

Sottocommissione VIA

Parere n. 901 del 10 novembre 2023

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaromonte Gulfi - Ciminna” e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 9719</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Terna Rete Italia S.p.A.</p>

ID_VIP 9719 - Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaromonte Gulfi - Ciminna” e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

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 Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023.

CONSIDERATO che:

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

PREMESSO che:

- la Società Terna Rete Italia S.p.A. (nel seguito Proponente), con nota prot. TERNA/P20230094033 del 18/09/2023, 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 alle condizioni ambientali n A.16 e B.4 lett. a), impartite con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 104 del 27/04/2016, seguito dal D.M. n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021, in relazione al progetto “*Elettrodotto 380 kV in doppia terna “Chiaromonte Gulfi – Ciminna” e opere connesse*”, da realizzarsi nei Comuni di Mineo (CT), Villalba (CT), Chiaromonte Gulfi (RG), Raddusa (CT), Leonforte (EN), Ciminna (PA), Castronovo di Sicilia (PA), Ramacca (CT), Petralia Sottana (PA), Santa Caterina Villarmosa (CT), Castellana Sicula (PA), Aidone (EN), Cammarata (AG), Lercara Friddi (PA), Villarosa (EN), Licodia Eubea (CT), Assoro (EN), Vicari (PA), Enna (EN), Calascibetta (EN), Resuttano (CT), Valledlunga Pratameno (CL);
- 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. 148129/MASE del 19/09/2023;
- il Proponente nella istanza di verifica di ottemperanza prot. TERNA/P20230094033 del 18/09/2023 specifica che le condizioni ambientali A16 e B4.a sono state sottoposte a verifica di ottemperanza congiunta secondo quanto condiviso con l’allora Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare mediante nota prot. Terna n. 0006008 del 25/10/2016;
- la Divisione, con nota prot. 166803/MASE in data 18/10/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. 11793/CTVA in data 18/10/2023, ha trasmesso, disponendo “*l’avvio dell’istruttoria tecnica ai sensi dell’art. 28 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*”, la domanda sopraccitata e la documentazione amministrativa allegata, comunicando che, “*ai fini dei compiti istruttori di codesta Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, che tutta la documentazione è pubblicata sul portale delle valutazioni ambientali alla seguente pagina web: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1016/15144>”;*

RILEVATO che per il progetto in questione:

ID_VIP 9719 - Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaramonte Gulfi - Ciminna” e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

- con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 104 del 27/04/2016 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto “Elettrodotto 380 kV in doppia terna “Chiaramonte Gulfi – Ciminna” ”;

- con il decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali e il Turismo n. 125 del 15/06/2020 è stato espresso giudizio positivo con condizioni ambientali circa la compatibilità ambientale del progetto “Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaramonte Gulfi – Ciminna” e opere connesse” decretando:

“[...] La compatibilità ambientale del progetto “Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaramonte Gulfi – Ciminna” e opere connesse”, presentato dalla società Terna Rete Italia, subordinata al rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 e 3 del presente decreto. [...]”

- con il decreto del Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro della Cultura n. 180 del 17/05/2021 è stato stabilito che:

“[...] 1. Nel decreto interministeriale n. 125 del 15 giugno 2020, recante il giudizio favorevole di compatibilità ambientale del progetto “Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaramonte Gulfi – Ciminna” e opere connesse”, la denominazione della società proponente, ovunque riportata, è modificata in “TERNA – Rete Elettrica Nazionale S.p.A.”. Per il resto, si confermano le premesse e i contenuti del medesimo decreto n. 125 del 15 giugno 2020.[...]”

- l’elettrodotto presenta una lunghezza di circa 171,3 km, attraversa 6 provincie e 24 comuni della regione Sicilia ed è costituito da un numero complessivo di sostegni pari a 421.

L’opera consta dei seguenti interventi:

- realizzazione di un nuovo elettrodotto a 380kV in doppia terna tra l’esistente Stazione Elettrica di Chiaramonte Gulfi e l’esistente Stazione elettrica di Ciminna (Opera Principale)
- varianti agli elettrodotti a 150kV in semplice terna interferenti con l’opera principale (Opera connessa).

ELETTRODOTTO 380KV DT CHIARAMONTE GULFI - CIMINNA (OPERA PRINCIPALE)

L’intervento consiste nella realizzazione di un elettrodotto 380 kV in Doppia Terna per il collegamento delle esistenti Stazioni Elettriche di Chiaramonte Gulfi e Ciminna.

L’elettrodotto in progetto ha una lunghezza di circa 171,3 km, interessa le Province di Agrigento, Caltanissetta, Catania, Enna, Palermo e Ragusa e sarà costituita da sostegni di tipo tronco-piramidale (tralicci) e da due brevi tratti in ingresso alle stazioni elettriche di Ciminna e Chiaramonte Gulfi in cui la doppia terna si sdoppia in due semplici terne attestandosi ai portali di stazione.

La distribuzione dei sostegni dell’elettrodotto in oggetto è stata effettuata prevedendo anche la possibilità d’impiego di sostegni di tipo tubolare monostelo per larghi tratti del tracciato progettato secondo l’osservanza delle prescrizioni A.16 e B4.a.

