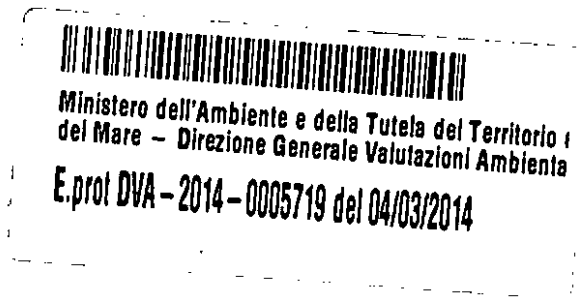


**DGpostacertificata**

---

**Da:** AZ AGR VISENTINI ENZO [visentiniadrianoenzostefania@pec.coldiretti.it]  
**Inviato:** domenica 2 marzo 2014 23:57  
**A:** DGSalvanguardia.Ambiente@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** Osservazioni Perizia di Variante Elettrodotta Redipuglia-Udine Ovest  
**Allegati:** Osservazioni a Perizie di Variante assoggettibilità VIA marzo 2014.doc

Distinti Saluti Aldevis Tidalci Comitato per la Vita del Friuli Rurale  
-----



01/3/2014

E-mail

DG Salvaguardia Ambientale @ PEC. minambiente

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

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale  
Via C. Colombo n.44 00147 ROMA  
Fax 06.57225994

**Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali**

Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea  
Via di San Michele 22  
fax 06.58434416 00153 ROMA

**Al Ministero dello Sviluppo Economico**

Direzione Generale per l'energia e le risorse minerarie

Via Molise 2 00187 ROMA  
fax 06.47052534

**Alla Regione Friuli Venezia Giulia**

Direzione centrale ambiente e lavori pubblici  
Servizio Valutazione Impatto Ambientale  
Via Giulia 75/1 34126 TRIESTE  
fax 040.3774513

**OGGETTO: Elettrodotto a 380 kV in DT "Udine Ovest-Redipuglia". Procedura di assoggettabilità a VIA e contestuale verifica di ottemperanza relativamente a varianti aeree nel tratto di ingresso alla nuova stazione elettrica Udine Sud e nel tratto in attraversamento al fiume Isonzo. Integrazione alle osservazioni di cui alla nostra del 28/02/14, entro i termini coerenti con lo scadenziario di cui alla pubblicazione intervenuta presso il Comune di San Pier d'Isonzo (GO).**

Il COMITATO PER LA VITA DEL FRIULI RURALE, in nome e per conto dei suoi aderenti e in prima persona lo scrivente Aldevis Tibaldi, che ne è il portavoce e presidente, hanno appreso in modo assolutamente fortuito che TERNA Rete Italia ha presentato a codesto Spettabile Ministero istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità a Via relativamente a due varianti: 1) nel tratto in ingresso alla Stazione Elettrica di Udine Sud, 2) nell'attraversamento del fiume Isonzo.

In relazione a detta richiesta e in via del tutto preliminare si osserva quanto segue:

- A) **Aspetti procedurali:** Appare del tutto evidente l'omessa comunicazione individuale ai diretti interessati. L'omesso avviso al Pubblico in tutti i Comuni interessati dall'elettrodotto di che trattasi viste le molteplici varianti intervenute lungo l'intero tracciato. L'omessa sottoscrizione della richiesta di avviso

**pubblico inoltrata ai quattro Comuni, da parte di soggetto di certificata titolarità, l'omessa indicazione di data di emissione di timbro societario e numero di protocollo.** La mancata pubblicità e la conseguente tardiva presa d'atto dei contenuti delle varianti proposte ha impedito il necessario esame analitico degli elaborati, esame che ci si riserva di approfondire successivamente. Si precisa altresì che la comunicazione in oggetto avrebbe dovuto manifestarsi per pubblici bandi e rivolgersi a chiunque in passato abbia manifestato interesse alle opere di che trattasi e implicitamente a questo Comitato che a più riprese ha rivolto il proprio interesse nei confronti del progetto. A maggior ragione avrebbe dovuto essere rivolta con comunicazione individuale ai proprietari dei fondi interessati, tanto più in considerazione del loro esiguo numero.

