

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

Direzione Generale per le Valutazioni e le
Autorizzazioni ambientali (DVA)

PEC: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

TE/P2016
0004424 - 25/07/2016

OGGETTO: "Razionalizzazione e sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) nella
media valle del Piave [ID_VIP: 1673].
**Trasmissione controdeduzioni alle osservazioni del pubblico -
pubblicazione 06 Maggio 2016**

Con la presente, ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 152/2006 si trasmettono le controdeduzioni
alle osservazioni del pubblico, sia quelle pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare all'indirizzo <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/487/563> sia quelle pervenute direttamente alla scrivente.

Le controdeduzioni fanno riferimento alle osservazioni pervenute successivamente alla
pubblicazione delle seconde integrazioni al progetto, pubblicate in data 06/05/2016 e depositate
presso il Comune di Limana.

Cordiali saluti

**Funzione Autorizzazioni e Concertazione
Unità Nord-Est
Stefano Lorenzini**



Copia:
TE-CA-ALS-CTE-NE;
TRI-ING-SI SA;
TRI-ING-REA-APRI NE

Razionalizzazione e sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) nella Media Valle del Piave [ID_VIP:1673]

Controdeduzioni alle Osservazioni del Pubblico relative alla documentazione progettuale e ambientale trasmessa da Terna a Maggio 2016

Osservazioni ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 152/2006

DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
22/06/2016	TRISPA/ A2016 0008664	Comune di Longarone	<p>Osservazioni alle controdeduzioni di Terna.</p> <p>1. Si osserva che ENEL, in presenza di linee elettriche di qualsiasi portata, assicura il taglio della vegetazione. La preservazione del patrimonio boschivo, mediante puntuali opere di difesa, assume particolare rilevanza e prevale sull'aspetto ambientale.</p> <p>2. Le opere in località Gardona ricadono in aree agricole e presuppongono l'approvazione di variante urbanistica.</p> <p>3. Lo studio di inserimento paesaggistico della SE Gardona fa desumere che l'impatto paesaggistico non sia tollerabile e necessiti di puntuali opere di mitigazione.</p> <p>4. L'amministrazione comunale ritiene che l'unica soluzione sia l'interramento dell'opera. Il regolamento edilizio del l'ex Comune di Castellavazzo era ed è consultabile al sito www.castellavazzo.bl.it</p> <p>5. Dato che il territorio presenta muri a secco con altezze non superiori ai 2 m, si sottolinea l'impatto paesaggistico che deriverebbe da muri con altezze atipiche. Il problema si risolve con l'interramento.</p> <p>6. Il progetto è inadeguato e improponibile dal punto di vista paesaggistico, non si trovano possibili migliorie. In altre zone Terna ha optato per un concorso di idee, offrendo una più ampia scelta di</p>	<p>1. ENEL osserva regole e metodologie differenti per il taglio piante, trattandosi di infrastrutture di tensione diverse, generalmente di media e bassa tensione. Terna in genere in aree boschive cerca di localizzare i sostegni in modo che i conduttori siano al di sopra delle cime degli alberi, per evitare quanto più possibile il taglio a raso. Il progetto di Terna è preservare il patrimonio boschivo laddove sia tecnicamente fattibile, riducendo il taglio alle piante che costituiscono pericolo per la sicurezza di esercizio delle linee.</p> <p>2. Il decreto di autorizzazione alla costruzione e l'esercizio dell'opera del Ministero dello Sviluppo Economico costituisce esso stesso variante ai piani regolatori.</p> <p>3-4-5. Lo studio di inserimento paesaggistico della nuova Stazione Elettrica di Gardona (doc.n. RU35527ABCR10520 e relativi allegati) valuta diverse soluzioni in termini di mascheramento dell'opera, tipologia costruttiva, colori e materiali, al fine di addivenire ad una soluzione progettuale condivisa. Terna si impegna, in fase di progettazione esecutiva, a verificare con le Amministrazioni Comunali le migliori che possono essere attuate al fine di armonizzare quanto più possibile la Stazione con il paesaggio e l'architettura locale con particolare cura nelle finiture degli edifici. Al fine di salvaguardare l'aspetto paesaggistico e ridurre l'impatto dei muri di contenimento della stazione elettrica si è studiato un sistema di terre armate posizionate a ridosso del muro di valle così da ridurre la percezione dalla strada adiacente al futuro impianto (per i dettagli si rimanda al doc. n. RU35527ABCR10520 e relativi allegati). L'interramento della stazione non è una soluzione attuabile. Ulteriori misure di mitigazione dell'impatto residuo potranno essere indicate nel decreto di compatibilità ambientale.</p> <p>6. Non risulta che siano mai stati fatti da Terna concorsi di idee per soluzioni tecniche di realizzazione di una stazione elettrica.</p>

DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
			<p>opzioni progettuali.</p> <p>8. Si conferma l'assenza in loco della rete di smaltimento delle acque nere. Si ritiene utile progettare una rete di collettamento delle acque nere/bianche, estesa alle costruzioni sottostanti. L'ufficio tecnico comunale è a disposizione per approfondimenti.</p> <p>11. A garanzia della corretta esecuzione e ripristino dello stato di luoghi, il comune determinerà l'importo di un' idonea polizza fideiussoria. I tecnici comunali sono disponibili per sopralluoghi ante e post opera, anche per lo svincolo della polizza fideiussoria prestata.</p> <p>12. Ci sono ampi spazi per lo stoccaggio di materiale, il Comune è disponibile a individuare un sito idoneo allo smaltimento attraverso una ricomposizione ambientale. Il disagio temporaneo arrecato dagli scavi non è paragonabile agli effetti di un'opera fuori terra atipica per caratteristiche plano-volumetriche e di finitura.</p>	<p>8. Nella fase di progettazione esecutiva si terrà conto della disponibilità dell'ufficio tecnico comunale che, qualora fosse necessario, sarà contattato.</p> <p>11. Terna si rende disponibile ad effettuare sopralluoghi pre e post realizzazione dell'opera al fine di individuare e valutare successivamente la consistenza degli eventuali danni arrecati, che saranno risarciti o sanati direttamente da Terna.</p> <p>12. Nella fase di progettazione esecutiva, saranno individuate le aree di cantiere e di stoccaggio dei materiali, così come sarà definito il piano di gestione delle terre.</p>
07/07/2016	TE/A201 6 0009255	Comune di Limana	<p>Si oppone al procedimento autorizzativo.</p> <p>Conferma le osservazioni già inviate. Richiede che Terna chiarisca come intende sviluppare le dorsali AT che interessano tutti i Comuni della Provincia di Belluno.</p> <p>Chiede che Terna proceda a sanare le criticità generate dalle linee esistenti e che preveda l'interramento delle linee ove possibile e soprattutto nei centri abitati.</p> <p>Chiede che Terna, nelle progettazioni attuali e future, impieghi le migliori tecnologie e le migliori soluzioni tecniche possibili, compreso l'interramento delle linee esistenti, e in via prioritaria il passaggio lungo l'autostrada A27 per le linee che dovessero giungere in pianura.</p>	<p>Il progetto in autorizzazione fa riferimento agli accordi (Protocolli di Intesa) sottoscritti da Terna, Provincia di Belluno ed i Comuni interessati dall'intervento. Non è, attualmente, previsto un ulteriore progetto di sviluppo delle dorsali AT che interessino altri Comuni della Provincia di Belluno, ad esclusione dell'intervento denominato "Razionalizzazione Alto Bellunese" che coinvolge i soli Comuni di Auronzo di Cadore e Cortina.</p> <p>L'intervento di razionalizzazione associato al progetto di sviluppo della stazione elettrica di Polpet è, appunto, un progetto che ha anche l'intento di risolvere alcune interferenze tra le aree abitate e la rete elettrica di trasmissione nazionale.</p> <p>Terna valuta per ogni opera la migliore soluzione possibile per il sistema elettrico e per il territorio interessato. Le autostrade, come le altre infrastrutture lineari, sono classificate come aree di attrazione per la localizzazione di nuovi elettrodotti. In tal senso l'autostrada A7 sarà sicuramente considerata come possibile tracciato di eventuali nuovi interventi.</p>

DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
			<p>Richiede la sospensione della procedura di VIA per approntare una revisione complessiva del progetto. Esprime preoccupazione in quanto il progetto non chiarisce le problematiche relative all'interferenza con le funzioni di protezione civile dell'aeroporto Arturo dall'Oro.</p> <p>Intende coinvolgere gli altri enti interessati al fine di produrre un documento unitario che contenga i criteri ritenuti indispensabili per una revisione totale del progetto, tenendo conto di evoluzioni tecnologiche, effettiva domanda di energia, nuove modalità di gestione delle reti (in accordo con indicazioni Regione Veneto).</p>	<p>Il progetto, originariamente inviato in autorizzazione nel 2011, è stato revisionato più volte e, nella sua versione attuale recepisce le richieste, attuabili, formulate nell'ambito del procedimento autorizzativo dalla Commissione tecnica VIA del Ministero dell'Ambiente e delle Amministrazioni comunali.</p> <p>L'intervento in oggetto ha ricevuto parere positivo dall'ENAC (Prot. Num. 38025-P del 12/04/2016) che così si è espresso: <i>"Pertanto, considerato che nel complesso, non avendo nuovi ostacoli rispetto all'attuale scenario, non si ha un degrado dei livelli di sicurezza bensì una riduzione dei sostegni rispetto allo stato di fatto ed in particolare per le zone di sottovento e base del circuito di traffico si ha un beneficio nelle operazioni di volo, questo Ente esprime parere favorevole al riassetto delle linee elettriche proposte"</i>.</p> <p>Si prende atto di tale intenzione.</p>
07/07/2016	TE A2016/0 009368	Comune di Belluno	<p>Considerato che sia il sistema stradale che quello ferroviario presentano vulnerabilità in caso di sisma e pericolo di smottamenti e crolli, in un'ottica di protezione civile gli aeroporti possono assolvere alle funzioni di ricezione e smistamento di personale, merci, e attrezzature volte a fronteggiare le emergenze.</p> <p>Considerato che in ambito di protezione civile in condizioni di emergenza l'aeroporto di Belluno è utilizzato da mezzi aerei che richiedono margini operativi maggiori rispetto agli aeromobili normalmente operanti (Bombardier 415 o Canadair).</p> <p>Rilevato che l'aeroporto di Belluno è dotato di una pista non strumentale, che richiede procedure di avvicinamento a vista e quindi la percezione visiva degli ostacoli da parte del pilota.</p> <p>Osserva che il previsto attraversamento aereo della Polpet-Scorzè costituisce un nuovo ostacolo posto trasversalmente alla direzione di atterraggio/decollo della testata 23 dell'aeroporto di Belluno, diminuendo gli standard di sicurezza delle operazioni soprattutto in caso di</p>	<p>L'intervento in oggetto ha ricevuto parere ENAC positivo Prot. Num. 38025-P del 12/04/2016: <i>"Pertanto, considerato che nel complesso, non avendo nuovi ostacoli rispetto all'attuale scenario, non si ha un degrado dei livelli di sicurezza bensì una riduzione dei sostegni rispetto allo stato di fatto ed in particolare per le zone di sottovento e base del circuito di traffico si ha un beneficio nelle operazioni di volo, questo Ente esprime parere favorevole al riassetto delle linee elettriche proposte."</i></p> <p>La soluzione in cavo interrato viene utilizzata tutte quelle volte che non è possibile realizzare un elettrodotto in aereo, a condizione che la rete già presente nella stessa area abbia caratteristiche tali da consentire, nel caso di fuori servizio del cavo interrato (normalmente lungo), lo smaltimento della potenza trasportata dal cavo. Un cavo interrato ha un valore di indisponibilità (tasso di guasto + tempo di ripristino del guasto) 10 volte maggiore rispetto a quello di un pari elettrodotto in aereo. Considerando che i guasti su una linea aerea sono riparati in media nell'arco di qualche ora e che, di contro, quelli su una linea in cavo vanno da qualche settimana a 2/3 mesi, la scelta di interrare un cavo, piuttosto che quella di realizzare un elettrodotto in aereo, va valutata attentamente in considerazione della funzione svolta dall'elettrodotto in questione. Il progetto in questione, realizzando la nuova sezione 220 kV nella stazione elettrica di Polpet, migliora la sicurezza della rete elettrica del bellunese e garantisce il pieno sfruttamento sia dell'idroelettrico dell'alto Bellunese sia</p>

DATA	PROT.	MITTENTE	SINTESI OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI E NOTE
			<p>emergenza e scarsa visibilità. L'elettrodotto così come progettato può creare problemi alle manovre dei</p> <p>Canadair e all'atterraggio di emergenza in caso di incidente aereo. Il Sindaco, in qualità di autorità locale di protezione civile, ribadisce la richiesta di interrimento della nuova direttrice Polpet-Scorzè.</p> <p>Al fine di ovviare alle criticità di esercizio e sicurezza evidenziate da Terna, propone la realizzazione del tratto interrato con due cavi (uno di esercizio e uno di scorta).</p>	<p>dell'import di energia dall'Austria. Ciò, però, a condizione che gli elettrodotti che escono dalla stazione di Polpet possano, continuativamente ed in ogni condizione, garantire il trasporto dell'energia fino alle aree di consumo che, per lo più, sono a valle della Provincia di Belluno. Considerato che il progetto prevede oggi, in uscita dalla stazione di Polpet, la realizzazione in cavo della linea 132 kV Polpet – Nove/La Secca e della linea 220 kV Polpet-Vellai, non è sostenibile dal punto di vista della sicurezza di esercizio del sistema elettrico che anche la terza linea a 220 kV Polpet – Scorzè possa essere, anche per un breve tratto, realizzata in cavo. Per l'intervento nella Media Valle del Piave, il cui scopo come detto è migliorare la qualità e la sicurezza delle linee 132kV e 220kV esistenti nell'area bellunese, scelte realizzative di maggior interrimento inficerebbero la ragione stessa dell'intervento, non risolvendo le attuali problematiche di sicurezza ma, al contrario, esponendo la rete elettrica a rischi non sostenibili per il funzionamento del sistema elettrico e per gli utenti.</p>