

Domodossola 07/04/2017

Prot. 1517

**Spett. Ministero Ambiente e della
difesa del mare e del territorio
Direzione Generale Valutazioni Ambientali**

pec: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

**OGG: Valutazione di impatto ambientale - Progetto Interconnector
Italia/Svizzera- All'acqua/Baggio.
Osservazioni.**

In qualità di Sezione Locale Provinciale del VCO della Associazione Nazionale Italia Nostra onlus, inoltriamo le nuove osservazioni relative al progetto in oggetto di cui all'avviso pubblico di Codesto Ministero del 06/02/2017.

Quadro di riferimento progettuale:

Macroalternative:

Si osserva, rispetto alle macroalternative possibili, una carenza delle giustificazioni fornite da Terna circa la validità della scelta di progetto in relazione alla individuazione dell'asse Svizzera/Italia e della direttrice All'acqua/Baggio quale ottimale tracciato.

La mancanza di valutazioni alternative la si riscontra anche a proposito delle localizzazioni delle stazioni di conversione, nonché dei sistemi tecnologici di trasmissione.

Ci si sarebbe attesi una valutazione comparativa tra macroalternative, ma essendo carenti si presume che non vi sia stato uno studio approfondito che verificasse il

minor o diverso impatto che altre soluzioni avrebbero avuto rispetto a quelle di progetto.

Conseguentemente non è possibile sostenere, acriticamente, che la direttrice All'acqua/Baggio non solo sia l'unica fattibile, ma che sia anche la migliore sotto il profilo della valutazione di impatto.

Ove fosse quindi mancato uno studio comparato sia sotto il profilo dei costi che delle soluzioni tecniche e degli impatti con il progetto poi redatto e sottoposto a valutazione, lo stesso risulterebbe gravemente carente.

Quel che è certo è che la direttrice All'acqua / Baggio che penetra in territorio Italiano dal passo di S. Giacomo e prosegue lungo la Valle Formazza, non è l'unica via di accesso possibile per il trasferimento dell'energia prodotta nella regione Svizzera del Vallese.

Ad esempio ci si chiede se sia stata presa in considerazione una via di penetrazione che potesse utilizzare il tunnel ferroviario del Sempione, o altra via di accesso, aerea o in condotta lungo la dorsale alpina.

Così come ci si chiede se sia mai stata presa in considerazione e quindi sia stata negoziata con il gestore Svizzero dell'energia la possibilità di realizzare in territorio Elvetico la centrale di conversione progettata in Valle Ossola, riducendo in maniera consistente, in caso di risposta positiva, l'impatto che la stessa centrale provocherebbe ove fosse realizzata in territorio Italiano, come da progetto.

Di un' ipotesi alternativa non c'è traccia nei documenti depositati e quindi si ritiene che non sia stata presa in considerazione o se anche lo sia stata il suo esito sia stato negativo. Qualunque sia il motivo di tale carenza, ci sembra che l'assenza di una risposta a questa domanda ponga un serio dubbio sull'aver Terni percorso e sondato effettivamente tutte le possibili soluzioni tecniche di minor impatto. Non sfugge infatti, a chi osserva, che nel caso di altri collegamenti Interconnector, le stazioni di conversione sono stata localizzata oltre confine.

Così come è certo che altri impianti, anche in collegamento Svizzera/ Italia, sono progettati con l'utilizzo di soluzioni tecniche e tecnologiche cui consegue un impatto ambientale assolutamente minore: (Green connector). Tuttavia nelle relazioni di Terni non si trova traccia di tali soluzioni, non fosse che per confutarne la possibilità di essere adottate in relazione al progetto in esame.

Neppure è dato conoscere perché mai venga privilegiato l'asse di penetrazione Svizzera/Italia e nel caso All'acqua/Baggio, rispetto all'ulteriore rafforzamento di altri assi interfrontalieri quali Italia/Francia, Italia/Austria o del medesimo asse Svizzera/Italia ma i cui percorsi si stanno rilevando meno impattanti e più agevoli rispetto a quello del progetto in esame, tenuto conto, peraltro, del disinteresse che il gestore Svizzero dell'energia ha mostrato per tale connessione, sino all'affermazione

che il proprio coinvolgimento non risponde ad una necessità tecnica, quanto piuttosto e solo ad un'esigenza politica.

Ci pare che queste carenze che emergono rispetto a possibili macro alternative siano un elemento che in qualche modo limita la possibilità di scelta, dando invece come acquisita la linea di penetrazione di progetto, le tecnologie utilizzate e le soluzioni presentate e non prendendone in considerazione tutte quelle possibili o comunque meritevoli di verifica.

Legittimazione dell'opera:

Sempre In merito alla scelta di progetto lungo la direttrice Italia/Svizzera ed in particolare All'acqua/Baggio, il solo riferimento alla legge 99/2009 operato da Terna quale fonte primaria della propria legittimazione ad agire non è né esaustivo, né tantomeno esplicativo, anzi è fuorviante.

