



Al
Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni ambientali
- Divisione II^a - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 R O M A

OGGETTO: Elettrodotto TERNA - Rete Italia
AREA di TRENTO - ZONA CASTELLER

Con riferimento allo studio d'impatto ambientale per la razionalizzazione e sviluppo RTN nell'area di Trento nel progetto "razionalizzazione della rete elettrica 132 kV afferente la Stazione Elettrica di Trento Sud e la delocalizzazione della linea elettrica a 220 kV "Borgo Valsugana-Lavis", codice linea T. 22-290, mediante variante aerea nei territori del Comune di Civezzano, Pergine Valsugana e Vignola-Falesina si inviano in termini le osservazioni dd. 13 novembre 2014 e le integrazioni alle osservazioni 24.11.2014 per l'esame e per i provvedimenti di competenza del Ministero in indirizzo auspicando l'accoglimento delle proposte alternative tese a scongiurare l'irreversibile compromissione dell'area protetta oggetto delle osservazioni.

Con ogni considerazione.

allegati:

- osservazioni dd. 13.11.2014
- integrazione alle osservazioni dd. 24.11.2014
- doc. 1) e 2) *e libretto*



RECEIVED
JULY 1960
U.S. DEPARTMENT OF AGRICULTURE
WASHINGTON, D.C.

Cidra

Avv. ALDA RIMER
Vic. Liceo, 8 - 38122 TRENTO
Tel.: 0461.984188 - Fax: 0461.233836
avv.rimer@email.it

Trento, li 12.11.2014

Al Servizio Autorizzazione e valutazione ambientali
Via Romagnosi n. 11/a
38122 TRENTO

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO SERVIZIO AUTORIZZAZIONI E VALUTAZIONI AMBIENTALI		
13 NOV. 2014		
US72	PR0111	605038
TIT. 17	6	355

OGGETTO: Elettrodotto TERNA - Rete Italia
nell'area di TRENTO - zona CASTELLER

OSSERVAZIONI

Esaminate sommariamente le mappe ottenute via internet, appare in primo luogo incomprensibile un percorso che scenda a sud per risalire poi a nord – con un allungamento di alcuni chilometri.

Il percorso si snoda dalla zona del Cirè – verso Passo del Cimirlo – passa sopra la zona dei Bindesi – scende a S. Rocco (bosco della città) attraversa il Casteller e finisce sulla statale Abetone/Brennero nella zona ove è prevista la cittadella militare.

Da quel punto il percorso è interrato, fino a quel punto è aereo.

Sarebbe stato molto più semplice scendere prima del Dosso di S. Rocco e raggiungere la statale Abetone/Brennero più a nord verso Trento, eliminando alcuni chilometri.

Il fatto poi che il percorso venga interrato solo alle porte della città e non anche nella parte relativa al Bosco della città sul Casteller a lato del Dosso di S. Rocco appare ancora più incomprensibile.