**B) Stazione elettrica Udine Sud:** Alla già denunciata abnorme dimensione assegnata alla stazione elettrica, avendola per altro sottratta ad un terreno di feracissima qualità e oltretutto ubicata in prossimità della antica chiesa di S.Giuseppe, si deve prendere atto che l'odierna perizia identifica soluzioni assolutamente conformi e identiche al progetto cosiddetto definitivo già sottoposto alla conferenza dei servizi il 13 settembre 2012 e già approvato dal MISE il 12 marzo 2013 con decreto EL-146-181-2013, tale successivamente pubblicato sulla GU. Le medesime varianti si configurano con modeste e talvolta opinabili difformità che non alterano, anzi peggiorano, l'impatto visivo della Stazione Elettrica di cui al progetto e relativo SIA del 2009. Si rammenta in particolare che la fascia esterna alla recinzione, estesa da 20 a 40 metri è rimasta, comprensiva di un bastione/terrapieno perimetrale di 5 metri sul piano campagna, con l'effetto di rendere ancora più avulso l'inserimento di una sorta di collina tronco piramidale in seno ad un terreno circostante assolutamente pianeggiante. E' altresì evidente che fra il detto bastione e la recinzione intercorre una fascia pianeggiante che inutile ai fini del mascheramento degli impianti, anzi riduttiva, ad altro non può che alludere ad una potenziale futura estensione della centrale. Né la perizia di variante modifica la posizione dei due tralicci di ingresso della linea 380 kV, unici a non essere del tipo a monostelo: mentre è del tutto evidente che quelli relativi al progetto 2009 erano tutti del tipo a traliccio e non come indicato nel rendering di cui a pag. 23 -20121021\_Assogg\_VIA\_SE\_UD\_S-Isonzo, del tipo a monostelo. Restano altresì incomprensibili e immotivate alcune importanti discrasie sul piano dimensionale, quali quella che attribuisce all'area complessivamente occupata una superficie di 12,7Ha (pag. 4 del documento n.1 RGCR10001CGL00071-00\_Rel-Tecnica) mentre, nel progetto approvato dal MISE la medesima risultava pari a 11,5 Ha, vedi pag. 6 Documento UDNPTORE08001\_01-Rel. Tecnica illustrativa del 29/06/2012. E' altresì vistosa la valutazione della superficie relativa alla fascia di mascheramento perimetrale alla stazione che da sola viene fatta ammontare a 47,6 Ha !!! (vedi pag 15 e 25 del documento -20121021\_Assogg\_VIA\_SE\_UD\_S-Isonzo

Non si comprende affatto il senso della perizia anche in considerazione delle precedenti inascoltate nostre osservazioni che avevano segnalato la presenza in loco di fenomeni di esondazione, la necessità di una preventiva indagine geognostica e la mancata indicazione delle tipologie fondazionali. Restano altresì fuorvianti i

rendering e gli elaborati grafici che non rappresentano le pitturazioni a liste rosse e bianche, la presenza delle sfere sul filo di guida e dei segnali luminosi, obbligatori per la rilevante altezza dei sostegni (di gran lunga maggiore ai quarantacinque metri) per la presenza delle numerose avio superfici, di rotte aeree e delle possibili operatività dell'elisoccorso e della Protezione civile.

Altresì è rimasta inevasa la trattazione dell'impatto sull'avio fauna, particolarmente presente lungo i percorsi migratori.

Nulla, infine, si considera a riguardo delle presenze archeologiche quali sono state puntualmente rinvenute in loco e notiziate a più riprese da questo Comitato alla autorità inquirente e allo stesso Soprintendente ai beni archeologici dell' FVG.

