuali indicazioni del MATTM, in qualità di titolare del procedimento.*

C.8 Particolare attenzione dovrà essere rivolta ai problemi legati al bioaccumulo (sia di cloro immesso che degli inquinanti reimmessi in sospensione a seguito della movimentazione dei sedimenti).

C.9 Per verificare gli effetti derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio delle opere a mare dovrà essere previsto un adeguato sistema di monitoraggio complessivo, anche sulla base di quanto indicato nelle prescrizioni C.7 e C.8, avvalendosi eventualmente di sistemi di monitoraggio già in essere. Per la predisposizione di tale sistema potrà essere utilizzato il contributo tecnico scientifico dell'ARPA Marche.

RILEVATO che, successivamente al rilascio dell'Autorizzazione Unica, il Proponente ha condotto, come dallo stesso dichiarato, degli studi specialistici per lo sviluppo dell'ingegneria esecutiva di dettaglio i quali, relativamente all'approdo della condotta e del cavo di potenza e di controllo, hanno portato all'individuazione di soluzioni diverse rispetto alla soluzione progettuale autorizzata.

CONSTATATO che tali soluzioni individuate per l'ottimizzazione progettuale, così come descritto nel Progetto presentato dal Proponente, prevedono:

- l'approdo a terra della condotta tramite microtunnel anziché l'attraversamento della scogliera artificiale tramite posa a cielo aperto;
- l'approdo a terra del cavo di potenza e controllo tramite trivellazione orizzontale controllata, con minimo adeguamento della rotta del cavo, al posto della soluzione autorizzata che prevedeva la posa del cavo attraverso un tubo guaina installato con la condotta; quest'ultima modalità costruttiva infatti, nel caso di un approdo della condotta tramite microtunnel, presenterebbe rischi di integrità durante le fasi di installazione.

RICHIAMATE le principali caratteristiche progettuali dell'approdo della condotta e del cavo di potenza così come originariamente previste nel progetto già autorizzato, con scavo a cielo aperto:

- posa della condotta per un tratto a terra (circa 40 m di lunghezza) da realizzarsi con palancoato nell'area sud di raffineria;
- apertura e ripristino della scogliera artificiale;
- posa della condotta per il primo tratto a mare (circa 60 m di lunghezza), da realizzarsi all'interno di un palancoato;
- posa della condotta per il secondo tratto a mare (circa 400 m di lunghezza), da realizzarsi all'esterno del palancoato;
- posa del cavo di potenza e controllo per il tratto a mare (circa 170 m di lunghezza), da realizzarsi come ramo del tratto di cui al punto precedente (e quindi in parte convergente con esso, in un unico scavo) per permettere il distacco della rotta del cavo da quella del tubo.

CONSTATATO che le nuove proposte progettuali oggetto del presente Parere, a seguito degli studi specialistici in fase di ingegneria di dettaglio, delineano la possibilità di una riduzione degli impatti connessi alla realizzazione degli approdi a terra, oltre ad una più agevole gestione delle attività e dei materiali di risulta nonché una razionalizzazione delle tempistiche di esecuzione.

Infatti la realizzazione di un approdo con tecniche "trenchless", cioè che necessitano di attività di scavo ridottissime, è meno impattante di una tecnica di approdo con scavo a cielo aperto, evitando fra l'altro all'origine ogni necessità di apertura e ripristino della scogliera litoranea.

ESAMINATA quindi l'ottimizzazione degli approdi a terra in relazione al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.

ESAMINATO in particolare il progetto di microtunnel per l'approdo della condotta da 32" che utilizza una fresa rotante, spinta da un sistema di martinetti idraulici, un sistema di telecontrollo laser consente d'eseguire la configurazione del microtunnel secondo il profilo teorico di progetto. All'esecuzione del foro è combinata l'installazione diretta di conci anulari in CA che incamiciano il foro stesso con funzioni di supporto ed isolamento idraulico. L'isolamento idraulico di tutto il sistema è garantito durante tutte le fasi esecutive

Le caratteristiche principali del microtunnel in oggetto sono:

- Lunghezza del microtunnel: 662 m.
- Diametro interno minimo: 1800 mm.

- Pendenza longitudinale: 0,13%.
- Copertura del tunnel presso la postazione di spinta (a terra): 11,85 m.
- Copertura minima del tunnel dal fondo marino nel punto di uscita (a mare): 1,5 m.

I microtunnel realizzati sotto falda richiedono postazioni di trivellazione a tenuta idraulica oltre che l'adozione di una fresa con bilanciamento della pressione idrostatica esterna e l'adozione di giunti di tenuta idraulica tra i conci tubolari.

Con la postazione di partenza predisposta, inizierà lo scavo del microtunnel, con l'ausilio di opportuno fango di perforazione (la scelta della profondità di realizzazione del microtunnel è tale da evitare l'affioramento dei fanghi di perforazione). La pressione applicata è regolata per controbilanciare la pressione della terra del fronte scavo e delle acque sotterranee.

Il terreno scavato dalla testa di taglio passa attraverso i tubi di scarico dei fanghi di risulta all'impianto di separazione posizionato nell'area cantiere. Dopo la separazione, la miscela viene fatta ricircolare attraverso una linea di alimentazione del fango di perforazione. Il volume di fango di perforazione, è valutato in circa 30 mc. Si prevede di realizzare un microtunnel di circa 662m, installando conci anulari di cemento armato aventi diametro interno minimo 1,80 m e lunghezza dell'anello 3,00 m. Il volume stimato del terreno da scavare per la costruzione del microtunnel è 3000 mc ed i materiali di scavo saranno gestiti in conformità alla normativa vigente.