Sulla necessità dell'opera, non è assolutamente condivisibile ciò che Terna afferma circa il fatto che essendo il progetto un adempimento di legge non può essere disatteso.

Terna omette di precisare che i 2.500 MW costituiscono un limite massimo raggiungibile, una soglia da non superare, ma non una soglia da comunque raggiungere.

A tal fine riportiamo qui nel seguito il testo integrale della norma di legge:

Art. 32. (Impulso alla realizzazione del mercato unico dell'energia elettrica attraverso lo sviluppo di interconnector con il coinvolgimento di clienti finali energivori)

1. Al fine di contribuire alla realizzazione del mercato unico dell'energia elettrica, la società Terna Spa provvede, a fronte di specifico finanziamento da parte di soggetti investitori terzi, a programmare, costruire ed esercire a seguito di specifici mandati dei medesimi soggetti uno o più potenziamenti delle infrastrutture di interconnessione con l'estero nella forma di "interconnector" ai sensi del regolamento (CE) n. 1228/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2003, nonché le necessarie opere di decongestionamento interno della rete di trasmissione nazionale, in modo che venga posto in essere un incremento globale fino a 2000 MW (successivamente elevata a 2.500 MW) della complessiva capacità di trasporto disponibile con i Paesi esteri, in particolare con quelli confinanti con il nord dell' Italia.

Come si può osservare, la giustificazione adottata da Terna è priva di fondamento sotto il profilo giuridico dell'esistenza di un obbligo al raggiungimento della potenza autorizzata, così come la scelta dei tracciati e neppure dei singoli paesi esteri da coinvolgere non risulta per nulla dipendente da alcuna disposizione della legge richiamata, ma fa seguito ad altre successive determinazioni.

La precisazione qui fornita priva di legittimazione la giustificazione data da Terna. Evidentemente l'intendimento di raggiungere quella soglia deve trovare un'altra motivazione che qui sfugge e che Terna omette di rivelare o quanto meno di esplicitare. Occorrerebbe quindi che chiarisse quale sia l'esigenza, attuale e concreta,

di comunque dover raggiungere il tetto massimo di potenza autorizzata, sempre che non sia già stato superato.

In merito infatti alle quantità di energia e ai tetti raggiungibili, occorre rilevare che il quadro complessivo presenta profili particolarmente oscuri.

Sulla base di dati consultabili e forniti dall'Autorità per l'energia elettrica ed il gas, peraltro non ad oggi ancora aggiornati e quindi, probabilmente, in difetto, vi sono incrementi di potenze, per opere completate o in costruzione dal 2009 al 2014, ben superiori ai 2.500 MW autorizzati da legge.

Al proposito si citano i seguenti impianti con le relative potenze :

Italia - Francia (Piossasco - Grand'Ile) - 500 MW

Italia - Slovenia: 1800 MW

Italia - Montenegro (Villanova - Tivat): 1000 MW

Italia - Austria (Lienz - Cordignano): 750 MW

Italia - Tunisia: 1000 MW

Italia - Corsica: 500 MW

Italia - Malta: 200 MW

Italia - Albania (Polignano - Conversano): 500 kW

Italia - Albania (Manfredonia - Kalenet): 500 MW

più altri progetti di potenza non dichiarata

(fonte: Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas - Relazione annuale sullo stato dei servizi e sull'attività svolta - 31 marzo 2013)

Anche volendo limitare l'elenco ai soli paesi che Terna afferma essere validi ai fini dei progetti Interconnector e cioè : Francia, Slovenia, Montenegro, Svizzera e Austria, la potenza realizzata o in corso di realizzazione sarebbe ben superiore ai 2.500 MW autorizzati.

Terna nelle sue controdeduzioni afferma invece che con la realizzazione dell'Interconnector Itali/Svizzera si raggiungono esattamente e non si superano i limiti dei 2.500 MW autorizzati.

Poiché i dati da noi sopra riportati sono tratti da pubblicazioni dell'Autorità per l'Energia elettrica ed il gas, riferiti peraltro alla data del 31/12/2013, occorre che non solo Terna precisi, giustifichi e dimostri senza ombra alcuna di dubbio che la soglia di potenza autorizzata non viene in alcun modo superata, ma è necessario che il dato sia certificato dall'Autorità per l'energia elettrica.

Ove i dati da cui viene tratta la presente osservazione venissero confermati e non smentiti, saremmo di fronte ad un fatto assorbente ogni altra ed ulteriore necessità di dimostrazione circa l'impossibilità di realizzazione dell'opera in corso di valutazione in quanto priva di legittimazione alcuna, con una macroscopica alterazione dei dati.

La questione essendo dirimente e assorbente rispetto ad ogni ulteriore considerazione, merita senza dubbio un serio e ponderato approfondimento da parte dell'Autorità decisoria.