- C) **Attraversamento fiume Isonzo:** La perizia attiene a modifiche solo in parte recepite nel già citato progetto approvato dal MISE e dalla Regione FVG. Anche in tal caso la rassegna delle modifiche attiene al confronto fra il progetto preliminare del 2009, sottoposto al VIA, e quello del 2012 approvato dal MISE nel 2013 senza essere sottoposto al VIA. L'odierna documentazione (vedi documento - 20121021\_Assogg\_VIA\_SE\_UD\_S-Isonzo) allegata alla istanza della TERNA Rete Italia presenta paradossali quanto fuorvianti difformità rispetto la situazione reale, quali ad esempio la rappresentazione del foto inserimento (fig.38 pag 52) laddove si vuole far credere che nel progetto del 2009 i tralicci fossero del tipo monostelo mentre nella realtà erano tutti di tipo tradizionale. Nella medesima relazione si forniscono rappresentazioni dell'alveo assolutamente discrepanti e inconciliabili, laddove da una parte si continua a ritenere che i sostegni siano ubicati nell'aerea golenale esterna alla sezione bagnata dell'alveo: pag. 31, fig.23 *stralcio ortofoto (da Google map 2011) confronto progetti linee 2009 e variante 2012)* o a pag 42, fig. 31 *tracciato 2012- quattro sostegni monostelo in alveo.* mentre altrove è del tutto evidente che i medesimi si ubicano nella corrente del Fiume Isonzo: vedi *"Panoramica stato di fatto (2012) da Est a Ovest da Ponte Autostrada"* di cui alla fig.37, *"Panoramica foto simulazione (Pan. B1) -progetto variante 2012* di cui alla fig.39 o infine *Stato di fatto al luglio 2012 dei due esistenti tralicci...* fig.33 pag.45 . Tuttavia si continua a considerare che i sostegni ricadano nelle aree esterne all'alveo vivo o a zone di incipiente erosione Innovativa rispetto ai progetti approvati che hanno escluso la presenza dei piloni in alveo è la tipologia fondazionale et strutturale delle basi dei tralicci posti nelle aree golenali, mai trattati in precedenza, eppure sistematicamente, quanto inutilmente reclamate nelle osservazioni di questo Comitato, per le gravi ripercussioni e turbative che in corso d'opera si potrebbero arrecare nei confronti dell'inquinamento delle falde e, permanentemente del regime dei flussi di subalveo. Rimane quindi del tutto inattendibile la situazione topografica dell'area golenale, ivi compresa la posizione dell'alveo rispetto l'ubicazione dei tralicci: situazione viepiù aggravata nelle epoche recenti come pubblicamente dimostrato dallo scrivente Comitato e diffusamente pubblicato dai media locali. E altresì indubitabile che le autorizzazioni ottenute dagli enti preposti ( Autorità di bacino...) siano stati condizionati dalla non veritiera rappresentazione dei luoghi. A maggior ragione appare inevasa lo studio dell'impatto sull'aviofauna, particolarmente presente nei luoghi di che trattasi. Anche in questo caso le

fotosimulazioni non si fanno carico delle necessarie segnalazioni visive che inevitabilmente devono esaltare la visibilità della linea in un contesto dominato dall'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

Altro non si deve ritenere che l'attuale richiesta alluda a una manchevolezza del tutto ignorata dai decisori nelle varie fasi di approvazione del progetto, non ultime quelle determinanti per l'avvio dei lavori, relative all'atto d'intesa della Regione FVG (Delibera di Giunta FVG n.1870 del 25 ottobre 2012 e quella del 11 ottobre 2013 (Delibera di Giunta FVG n.1841) relativa all'approvazione della convenzione quadro col la TERNA Rete Italia .

Suscita infine stupore che nella attuale richiesta da parte della TERNA non siano state considerate le maggiori varianti di tracciato introdotte nei progetti approvati, segnatamente fra i comuni di Villesse e S.Vito al Torre.

Distinti saluti Aldevis Tibaldi COMITATO PER LA VITA DEL FRIULI RURALE

Via A. Volta 10 PORPETTO (UD) Tel 330998268