

TRISPA/PZ015
0005064 - 28/04/2015**Parco Adda Nord**Via Padre Benigno Calvi, 3
20056 Trezzo sull'Adda (MI)
protocollo.parco@pec.regione.lombardia.it

e p.c. **Ministero dello Sviluppo Economico**
Direzione Generale per il mercato elettrico,
le rinnovabili e l'efficienza energetica, il
nucleare
Divisione IV–Infrastr. e sistemi di rete
Via Molise, 2
00187 Roma RM
urp@pec.sviluppoeconomico.gov.it

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare**Direzione Generale per la Tutela del
Territorio e delle Risorse Idriche
Via C. Colombo, 44
00147 Roma RM
dgtri@pec.minambiente.it**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare**Direzione generale per le valutazioni
ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione
Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it**Regione Lombardia**D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo
Sostenibile - Settore Valutazione Impatto
Ambientale
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 Milano

Oggetto: Elettrodotto 380 KV Cassano – Chiari – Riquilificazione a 380 kV dell'elettrodotto aereo "Cassano – ric. Ovest Brescia", nella tratta compresa tra la SE di Cassano D'Adda e Chiari ed opere connesse.

Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Si fa riferimento alla Vostra nota prot.0152 del 21.01.2015 (allegata in copia), con la quale viene reso il parere preliminare favorevole all'intervento in oggetto, condizionatamente al recepimento di alcune prescrizioni, tra le quali:

- preventiva analisi della "alternativa zero", in considerazione sia dell'impatto ambientale derivante dall'opera progettata, sia perché la stessa interessa zone di interesse naturalistico-paesistico;
- in ipotesi di esito favorevole all'opera della suddetta analisi, previo accertamento dell'inderogabilità, indifferibilità e urgenza della stessa, prevederne l'interramento, in conformità a quanto previsto dall'art.44 delle NTA del PTC vigente.

Preliminarmente si precisa che Terna ha presentato istanza di autorizzazione dell'elettrodotto in oggetto al Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE) nonché istanza al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Il citato elettrodotto fa parte della rete elettrica di trasmissione nazionale (RTN) e, pertanto, la richiesta di autorizzazione "è rilasciata a seguito di un procedimento unico", del quale il suddetto procedimento di V.I.A., di competenza statale, "costituisce parte integrante" (cfr. art. 1 comma 26 L. 239/04);

Come ricordato dal MiSE nella comunicazione di avvio del procedimento (nota prot. 8334/2014), nell'ipotesi che il progetto in autorizzazione interessi zone vincolate paesaggisticamente, non trova applicazione il disposto dell'art. 146, comma 7, del D.Lgs. 42/2004, ma il parere paesaggistico deve essere reso direttamente nell'ambito della conferenza dei servizi convocata dall'Amministrazione procedente, ai sensi dell'art. 14 *ter*, comma 3 *bis*, della L. 241/1990 secondo cui "In caso di opera o attività sottoposta anche ad autorizzazione paesaggistica, il soprintendente si esprime, in via definitiva, in sede di conferenza di servizi, ove convocata, in ordine a tutti i provvedimenti di sua competenza ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, 42" (cfr. circolare MIBAC prot. SG/113/12054 del 28.3.2002).

A sua volta, nella conferenza dei servizi verrà espresso anche il parere della Regione, alla quale appartiene la competenza paesaggistica, ai sensi della L. R. n. 12/2005 - art. 80; ogni valutazione sull'impatto dell'opera, infine, è demandata alle conclusive determinazioni della Commissione all'uopo istituita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

Ciò detto, deve ritenersi che la richiamata nota del 21.01.2015 di Codesto spettabile Parco rivesta carattere di "Osservazione" ai sensi dell'art. 24 D. Lgs 152/2006 e, pertanto, la presente viene formulata in termini di controdeduzione.

Nel merito delle questioni poste, corre l'obbligo di precisare che l'elettrodotto è compatibile non soltanto con la vincolistica esistente, ma anche con le norme del Piano Territoriale di Coordinamento vigente del Parco Adda Nord, ed in particolare con l'art. 43 ("Strade e grandi opere infrastrutturali, interventi statali e regionali") che recita: "Le nuove infrastrutture (rete viaria, rete ferroviaria, impianti a rete, ecc.) compresi gli attraversamenti, possono esser localizzati all'interno del parco purché sia documentata l'improponibilità di tracciati alternativi esterni al Parco".