VARIANTI ELETTRODOTTI A 150KV INTERFERENTI (OPERA CONNESSA)

L’intervento consiste nella risoluzione delle interferenze con gli esistenti elettrodotti a 150kV in semplice terna. La risoluzione dell’interferenza avverrà attraverso l’installazione di un nuovo sostegno (12a) lungo l’esistente campata 12-13 dell’elettrodotto a 150kV in semplice terna “Valguarnera – Assoro”.

Il Proponente evidenzia che il tracciato, nel suo complesso, nel corso del tempo ha subito alcune ottimizzazioni per le quali ha identificato tre momenti principali:

1. il tracciato indicato nello SIA,
2. il tracciato ottimizzato con le varianti illustrate nelle integrazioni documentali allo SIA e, quindi, anche esse oggetto di valutazione in ambito VIA,
3. il tracciato ulteriormente ottimizzato per ottemperare ad alcune prescrizioni contenute nel Decreto VIA, da chiudersi prima della CdS decisoria (e, quindi, prima dell’autorizzazione dell’opera) o in fase esecutiva (prescrizioni A1, A2, A4, A5).

In particolare, tenuto conto delle richieste d’integrazione formulate dalla commissione tecnica VIA e delle istanze formulate dagli Enti coinvolti nel medesimo procedimento, nonché tenendo in considerazione le osservazioni presentate da terzi, durante il procedimento di VIA, sono state sviluppate e proposte ad integrazione, delle soluzioni di tracciato alternative mirate a superare specifiche criticità ambientali.

ID_VIP 9719 - Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaromonte Gulfi - Ciminna” e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

Valutate come migliorative dal punto di vista dell’inserimento dell’opera nel contesto ambientale, con l’emissione del decreto VIA, le alternative di tracciato succitate sono state citate nella prescrizione A5. Queste varianti sono distribuite lungo tutto il percorso dell’elettrodotto e ciascuna è individuata con una lettera, sostituendo il tracciato originario come indicato nella tabella seguente:

Id. Variante	Id. Sostegni Istanza	Id. Sostegni Variante
A	Da 38 a 43	Da A-1 a A-6
B	Da 106 a 113	Da B-1 a B-7
L	Da 225 a 253	Da L-1 a L-24
D	Da 257	Da D-1 a D-33 e
M	a 311	da M-1 a M-21
E	Da 357 a 369	Da E-1 a E-14
F	Da 401 a 414	Da F-1 a F-10
G	Da 338 a 344	Da G-1 a G-6
H	Da 414 a 421	Da H-1 a H-8
N	Da 324 a 336	Da N-1 a N-11

Inoltre, l’ottemperanza alla prescrizione A2, che chiede di valutare una ottimizzazione del posizionamento del sostegno 319 che determini minor sacrificio alle proprietà interessate, ha determinato la variante individuata con la lettera “O”, mentre, l’ottemperanza alla prescrizione A17, che indica di valutare il posizionamento e la tipologia del sostegno n. 4, ha comportato la variante individuata con la lettera “P”, come indicato nella tabella seguente:

Id. Variante	Id. Sostegni Istanza	Id. Sostegni Variante
O	Da 319 a 322	Da O-1 a O-4
P	Da 1 a/b a 4	Da P-1 a P-3

In relazione alle prescrizioni A11 (rispetto di una distanza di 10 metri dal ciglio sponda/piede di corsi d’acqua), A15 (sviluppare ottimizzazioni che consentano di ridurre le interferenze con culture di pregio), A30.a e B4.g (dovrà essere ridotta al minimo l’apertura di nuove piste) è stata sviluppata dal Proponente un’ottimizzazione della distribuzione dei sostegni, secondo quanto illustrato nella tabella sottostante, avanzandone o retrocedendone leggermente alcuni lungo l’asse linea con scostamenti laterali dall’asse non superiori a 50 metri, come indicato nella seguente tabella.

Identificativo	Provincia	Comune
6-OTT	Catania	Licodia Eubea
13-OTT	Catania	Licodia Eubea
15-OTT	Catania	Licodia Eubea
19-OTT	Catania	Licodia Eubea
22-OTT	Catania	Licodia Eubea
25-OTT	Catania	Licodia Eubea
26-OTT	Catania	Licodia Eubea
A-4-OTT	Catania	Mineo
81-OTT	Catania	Mineo
82-OTT	Catania	Mineo
83-OTT	Catania	Mineo
84-OTT	Catania	Mineo
85-OTT	Catania	Mineo
90-OTT	Catania	Ramacca
92-OTT	Catania	Ramacca
93-OTT	Catania	Ramacca
129-OTT	Enna	Raddusa
130-OTT	Enna	Raddusa
150-OTT	Enna	Assoro
372-OTT	Palermo	Lercara Friddi
374-OTT	Palermo	Vicari
378-OTT	Palermo	Vicari

Inoltre, è stato possibile eliminare 16 sostegni dal progetto, come illustrato nella tabella a seguire:

ID_VIP 9719 - Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna "Chiaromonte Gulfi - Ciminna" e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