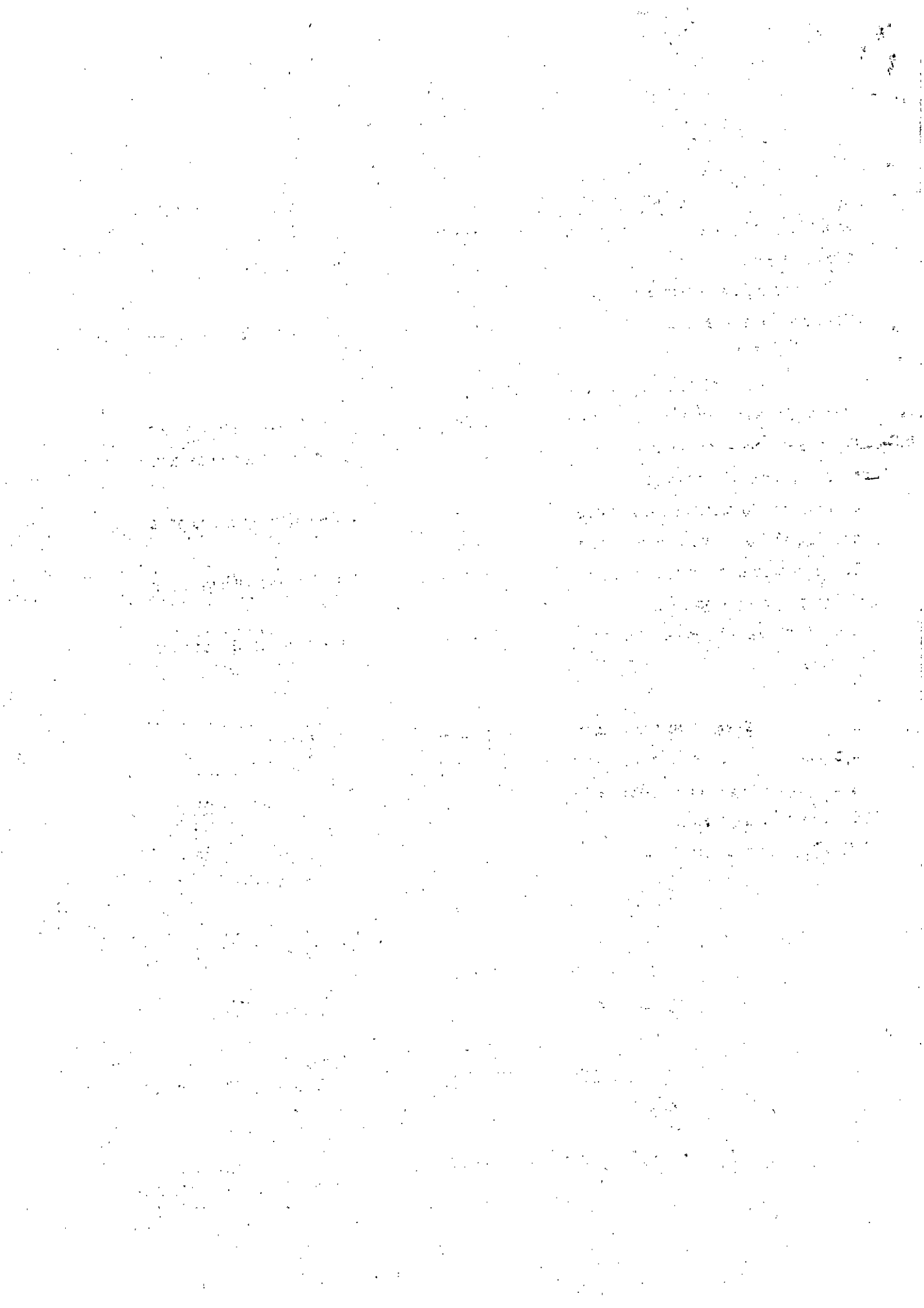
Storicamente (dal 1427 in poi) il Dosso di S. Rocco – chiamato nel 1440 Moris. Cidra – ed il Casteller non hanno avuto vita facile malgrado i vari statuti si preoccupassero di proteggere le risorse naturali. Molte furono le denunce per sfruttamento intensivo ecc. e ciò fino a tutto il 1600!

La prima mappa dedicata al Casteller risale al 1780 e distingue lo spazio di San Rocco dal Casteller vero e proprio -- (F. Barbacovi 2005).

La zona comunque è di natura geologica complessa ove rimangono due minuscoli laghetti alimentati da emissioni lente, situazione estremamente rara in Trentino (G. Tomasi 2005).

Quanto precede, solo per evidenziare che la zona è di altissimo valore ed è rimasta quasi intatta (a prescindere dall'ampliamento della cava) ed è stata abbellita circa 10 anni fa da un nuovo parco botanico: il bosco della città.

Se ne è occupato il WWF – a proposito dell'ampliamento della cava – poi si è formato un comitato spontaneo per la difesa del Casteller al fine di impedire la costruzione di una strada



che avrebbe avuto un effetto impattante sull'intero territorio.

Nell'occasione si è portato all'attenzione del Sindaco di Trento una serie di proposte alternative allo stradone volte ad evitare lo scempio ambientale, soluzioni che con poca spesa pare siano state recepite dall'Amministrazione comunale o almeno così si spera.

Si è anche dato alle stampe una pubblicazione a difesa del territorio -

Nell'occasione si è fatto presente che il territorio si forma attraverso un insieme di fenomeni fisici, chimici, biologici tra loro concatenati e che certi interventi stravolgono un equilibrio raggiunto attraverso migliaia di anni -

L'elettrodotto in oggetto quindi con tralicci (ogni 2 o 300 metri) a lato del Dosso di S. Rocco e fino alla statale avrebbe un impatto incredibile su uno dei più bei territori ancora non del tutto rovinati (se non dalla cava).