Quanto all'improponibilità di tracciati alternativi esterni al Parco, come noto, la nuova linea 380 kV è un'importante opera prevista per il collegamento della stazione elettrica di Chiari con la stazione elettrica di Cassano d'Adda; quest'ultima è ubicata, per ragioni di servizio, in prossimità dell'omonima centrale elettrica e garantisce l'immissione in rete dell'energia da essa prodotta; entrambe sono posizionate sulla riva ovest del canale Muzza e ad Ovest del Parco Adda Nord.

Il tracciato della linea si snoda verso est per raggiungere la stazione elettrica di Chiari, posizionandosi prevalentemente in corrispondenza del corridoio infrastrutturale percorso da Ferrovia AV/AC e autostrada BreBeMi.

Nel percorso tra le citate stazioni elettriche di Cassano e Chiari, il parco dell'Adda Nord non costituisce un limite puntuale o zonale by-passabile modificando il tracciato dell'elettrodotto, ma una fascia di territorio che deve essere necessariamente attraversata nel collegamento tra le due stazioni (fig.1).

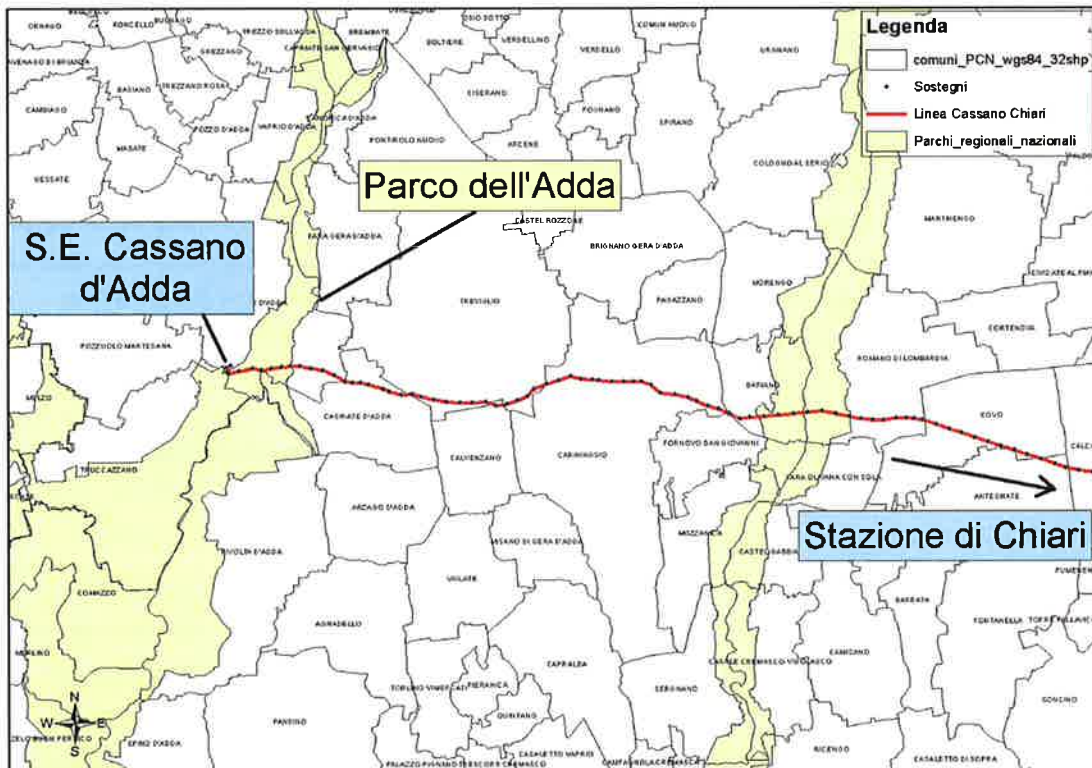


Fig.1

In ogni caso nella valutazione dei possibili punti di attraversamento, si è cercato di:

- impegnare maggiormente zone con presenza di infrastrutture, riducendo il consumo del territorio del Parco stesso;
- posizionare l'elettrodotto tra ferrovia e autostrada occupando una zona considerata di minor pregio;
- raggiungere la sezione 380 kV della stazione elettrica con il minor numero di campate possibili; ottimizzando il percorso della linea all'interno del Parco.