In sintesi lo ripetiamo, contestando l'affermazione di Terna; sostenere che la legge impone la realizzazione del progetto non è certamente vero; la legge autorizza, ma non impone, la legge fissa una soglia massima di potenza, ma non obbliga a raggiungerla, semmai vieta di superarla. Inoltre vi è il fondato sospetto che tale soglia sia stata non solo già raggiunta, ma persino superata

Necessità tecnico/economica dell'opera:

Considerato che sono trascorsi oltre sette anni da quando la legge ha autorizzato, ma non imposto, le realizzazioni delle connessioni e che ancora diversi anni comunque passerebbero prima della completa realizzazione dell'opera in valutazione e della sua entrata in esercizio, occorrerebbe che Terna non solo attualizzasse un'analisi tecnico/economica sulla sua utilità, ma la proiettasse nel medio periodo di suo funzionamento, prima di attuare l'esecuzione di un progetto che, alla fine, potrebbe rivelarsi non solo sovradimensionato, ma anche non più attuale anche sotto ulteriori profili e quindi inutile.

Ci pare dunque che manchi una valutazione, attualizzata, degli effetti che possano avere avuto e potranno avere, anche sulle convenienze economiche inizialmente ipotizzate, l'entrata a regime di nuove fonti di produzione di energia nei paesi interessati dalle connessioni e il relativo programmato abbandono del nucleare.

Di converso manca una valutazione circa i reali nuovi e futuri fabbisogni energetici industriali che non potranno essere soddisfatti dalle produzioni nazionali e a prezzi ridotti, anche alla luce del lungo periodo di crisi economica e industriale intervenuto dal 2009, anno della legge e della intervenuta caduta verticale del prezzo delle fonti energetiche fossili cui ancora l'Italia dipende in maniera consistente e che quindi condizionano il prezzo finale dell'energia.

L'attualizzazione e la verifica, alla luce delle condizioni effettive di mercato, della impostazione strategica fissata dalla legge, non sembra una valutazione cui Terna possa sottrarsi solo per il fatto di schermarsi o giustificare il proprio operato dietro una previsione di legge che, come abbiamo dimostrato, non risponde nel suo dettato alla lettura offerta da Terna.

La razionalizzazione della rete della Valle Formazza.

Da parte di questa Associazione si osserva che è discutibile la procedura sin qui seguita che ha richiesto a Terna di unificare il progetto di razionalizzazione della rete di trasmissione elettrica esistente in Valle Formazza, con quello dell'Interconnector.

Il primo dei due progetti, che era stato inizialmente sottoposto alla valutazione dell'Autorità, faceva seguito ed era conseguente al protocollo d'intesa raggiunto tra Regione Piemonte e Terna medesima circa un insieme di opere "compensative" connesse alla realizzazione dell'impianto di trasporto di energia Trino/Lacchiarella.

Con la presentazione per la valutazione del progetto "Interconnector", il progetto di "razionalizzazione", su richiesta dell'Autorità decisoria, è stato assorbito nel primo e da quel momento ne sta seguendo le sorti.

La prima conseguenza sostanziale è che pur essendo, ad oggi, realizzato l'impianto Trino/Lacchiarella, Terna non ha realizzato nulla di quanto si era impegnata a fare con la sottoscrizione del protocollo, almeno per quanto riguarda la Valle Formazza, ma ora le sorti della "razionalizzazione" sembrano legate a quelle dell'"Interconnector", confondendo i due piani che, invece, avrebbero dovuto rimanere separati.

Si è ben consapevoli che il progetto "Interconnector" avrebbe probabilmente comportato delle modifiche a quello della "Razionalizzazione", ma le modifiche avrebbero potuto essere correttamente gestite nell'ambito di varianti allo stesso progetto "Razionalizzazione" e, presidiando entrambi i progetti, Terna ben avrebbe potuto modulare l'attuazione delle opere di razionalizzazione in funzione delle esigenze che sarebbero emerse con "Interconnector".

Il processo di valutazione del primo progetto non avrebbe probabilmente trovato grandi ostacoli e si sarebbe concluso molto più rapidamente, al punto che oggi Terna avrebbe dovuto e potuto aver già realizzato buona parte delle previsioni, almeno quelle non interferenti con quelle dell'"Interconnector".

Aver spostato l'obiettivo più oltre nel tempo, averlo legato, in qualche modo, il medesimo ad un altro progetto che nulla c'entra con l'accordo Trino/Lacchiarella, ha contribuito a confondere gli ambiti, inducendo negli amministratori pubblici locali la errata percezione che la "Razionalizzazione" dipendesse dal risultato positivo della valutazione legata ad "Interconnector".

Si è operato uno sviamento, una distrazione del primo progetto che è diventato funzionale al raggiungimento del risultato del secondo, seppellendo tacitamente o comunque rinviando sine die l'accordo Regione Piemonte/Terna legato all'impianto Trino/Lacchiarella.