Identificativo	Provincia	Comune
1a	Ragusa	Chiaromonte Gulfi
1b	Ragusa	Chiaromonte Gulfi
4	Ragusa	Chiaromonte Gulfi
53	Catania	Mineo
91	Catania	Ramacca
139	Enna	Assoro
151	Enna	Assoro
222	Enna	Villarosa
L-21	Caltanissetta	S. Caterina Villarmosa
L-23	Caltanissetta	S. Caterina Villarmosa
E-11	Palermo	Lercara Friddi
375	Palermo	Vicari
376	Palermo	Vicari
377	Palermo	Vicari
422a (ex 197)	Palermo	Ciminna
422b (ex 196)	Palermo	Ciminna

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza e relativa alle condizioni ambientali A.16 e B4 lettera a) di competenza del MASE, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. 166803/MASE in data 18/10/2023:

- REGR10004C2817103: "Prescrizione A16 e B4.a del Decreto di compatibilità ambientale: Studio sulla scelta tipologica dei sostegni" identificativo elaborato 636-4-R-1,
- Allegato I al precedente documento contenente i fotoinserti dei sostegni monopalo sostituiti ai tralicci.

- la condizione ambientale n. A.16, impartita dal DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021, che ha ribadito le prescrizioni del primo decreto, riporta:

"A.16 In merito alla componente paesaggio, in tutti gli ambiti paesaggistici ("punti di attenzione") caratterizzati da impatto paesaggistico "rilevante ma tollerabile" (rif. tabella a pag. 675 della Relazione del SIA), con particolare riguardo a quelli con livelli di impatto compresi tra 8 e 12, valutare la possibilità di interventi di mitigazione quali, ad esempio, l'utilizzo di tipologie di sostegno alternative alla soluzione standard adottata nel progetto (ad es. sostegni tubolari monostelo, sostegni Rosenthal), localizzandole cartograficamente e verificandone l'inserimento mediante opportune fotosimulazioni da punti di vista statici e dinamici, al fine di permettere l'individuazione della migliore soluzione relativamente all'impatto sulla componente paesaggio e beni culturali e valutando anche le eventuali ricadute sulle altre componenti ambientali. Tale scelta dovrà essere verificata di concerto con il MIBAC."

- la condizione ambientale n. A.16, impartita dal DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021, che ha ribadito le prescrizioni del primo decreto, riporta:

"B.4a La progettazione esecutiva dovrà contenere elaborati grafici e fotografici in cui sarà documentata una ottimizzazione del progetto definitivo atta alla minimizzazione dell'impatto paesaggistico delle opere da realizzare, concordando le soluzioni più idonee con le Soprintendenze interessate per ogni Provincia, tenendo conto che:

a) dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti idonei a mitigare gli impatti prodotti sulle località attraversate dall'elettrodotto e sulle visuali pubbliche dalle quali è possibile osservare il paesaggio tutelato, nel corso della progettazione esecutiva dovranno essere valutate con le soprintendenze provinciali competenti soluzioni atte ad ottimizzare la tipologia e l'altezza dei sostegni, nonché l'impatto prodotto dalle opere connesse."

- la documentazione trasmessa con riferimento alla condizione ambientale è quella sopra riportata:

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta: ANTE OPERAM (fase di progettazione esecutiva);

ID_VIP 9719 - Elettrodotta aereo 380 kV in doppia terna “Chiaramonte Gulfi - Ciminna” e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

- come Enti vigilanti risultano: *Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*. Per la Prescrizione A.16 è previsto il concerto con il *Ministero dei Beni e della Attività Culturali e del Turismo*;

- come Enti coinvolti risultano: *Soprintendenze ai Beni Culturali ed Ambientali competenti per territorio*;

- il Ministero della Cultura Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - Servizio V con nota prot. MIC_DG-ABAP_SERV V|25/10/23|0035432-P del 25/10/2023 e pervenuta alla Commissione con prot.CTVA 12084 del 25/10/2023 richiedeva alla Regione Siciliana - Assessorato Regionale Beni Culturali e dell’Identità Siciliana Dipartimento dei Beni Culturali e dell’Identità Siciliana, alla Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Palermo, alla Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Ragusa, alla Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Caltanissetta, alla Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Enna, alla Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Catania, alla Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Agrigento e al Servizio II – DG ABAP Scavi e tutela del patrimonio archeologico di far pervenire, in tempi brevi data l’urgenza della conclusione del procedimento, le valutazioni in merito all’ottemperanza delle prescrizioni di competenza.

- il Proponente ha trasmesso con nota prot. Terna P20230016251 del 10/02/2023 lo “*Studio sulla scelta tipologica dei sostegni*” a tutte le Soprintendenze interessate dal progetto, ricevendo, come indicato anche nella nota di procedibilità della Divisione prot. 166803/MASE in data 18/10/2023:

- il parere favorevole da parte della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Ragusa prot. 829 del 17/02/2023 (poi rettificato a valle di alcuni chiarimenti forniti da Terna con prot. 1365 del 14/03/2023);
- il parere favorevole da parte della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Palermo prot. 0005700 del 30/03/2023;
- il parere favorevole da parte della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Caltanissetta prot. 2097 del 05/04/2023;
- il parere favorevole da parte della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Enna prot. 2142 del 16/05/2023;
- il parere favorevole da parte della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Catania prot. 8207 del 25/05/2023;
- il parere favorevole da parte della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Agrigento prot. 8248 del 12/09/2023.