Relativamente, poi, all'alternativa "zero" si ricorda che questa è stata analizzata nella Relazione Tecnica Generale, di cui si riporta un estratto:

«2.3 OPZIONE "ZERO"»

La mancata realizzazione dell'opera comporterebbe:

1. Mancata riduzione delle perdite di rete per l'esercizio del servizio di trasmissione con conseguenze sia economiche (maggiori esborsi per i consumatori) che ambientali (maggiore produzione di CO₂).
2. Mancato efficientamento dell'utilizzo del parco produttivo esistente con conseguenze prevalentemente economiche (maggiori esborsi per i consumatori, limitazione alla concorrenzialità sui mercati).
3. Standard di qualità e continuità del servizio di trasmissione inferiori; il numero di attraversamenti dell'elettrodotto con le due nuove opere infrastrutturali (autostrada Brebemi e linea ferroviaria AV/AC) di fatto pone dei vincoli al pieno utilizzo dell'elettrodotto secondo i canoni di sicurezza di esercizio ed efficienza che attengono alla Rete di Trasmissione Nazionale (RTN).»

Quanto all'ipotesi di realizzare l'opera (elettrodotto a 380 kV) in cavo interrato, si rileva l'irrealizzabilità, dal momento che una simile soluzione costruttiva non trova impiego, se non eccezionalmente, all'interno di aree urbane ad elevata densità abitativa, dove non risultano possibili

alternative in linea aerea e dove la compresenza di una forte magliatura assicura le condizioni tecniche per l'impiego di cavi a 220 e 380 kV.

Per completezza di informazioni, si allega un "*position paper*", elaborato dalla scrivente società, sull'utilizzo dei cavi interrati per la trasmissione di energia ad alta ed altissima tensione.

Al riguardo, si anticipa che uno dei motivi di carattere ambientale e paesaggistico che giustifica il mancato impiego del cavo è rappresentato dall'impatto determinato dalle canalizzazioni in cavo che impongono (ovviamente) l'imposizione di servitù, lungo tutto il loro percorso, di una striscia di terreno larga circa 15/20 metri sulla quale è interdetta, in modo assoluto, l'edificabilità, qualsiasi coltivazione arborea (nonchè coltivazioni che prevedano arature profonde, sbancamenti, sistemi di irrigazione sotterranei e canalizzazioni). Inoltre, la predisposizione della trincea e delle vie d'accesso può determinare l'eliminazione meccanica di flora e vegetazione presente nelle aree extraurbane.

Quanto alla richiesta di "*versamento di un importo non inferiore al 2% del valore complessivo dell'opera per la compensazione del danno irreversibile*", si precisa che la stessa viene da Terna considerata **irricevibile** dal momento che non esistono previsioni normative che impongano il versamento di somme di denaro in Vostro favore quale condizione per l'ottenimento dei nulla osta necessari alla realizzazione dell'opera.

Quanto richiesto, infatti, ai sensi dell'art.18 della Legge regionale 86/1983 e della D.G.R. 10/990 del 29/11/2013, può essere disposto unicamente dalla Giunta Regionale che, nella sola ipotesi in cui sia attivata la procedura di autorizzazione in deroga, oltre a determinarne l'ammontare, può valutare se ricorrano i presupposti per indennizzi derivanti da presunti danni ambientali, peraltro da Voi non provati né definiti, non ripristinabili o recuperabili; **tale fattispecie, comunque, non è riconducibile al progetto in valutazione.**

Si precisa, inoltre, che eventuali misure di mitigazione dell'impatto territoriale e/o ambientale, potranno essere disposte unicamente in sede di Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, da parte dall'Autorità procedente, sotto forma di misure prescrittive e avranno ad oggetto, in ogni caso, la realizzazione di specifiche opere e non già il versamento di una somma di denaro.

Valutata, invece, l'inevitabile l'interferenza con i recenti interventi di piantumazione effettuati nell'area interclusa tra la ferrovia e l'autostrada Brebemi, la scrivente società si rende disponibile da subito a condividere il progetto di espianto e ripiantumazione in altre aree che l'ente Parco vorrà indicare; parimenti potranno essere apportati ulteriori interventi di mitigazione quali, ad esempio, l'installazione di sistemi che possano evitare il rischio di collisione dell'avifauna, secondo le modalità che per prassi vengono utilizzate da Terna su impianti facenti parte della rete di trasmissione nazionale.

Infine, in merito alle aree sulle quali è prevista la dismissione di sostegni esistenti all'interno dell'area Parco (sostegni 1a e 1b) se ne assicura la rinaturalizzazione delle superfici residuali, prevedendo il ripristino del cotico erboso, come espressamente richiesto.

Restando a disposizione per ogni chiarimento, è gradita l'occasione per inviare i più cordiali saluti.

Il Responsabile dell'Unità Nord Ovest

Raffaele Fiorentino



All. c.s.