Ad avviso di questa Associazione si è trattato di una forzatura, di una distorsione del corretto procedimento che dovrebbe essere oggetto di ripensamento da parte dell'Autorità decisoria, riaprendo, ove possibile, un doppio percorso di valutazione dei due progetti perché, se è vero che vi sono esigenze di connessione tra i due, è altrettanto vero che una parte del progetto di razionalizzazione potrebbe, come avrebbe potuto già da tempo, vedere la sua conclusione autorizzatoria, attuando così, almeno in parte, o in gran parte, gli impegni che Terna si era assunta.

In ogni caso le opere di "compensazione" previste nell'accordo Regione /Terna riferite all'impianto Trino/Lacchiarella non dovrebbero essere prese in considerazione quali compensazioni o mitigazioni per l'impianto All'acqua/Baggio, ma valutate per ciò che sono, ossia riferite ad altro impianto e quindi non pesare in maniera positiva per la valutazione del progetto Interconnector. Esse sono, rispetto a quest'ultimo progetto, da considerare neutre. In caso contrario si opererebbe, a nostro giudizio, una confusione di ambiti, una forzatura procedurale con un effetto distorsivo dell' esito valutativo del progetto Interconnector.

Il riassetto delle linee 220 kV

A fronte di quanto osservato, si argomenta tuttavia che l'unificazione del processo di valutazione avrebbe forse potuto giustificarsi se il progetto "Interconnector" avesse contemplato consistenti nuove opere di compensazione e alzato il livello di quelle di mitigazione.

Non ci pare che le opere di mitigazione introdotte nel progetto, anche nelle versioni alternative proposte, siano tali da giustificare il nuovo impatto che, limitandosi alle Valli Ossolane, consiste in una duplicazione, per buona tratta, delle linee di alta tensione esistenti e nella costruzione della nuova stazione di conversione.

A fronte cioè della previsione della realizzazione di un impianto la cui entità si traduce in una duplicazione maggiorata degli impianti di trasporto aereo dell'energia lungo buona parte della Valle Ossola e comunque lungo la sua parte ambientalmente più sensibile, nonché nell'insediamento di una stazione di conversione decisamente fuori scala rispetto al territorio entro cui la si progetta, si "offre" lo spostamento della linea 220 kV Ponte /Verampio da fondo valle ai crinali posti sulla sponda sinistra orografica, per buona parte del percorso in parallelo alla nuova linea 380 kV

All'acqua/Baggio. Si provocherà così un addensamento infrastrutturale prima assente. Non pare quindi che questo risultato possa definirsi una mitigazione di tracciato.

La "Razionalizzazione" ridurrà alcune interferenze con ambiti oggetto di insediamenti antropici, ma spostandosi dal tracciato storico di valle a quello dei crinali, inciderà negativamente sul sistema di tutela paesaggistica, nel suo complesso inteso, interferendo con ambiti incontaminati e sensibili, come meglio verrà trattato in altra parte di queste osservazioni.

L'appesantimento complessivo delle infrastrutture che si intendono insediare nell'ambito vallivo e quindi l'inserimento di elementi detrattivi della qualità paesaggistica risulta di tale portata che le mitigazioni e le compensazioni non paiono né quantitativamente, né qualitativamente adeguate.

E' persino dubbio che lo spostamento della vecchia linea 220 kV risponda solo a criteri di "razionalizzazione". Essa risponde probabilmente e molto più realisticamente ad esigenze di ammodernamento di linea, eliminandone le obsolescenze.

L'età della linea esistente è infatti tale che comunque avrebbe probabilmente obbligato Terna, nel breve/medio periodo, ad intervenire su di essa.

Ciò vale sia per le tratte confine di Stato/Ponte/Verampio che per la tratta Verampio/Pallanzeno. Sarebbe quindi più corretto definire gli interventi di progetto sulla linea 220 kV, un rifacimento di linea per buona parte su altro tracciato.

Tuttavia combinando insieme tre finalità: l'ammodernamento/rifacimento con la razionalizzazione e questa con il nuovo Interconnector, Terna ne può trarre un vantaggio. Otterrebbe infatti la costruzione di una nuova linea 220 kV a un costo "ambientale" pressoché pari a zero, raffigurandola come fosse un'opera compensativa della linea 380 kV e insieme una razionalizzazione conseguente però un accordo estraneo alla problematica Interconnector.

Ci pare un risultato estremamente vantaggioso per Terna che, grazie a questa "confusione" si rappresenta un percorso autorizzatorio, probabilmente, più agevole e meno oneroso.

E' invece indubbio che il rifacimento della linea 220 kV costituisce, per tratte del suo percorso, esso stesso un elemento di criticità ambientale e come tale non potrebbe o dovrebbe essere considerato un elemento di compensazione o mitigazione a prescindere, rispetto la linea esistente.

La vecchia linea è un' obsolescenza sulla quale Terna deve intervenire con il suo rifacimento e tale rifacimento, inteso quindi come nuova opera, dovrebbe essere oggetto di una valutazione propria, separata da altri progetti.

La confusione di ambiti in un processo valutativo così unificato è un rischio concreto che può condurre ad esiti del processo di valutazione distortivi.