CONSIDERATO che con riferimento alla documentazione presentata:

La metodologia utilizzata dal Proponente ed indicata nella documentazione predisposta è basata su tre differenti aspetti di analisi:

1. **Morfologico strutturale**: considera la sensibilità del sito come appartenente ad uno o più “sistemi” che strutturano l’organizzazione di quel territorio e di quel luogo, assumendo che tale condizione implichi determinate regole o cautele per gli interventi di trasformazione. Dato che qualunque sito, di norma, partecipa a sistemi territoriali di interesse geo-morfologico, naturalistico e storico-insediativo, l’analisi considera se quel sito appartenga ad un ambito la cui qualità paesaggistica sia prioritariamente definita dalla leggibilità e riconoscibilità di uno o più di questi “sistemi” e se, all’interno di quell’ambito, il sito stesso si collochi in posizione strategica per la conservazione di tali caratteristiche di leggibilità e riconoscibilità;
2. **Vedutistico**: si applica laddove si consideri di particolare valore l’aspetto percettivo del paesaggio, in quanto si stabilisce tra osservatore e territorio un rapporto di significativa fruizione visiva per ampiezza (panoramicità), per qualità del quadro paesaggistico percepito e per particolarità delle relazioni visive tra due o più luoghi. Tale analisi prende in considerazione il rischio potenziale di alterazione delle relazioni percettive per occlusione, interrompendo relazioni visive o impedendo la percezione di parti significative di una veduta, o per intrusione, includendo in un quadro visivo elementi estranei che ne abbassano la qualità;
3. **Simbolico**: non considera tanto le strutture materiali o le modalità di percezione, quanto il valore simbolico che le comunità locali e sovralocali attribuiscono ad un luogo. Si prende in considerazione se la capacità di quel luogo di esprimere e rievocare pienamente i valori simbolici associati possa essere compromessa da interventi di trasformazione che, per forma o fruizione, risultino inadeguati allo spirito del luogo.

ID_VIP 9719 - Elettrodotta aereo 380 kV in doppia terna "Chiaromonte Gulfi - Ciminna" e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

Il Proponente ha poi suddiviso l'analisi, per ciascuna tipologia di metodo, in "chiavi di lettura a livello sovralocale" e "chiavi di lettura a livello locale", le quali rispettivamente differiscono fra di loro per la scala tenuta in considerazione nell'esame del sito d'intervento.

L'analisi svolta dal Proponente, secondo i tre metodi e nelle diverse chiavi di lettura, fornisce una stima qualitativa sintetica della classe di sensibilità paesaggistica del sito espressa attraverso la seguente classificazione:

1. Sensibilità paesaggistica molto bassa;
2. Sensibilità paesaggistica bassa;
3. Sensibilità paesaggistica media;
4. Sensibilità paesaggistica alta;
5. Sensibilità paesaggistica molto alta.

Gli esiti dell'analisi paesaggistica svolta dal Proponente sono, quindi, sintetizzati nel giudizio complessivo, che esprime il risultato di uno studio generale sulla sensibilità paesaggistica complessiva del sito, definita in base alla rilevanza assegnata ai diversi fattori analizzati.

Per la determinazione dell'impatto paesaggistico del progetto, il grado di sensibilità paesaggistica è stato espresso in forma numerica attribuendo i valori da 1 a 5 alle classi precedentemente esposte.

Per quanto riguarda, invece, la stima del grado di incidenza del progetto, l'analisi svolta è stata tesa ad accertare, in primo luogo, se la realizzazione degli interventi induce un cambiamento paesaggisticamente significativo alle due scale sopra considerate (locale e sovralocale).

Secondo il Proponente la stima del grado di incidenza paesaggistica del progetto è strettamente correlata a quella relativa alla definizione della classe di sensibilità paesaggistica del sito, sintetizzabili attraverso cinque tipologie di criteri/parametri volti all'analisi di:

1. Incidenza morfologica e tipologica: tale parametro non tiene in considerazione solo quanto si aggiunge, ma anche quanto di toglie (es. movimenti di terra attraverso l'eliminazione di dislivelli, etc.). I rischi di compromissione morfologica sono fortemente connessi alla perdita di riconoscibilità o alla perdita tout court di elementi caratterizzanti i diversi sistemi territoriali;
2. Incidenza linguistica (stile, materiali, colore): analisi da svolgere con attenzione per tutti i casi di realizzazione o trasformazione dei manufatti, basandosi principalmente sui concetti di assonanza e dissonanza rispetto agli elementi caratteristici del sito. Nell'analisi dei progetti complessi si considera sia il rapporto tra progetto e contesto sia la coerenza interna al progetto;
3. Incidenza visiva: per analizzare tale elemento è necessario assumere uno o più punti di osservazione significativi, la scelta dei quali è chiaramente influente ai fini del giudizio. Sono da privilegiare i punti di osservazione che insistono su spazi pubblici e che consentono di apprezzare l'inserimento del nuovo manufatto nel contesto, ed è poi opportuno verificare il permanere della continuità di relazioni visive significative;
4. Incidenza ambientale: vengono poste in analisi quelle caratteristiche del progetto che possono compromettere la piena fruizione paesaggistica del luogo, un esempio sono gli impatti acustici conseguenti alla realizzazione di un determinato tipo di opere che possono portare all'abbandono ed al degrado di luoghi paesaggisticamente qualificati;
5. Incidenza simbolica: si analizza il rapporto tra progetto e valori simbolici e di immagine che la collettività locale o più ampia ha assegnato a quel luogo. In molti casi il contrasto può esser legato non tanto alle caratteristiche morfologiche, quanto a quelle di uso del manufatto o dell'insieme dei manufatti.