Il recupero della fresa al punto di uscita richiede lavori di dragaggio. Per questo scopo gli anelli finali di calcestruzzo che seguono la testa della fresa saranno dimensionati e collegati reciprocamente a garantire la stabilità della parte del tunnel senza copertura del suolo nella trincea, già oggetto di pre-scavo. Alla fine della perforazione, inizia lo smontaggio di tutto il sistema necessario per la costruzione. Prima di muovere la fresa, il tunnel sarà allagato, pompando l'acqua dal mare. Alla fine dell'allagamento inizieranno le procedure di recupero della fresa.

ESAMINATO in particolare il progetto di approdo a terra del cavo di potenza e controllo da realizzare con trivellazione orizzontale controllata, le cui caratteristiche principali sono le seguenti:

- Lunghezza: 260 m.
- Angoli di ingresso e di uscita: circa 15°.
- Raggio di curvatura: 250 m.
- Copertura al piede scogliera di circa 14 m.
- Installazione di un portacavo in di diametro interno idoneo all'alloggiamento del cavo.
- Utilizzo di un tubo casing in acciaio in ingresso delle aste, lato on-shore.
- Postazione di recupero off-shore con palancoato metallico.
- Utilizzo di idoneo fango di perforazione.

La profondità del tratto sub-orizzontale della trivellazione si attesterà a circa -14 m, all'interno della parte sommitale del livello limoso-argilloso che divide la falda superficiale dalla falda acquifera sottostante, senza mai attraversarlo e quindi escludendo la possibilità di messa in comunicazione della falda superficiale con la seconda falda.

L'adozione di un'area palancoata a mare di 15 m x 3 m è necessaria per evitare la dispersione in acqua dei fanghi di perforazione. L'altezza della parte aerea del palancoato a mare sarà dimensionata per proteggere l'ambiente confinato dall'ingresso di onde anche di altezza massima per le locali condizioni meteomarine e batimetriche. Il volume d'acqua marina contenuto all'interno del palancoato (indicativamente di 170 mc) d'acqua marina intorbidita dai fanghi utilizzati nel corso della perforazione sarà quindi raccolto prima dello smantellamento del palancoato e gestito in conformità a quanto previsto normativa vigente.

Qualitativamente gli impatti determinati dal palancoato a mare sono analoghi a quelli già individuati per il palancoato a mare della precedente soluzione con approdo con scavo a cielo aperto, anzi la dimensione ridotta dell'area confinata e la sua ubicazione al largo, ne riducono significativamente gli effetti quantitativi rispetto alla soluzione originaria.

Per evitare ogni possibile cross-contamination durante l'esecuzione della perforazione, il primo tratto di perforazione a terra, che attraversa livelli a maggiore permeabilità idraulica, ovvero dal piano campagna verso il livello limoso-argilloso, sarà completato con un tubo-camicia in acciaio. Inoltre il fango di perforazione utilizzato sarà recuperato e smaltito, senza prevedere cioè un ricircolo dello stesso in un'unità di trattamento. Tale volume da smaltire opportunamente è valutato in circa 50 mc.

Al termine delle operazioni di perforazione, nel foro realizzato sarà installato il tubo portacavo prefabbricato a terra per tutta la sua lunghezza nell'area cantiere; dal cantiere tale tubo sarà varato in mare, portato galleggiante in allineamento con la postazione di uscita a mare della trivellazione e, da lì, tirato a terra all'interno del foro predisposto.

ESAMINATO il progetto sotto il profilo del **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**, evidenziando che le ottimizzazioni progettuali proposte non comportano una variazione del contesto programmatico in cui l'opera si inserisce. Non vengono modificati né il sito di progetto né la capacità dell'impianto, né alcun altro parametro per cui si renda necessario rivalutare la coerenza con gli strumenti programmatici rispetto a quelli già descritti nel SIA del progetto originario.

Nello specifico l'introduzione delle ottimizzazioni progettuali ha comportato comunque la necessità di alcune verifiche, riportate nello **STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE**, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- regime vincolistico a mare;
- procedure connesse alla bonifica del Sito di Interesse Nazionale di Falconara.

Dal punto di vista del regime vincolistico a mare, legato soprattutto alla presenza di corridoi interdetti alla pesca, all'ancoraggio ed alla navigazione, le ottimizzazioni progettuali proposte presentano le medesime caratteristiche rispetto al precedente progetto, in quanto la condotta sottomarina ed il cavo continuano a rimanere per la loro intera lunghezza all'interno della fascia già definita per le installazioni a mare esistenti.

Rispetto alla perimetrazione del SIN *Falconara Marittima* le ottimizzazioni progettuali ricadono interamente all'interno del SIN suddetto. In ogni modo la porzione a terra dello stabilimento industriale è già stata oggetto del Piano di Caratterizzazione della Raffineria, validato dall'ARPA Marche e approvato dal MATTM. Sono stati inoltre attivati i dispositivi in relazione agli inquinanti accertati nel piano di caratterizzazione delle aree a terra. E' stato inoltre presentato il "Progetto di Messa in Sicurezza Operativa ai sensi del D. Lgs. 152/06 Revisione I" ad oggi in fase istruttoria presso il MATTM. L'area oggetto dei lavori all'interno della raffineria sarà peraltro oggetto di un Piano integrativo di Caratterizzazione specifico che dovrà essere realizzato prima dell'avvio dei lavori.