Altra cosa sarebbe stato se il progetto " Interconnector" avesse contemplato, quale opera compensativa, l'interramento di buona parte delle linee a corrente alternata kV 220 ora esistente.

Tuttavia Terna frappone all'interramento di linea, ostacoli di natura tecnica insuperabili, vuoi per le potenze interessate, vuoi per la natura delle infrastrutture destinate ad ospitarle, che dichiara inidonee. E' indubbio però che la dichiarata esistenza di tali ostacoli consente a Terna di intervenire sul rifacimento della linea esistente con costi nettamente inferiori a quelli ipotizzabili in caso di interrimento. Tali minori costi dovrebbero però tradursi nella ricerca e previsioni di soluzioni di trasporto di energia tali da soddisfare completamente le richieste che più Enti hanno posto e che invece non sono stati accolti nella loro complessiva entità.

D'altra parte Terna esclude pure l'alternativa aerea di Valle, sponda sinistra, affermandone la impercorribilità sia per ragioni geomorfologiche che per insostenibilità ambientale, ma così omette di dare una risposta adeguata alle richieste che gli sono state formulate.

In particolare la tratta confine di Stato/Ponte, nelle alternative proposte, non risponde alle richieste espresse da Mibac, che privilegiava il tracciato esistente, né a quelle manifestate, in prima istanza, dalla stessa Regione Piemonte.

D'altra parte nello studio della alternative non sono state inserite le prescrizioni in attuale salvaguardia del Ppr contenute nel Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte, prima parte adottate con DGR n.20-1442 del 18 maggio 2015 relative al D.M. 1 agosto 1985 e contenute nella scheda B052 che così recitano:

"...Gli interventi modificativi dello stato dei luoghi nelle adiacenze dei fulcri naturali, dei beni culturali e degli elementi a rilevanza paesaggistica non devono compromettere l'aspetto visibile dei luoghi né interferire in termini di volumi, forma, materiali e cromie con la percezione dei beni. In particolare non è ammessa l'installazione di impianti tecnologici e di produzione energetica da fonti rinnovabili collocati in posizione tale da interferire con le visuali percepibili dai percorsi e punti panoramici pubblici verso i fulcri naturali, le cime e vette di valore scenico, le aree sommitali costituenti fondali e skyline e verso le borgate e i nuclei rurali. Nel caso di interventi di nuova costruzione di linee di trasmissione e distribuzione di energia elettrica devono essere individuate le localizzazioni di minore impatto e le soluzioni progettuali più idonee sotto il profilo dell'inserimento paesaggistico al fine di preservare l'integrità delle cime e delle vette di valore scenico e delle aree sommitali costituenti fondali e skyline..."

Il risultato è il rischio concreto che anche la nuova proposta alternativa, ove accolta, vada ad intaccare in maniera irreversibile il quadro paesaggistico dell'ambito del lago Castel e dei crinali che ad esso fanno corona, cosa che le rappresentazioni fotografiche prodotte da Terna, non a caso, non rendono nella loro esatta e realistica previsione.

In conclusione si chiede la massima chiarezza circa il percorso valutativo dei singoli progetti affinché possa escludersi in assoluto il rischio che i diversi ambiti progettuali vengano a confondersi con un'alterazione finale del processo valutativo stesso che verrebbe alterato da un vizio di eccesso di potere sotto il profilo dello sviamento.

La linea 380 Kv- Ponte/Verampio/Pallanzeno-Cantieri provvisori:

In parte le problematiche oggetto di questa osservazione si riconducono a quelle già sollevate in ordine alla linea 220 Kv tratta Ponte/Verampio, quali l'addensamento di infrastrutture di trasporto aereo di energia, particolarmente marcato su alcune tratte, la carente foto rappresentazione delle nuove linee che determinano una percezione degli effetti inferiore a quella che saranno quelli reali, il non accoglimento, sostenuto da motivazioni tecnico/economiche, ma non da una dichiarata impossibilità assoluta, di praticare l'ipotesi di un tracciato a ridosso dei versanti, cioè di Valle, preservando vette e crinali.

La problematica di tracciato si acuisce e si aggrava poi lungo la tratta Verampio/Pallanzeno con l'attraversamento, indisturbato, di ampie regioni di alta quota, assolutamente incontaminate che proprio per la loro natura incontaminata appunto e di alto pregio ambientale dovrebbero invece essere non toccate dall'attraversamento della linea di altissima potenza e proprio per questo di per sé invasiva.

L'analisi delle alternative proposte in sede dei tentativi di intesa, giustamente non convince, quasi che lo spostamento più a est o più a ovest di alcune centinaia di metri del passaggio nella zona del lago di Matogno possa essere una soluzione ambientalmente accettabile.

Non lo è, e quale sia il tracciato scelto in tale ambito, permangono le forti criticità legate ad una infrastruttura di trasporto di energia che posta all'interno di determinati ambienti paesaggistici, vedi pure la " Cravariola" si pone come un elemento ad essi estraneo e non mitigabile.