Dal punto di vista degli aspetti dimensionali e compositivi, legati strettamente ai manufatti, invece, il Proponente ha evidenziato che, in termini generali, la capacità di un intervento di modificare il paesaggio, e quindi il suo grado di incidenza, cresce al crescere dell'ingombro dei manufatti previsti.

La dimensione che interessa sotto il profilo paesaggistico non è, però, quella assoluta, ma quella relativa, in rapporto sia ad altri edifici o ad altri oggetti presenti nel contesto, sia alla conformazione morfologica dei luoghi.

La dimensione percepita dipende molto anche da fattori qualitativi come il colore, l'articolazione dei volumi e delle superfici, il rapporto pieni/vuoti dei prospetti, etc..

La stima qualitativa sintetica del grado di incidenza paesaggistica del progetto rispetto ai cinque criteri/parametri considerati dal Proponente è stata espressa attraverso la seguente classificazione:

1. Incidenza paesaggistica molto bassa;

ID_VIP 9719 - Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaromonte Gulfi - Ciminna” e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

2. Incidenza paesaggistica bassa;
3. Incidenza paesaggistica media;
4. Incidenza paesaggistica alta;
5. Incidenza paesaggistica molto alta.

In analogia a quanto espresso per la sensibilità paesaggistica, gli esiti dell’analisi del Proponente sono sintetizzati nel giudizio complessivo, che esprime il risultato della stima generale dell’incidenza paesaggistica complessiva del sito, definita, non in modo deterministico, ma in base alla rilevanza assegnata ai diversi fattori analizzati.

Una volta desunti i valori relativi alla classe di sensibilità del sito ed al grado di incidenza del progetto, il Proponente ha proceduto con la parte conclusiva dell’analisi, in cui ha stabilito i “giudizi complessivi”, ottenuti per i due elementi analizzati, attraverso il ricorso alla tabella seguente, per la determinazione del livello di impatto paesaggistico del progetto.

<u>IMPATTO PAESAGGISTICO DEL PROGETTO</u>					
Classe di sensibilità del sito	Grado di incidenza del progetto				
	1	2	3	4	5
5	5	10	15	20	25
4	4	8	12	16	20
3	3	6	9	12	15
2	2	4	6	8	10
1	1	2	3	4	5

Come deducibile dalla tabella precedente, il livello di impatto paesaggistico deriva dal prodotto dei due valori numerici associati ai giudizi complessivi, espressi sinteticamente in forma numerica, dei due elementi analizzati precedentemente.

Quando il risultato è inferiore a 5 il progetto è considerato ad impatto paesaggistico inferiore alla soglia di rilevanza e potrebbe essere automaticamente giudicato accettabile sotto il profilo paesaggistico.

Qualora il risultato sia compreso fra 5 e 15 il progetto è considerato ad impatto rilevante, ma tollerabile e deve essere esaminato al fine di determinare il “giudizio di impatto paesaggistico”.

Per risultati superiori a 15, l’impatto paesaggistico risulta oltre la soglia di tolleranza e pertanto il progetto è soggetto a valutazione di merito come tutti quelli oltre la soglia.

La prescrizione n. A.16 espressa nel parere di compatibilità ambientale richiede di valutare la possibilità di utilizzo di tipologie di sostegno alternative, quali ad esempio i tubolari (o monostelo), in sostituzione alla soluzione standard (tralicci), per gli elementi di progetto per cui, con l’analisi descritta, si ottiene un impatto paesaggistico “rilevante, ma tollerabile”, con particolare riguardo a quelli con livelli di impatto compresi tra 8 e 12.

Il Proponente ha quindi applicato nuovamente alla nuova configurazione dei sostegni la metodologia sopra indicata, al fine di aggiornare i valori di impatto paesaggistico degli elementi la cui localizzazione risulta modificata e, a valle di questo aggiornamento, ha analizzato la possibilità di utilizzare sostegni monostelo in sostituzione dei tralicci, secondo le indicazioni contenute nella condizione ambientale di riferimento. Anche in relazione alla prescrizione B4.a del parere MiBACT n. 5968 del 2 marzo 2016, similare nei contenuti rispetto alla A16, il Proponente ha applicato la stessa metodologia e gli stessi criteri di sviluppo dello studio.

Per definire l’impatto del progetto sul paesaggio, secondo la metodologia definita dal Proponente, sono stati individuati dei punti di attenzione sul territorio che coincidono con gli ambiti vincolati ai sensi del D.Lgs 42/2004 e/o con elementi caratterizzanti il grado di fruizione del paesaggio ed in particolare:

- Nuclei abitati o frazioni prospicienti le aree interessate dal progetto o situati in zone dalle quali le nuove infrastrutture siano maggiormente visibili;
- Strade a media o elevata percorrenza (strade provinciali e strade statali) lungo le quali, il guidatore di passaggio, incrocia nel proprio “cono di vista” l’opera in progetto;
- Punti panoramici di considerato valore paesaggistico.