Con un piccolo sforzo dunque sarebbe tecnicamente possibile INTERRARE anche la parte che da San Rocco raggiunge la statale Abetone/Brennero.

Così come sarebbe possibile evitare di scendere a sud per poi risalire a nord allungando di diversi chilometri il percorso.

Nella certezza che queste modeste osservazioni possano essere recepite da codesto Servizio

si chiede

di valutare e studiare soluzioni alternative meno impattanti.

Ci si riservano successive integrazioni in esito a più puntuali verifiche e si deposita la pubblicazione "a difesa del Casteller" - Arca ed. -

Con ogni considerazione

TRENTO, 12 novembre 2014

Roberta Pagotto Tarter
Guido Trainoni
Sonia Cainelli
Uscara Trainoni
Walter Trainoni
Franca Barbacoon
Luca Vazzoler
Soc. Agricola del Poggio

Avv. ALDA RIMER

Vic. Licco, 8 - 38122 TRENTO
Tel.: 0461.984188 - Fax: 0461.233836
avv.rimer@gmail.it

Alda Rimer

Roberta Pagotto Tarter
Guido Trainoni
Sonia Cainelli
Uscara Trainoni
Walter Trainoni
Luca Vazzoler
M

SOCIETÀ AGRICOLA
DEL POGGIO MASO GUÀ S.r.l.

Sede legale: Via Pontepitocco, 41
37040 BEVILACQUA (VR)
Sede Operativa: CADINE (TN) - Loc. Soraval, 9
☎ 0461.866174 - fax 0461.866852
Partita IVA 01850820225

Al Servizio Autorizzazione e valutazione ambientali
Via Romagnosi n. 11/a
38122 TRENTO

OGGETTO: Elettrodotto TERNA - Rete Italia
AREA di TRENTO - ZONA CASTELLER

INTEGRAZIONE ALLE OSSERVAZIONI

depositate il 13.11.2014 dall'avv. Alda Rimer e dai Signori: Rosanna Pagotto Tarter, residente a Casteller, Via di San Vincenzo n. 3, Sigg. Guido Trainoni e Sonia Cainelli, residenti in Loc. Ronchi n. 7, Sigg. Maura e Walter Trainoni residenti in Loc. Ronchi n. 3, Sig. Franca Barbacovi, residente in Trento, Pzza Negrelli n. 6 e dalla Società Agricola Del Poggio - Maso Gua - sul Casteller la cui proprietà comprende anche la collinetta a vigneto che è in realtà dal punto di vista archeologico una tomba dell'età del ferro.

Dopo aver esaminato i tabulati relativi al progetto, le mappe, i percorsi evidenziati, si ribadisce che la delicatezza del territorio comprendente S. Rocco e Casteller, non può tollerare certo un attraversamento aereo così impattante.

Evidentemente anche i progettisti si sono resi conto della delicatezza del territorio, se è vero che nella Relazione Paesaggistica per la razionalizzazione e sviluppo RTN nell'area di Trento (a pag. 13 figura 12 si legge a proposito del Casteller che si tratta di: "particolare elemento paesaggistico emergente a sud della Città di Trento", e a pag 14 si dichiara la necessità di "proteggere le zone di grande delicatezza in aree di protezione dei laghi".

Come è noto, sul Casteller sono situati due laghetti: il Lago Turchino e quello Delle Cannelle testimoniati ab antiquo.

A proposito delle analisi di intervisibilità (a pag. 51), mentre a sud di Pergine e nei pressi del paese di Carzano l'impatto viene definito basso o trascurabile, a proposito del Dosso di S. Rocco è scritto: "solo nei casi di raccordo con le linee esistenti, Dosso di San Rocco a sud di Trento..... il grado di incidenza sarà significativo e interferirà con gli ambiti riconosciuti".

Sembra evidente che chi ha studiato il progetto a Roma non ha sufficientemente approfondito in loco, e forse nemmeno verificato la zona se non sulla carta né si è preoccupato di valutare le valenze naturalistiche e paesaggistiche del Dosso di San Rocco e del Casteller.

La linea aerea rappresenta un vincolo sul territorio per via delle leggi che limitano

l'esposizione ai campi elettromagnetici, mentre i cavi interrati non porrebbero alcun problema. Dal punto di vista naturalistico la presenza dei laghetti "Turchino" e "delle Cannelle" ha permesso agli uccelli migratori di sostare prima di portarsi nella zona di Pergine (laghi di Caldonazzo e di Levico). I volatili rischierebbero l'impatto con i fili. Nel bosco, negli ultimi anni la fauna si è sviluppata ed in loco nidificano le poiane che da alcuni anni risultano stanziali. Avendo esse un'apertura alare di poco meno di due metri, riuscirebbero a provocare un arco elettrico e morirebbero fulminate.

Fino a 7/10 anni fa le poiane nidificavano sopra i 600 mt., ora sono scese e così l'astore e il gufo reale. Recentemente si cerca di valorizzare il principio della "biodiversità," valore che va salvaguardato in ogni modo data la rarefazione di alcune specie animali.

Parecchie specie infatti sono a rischio e alcune addirittura scomparse a causa dello sfruttamento insensato del territorio. Soprattutto i grandi volatili, che malgrado qualche dissennato bracconiere, ancora vivono sul Casteller, proprio nella zona ove sono previsti i percorsi aerei che pertanto risulterebbero di impatto ambientale devastante anche sotto questo profilo.

Nello "studio di impatto ambientale" (cap. 4 – Quadro Ambiente) a pag. 429 si osserva che "la classe di vertebrati più colpita è quella degli uccelli" e non sarebbe collegata alla frequenza dei passaggi bensì alla specie di uccelli pesanti con scarsa capacità di volo (anatre – cigni – gru) che si spostano in stormo. Inoltre sono a rischio le specie notturne a causa della minor visibilità (Bevanger 1994, 1998 e Aplic 1994, 1996).

Quanto al grado di incidenza percettiva, il corridoio dove vengono innalzati i sostegni è ben visibile in primo piano solo in alcuni casi (sud di Pergine – abitato di Pergine – Carzano – Barbaniga) quindi l'impatto è considerato basso o trascurabile, mentre si evidenzia che:

"solo nel caso di raccordo con le linee esistenti Dosso di San Rocco a sud di Trento (e quindi Casteller) il grado di incidenza sarà significativo". (pag. 493) – e interferirà con gli ambiti riconosciuti.

Detto questo i Signori, firmatari delle osservazioni depositate il 13.11.2014, formulano la seguente

PROPOSTA

- Dal Cirè alla Grotta avvicinamento aereo, quindi interrimento (dal punto B al punto A) scegliendo strade lungo la viabilità per arrivare alla stazione elettrica di Trento sud (punto A dell'allegato n. 1).

La strada aerea scelta dal progetto dal punto B al punto A in linea d'aria seguendo il percorso impiega circa 5 km. (3 km. aerei e 2 interrati).

Il percorso proposto invece è quello di scendere dal punto B con 2 campate aeree e poi interrare dalla Grotta fino alla stazione elettrica Trento – sud. (circa 3 km. o poco più)

Si salverebbero così tutto S. Rocco e tutto il Casteller senza grossi problemi, si salverebbe il Bosco della Città di recente messo a punto e si eviterebbe uno scempio ambientale con un modesto sforzo economico.

Infatti quanto progettato costa € 350.000,00 al km, quindi € 350.000 x 3 = € 1.050.000,00.-

L'interrato costa € 1.200.000,00.- al km. – quindi € 1.200.000 x 2 = € 2.400.000,00.-

In totale, come da progetto € 3.450.000,00/ circa.

Secondo la proposta qui avanzata invece - avremmo un interrato di circa 3 km. = euro 1.200.000,00.- x 3 pari a € 3.600.000,00.-

Su 3,5 km. invece (non è possibile esattamente identificare il percorso) si arriverebbe ad un costo di euro 4.200.000,00.-

Sia in un caso che nell'altro la differenza di prezzo sarebbe di modesta entità rispetto all'opera (€ 150.000,00 nel 1° caso, € 750.000,00 nel caso di un percorso un po' più lungo).

Su un progetto che complessivamente supera i 10 milioni di euro, lo sforzo non pare eccessivo.

Quanto ai tralicci (n.25 – 26 - 27 – 28 – 29) da 36,3 mt. – 33,2 mt. – 36,05 mt. – 36,3 mt. e 28,2 mt) di cui all'allegato n. 2) non è chi non veda che per altezza e posizione passando a lato del Dosso di San Rocco, devasterebbero la zona da ogni punto di vista.

Al giorno d'oggi abbiamo i mezzi per **evitare** di intervenire drasticamente sul territorio, e si possono effettuare interventi che salvino il territorio, che non può essere sfruttato a piacimento. Quindi perché non usarne, al fine di modificarlo il meno possibile?

Si eviterebbe di rovinare l'intera zona, e con tale proposta alternativa si raggiungerebbero comunque i risultati di progetto.

Ci riflettano i Signori funzionari del VIA, quindi riferiscano al Ministero quanto sopra.

Allegati 1) e 2).

Con ogni considerazione.



Razionalizzazione della rete elettrica 132 kV afferente la Stazione Elettrica di Trento Sud e la delocalizzazione della linea elettrica a 220 kV "Borgo Valsugana - Lavis", codice linea T.22-290, mediante variante aerea nei territori dei comuni di Civezzano, Pergine Valsugana, Baselga di Pinè e Vignola-Falesina.

Studio di Impatto ambientale per la Razionalizzazione e sviluppo RTN nell'area di Trento

CAPITOLO 3 – Quadro Progettuale

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Servizio Valutazione ambientale
Ufficio per le Valutazioni ambientali
Codice prog. n. VIA-2014-04
di data 15 OTT. 2014
Allegato n. 31
di 153 allegati

Storia delle revisioni				
Rev.	Data	Descrizione	Elaborato	Verificato
Rev. 00	Del 15/3/2013	Prima emissione		

<p>Elaborato</p> <p>studio associato ferrarini e pitteri via triestina 54/12 - 30173 favaro veneto (ve) tel: 041634373 - fax: 0412436529 e-mail: info@studoferrarinipitteri.it http://www.studoferrarinipitteri.it</p>				<p>Dott. Agr. Ruggiero M. Ferrarini Dott. FERRARINI RUGGERO N. 342 ALBO DOTTORI AGRONOMI E DOTTORI FORESTALI TRENTO</p>		<p>Dott. Agr. Marco Pitteri PITTERI N. 280 ALBO DOTTORI AGRONOMI E DOTTORI FORESTALI TRENTO</p>	
<p>Verificato</p> <p>Costantini Nevio UPRI Lin</p>		<p>Carraretto Francesco UPRI Lin</p>		<p>Lauropoli Vincenzo UPRI Lin</p>		<p>Ferrarin Nicola UPRI</p>	

Altezze e tipologie dei sostegni lungo il tracciato

Di seguito si riportano le tabelle riassuntive, suddivisi per intervento, con elencati i sostegni utilizzati e le loro principali caratteristiche:

Tabella 3.4 Raccordo a Cirè linea 132 KV Ora – Cirè

Caratteristiche Sostegno			Progressiva Picchetto (m)	Quota Picchetto (m)	Angolo		ALTEZZA		NOTE
Num.	Tipo	Allung			Deviazione (sessadec)	Con/Fune (m)	Totale (m)		
35	E	24	0.0	477.2	25.9	S	14.6	38.6	Serie 132 KV doppia terna con disposizione a bandiera (sostegno esistente)
36a	C	21	363.3	437.3	19.4	S	9.2	30.2	Serie 132 KV semplice terna
37a	E	21	763.5	422.8	37.0	S	9.2	30.2	Serie 132 KV semplice terna
Cirè	Gatto	15	900.7	434.0	21.4	S	3.56	18.5	Portale Cirè Portale tipo 'Gatto'

Tabella 3.5 Raccordo a Cirè linea 60 KV BorgoValsugana – Cirè

Caratteristiche Sostegno			Progressiva Picchetto (m)	Quota Picchetto (m)	Angolo		ALTEZZA		NOTE
Num.	Tipo	Allung			Deviazione (sessadec)	Con/Fune (m)	Totale (m)		
Cirè	Gatto	15	0	434.0			3.56	18.5	Portale Cirè Portale tipo 'Gatto'
1	E	18	142.6	423.3	27.3	D	14.6	32.6	Serie 132 KV doppia terna
2	V	21	437.7	457.2	3.5	D	15.2	36.2	Serie 132 KV doppia terna
3	V	21	790.5	529.0	18.3	S	15.2	36.2	Serie 132 KV doppia terna
4	V	24	1165.3	619.2	20.0	S	15.2	39.2	Serie 132 KV doppia terna
5	E	21	1321.0	666.8	29.0	S	14.6	35.6	Serie 132 KV doppia terna
40	E	18	1789.2	721.3	71.0	S	9.2	27.2	Serie 132 KV semplice terna (sostegno esistente)

Tabella 3.6 132 KV - Trento Sud – Cirè

Caratteristiche Sostegno			Progressiva Picchetto (m)	Quota Picchetto (m)	Angolo		ALTEZZA		NOTE
Num.	Tipo	Allung			Deviazione (sessadec)	Con/Fune (m)	Totale (m)		
Cirè	Gatto	15	0.0	434.0			3.56	18.5	Portale Cirè Portale tipo 'Gatto'
1	E	18	127.6	423.3	27.3	D	14.6	32.6	Serie 132 KV doppia terna
2	V	21	422.7	457.2	3.5	D	15.2	36.2	Serie 132 KV doppia terna

3	V	21	775.6	529.0	18.3	S	15.2	36.2	Serie 132 KV doppia terna
4	V	24	1150.3	619.2	20.0	S	15.2	39.2	Serie 132 KV doppia terna
5	E	21	1306.1	666.8	29.0	S	14.6	35.6	Serie 132 KV doppia terna
6	M	30	1636.0	710.3			9.05	39.05	Serie 132 KV semplice terna
7	N	24	1825.5	768.0			9.05	33.05	Serie 132 KV semplice terna
8	V	24	2155.6	852.1	19.2	D	9.3	33.3	Serie 132 KV semplice terna
9	N	30	2646.9	882.2			9.05	39.05	Serie 132 KV semplice terna
10	M	33	2882.5	898.8			9.05	42.05	Serie 132 KV semplice terna
11	P	33	3161.7	858.6	-10.8	S	9.3	42.3	Serie 132 KV semplice terna
12	N	24	3494.8	831.8	0.0		9.05	33.05	Serie 132 KV semplice terna
13	C	21	3636.8	802.8	-39.2	S	9.2	30.2	Serie 132 KV semplice terna
14	M	24	3875.5	828.0			9.05	33.05	Serie 132 KV semplice terna
15	N	24	4143.7	833.8			9.05	33.05	Serie 132 KV semplice terna
16	N	24	4294.1	833.2			9.05	33.05	Serie 132 KV semplice terna
17	N	18	4584.6	844.6			9.05	27.05	Serie 132 KV semplice terna
18	N	21	4751.5	814.6			9.05	30.05	Serie 132 KV semplice terna
19	N	27	5032.8	764.1			9.05	36.05	Serie 132 KV semplice terna
20	M	27	5379.0	759.8			9.05	36.05	Serie 132 KV semplice terna
21	E	22	5968.1	817.6	30.6	D	2.2	24.2	Serie 132 KV a delta (cimino ridotto - 1m)
22	E	22	6152.6	779.6	-17.4	S	2.2	24.2	Serie 132 KV a delta (cimino ridotto -1m)
23	V	30	6386.1	778.7	11.7	D	9.3	39.3	Serie 132 KV semplice terna
24	V	21	6672.6	662.7	18.0	D	9.3	30.3	Serie 132 KV semplice terna
25	V	27	7023.7	556.4	18.2	D	9.3	36.3	Serie 132 KV semplice terna
26	C	24	7323.6	391.8	35.5	D	9.2	33.2	Serie 132 KV semplice terna
27	M	27	7774.7	404.4			9.05	36.05	Serie 132 KV semplice terna
28	V	27	8016.8	394.8	-18.1	S	9.3	36.3	Serie 132 KV semplice terna
29	EYt	25	8255.5	279.1			3.2	28.2	Serie 132 KV portaterminali
*La restante parte della linea prosegue in cavo interrato fino a Trento Sud									