Anche in questo caso occorre ribadire che nello studio delle alternative presentate da Terna, non sono state inserite le prescrizioni in attuale salvaguardia del Ppr contenute nel Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte, prima parte adottate con DGR n.20-1442 del 18 maggio 2015 relative al D.M. 1 agosto 1985 e contenute nella scheda B052 che così recitano:

"...Gli interventi modificativi dello stato dei luoghi nelle adiacenze dei fulcri naturali, dei beni culturali e degli elementi a rilevanza paesaggistica non devono compromettere l'aspetto visibile dei luoghi né interferire in termini di volumi, forma, materiali e cromie con la percezione dei beni. In particolare non è ammessa l'installazione di impianti tecnologici e di produzione energetica da fonti rinnovabili collocati in posizione tale da interferire con le visuali percepibili dai percorsi e punti panoramici pubblici verso i fulcri naturali, le cime e vette di valore scenico, le aree sommitali costituenti fondali e skyline e verso le borgate e i nuclei rurali. Nel caso di interventi di nuova costruzione di linee di trasmissione e distribuzione di energia elettrica devono essere individuate le localizzazioni di minore impatto e le soluzioni progettuali più idonee sotto il profilo dell'inserimento paesaggistico al fine di preservare l'integrità delle cime e delle vette di valore scenico e delle aree sommitali costituenti fondali e skyline..."

L'impressione, o la certezza, è che la scelta di progetto operata da Terna abbia privilegiato, negli ambiti sopra ricordati, piuttosto la soluzione "tecnica" più facile e meno costosa, a prescindere dagli effetti ambientali.

E' indubbio infatti che attraversare ambiti di alta quota, composti per lo più da praterie, privi di ostacoli e problematiche idrogeologiche è una soluzione che Terna è indotta a privilegiare, ma ciò non è quello che può assicurare un esito di VIA positivo.

Piuttosto spetterebbe a Terna indicare non le soluzioni più facili e meno costose, ma le soluzioni ambientalmente più sostenibili che, nel caso, non paiono né ricercate, né individuate.

L'affermazione di Terna, secondo la quale, il passaggio in ambiti senza presenza antropica in assoluto è una soluzione ambientalmente valida, è un'opinione piuttosto che l'affermazione di una regola.

In sintesi nel progetto Terna, sia nella versione originaria che nelle alternative proposte, non vi è una soluzione sostenibile riguardo al percorso della linea 380 kv. Ponte/Verampio/Stazione di conversione.

Gli ambiti della Rete natura 2000 vengono attraversati in maniera indisturbata, come se non vi fossero e nessuna misura di mitigazione di tracciato viene assunta, sostenendone sempre la impossibilità tecnica, **ma se vi è l'impossibilità tecnica dichiarata da Terna, il problema ritorna a quello principale, ossia l'insostenibilità ambientale di Interconnector all'interno di un percorso vallivo che per saturazione di altri impianti, profili di paesaggio violati, vincoli normativi derogati, alla fine costituisce un vulnus difficilmente risarcibile.**

Alcune brevi osservazioni meritano le localizzazioni di alcuni cantieri provvisori.

Considerata la durata prevista dei lavori che si protrarranno per alcuni anni, la provvisorietà degli stessi è da considerarsi relativa e non possono sottovalutarsi gli effetti che la loro presenza determina.

In questa sede ci soffermiamo soltanto su due di essi, anche se non escludiamo che altri possono presentare criticità anche più marcate.

Il primo dei due viene previsto proprio in territorio del Comune di Vogogna nella zona dell'alternativa di stazione. Anche per tale localizzazione si segnala la sua

insistenza in ambito di corridoio ecologico, mentre non pare che la cosa sia stata oggetto di considerazione e di valutazione, per cui si chiede uno spostamento della localizzazione individuata.

Il secondo viene pure previsto sempre in ambito di corridoio ecologico, occupando un'ampia zona prativa assolutamente pianeggiante coltivata a foraggio.

In quest'ultimo caso il cantiere viene altresì posizionato in adiacenza immediata di un ambito, quello del lago Tana, che trova nelle norme urbanistiche locali una disciplina vincolistica e di tutela particolarmente stringente.

Tale ambito è stato peraltro fatto oggetto di una restrizione assoluta di attività venatorie per la sua particolare posizione sulla rotta migratoria e ha visto in questi ultimi anni l'incremento dell'avifauna stanziale e non solo.

Singolare risulta poi il fatto che il cantiere risulti posizionato sulla verticale di un elettrodotto ad alta tensione che è alimentato dalla vicina centrale di Crevola, quasi il cantiere stesso non sarà ad essere interessato da movimentazioni di materiali con l'ausilio di elicotteri.

Singolare ancora che nelle vicinanze, su sponda destra del lago Tana, in prossimità della centrale Crevola, esiste già un'area Enel di cantiere destinata a ospitare materiali e mezzi in caso di lavori sugli impianti, non interferente con linea di alta tensione.

Si osserva pertanto che non venga compromessa altra area a cantiere oltre quella già esistente.