Al fine di analizzare la variazione di impatto paesaggistico dovuta alla nuova localizzazione di alcuni dei sostegni, il Proponente ha ripreso i punti di attenzione scelti per effettuare la stima dell’impatto in sede di SIA ed ha proceduto all’aggiornamento dei valori in funzione della nuova configurazione del tracciato,

ID_VIP 9719 - Elettrodotta aereo 380 kV in doppia terna "Chiaromonte Gulfi - Ciminna" e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

qualora i punti di vista fossero ancora rappresentativi, mentre ne ha individuati di nuovi laddove la disposizione aggiornata dei sostegni lo richiedesse.

Nel complesso delle rielaborazioni effettuate dal Proponente è possibile osservare come le variazioni di impatto paesaggistico registrate per l'aggiornamento della configurazione, laddove presenti, siano di tipo migliorativo, pur non comportando effetti significativi su quanto prescritto dalla condizione ambientale A16, se non nel caso del PV19, per il quale la valutazione passa dal valore di impatto 9 a 6, uscendo così dal range per cui si chiede di prendere in considerazione la sostituzione dei tralicci, ai sensi della stessa prescrizione A.16.

Per la valutazione dell'inserimento di sostegni con pali monostelo il Proponente ha analizzato due distinte accezioni rispetto alle quali è declinabile l'analisi del paesaggio, ossia quella "strutturale" e quella "cognitiva", rivolta ad indagare gli aspetti estetici, percettivi ed interpretativi.

In relazione alla fruizione visiva il Proponente ha individuato assi visivi riconducibili a due sole tipologie, non tanto e non solo sulla base della sezione stradale, quanto in relazione al rapporto intercorrente tra il loro tracciato e la morfologia dei luoghi, nonché al tipo di fruizione alla quale danno luogo. Nello specifico il Proponente ha distinto ,

- Le viabilità "nuove" che non corrispondono necessariamente a quelle di recente realizzazione, quanto invece a quegli assi viari che sono espressione della nuova modalità di attraversamento e fruizione di un territorio, conseguente al concetto di infrastruttura veloce. In tal senso, le viabilità nuove hanno un tracciato che si sovrascrive alla morfologia del territorio, attraverso frequenti viadotti e gallerie, in modo da conservare un andamento prevalentemente rettilineo ed una velocità di percorrenza elevata, nonché una sezione stradale a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia. Le viabilità nuove sono, quindi, espressione concreta e tangibile dell'antropizzazione, ossia dell'opera dell'Uomo che modifica in modo netto ed evidente il contesto, dando così origine ad un contesto "altro" rispetto a quello preesistente.
- Le viabilità "storicizzate" che non corrispondono agli assi viari storici, quanto invece ad una concezione storicizzata del rapporto tra strada e contesto. Il tracciato viario, in questa seconda tipologia, si adatta al contesto attraversato, ne segue le sinuosità ed i dislivelli di quota, assecondandolo. La sezione stradale è minore, ad unica carreggiata ed una corsia per senso di marcia, e la velocità di percorrenza è ridotta.

A seguito di tale distinzione degli assi di fruizione visiva, è stata operata una sistematizzazione del contesto di localizzazione dell'opera in progetto, cercando di individuare le tipologie ricorrenti in ragione della combinazione tra le suddette tipologie di viabilità e le caratteristiche del contesto paesaggistico attraversato.

Nello specifico, le tipologie individuate sono state le seguenti:

- Tipologia caratterizzata da un contesto di morfologia pressoché pianeggiante con presenza di terreni coltivati e/o edifici sparsi abbinato a viabilità nuova;
- Tipologia caratterizzata da un contesto di morfologia pressoché pianeggiante con presenza di terreni incolti con vegetazione basso arbustiva abbinato a viabilità nuova;
- Tipologia caratterizzata da un contesto di morfologia ondulata/collinare con presenza di terreni coltivati abbinato a viabilità nuova;
- Tipologia caratterizzata da un contesto di morfologia ondulata/collinare con presenza di terreni agricoli e vegetazione a macchia/aree boschive abbinato a viabilità nuova;
- Tipologia caratterizzata da un contesto di morfologia ondulata/collinare con costoni rocciosi e presenza di edifici sparsi, terreni agricoli e vegetazione a macchia/aree boschive abbinato a viabilità nuova;
- Tipologia caratterizzata da un contesto di morfologia pressoché pianeggiante con presenza di terreni coltivati ed edifici sparsi abbinato a viabilità storica;
- Tipologia caratterizzata da un contesto di morfologia ondulata/collinare con presenza di terreni agricoli ad aree incolte abbinato a viabilità storica;
- Tipologia caratterizzata da un contesto di morfologia ondulata/collinare con presenza di terreni agricoli e vegetazione a macchia/aree boschive abbinato a viabilità storica;
- Tipologia caratterizzata da un contesto di morfologia ondulata/collinare con costoni rocciosi e presenza di edifici sparsi, terreni agricoli e vegetazione a macchia/aree boschive abbinato a viabilità storica;

ID_VIP 9719 - Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaromonte Gulfi - Ciminna” e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

- Tipologia caratterizzata da un contesto di morfologia ondulata/collinare con costoni rocciosi e terreni agricoli abbinato a viabilità storica.