In ogni caso si reputa che la proposta progettuale delle ottimizzazioni sia compatibile con ogni successivo intervento di bonifica dell'area SIN.

VALUTATE le analisi rispetto al **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE** le quali confermano sostanzialmente il quadro generale, che resta infatti lo stesso già presentato ed analizzato nel SIA del progetto originario, già autorizzato.

Lo **STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE** effettua un aggiornamento rispetto ai fattori ambientali variati rinviando, per il resto, alle valutazioni sugli impatti del progetto originario già descritte nel SIA iniziale. Infatti, fatta eccezione per i primi 880 m da terra per i quali sono differenti le modalità d'installazione della condotta e del cavo di potenza e controllo, per la rimanente lunghezza verso la piattaforma di ormeggio le problematiche relative ai lavori di posa e interro restano inalterate rispetto a quelle del progetto autorizzato.

VALUTATE invece che, per i primi 880 m. dall'approdo verso mare, la diversa modalità di realizzazione comporta una variazione delle potenziali interazioni con i fattori ambientali, le quali possono essere così sintetizzate.

- La modifica progettuale annulla innanzitutto gli effetti dell'apertura della scogliera, che con la nuova procedura di approdo viene completamente evitata.

- In termini di suoli e sedimenti movimentati e quindi in relazione all'interferenza temporanea sul fondale, nello **STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE** è riportato un confronto fra le stime di terreni scavati e sedimenti movimentati durante le operazioni di scavo per le due ipotesi progettuali dell'approdo a terra.

In caso di scavo per la trincea del progetto originario, il materiale sabbioso collocato al lato della trincea può determinare nell'area interessata una leggera variazione del substrato in termini di granulometria e caratteristiche chimico-fisiche, condizionando temporaneamente le comunità bentoniche.

Invece la perturbazione determinata sul fondale dall'affossamento della condotta è difficilmente quantificabile, ma questa, a parità di lunghezza, è considerata in ogni caso meno impattante rispetto agli effetti di uno scavo a trincea. Infatti, nel caso dell'affossamento, il lasso temporale per cui il fondale è

effettivamente rimaneggiato è comunque esiguo, a cui segue una ricostituzione delle condizioni bentoniche naturali originarie, a differenza dello scavo a trincea che implica comunque tempi dell'ordine di alcune settimane. Comunque, nello specifico, la perturbazione determinata sul fondale in caso di soluzione di microtunnel è sicuramente inferiore a quella che si avrebbe nel caso di scavo aperto a trincea, riducendosi di alcune centinaia di metri la lunghezza oggetto di affossamento della condotta.

Pertanto, le maggiori differenze che si evidenziano dal confronto fra la nuova soluzione progettuale per l'approdo e quella originaria sono:

- riduzione di circa il 37% di superficie del fondale marino temporaneamente impattato da attività ed opere a mare;
 - riduzione di circa il 35% per il volume di sedimenti movimentati dal pre-scavo;
 - necessità di gestire un maggior volume di materiali prodotti dallo scavo della postazione di spinta e del microtunnel;
 - riduzione di perturbazione del fondo marino per la lunghezza d'affossamento della condotta a mare che, di fatto, viene accorciata per una lunghezza di alcune centinaia di metri, evitando quindi la perturbazione di circa 2000 mc di sedimenti.
- L'estensione più contenuta e la sua ubicazione più al largo del palancoato previsto nel caso delle ottimizzazioni proposte rispetto a quelle del progetto approvato, consentono una riduzione notevole degli impatti determinati da questo genere di opera temporanea, di seguito delineati:
- per quanto riguarda l'interferenza fisica della struttura del palancoato con il fondale, questa induce una variazione localizzata nel campo di corrente, provocando un'influenza diretta sul processo sedimentario e, conseguentemente, una possibile modificazione nella morfologia del fondo. Tali fenomeni si presentano comunque solo limitatamente al periodo di presenza del palancoato (stimabile in 4 ÷ 6 settimane) e, una volta rimosse le palancole, si verifica la rapida e progressiva normalizzazione del fondale marino da parte delle correnti e delle mareggiate;
 - le attività di infissione delle palancole, scavo della trincea e successivo interro della struttura determinato, entro la colonna d'acqua, un incremento del rumore a bassa frequenza, potenzialmente in grado di indurre un allontanamento dell'ittiofauna e di interferire con le normali funzioni fisiologiche e comportamentali di alcune specie. Quindi si determina temporaneamente una zona di influenza della sorgente di rumore all'interno della quale gli organismi marini potenzialmente in grado di percepire i rumori a bassa frequenza possono essere disturbati ed allontanati. Una volta cessato il disturbo, le aree marine interessate sono riconquistate da questi ultimi.
- L'esecuzione di scavi per la postazione di spinta microtunnel permette condizioni di migliore controllo dei terreni scavati e delle acque di falda rispetto ad uno scavo a cielo aperto in potenziale comunicazione con il mare come invece è un palancoato che attraversa la scogliera litoranea.
- In relazione alle ottimizzazioni proposte, le configurazioni geometriche e le modalità realizzative del microtunnel e della trivellazione orizzontale controllata permettono di evitare eventuali rischi di dispersione di fanghi di perforazione in mare in fase di esecuzione.
- In base alle informazioni disponibili in letteratura, la tipologia di opere da realizzare, nella fattispecie le realizzazioni del microtunnel e della trivellazione orizzontale controllata, sono ritenute idonee per evitare significative alterazioni sul sistema idrogeologico locale (falda superficiale/falda sottostante, livello di limo argilla e barriera idraulica per la messa in sicurezza). In particolare, la tecnica di realizzazione del pozzo di spinta a terra garantirà, sia in fase esecutiva che operativa, il mantenimento della separazione delle due falde, portando ad escludere ogni possibile fenomeno di cross-contamination dalla prima alla seconda falda, oltre che a minimizzare la necessità di gestione di eventuali acque emunte in fase esecutiva ed a ridurre l'ingressione salina di acqua di mare verso terra, data appunto da tale emungimento.
- Per quanto riguarda la natura dei sedimenti e le caratteristiche dell'ambiente marino interessati si osserva che il tratto di mare antistante la raffineria presenta caratteristiche omogenee, come già illustrato nel SIA. Pertanto, si prevede che il minimo adeguamento della rotta del cavo di potenza e controllo, rispetto al progetto originario, non comporti l'interazione con habitat e fondali con caratteristiche diverse da quelle già analizzate a proposito del tracciato precedente. L'adozione delle tecnologie senza scavo a cielo aperto per l'approdo a terra della condotta e del cavo di potenza determinerà una riduzione della

torbidità dell'acqua di mare nelle vicinanze della costa, stante la lontananza da quest'ultima dei punti di fuoriuscita a circa 640m per il microtunnel e circa 150m per la trivellazione orizzontale controllata.

- I livelli sonori immessi nell'ambiente esterno dal cantiere, così come valutati nello studio specifico già citato ed allegato al Progetto Preliminare, non modificano i livelli sonori ambientali presenti nell'area. Pertanto ai fini della rumorosità ambientale, il cantiere può essere considerato non influente e la soluzione mediante microtunnel può essere considerata, relativamente all'inquinamento acustico nella fase di cantiere, equivalente se non migliorativa rispetto alla soluzione già autorizzata di scavo a cielo aperto.

ESAMINATO a quest'ultimo riguardo lo studio *VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO IN AMBIENTE ESTERNO Fase di cantiere per l'approdo a terra della condotta tramite microtunneling* sopra menzionato che analizza l'impatto acustico per la fase di realizzazione del microtunnel per l'approdo a terra della condotta, al fine di valutare i livelli di rumore immessi nell'ambiente circostante.

CONSIDERATO che la valutazione è stata effettuata utilizzando un modello di calcolo previsionale che ha permesso di prevedere i livelli sonori dovuti al cantiere edile e le variazioni del clima acustico attualmente presente.

VALUTATE come condivisibili le conclusioni a cui perviene detto studio circa i livelli sonori immessi nell'ambiente esterno dal cantiere che non modificano i livelli sonori ambientali presenti nell'area e che pertanto ai fini della rumorosità ambientale il cantiere del microtunnel può essere considerato non influente.

RIBADITO quindi che la soluzione mediante microtunnel può essere considerata, relativamente all'inquinamento acustico nella fase di cantiere, equivalente se non migliorativa rispetto alla soluzione già autorizzata.

CONSTATATO inoltre che è prevista una riduzione dei tempi di lavoro a mare, essendo questo essenzialmente determinata da attività di pre-scavo, palancolato a mare, attività di tiro ed affossamento della condotta e del cavo che, passando dal progetto originario approvato alle ottimizzazioni proposte, si riducono complessivamente.

RILEVATO infine, in riferimento al quadro di riferimento ambientale, che, sulla base di quanto sopra sintetizzato, il nuovo tracciato attraversa le medesime aree marine interessate dal tracciato precedente e con identiche modalità di posa ad eccezione dei primi 880 m dalla costa, già descritti nei punti precedenti.

VALUTATO quindi che la realizzazione del microtunnel e della trivellazione orizzontale controllata in sostituzione delle opere di scavo a cielo aperto ed interro della condotta e del cavo in prossimità dell'approdo, non comporterà impatti significativi e, anzi, tali impatti sono da ritenersi migliorativi rispetto a quelli determinati dal progetto autorizzato.

PRESO ATTO della richiesta del Proponente, contestuale al procedimento di Verifica di Assoggettabilità a procedura di VIA e supportata nello *STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE*, di modifica di alcune prescrizioni di carattere ambientale pertinenti la realizzazione dell'approdo della condotta, previste dall'originario Decreto di VIA già citato.

CONSIDERATO che la proposta di realizzazione dell'approdo a terra della condotta, oggetto del presente parere, prevede attività di cantiere caratterizzate dall'assenza di interazioni dirette o indirette con il sedimento marino superficiale, con i cicli biologici della fauna ittica o con l'attività di balneazione, fatta eccezione per le fasi di recupero della fresa a mare, in quanto:

- per l'approdo della condotta con microtunnel non sarà effettuata alcuna operazione di scavo a cielo aperto e non sarà, come già illustrato, rimossa la scogliera litoranea, con evidenti benefici dal punto di vista della movimentazione/risospensione dei sedimenti e dei conseguenti fenomeni di torbidità delle acque marine nei pressi della linea di costa;

- lo scavo del microtunnel verrà realizzato ad una profondità rispetto al fondale marino variabile tra 8,0 e 1,5 m, assicurando una copertura adeguata lungo l'intero tratto a mare e, tra l'altro, la stabilità dei terreni verrà garantita attraverso l'adozione di opportune tecniche costruttive e realizzative;
- le operazioni a mare volte al recupero della fresa di testa e al pre-scavo della trincea, che saranno comunque realizzate al di fuori della stagione estiva (periodo 30 Settembre - 01 Giugno), sono temporanee ed indipendenti dalle operazioni necessarie alla realizzazione del microtunnel.

CONSIDERATO inoltre che le soluzioni progettuali proposte per l'approdo a terra della condotta e del cavo, rispettivamente con microtunnel e trivellazione orizzontale controllata risultano coerenti con la prescrizione D.1 di cui al Decreto favorevole di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000375 del 22 Luglio 2010, attraverso la quale viene richiesto che *"Tutte le attività necessarie alla realizzazione dell'opera dovranno essere effettuate nel pieno e totale rispetto delle normative vigenti in materia di tutela e salvaguardia dell'ambiente marino utilizzando le migliori tecnologie disponibili per ridurre quanto più possibile le interferenze con l'ambiente, con particolare attenzione a fenomeni di torbidità e dispersione dei sedimenti, evitando un eventuale rilascio di contaminanti nell'ambito marino. Per il tratto fino a 3 km dovrà essere adottata particolare cautela all'atto della movimentazione, finalizzata alla prevenzione e/o riduzione della risospensione dei sedimenti, con conseguenti correnti di torbida"*.

ESAMINATA l'osservazione presentata dall'Associazione *Ondaverde* con nota del 7 dicembre 2012, trasmessa con nota DVA-2013-0031318 del 21/12/2012, con la quale si diffida a procedere in assenza della valutazione del rischio sismico rispetto alle ottimizzazioni progettuali presentate dal Proponente, lamentando anche l'assenza di tale valutazione anche da parte delle Commissioni Tecniche di VIA, Ministeriale e Regionale, rispetto al SIA 2008.

RIPRESA e valutata l'attività istruttoria che aveva portato alla formulazione del Parere CTVIA n.268 del 28/04/2009, parte integrante del già richiamato decreto DVA-DEC-2010-0000375 del 22 Luglio 2010 con cui è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale al *"Terminale off-shore di rigassificazione di GNL con capacità pari a 4 miliardi di Smc/anno, localizzato nell'area al largo del sito industriale di Falconara M.ma"*.

VERIFICATO a tale riguardo, così come peraltro richiesto da DVA con nota prot. DVA-2012-0031318 del 21/12/2012, che la valutazione del rischio sismico sul progetto complessivo è stata trattata, all'interno del quadro di riferimento progettuale, nell'attività istruttoria che ha portato alla formulazione del sopra richiamato Parere CTVIA 268/2009.

RICHIAMATO altresì che il progetto complessivo di cui trattasi ha già ottenuto il Nulla Osta di Fattibilità NOF rilasciato dal Comitato Tecnico Regionale delle Marche, ai sensi del D.Lgs.334/99, il 17 marzo 2010.

ESAMINATA la documentazione presentata dal Proponente, trasmessa con nota prot. CTVIA-2013-1085 del 21.03.2013, costituita da

- una nota con la quale vengono delineate le fasi di progettazione che sono state e saranno adottate nella ingegnerizzazione di dettaglio dell'opera, garantendo la realizzazione di tutte le indagini volte a definire con esattezza le caratteristiche geo-morfologiche dei terreni interessati dalla realizzazione dell'opera;
- un documento *"Nota tecnica - PROGETTAZIONE DI CONDOTTE SOTTOMARINE IN AMBIENTE SISMICO - Attività da condurre in fase di ingegneria di dettaglio"* -Febbraio 2013- redatto da Saipem, nel quale vengono definite le modalità e specifiche tecniche con le quali verrà condotto lo studio di rischio sismico propedeutico alla progettazione esecutiva della condotta sottomarina del progetto

OSSERVATO che i risultati dello studio delineato dal Proponente attraverso la suddetta documentazione, saranno utilizzati durante la successiva fase di progettazione esecutiva per il corretto dimensionamento dell'opera e che, in base ai risultati di dette indagini, verrà redatta la progettazione di dettaglio della condotta sottomarina.

CONSIDERATO che, in linea generale, lo sviluppo delle attività di ingegnerizzazione di un progetto sono articolate in una serie di fasi progressivamente sempre più dettagliate, passando dalla progettazione preliminare, comunque esaustiva a supportare la Valutazione di Impatto Ambientale (come nella fattispecie in questione, già effettuata ed eseguita), agli specifici approfondimenti di sicurezza; solo dopo queste fasi risulta possibile avviare la fase di esecuzione di ingegneria di dettaglio, finalizzata alla costruzione e messa in esercizio dell'opera.

VALUTATE altresì le specifiche tecniche contenute nel documento "Nota tecnica - PROGETTAZIONE DI CONDOTTE SOTTOMARINE IN AMBIENTE SISMICO - Attività da condurre in fase di ingegneria di dettaglio" - Febbraio 2013- redatto da Saipem, che prevedono le seguenti attività ai fini della verifica dell'integrità strutturale della condotta sottomarina, eventualmente soggetta ad eventi sismici:

Attività 1 - Quantificazione del Rischio Sismico. L'obiettivo di questa attività è di determinare, lungo la rotta della condotta, le deformazioni/velocità/accelerazioni cicliche, a cui sono sottoposti gli strati di terreno superficiali (quelli su cui il tubo è interrato o posato) durante un fenomeno sismico.

Attività 2 - Quantificazione della Risposta del Suolo. L'obiettivo di questa attività è di determinare, lungo la rotta della condotta, la potenziale deformazione permanente del terreno che potrebbe risultare alla fine di un fenomeno sismico, come conseguenza dell'instabilità del suolo (frana o spostamento del terreno a seguito di liquefazione del terreno), spostamenti differenziali (verticali a seguito della consolidazione dinamica del terreno) e scorrimenti in prossimità di discontinuità del suolo (faglie e linee di frattura).

Attività 3 - Quantificazione della Risposta della Condotta. L'obiettivo di questa attività è di verificare che la risposta della condotta in termini di sollecitazioni (o deformazioni) sviluppate a seguito della propagazione delle onde sismiche e spostamenti permanenti del suolo sia accettabile, cioè inferiore al livello ammissibile definito.

CONSIDERATO che l'integrità strutturale di condotte interrate sottomarine può essere minacciata dai seguenti fenomeni associati ad un evento sismico:

Pericolo indotto dalla propagazione delle onde sismiche superficiali:

- Deformazioni cicliche del terreno nel tratto rettilineo della condotta;
- Deformazioni cicliche imposte in prossimità di discontinuità;
- Interferenza tra la condotta e grandi strutture in prossimità dei punti di connessione.

Pericolo dovuto a spostamenti permanenti del terreno:

- Faglie e fratture del terreno;
- Frane sottomarine;
- Liquefazione e spostamenti/frane del terreno;
- Assesamento verticale.

VALUTATO come tecnicamente idoneo nonché conforme alla normativa vigente, quanto previsto dal documento "Nota tecnica - PROGETTAZIONE DI CONDOTTE SOTTOMARINE IN AMBIENTE SISMICO - Attività da condurre in fase di ingegneria di dettaglio".

ACCERTATO quindi che, in base a quanto sopra proposto, sarà tecnicamente possibile la realizzazione dell'opera, rispetto ai livelli di sismicità dell'area, con gli adeguati gradi di sicurezza sostenuti dagli approfondimenti specialistici del caso.

CONSIDERATO inoltre che gli interventi comporteranno un miglioramento anche dal punto di vista della sicurezza, come si può evince dalla *relazione tecnica di sicurezza* che assevera peraltro il non aggravio di rischio.

CONSIDERATO che, facendo sintesi conclusiva, le nuove modalità di realizzazione proposte implicano un miglioramento degli impatti del progetto autorizzato, in quanto permettono:

- di ridurre l'impatto ambientale, grazie all'eliminazione dell'apertura della scogliera litoranea ed alla conseguente eliminazione del rischio di erosione costiero per il periodo dell'intervento e del relativo impatto paesaggistico, ancorché temporaneo;
- di ridurre il volume dei sedimenti movimentati;
- di ridurre le aree di fondale interessate, anche solo temporaneamente, da impatti dovuti allo scavo ed al deposito dei materiali di scavo;
- un più agevole controllo e gestione delle terre scavate e delle acque, in particolare per quel che concerne le attività fronte mare;
- di ridurre i volumi di acque da trattare;
- di evitare la perturbazione dei fondali immediatamente sotto costa, spostando di diverse centinaia di metri al largo il punto di fuoriuscita dal fondale stesso della condotta e del cavo potenza e controllo;
- una riduzione delle tempistiche delle attività a mare.

CONSIDERATO che il presente Parere viene espresso in funzione delle informazioni contenute nella documentazione progettuale, *Progetto Preliminare*, ritenuta adeguata nei suoi livelli di approfondimento per svolgere l'attività istruttoria.

CONSIDERATO inoltre che lo *Studio Preliminare Ambientale* è strutturato con adeguato approfondimento e che ciò ha consentito un'analisi istruttoria efficace.

VALUTATO che, attraverso l'analisi istruttoria, risulta possibile effettuare le seguenti considerazioni conclusive di ordine generale:

- Gli impatti potenziali risultano migliorativi rispetto a quelli già valutati nell'ambito della precedente procedura VIA, effettuata per il "*Terminale off-shore di rigassificazione di GNL con capacità pari a 4 miliardi di Smc/anno, localizzato nel sito industriale di Falconara M.ma*", conclusasi con il Decreto favorevole di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000375 del 22 Luglio 2010, in quanto:
 - il progetto di adeguamento degli approdi della condotta e del cavo di potenza e controllo oggetto presenta caratteristiche migliorative rispetto al progetto precedente, in relazione agli effetti sulle componenti ambientali;
 - l'area coinvolta risulta la medesima, anzi quella interessata dal progetto in esame, risulta essere maggiormente circoscritta in termini di occupazione di suoli liberi.
- L'analisi degli impatti potenziali sulle specifiche componenti e sui fattori ambientali connessi con il progetto in esame, effettuata considerando sia la fase di realizzazione dell'opera che quella di esercizio, ha consentito un'inequivocabile stima della non significatività degli impatti potenziali attesi.

RIBADITO quindi che le soluzioni del microtunnel e del trivellazione orizzontale controllata implicano una riduzione degli impatti rispetto al progetto autorizzato, in particolare per le differenti modalità di scavo e ripristino, sia a mare che a terra, durante le fasi costruttive.

OSSERVATO che le ottimizzazioni progettuali proposte sono da ritenersi in linea generale di modesta rilevanza per tipologia ed entità se considerate all'interno del più complessivo progetto dell'impianto autorizzato.

OSSERVATO altresì che anche i corrispondenti impatti sono reputati sostanzialmente invariati; semmai, l'introduzione di queste ottimizzazioni comportano un miglioramento dal punto di vista ambientale. Nello specifico, restano invariati o con variazioni non significative:

- l'inquadramento territoriale e ambientale di macroscala;
- la valutazione delle problematiche ambientali connesse alle operatività della nave rigassificatrice (FSRU - *Floating Storage Regassification Unit*);
- l'analisi degli impatti sulle componenti atmosfera, salute pubblica, radiazioni.

Restano altresì immutati:

- le soluzioni impiantistiche ed il quadro complessivo di riferimento progettuale;
- il quadro di riferimento programmatico.

REPUTATO quindi che, con l'introduzione delle ottimizzazioni proposte, la valutazione resta sostanzialmente inalterata per quanto riguarda le componenti ambientali, semmai, per alcuni fattori, è migliorativa dal punto di vista degli impatti, così come risulta dall'analisi istruttoria effettuata.

VALUTATO inoltre che l'intervento proposto è riconducibile ad una modifica non sostanziale ad un'opera già autorizzata poiché non comporta variazioni delle caratteristiche o del funzionamento dell'opera stessa né un suo potenziamento.

STABILITO quindi che la realizzazione delle ottimizzazioni di progetto determinano un bilancio positivo in termini di impatto ambientale rispetto al progetto che ha già ottenuto il Decreto favorevole di compatibilità ambientale.

DETERMINATO pertanto infine che l'attività istruttoria ha permesso di stabilire che il progetto di cui trattasi non implica impatti negativi, né significativi né apprezzabili, sull'ambiente, sia in fase di realizzazione che di esercizio, rispetto a quelli già valutati ed autorizzati con il Decreto favorevole di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000375 del 22 Luglio 2010.

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

ESPRIME

I. PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VIA, ai sensi dell'Art. 20 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., del progetto di "Ottimizzazione degli approdi a terra della condotta da 32" e del cavo di potenza e controllo relativi al *Terminale off-shore di rigassificazione di GNL con capacità pari a 4 miliardi di Smc/anno, localizzato nell'area al largo del sito industriale di Falconara M.ma*", a condizione che si osservino le seguenti prescrizioni / condizioni:

I.1. Vengano adottate le attività tecniche di analisi per la redazione della progettazione esecutiva della condotta sottomarina del progetto di cui trattasi, secondo quanto specificato nel documento "Nota tecnica - *PROGETTAZIONE DI CONDOTTE SOTTOMARINE IN AMBIENTE SISMICO - Attività da condurre in fase di ingegneria di dettaglio*" -Febbraio 2013- redatto da Saipem

I.2. I materiali di risulta provenienti dal fondo marino dovranno essere stoccati in apposite vasche e conferiti, dopo la caratterizzazione, secondo la vigente normativa in termini di rifiuti.

I.3. Le realizzazioni del microtunnel e della trivellazione orizzontale controllata dovranno essere condotte fuori dalla stagione estiva e del periodo di balneazione in osservanza alle indicazioni della locale Capitaneria di Porto.

II. PARERE DI INEFFICACIA delle prescrizioni A.5, A.6, A.7, A.8, A.9, B.2, C.6, C.7, C.8 e C.9 di cui al Decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000375 del 22 Luglio 2010, ritenendo che le nuove specifiche di progettazione dell'approdo della condotta e del cavo di potenza e controllo, peraltro coerenti con il Decreto suddetto (cfr. prescrizione D.1), consentano attività di cantiere caratterizzate dall'assenza di interazioni dirette o indirette con il sedimento marino superficiale, con i cicli biologici della fauna ittica o con l'attività di balneazione, fatta eccezione per le fasi di recupero della fresa a mare che richiedono invece attività di scavo, le quali saranno sottoposte alla prescrizione A.4 la cui proposta di modifica è descritta al successivo punto III.

III. PARERE DI MODIFICA DELLA PRESCRIZIONE A.4 di cui al Decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-0000375 del 22 Luglio 2010 in quanto la realizzazione del microtunnel limita le operazioni di scavo del fondale marino al solo recupero della fresa; si ritiene che la prescrizione

A.4, possa essere così riformulata:

A.4 Prima di procedere a qualsiasi operazione in corrispondenza dell'area di " exit point" del microtunnel e della trivellazione orizzontale controllata dovrà essere effettuato un rilievo con sub-bottom profiler e magnetometro oltre ad una ispezione visiva per mezzo di mezzi subacquei di tipo ROV. Dovrà inoltre essere eseguito un rilievo per la esatta identificazione e localizzazione di preesistenti installazioni o strutture sott'acqua (cavi sottomarini, condotte, residuati bellici, relitti, emergenze archeologiche, etc) e procedere all'eventuale recupero di materiali o relitti esistenti, in corrispondenza della medesima area di " exit point".

Circa la **verifica di ottemperanza** alle prescrizioni sopra definite, si stabilisce quanto segue:

- L'ottemperanza alla prescrizione I.1. dovrà essere verificata dal MATTM.
- L'ottemperanza alle prescrizione I.2. ed I.3. dovrà essere verificata dalla Regione Marche con la collaborazione dell'ARPA Marche.

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)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

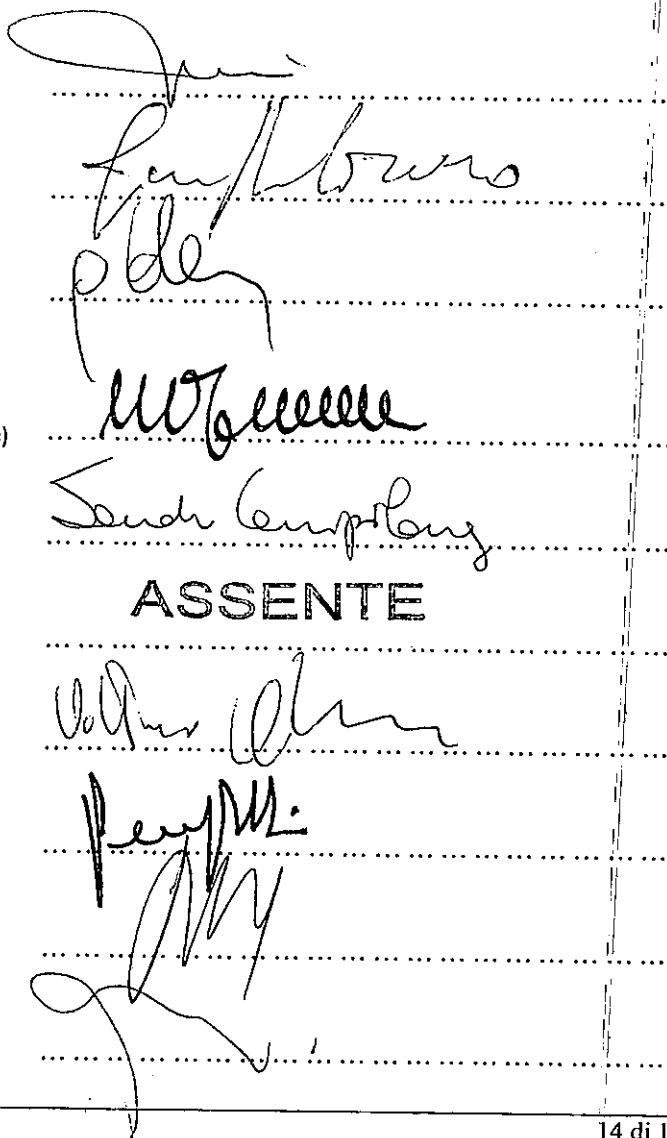
Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi



ASSENTE

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Andrea Borgia

Stefano Calzolari

Antonio Castelgrande

ASSENTE

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

Giuseppe Chiriatti

Laura Cobello

Carlo Collivignarelli

Siro Corezzi

Federico Crescenzi

Barbara Santa De Donno

Marco De Giorgi

Chiara Di Mambro

Francesco Di Mino

Luca Di Raimondo

Graziano Falappa

Handwritten marks on the right margin.

Handwritten marks on the right margin.

Handwritten marks on the right margin.

Handwritten mark at the bottom left.

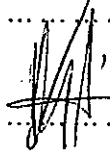
Handwritten marks at the bottom of the page.

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



ASSENTE

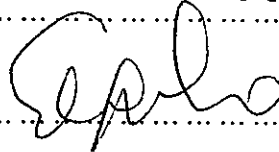
Prof. Antonio Grimaldi



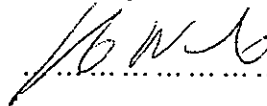
Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

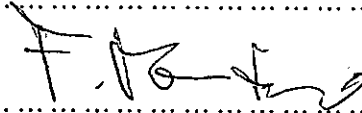
Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

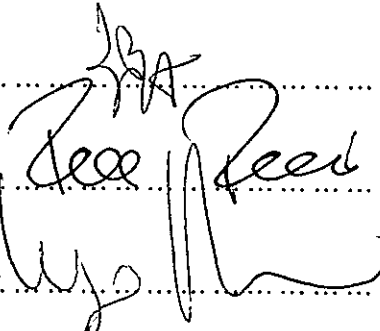
Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

Ing. Mauro Patti



Avv. Luigi Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

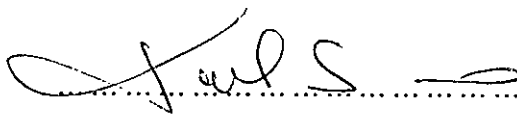


Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

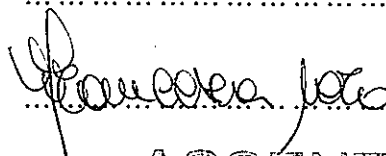
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

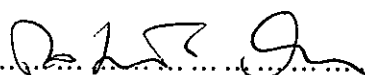
Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani



Dott. David Piccinini
(Rappresentante Regionale)

ASSENTE