La stazione di conversione

A giudizio di questa associazione, ma non solo, il problema della localizzazione della stazione di conversione nell'ambito vallivo dell'Ossola costituisce uno dei motivi di maggior criticità di tutto il progetto.

Vengono prospettate diverse soluzioni localizzative, tuttavia le alternative proposte non si rivelano effettivamente tali.

Alcune criticità sono comuni a tutti i siti proposti, altre criticità possono non essere presenti in uno, ma nel contempo si presentano criticità che in altri non vi sono.

Il risultato finale di questa ricerca di un sito idoneo non è mai a saldo zero, tanto meno a saldo positivo, quanto piuttosto sempre a saldo ambientale negativo.

La prima soluzione, quella di progetto, è risultata subito la meno proponibile, vuoi per la eccessiva vicinanza della stazione a luoghi antropizzati, vuoi per la assoluta non conformità di destinazione urbanistica del luogo, vuoi per le problematiche di rischio idrogeologico cui non è esente, vuoi per il carico eccessivo che la nuova stazione avrebbe provocato su di un territorio comunale abbastanza ristretto e che già ospita rilevanti infrastrutture legate alla produzione e al trasporto dell'energia elettrica.

Vengono pertanto proposte due/tre alternative, peraltro non sviluppate a livello di progetto e neppure fatte ancora oggetto di un serio e completo approfondimento nell'ambito dei documenti depositati per l'esame di VIA. Sotto questo profilo quindi la possibilità di sviluppare le nostre osservazioni in maniera completa ed esaustiva trova un oggettivo limite nella carenza documentale, ad oggi, depositata.

Due delle alternative proposte presentato tuttavia un uguale elemento di criticità. Se dovevano dare una risposta alla richiesta formulata sia da Mibac che da Regione Piemonte che invitava ad individuare un sito idoneo all'interno di aree industriali già compromesse o a saturare zone intercluse a destinazione produttiva. Si ritiene che a tale richiesta i due ambiti alternativi proposti non danno una coerente risposta.

Alternativa Domo 2:

L'unica alternativa forse più credibile, quella dell'insediamento nell'ambito degli ampi spazi inutilizzati della Stazione Ferroviaria di Domo 2, viene invece, sostanzialmente, scartata senza forse un adeguato approfondimento.

L'elenco delle criticità che Terna prospetta non porterebbero infatti, a priori, alla esclusione della soluzione, questa dipenderebbe dagli esiti ai quesiti posti intorno alle criticità. Tuttavia la maggior parte di esse sono rimaste senza risposta e Terna si è preclusa quindi la possibilità di individuare questa alternativa come una delle soluzioni credibili.

Paradossalmente la soluzione meno invasiva in termini di consumo di suolo e quella più rispondente ai criteri di saturazione di un' area già compromessa viene così scartata senza neppure avere una risposta certa alle questioni tutte che la stessa Terna ha indicato, ma poi non sondato sino in fondo.

Alternativa Piedimulera:

Quanto alla localizzazione di Piedimulera, peraltro poco distante da quella di Pallanzeno, se essa non presenta le stesse criticità che hanno le altre rispetto alla insistenza sulle fasce fluviali del corso del fiume Toce, l'alternativa non va a inserirsi, come invece sostenuto da Terna, in un ambito industriale già compromesso o a saturare zone industriali intercluse, ma andrebbe ad occupare un' ampia, vasta e libera zona prativa che si estende tra l'asse viabilistico costituito dalla strada Provinciale e lo stesso abitato di Piedimulera. Sotto questo profilo la percezione visiva dell'abitato verrebbe, da un lato, totalmente oscurata e verrebbe modificato in maniera radicale il quadro paesaggistico attuale.

L'ambito non è compromesso da impermeabilizzazioni, né può essere considerato inutilizzato o parzialmente utilizzato, ma ha una destinazione in atto e di fatto

totalmente agricola per produzioni foraggiere. L' unica struttura presente ha una destinazione agricola e non industriale. Verrebbe quindi provocato un danno non rimediabile all'economia agricola locale che trae da quelle terre produzioni foraggiere a favore degli allevamenti zootecnici ancora attivi.

L'inserimento della stazione di conversione costituirebbe, a tutti gli effetti, consumo di suolo libero e quanto alle opere di mitigazione, il progetto, non ne prevede.

Non viene infatti neppure replicata la soluzione individuata per la stazione di Baggio, ma l'intera area sarebbe delimitata con una recinzione costituita da pannelli ciechi, in cls armato e pilastri, di tipo prefabbricato, di altezza pari a 2,50 metri. Né vale l'osservazione circa la presenza di un'analoga recinzione sul lato opposto dell'asse stradale a confine di un insediamento industriale di remoto insediamento, in quanto quella recinzione esistente è affiancata da una quinta costituita da alberi di grande e medio fusto ormai maturi che affievoliscono la percezione dello stesso impianto industriale esistente.

Per dimensione, occupazione di superficie, altezze massime, volumi degli edifici e degli impianti aerei di connessione con la rete elettrica, la stazione costituisce un elemento fisico nettamente fuori scala rispetto all'ambito di territorio entro cui si prevede di collocarla.

Quest' ultimo elemento di criticità giustificherebbe da solo la impraticabilità della scelta, non essendo riducibile la dimensione fisica dell'impianto.

Neppure sono proposte opere di mitigazione specifiche che in qualche modo ne possano ridurre, se non l'ingombro, almeno la sua percezione e come ricordato, la soluzione proposta sottrae al territorio terreno fertile, attualmente produttivo, di cui beneficiano le aziende zootecniche locali.

La somma di tutti questi elementi offre un quadro insormontabile di criticità che escludono, a giudizio della scrivente Associazione, la percorribilità della soluzione.

L'impatto della stazione con il territorio si manifesta in tutta la sua problematicità, non facilmente superabile da proposte compensative, di cui non vi sono tracce, né mitigative che neppure vengono avanzate, salvo considerare proposta mitigativa la stessa localizzazione che però, come abbiamo argomentato, presenta essa stessa elementi aggiunti di criticità rispetto a quella originaria, dimostrandosi una non soluzione al problema.

La mancata delocalizzazione in territorio Svizzero della stazione di conversione, si traduce, ancora una volta, in un limite oggettivo alla possibilità di progettare Interconnector secondo soluzioni compatibili con il territorio di attraversamento sul quale, invece, insisterebbe con pesi, vincoli ed effetti assolutamente non compatibili con esso, in una dimensione di scala totalmente inaccettabile.

Alternativa Vogogna:

Buona parte delle stesse osservazioni riferite alla alternativa Piedimulera possono essere replicate con riferimento alla individuazione della stazione nell'ambito del Comune di Vogogna.

In tale caso la presenza di una fascia fluviale di classe B aggrava e non attenua le problematiche poiché l'inserimento in tal ambito dovrebbe comportare, a salvaguardia di fenomeni esondativi, la realizzazione di opere di regimazione idraulica del corso del fiume Toce. Tali opere non sono però prese in considerazione da Terna, quindi il loro impatto ambientale non viene valutato mentre, al momento, si afferma che il relativo progetto non ha ottenuto né l'assenso, né il finanziamento della Regione.

A nessuno è quindi dato sapere se un intervento idraulico possa produrre adeguata mitigazione del rischio e comunque, perché possa la stazione essere realizzata in loco, occorre dimostrare, secondo la disciplina dettata per l'adeguamento al PAI, che non vi sono soluzioni alternative possibili.

Per tale dimostrazione occorre però aver sondato, in maniera compiuta, tutte le possibili alternative e, come abbiamo già osservato, l'alternativa Domo 2 è stata solo parzialmente sondata, mentre non risulta sondata l'alternativa delocalizzativa oltre confine.

La stessa Terna enumera poi tutta una serie di problematiche non di poco conto o facilmente superabili quali, ad esempio, la necessità di spostamento di un metanodotto internazionale e di un impianto di depurazione, nonché la necessità di delocalizzare alcuni insediamenti produttivi.

Anche in questo caso però, sostenere che l'area possiede le caratteristiche richieste da Mibac e da Regione Piemonte, appare una forzatura.

L'ambito è solo molto parzialmente utilizzato, esso è marginale rispetto alle destinazioni produttive che lo strumento urbanistico gli conferisce; **in realtà, pro quota, si trova inserito nel corridoio ecologico del fiume Toce e pro quota lo lambisce.**

Le problematiche connesse a questa situazione, né sono richiamate da Terna, né appaiono indagate in nessuno degli aspetti ad essa connessi.

Rimane certamente singolare la possibilità di realizzare un'opera di tale rilevanza entro un corridoio ecologico senza neppure che ciò venga preso in considerazione e valutato.

Anche per questa localizzazione vale l'osservazione che l'impianto, previsto peraltro a poche centinaia di metri di distanza dalla localizzazione di Piedimulera, è sicuramente fuori scala rispetto all'ambito di territorio ove si prevede di individuarlo. Ritorna quindi la problematicità assoluta di una struttura, quale quella della stazione di conversione, che né misure mitigative, né misure compensative hanno sin qui potuto dimostrare di essere capaci di renderla compatibile con il territorio.

Anche in questo caso occorre quindi ribadire che la mancata delocalizzazione in territorio Svizzero della stazione di conversione, si traduce, ancora una volta, in un limite oggettivo alla possibilità di progettare Interconnector secondo soluzioni compatibili con il territorio di attraversamento sul quale, invece, insisterebbe con pesi, vincoli ed effetti assolutamente non compatibili con esso, in una dimensione di scala totalmente inaccettabile.

Il Presidente
Piero Vallenzasca



Piazza Cavour, 14
28845 Domodossola
T. 0324.44106
F. 0324.248901
cell.3462145895
C.F. 80078410588
P. IVA 02121101006
verbanocusioossola@italianostra.org
www.italianostra.org