Il Proponente nella documentazione presentata evidenzia che dal punto di vista paesaggistico, l’inserimento di sostegni tubolari, in sostituzione dei tralicci tradizionali, consente, chiaramente e logicamente, di ridurre l’ingombro visivo, in quanto i primi risultano essere più sottili e con una dimensione della base inferiore e che l’introduzione dei tubolari in luogo dei tralicci comporti una situazione migliorativa a livello paesaggistico, specialmente per le parti del tracciato ritenute più “critiche”, essendo appunto caratterizzate da un impatto “rilevante ma tollerabile”. Inoltre, nell’analisi alla base della proposta di sostituzione avanzata dal Proponente e condivisa ed approvata dalle Soprintendenze coinvolte nella prescrizione A.16 e B4.a dal decreto di compatibilità ambientale, lo stesso Proponente ha tenuto conto anche della definizione dei vari ambiti di contesto localizzativo e della continuità visiva. Con la tabella rappresentativa della proposta di sostituzione riportata di seguito, definita sulla base dell’analisi puramente paesaggistica e dei risultati da essa conseguenti, il Proponente ha sintetizzato la propria proposta di sostituzione:

Sostegni	Tubolare	Traliccio
Inizio-22-OTT		X
23-45	X	
46-105		X
B1-130-OTT	X	
131-163		X
164-170	X	
171-178		X
179-188	X	
189-199		X
200-203	X	
204-213		X
214-L11	X	
L12-D5		X
D6-M7	X	
M8-E9		X
E10-F10	X	
H1-Fine		X

Il Proponente, a seguito dell’analisi paesaggistica, ha successivamente effettuato la valutazione di fattibilità tecnica in merito all’inserimento della nuova tipologia di sostegni tubolari rispetto alle strutture a traliccio previste nel progetto approvato, pervenendo alla esclusione alcune situazioni in cui, tecnicamente, la soluzione a traliccio risulta comunque l’unica possibile:

- P.216, P.217, P.218 e P.219: tali sostegni sono ubicati in corrispondenza di aree che presentano una morfologia irregolare del terreno e poco adatta ad ospitare la base piana (a blocco unico) di un sostegno tubolare; viceversa, una struttura a traliccio, essendo dotata di una base a quattro piedini separati, permette di variare la distanza tra il terreno e la base del sostegno in funzione del profilo del terreno stesso, risultando più idoneo ad adattarsi ad aree non pianeggianti.

Il Proponente indica che l’impiego di una struttura a traliccio permette altresì la realizzazione di una fondazione per ogni piedino, che pertanto avrà dimensioni nettamente inferiori rispetto ad una di tipologia a blocco unico, caratteristica dei sostegni tubolari. Le ridotte dimensioni delle fondazioni consentiranno altresì di minimizzare le dimensioni complessive degli scavi che saranno eseguiti in fase di realizzazione con conseguente minimizzazione degli impatti sui versanti interessati dai lavori.

- P.215: la struttura a traliccio per questo sostegno garantisce la continuità con i sostegni contigui, consentendo così di ottimizzare le prestazioni meccaniche di tali tratte di elettrodotto.

ID_VIP 9719 - Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaromonte Gulfi - Ciminna” e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

- P.214: la struttura a traliccio per questo sostegno garantisce la continuità visiva con le due tratte contigue (tralicci n.204-213 e n.215-219), consentendo altresì di ottimizzare le prestazioni meccaniche di tali tratte di elettrodotto.

Pertanto, per la tratta compresa tra i sostegni P.214 e P.219 il Proponente ha dovuto escludere la possibilità di installazione di strutture di tipologia tubolare.

Sempre dal punto di vista tecnico la sostituzione proposta, comportando le due diverse tipologie di sostegno geometrie e prestazioni meccaniche differenti, ha richiesto, per sei sostegni tubolari la necessità di adottare un armamento di tipologia ad “amarro” per il passaggio dei conduttori originariamente previsti in sospensione (sostegni n. D10, D11, D13, F7, 180, 386), mentre per quattro sostegni si è reso necessario un incremento di tre metri dell’altezza complessiva del sostegno rispetto a quella originaria (sostegni n.D13, F7, 184 e L5).

In definitiva il Proponente, a seguito delle valutazioni paesaggistiche e tecniche svolte, ha definito l’effettiva modifica di tralicci, in tubolari, sintetizzata nella tabella seguente, in cui viene riportata la proposta di sostituzione derivante dall’analisi paesaggistica, a confronto, quella definitiva conseguente alle verifiche tecniche svolte.

Da analisi paesaggistica		A seguito di verifica tecnica	
Tubolare	Traliccio	Tubolare	Traliccio
	Inizio - 22-OTT		Inizio-22-OTT
23-45		23-45	
	46-105		46-105
B1-130-OTT		B1-130-OTT	
	131-163		131-163
164-170		164-170	
	171-178		171-178
179-188		179-188	
	189-199		189-199
200-203		200-203	
	204-213		204-219
214-L11		220-L-11	
	L12-D5		L12-D5
D6-M7		D6-M7	
	M8-E9		M8-E9
E10-F10		E10-F10	
	H1-Fine		H1-Fine

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- Lo studio svolto dal Proponente per la verifica di ottemperanza alle Prescrizioni A16 e B4.a del decreto di compatibilità ambientale relativo al progetto “Elettrodotto a 380 kV in doppia terna Chiaromonte Gulfi – Ciminna ed opere connesse” risulta completo e idoneo a rispondere alle richieste avanzate con le prescrizioni poste. Il Proponente ha infatti proceduto, innanzitutto, introducendo il progetto in esame attraverso una breve sintesi degli elementi caratterizzanti, con indicazione delle ottimizzazioni del tracciato introdotte, e richiamando la metodologia di analisi alla base dell’esame svolto anche in fase di Studio di Impatto Ambientale. La suddetta metodologia è stata poi nuovamente applicata al fine di aggiornare l’analisi dell’impatto paesaggistico del progetto, tenendo in considerazione le ottimizzazioni apportate, anche a seguito dell’attuazione di prescrizioni derivanti dallo stesso decreto di compatibilità ambientale.

- L’esame svolto dal Proponente è stato orientato alla identificazione dei tralicci da sostituire con sostegni tubolari, in osservanza alle prescrizioni poste A.16 e B4.a.. In prima istanza detta analisi è stata condotta dal

ID_VIP 9719 - Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaramonte Gulfi - Ciminna” e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

punto di vista prettamente paesaggistico, attenendosi alle indicazioni delle Prescrizioni stesse, per poi essere integrata con la verifica di fattibilità tecnica della proposta.

- L'esito di quanto elaborato e dedotto dal Proponente ha fornito lo schema di sostituzione dei tralicci con i tubolari, presentato attraverso tabelle di sintesi, di cui il Proponente stesso ha reso la rappresentazione grafica attraverso fotosimulazioni contenute nell'Allegato I alla documentazione predisposta.

- Nell'ottica del confronto fra le due condizioni progettuali, al fine di fornire un quadro quanto più completo, nel suddetto Allegato il Proponente ha presentato, oltre all'evidenza visiva della proposta di sostituzione, anche la simulazione dell'intervento nell'eventualità in cui fossero installati solamente tralicci, al fine di una valutazione comparativa delle due possibili soluzioni costruttive

- La proposta di sostituzione dei tralicci con pali monostelo e le conseguenti varianti tecniche apportate all'elettrodotto al fine di rendere possibile tale modifica di tipologia di sostegni risulta condivisibile ed accettabile da parte della Commissione.

- A sostegno della sostenibilità paesaggistica delle considerazioni svolte dal Proponente e dell'accettabilità della proposta avanzata dallo stesso Proponente sono stati espressi pareri favorevoli anche da parte delle:

- Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Palermo,
- Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Ragusa,
- Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Caltanissetta,
- Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Enna,
- Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Catania,
- Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Agrigento.

- Al Protocollo del MASE non risulta pervenuto il richiesto concerto, previsto dal decreto di compatibilità ambientale per la sola prescrizione A.16, da parte del Ministero della Cultura, il quale però, con nota della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - Servizio V con nota prot. MIC_DG-ABAP_SERV V|25/10/23|0035432-P del 25/10/2023 e pervenuta alla Commissione con prot.CTVA 12084 del 25/10/2023, ha richiesto ed ottenuto il parere delle Soprintendenze sopra indicate. Alla luce dei pareri positivi pervenuti dalle citate Soprintendenze si ritiene che conseguentemente anche l'espressione di parere da parte del Ministero della Cultura possa considerarsi positiva.

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 alla condizione ambientale A.16 e alla condizione ambientale n. B4 lettera a) del decreto di compatibilità ambientale D.M. VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con D.M. n. 125 del 15/06/2020, rettificato con D.M. n. 180 del 17/05/2021 relativo al progetto “*Elettrodotto 380 kV in doppia terna “Chiaramonte Gulfi – Ciminna” e opere connesse*”, così come disposto dalla Divisione con nota di procedibilità prot prot. 166803/MASE in data 18/10/2023 e visti i pareri positivi, indicati nella stessa nota di procedibilità, delle Soprintendenze ai Beni Culturali ed Ambientali di Palermo, di Ragusa, di Caltanissetta, di Enna, di Catania e di Agrigento, esprime parere favorevole all'ottemperanza delle condizioni Ambientali A.16 e B4 lettera a), del decreto di compatibilità ambientale e ritiene che l'elaborato trasmesso REGR10004C2817103: “Prescrizione A16 e B4.a del Decreto di compatibilità ambientale: Studio sulla scelta tipologica dei sostegni” ed il relativo Allegato I consentano di poter approvare le sostituzioni dei sostegni a traliccio con pali monostelo, secondo le indicazioni fornite dal Proponente, pertanto:

- la condizione ambientale n. A.16 è ottemperata;

ID_VIP 9719 - Elettrodotto aereo 380 kV in doppia terna “Chiaramonte Gulfi - Ciminna” e opere connesse. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali: A.16 e B.4a del DM VIA n. 104 del 27/04/2016, rieditato con DM n. 125 del 15/06/2020, rettificato con DM n. 180 del 17/05/2021.

- la condizione ambientale n. B.4 lettera a) è ottemperata.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla