



COMUNE DI DOLO

Città metropolitana di Venezia

Settore Urbanistica – Edilizia Privata

Sede: 30031 Via B. Cairoli, 39 – Centralino: 041/5121911 – Fax: 041/410665

Codice Fiscale: 82001910270 – Partita I.V.A.: 00655760270

Internet: www.comune.dolo.ve.it – E-mail: urbanistica.edilizia@comune.dolo.ve.it

E-mail certificata: protocollo.comune.dolo.ve@pecveneto.it

Prot. n. 12273

Dolo, 16/05/2016

Posta certificata

Spett.le

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

in persona del Ministro pro tempore

PEC:

MATTM@pec.minambiente.it

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Posta certificata

Spett.le

Ministero per i Beni e le Attività culturali e il Turismo

in persona del Ministro pro tempore

PEC:

mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Posta certificata

Spett.le

Regione Veneto

in persona del Presidente pro tempore

PEC:

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

ambiente@pec.regione.veneto.it

coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it

OGGETTO: progetto di "Razionalizzazione della rete di alta tensione nelle aree di Venezia e Padova" presentato da Terna rete Italia s.p.a. - prime osservazioni ai sensi dell'art. 24 D.lgs. 152/2006

Il sottoscritto Alberto Polo Sindaco del Comune di Dolo (VE);

premess

- che con avviso pubblicato sulla stampa in data 17.03.2017 la società Terna s.p.a. ha reso noto che con nota in data 23.12.2016 ha presentato domanda presso il Ministero dello Sviluppo economico al fine di ottenere l'autorizzazione alla costruzione ed esercizio dell'opera denominata "Razionalizzazione della rete di alta tensione nelle aree di Venezia e Padova" e con nota in data 16.03.2017 ha presentato un'istanza al Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare Ministero per i Beni e le Attività culturali e il Turismo per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 D.lgs. 152/2006 sul medesimo progetto;

- che il territorio del Comune in esame risulta interessato dall'intervento in esame con particolare riferimento all' "area A" del progetto denominata "Dolo - Camin";

- Visto un approfondimento del progetto in esame e dello studio di impatto ambientale, predisposto dallo studio "Studio ALIA" con sede in Treviso il quale ha prodotto un primo documento dal titolo "**Razionalizzazione della rete di alta tensione nelle aree di Venezia e Padova. Osservazioni. Prime indicazioni**" a firma del prof. Giovanni Campeol (Gruppo di lavoro: Benvegnù, Biasio, Foffano, Mantuano) da cui si evincono plurime carenze degli elaborati progettuali sottoposti a valutazione, con particolare riferimento ai quadri di riferimento programmatico, progettuale ed ambientale allo "Studio di impatto ambientale", oltre che in ordine alla "Relazione paesaggistica";

Tanto premesso e considerato, il sottoscritto, in nome e per conto dell'Amministrazione comunale rappresentata:

- 1) **deposita** in allegato alla presente il documento dal titolo "Razionalizzazione della rete di alta tensione nelle aree di Venezia e Padova. Osservazioni. Prime indicazioni" dello Studio Alia, quali prime osservazioni alla procedura di VIA ai sensi dell'art. 24 D.lgs. 152/2006;
- 2) **evidenzia** come dal predetto documento di "Prime indicazioni" già si evinca come gli elaborati sottoposti a VIA risultino gravemente carenti in ordine a fondamentali contenuti prescritti dalla legge (con riferimento in particolare all'Allegato VII dalla Parte Seconda del D.lgs. 152/2006) e come gli impatti prevedibili dell'intervento si presentino assai elevati e non compatibili con il contesto ambientale e territoriale, tali quindi da imporre un giudizio di compatibilità ambientale negativo sul progetto in esame e, comunque, tali da rendere indispensabili congrue richieste di integrazioni dello SIA, del Progetto e della Relazione paesaggistica;
- 3) **preannuncia** la prossima presentazione di ulteriori e più approfondite osservazioni, con conseguente richiesta di rimessione in termini a fronte della necessità di elaborare opportuni approfondimenti di tematiche non affrontate nello SIA e nella Relazione paesaggistica, nonché del numero elevato di Amministrazioni coinvolte dall'intervento con le quali si rende necessario costruire un percorso adeguato di condivisione delle osservazioni sugli elaborati da analizzare (contenuti progettuali, SIA, Relazione paesaggistica, VinCA, relazioni specialistiche);
- 4) **chiede** sin d'ora la convocazione di un'inchiesta pubblica ai sensi dell'art. 24, comma 6, D.lgs. 152/2006 a fronte della significatività del progetto, dei suoi impatti e delle amministrazioni coinvolte;
- 5) **si riserva** di formulare ulteriori pareri ed osservazioni di competenza dell'Amministrazione comunale nei tempi e nei modi prescritti dalla legge, anche in relazione all'emissione del parere regionale di VIA ai sensi della L.R. Veneto n. 4/2016, oltre che nell'ambito della procedura di autorizzazione alla costruzione ed esercizio dell'opera ex art. 1 sexies D.L. 239/2003.

Con ogni più ampia riserva di azione e tutela in tutte le sedi consentite.

Contestualmente si inoltra Delibera di Giunta Comunale n. 134 del 09.05.2017 di Osservazioni al progetto Terna Rete Italia s.p.a. in argomento.

Distinti saluti.



Il Sindaco
Dott. Alberto Polo

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Alberto Polo", written over the printed name of the Mayor.

All.ti: 1, come dal testo.

All.ti 2. Delibera di Giunta Comunale n. 134 del 09.05.2017



Studio ALIA

Razionalizzazione della rete elettrica di alta tensione nelle aree di Venezia e Padova

Terna Rete Italia

OSSERVAZIONI Prime indicazioni

Giovanni Campeol

Gruppo di lavoro

Cristina Benvegnù, Lorella Biasio, Silvia Foffano, Ariano Mantuano

maggio 2017

PREMESSA

Il presente documento evidenzia in modo sintetico le principali criticità riscontrate negli elaborati denominati “Studio di Impatto Ambientale (SIA)” e “Relazione Paesaggistica”.

Si ritiene utile sottolineare, ai fini della comprensione delle osservazioni di seguito riportate, che il processo di valutazione ambientale deve rispettare tre fondamentali postulati, ovvero essere:

- **logico**, in quanto deve presentare precise fasi di lavoro tra loro consequenziali, dall’analisi alla stima delle trasformazioni e al giudizio di compatibilità ambientale;
- **razionale**, in quanto l’attribuzione di giudizi di valore deve avvenire sulla base di criteri esplicitati, condivisi e dimostrabili;
- **coerente**, in quanto non deve presentare contraddizioni tra l’apparato analitico e i giudizi di valore attribuiti alle trasformazioni.

1. Verifica dell’attendibilità tecnico-scientifica dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) nelle sue tre fasi processuali

1.1. Quadro di riferimento programmatico

Il SIA elaborato da Terna, nel caso dei comuni provvisti dello strumento pianificatorio denominato Piano di Assetto del Territorio (PAT), ha analizzato solo la tavola dei “Vincoli” tralasciando quella della “Trasformabilità”, strumento fondamentale per comprendere le strategie urbanistiche.

Ne consegue che il progetto di Terna non affronta in modo completo e corretto questo aspetto fondamentale del SIA, in particolare rispetto ai seguenti aspetti:

- la tutela del paesaggio prevista dai coni ottici individuati, ad esempio, dai PAT dei comuni di Saonara e di Vigonovo.

In particolare, l’art. 65 del PAT di Saonara afferma:

“1. Il PAT individua in tavola 4 i più significativi coni visuali relativi ad ambiti di particolare pregio paesaggistico-ambientale.

2. Gli indirizzi da seguire nella formazione del PI sono i seguenti:

- il PI integrerà le individuazioni operate dal PAT e ne preciserà la localizzazione.

- i coni visuali potranno essere di due tipi : Aperti e Puntuali. [...]

- il PI determinerà la distanza in cui l’edificazione sarà da vietare, considerando il vertice in cui viene posto il cono visuale e l’angolo ad esso assegnato;

- gli eventuali volumi da realizzare potranno essere edificati al di fuori della linea che si ottiene prolungando i segmenti che delimitano il cono visuale fino alla distanza considerata, valutando attentamente anche l’intorno di tali coni visuali al fine di non pregiudicarlo con interventi che alterino l’insieme paesistico del sito;

3. In particolare, in presenza di edifici tutelati e/o da tutelare il cono dovrà garantire la loro visione, anche attraverso la creazione di spazi aperti e nel caso di aree urbane e quelle ad edificazione diffusa, anche con zone per servizi pubblici non edificabili. Sono comunque fatte salve le norme di appartenenza dell’edificio con valori architettonici.

4. Nelle aree con valori di interesse paesaggistico agricolo ed ambiti da riqualificare, eventuali nuove costruzioni, qualora ammissibili, non dovranno in alcun modo interferire con il cono visuale.”

Ancora, l’art. 35 del PAT di Vigonovo afferma:

“Il P.A.T. prevede la salvaguardia delle vedute panoramiche dei principali beni sottoposti a tutela dalle presenti norme.

Il P.I., oltre ad individuare ulteriori coni visuali di interesse paesaggistico nell'intero territorio comunale, dispone un'apposita normativa volta a:

- a. salvaguardare le prospettive, attenendosi alle direttive di cui all'art.16 inerenti i contesti figurativi;*
- b. evitare l'interferenza di infrastrutture o manufatti tecnologici (antenne di telefonia mobile, cabine, tralicci e linee elettriche, ecc.), di insegne e cartelloni pubblicitari e rilevanti modificazioni dell'assetto viario storico al fine di non compromettere la pubblica percezione del bene sottoposto a tutela;*
- c. conservare e valorizzare i coni visuali anche mediante la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali funzionali ad un itinerario storicoculturale e paesaggistico;*
- d. verificare la qualità architettonica degli insediamenti interessati dai coni visuali-paesaggistici mediante il controllo delle altezze dei fabbricati, il corretto uso dei materiali, la sistemazione degli spazi scoperti, la regolamentazione per l'installazione di cartelli pubblicitari e di reti tecnologiche.”*

- la tutela dei valori presenti nell'area in cui è prevista la realizzazione della nuova stazione elettrica Malcontenta. A tal proposito, il PAT di Venezia definisce l'area in cui va a collocarsi la nuova stazione elettrica come area *“preferenziale per interventi di riqualificazione ambientale, di riforestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario”*, in una posizione contigua all'esistente stazione elettrica individuata come *“opera incongrua”*.

L'art. 28 delle NTA del PAT di Venezia afferma che *“Il PAT segnala una serie di opere ritenute incongrue sotto il profilo della compatibilità ambientale o della compatibilità funzionale o di degrado rispetto all'ambiente circostante. [...]”*

L'art. 39 dichiara che nelle aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale, riforestazione e ricostruzione del paesaggio agrario sia necessario promuovere *“[...] una serie di interventi che possano comprendere sia la formazione di aree boscate pubbliche tramite la ricostruzione della flora arboreo-arbustiva degli ambienti boschivi di pianura, come misura di difesa idrogeologica, di funzione bioecologica e ambientale, sia quella di aree boscate produttive private, sia la formazione di filari di alberi e di siepi, sia la ricostruzione del paesaggio agrario tradizionale basato per lo più sul modello del “campo chiuso” [...]”* con l'obiettivo di *“[...] elevare il grado di naturalità del territorio [...]”*.

Lo stesso articolo continua affermando che *“[...] Tali aree, poste generalmente a margine degli insediamenti antropici, delle infrastrutture e corsi d'acqua, hanno anche funzione di cintura urbana verde. Tali aree svolgono il ruolo di base di appoggio per la transizione lungo i corridoi ecologici, ma anche per la possibile ricolonizzazione del territorio antropizzato. In tali ambiti sono promossi gli interventi nel rispetto delle norme di pianificazione forestale. [...]”*;

Terna attua un approccio progettuale tutt'altro che raffinato sia nella realizzazione delle linee elettriche che della nuova stazione elettrica, in quanto non tiene conto della pianificazione urbanistica comunale.

Il SIA, pertanto, è incompleto per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico e non è in grado di dimostrare la piena coerenza del progetto con la strumentazione urbanistica dei comuni coinvolti.

1.2. Quadro di riferimento progettuale: alternative progettuali

Terna non analizza ne' valuta in modo comparato una vera alternativa di progetto, in quanto quella individuata come *“teorica alternativa”* non è null'altro che il Progetto del 2008, bocciato dal Consiglio di Stato nel 2013 (quindi un *“non progetto”* e, pertanto, non utilizzabile come valida alternativa).

Terna si concentra nel proporre nel SIA una sola ipotesi progettuale scartando a priori, ad esempio, l'ipotesi di interrimento, così come richiesto espressamente tra l'altro dalla Regione Veneto, con lettera al

Ministero dello Sviluppo Economico del 31.01.2017, a firma dell'Assessore allo "Sviluppo economico ed energia" Roberto Marcato (documento depositato agli atti della Commissione VIA Regionale del 3 maggio 2017).

La necessità di rispondere al principio di precauzione e all'utilizzo delle BAT (Best Available Techniques), ovvero l'impiego delle migliori tecniche disponibili nel mercato, avrebbe dovuto caratterizzare la redazione del SIA nell'individuazione delle alternative.

In questo caso, la migliore tecnologia possibile è il cavo interrato. Essa è anche quella che risponde in modo adeguato al principio di precauzione, soprattutto in campo sanitario.

Terna, di contro, dichiara espressamente, così come ricavabile dal verbale della Commissione VIA Regionale del 3 maggio 2017, di ritenere a suo avviso non fattibile la linea in cavo, per cui ha deciso in modo apodittico di non prendere in considerazione questa alternativa.

Trattasi di una posizione facilmente confutabile dal punto di vista tecnico e scientifico, in quanto la stessa Società ha realizzato molte linee elettriche in cavo anche da 380kV, come il "Nodo toscano", la linea "Turbigo-Rho", la linea "Piemonte Savoia", etc.

Va ricordato che il progetto presentato nel 2008, sempre relativo alle tratte Dolo-Camin e Fusina – Malcontenta, prevedeva la realizzazione delle seguenti linee a 380kV in cavo interrato (evidenziate nella immagine di seguito riportata):

"(C4) realizzazione dei seguenti elettrodotti nel Comune di Venezia (VE):

- **elettrodotto in cavo a 380 kV** "S.E. Fusina 2 – S.E. Malcontenta" della lunghezza di circa 6,7 km;
- tratto di **elettrodotto in cavo a 380 kV**, della lunghezza di circa 4,2 km, dalla stazione di transizione Romea alla S.E. Fusina 2 del futuro elettrodotto misto aereo/cavo a 380 kV " S.E. Dolo – Romea - S.E. Fusina 2";
- tratto di **elettrodotto in cavo a 380 kV**, della lunghezza di circa 2,5 km, dalla stazione di transizione Romea alla S.E. Malcontenta del futuro elettrodotto misto aereo/cavo a 380 kV "S.E. Malcontenta – Romea – S.E. Dolo";

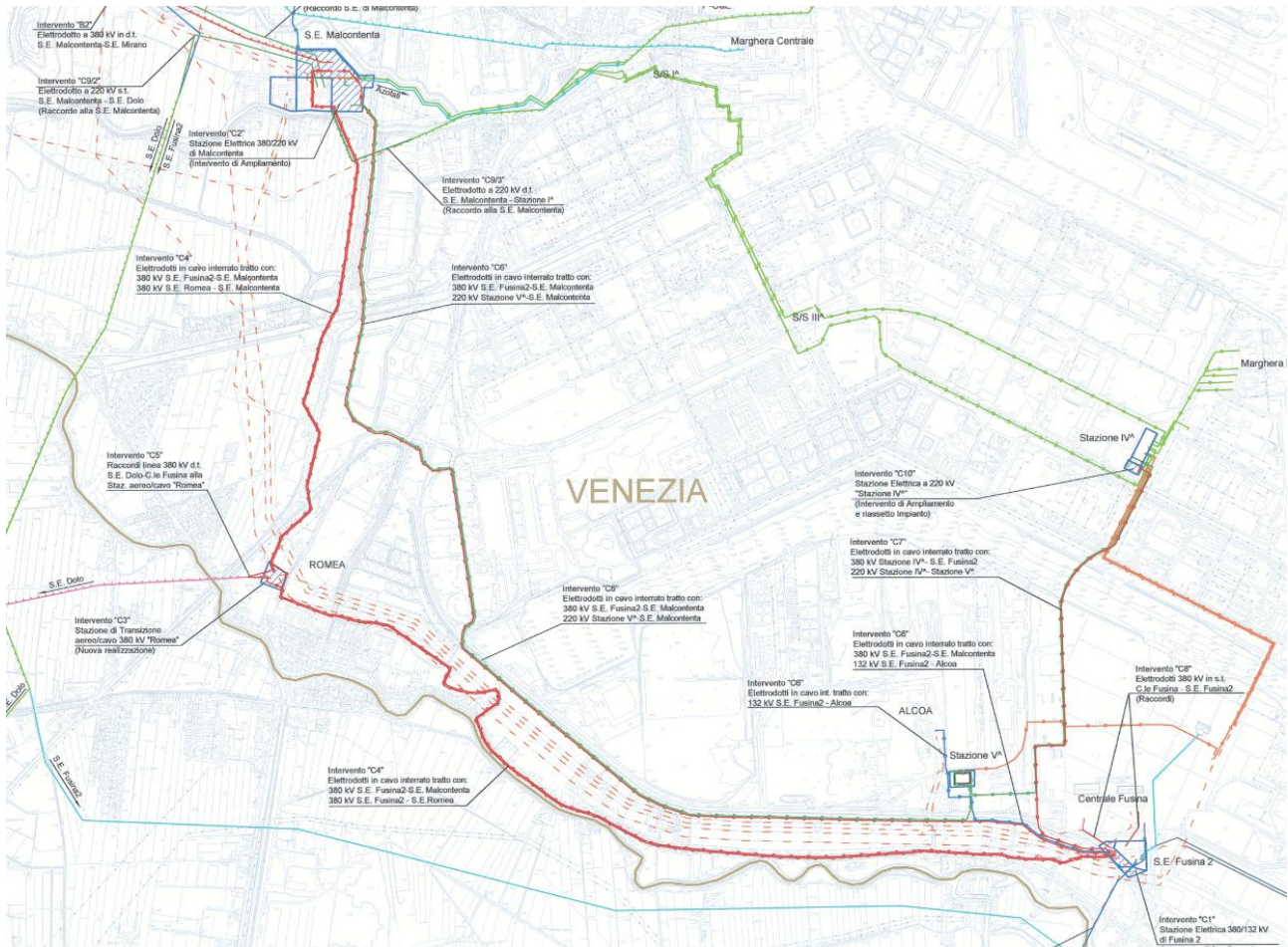
[...]

(C6) realizzazione dei seguenti elettrodotti nel Comune di Venezia (VE):

- **elettrodotto in cavo a 380 kV** "S.E. Fusina 2 – S.E. Malcontenta" della lunghezza di 6 km circa;
- **elettrodotto in cavo a 220 kV** "Stazione V – S.E. Malcontenta" della lunghezza di 5,4 km circa;
- **elettrodotto in cavo a 132 kV** "S.E. Fusina 2 - Alcoa" della lunghezza di 1,3 km circa;

(C7) realizzazione dei seguenti elettrodotti nel Comune di Venezia (VE):

- **elettrodotto in cavo a 380 kV** "Stazione IV - S.E. Fusina 2" della lunghezza di 2,2 km circa;
- **elettrodotto in cavo interrato a 220 kV** "Stazione IV – Stazione V" della lunghezza di 2 km circa;"



Legenda

- Elettrodotti in progetto**
- Linea aerea doppia tema 380 kV
 - Linea aerea singola tema 380 kV
 - Linea in cavo 380 kV
 - Linea aerea doppia tema 220 kV
 - Linea aerea singola tema 220 kV
 - Linea in cavo 220 kV
 - Linea aerea doppia tema 132 kV
 - Linea aerea singola tema 132 kV
 - Linea in cavo 132 kV
- Elettrodotti esistenti RTN**
- Linea aerea doppia tema 380 kV
 - Linea aerea singola tema 380 kV
 - Linea aerea doppia tema 220 kV
 - Linea aerea singola tema 220 kV
 - Linea in cavo 220 kV
 - Linea aerea doppia tema 132 kV
 - Linea aerea singola tema 132 kV
 - Linea in cavo 132 kV
- Elettrodotti esistenti non RTN**
- Linea aerea doppia tema 132 kV
 - Linea aerea singola tema 132 kV
 - Linea in cavo 132 kV
- Smantellamenti**
- Linea aerea
 - Linea in cavo
- ALTRA SIMBOLOGIA**
- Stazione elettrica
 - Confine di Comune
 - Nuove aree di stazione

Stralcio tavola "Corografia area di intervento Malcontenta/Fusina "C" – Interventi previsti (progetto procedura 2008)

Nel caso del SIA in oggetto, Terna avrebbe potuto individuare nell'asse "infrastrutturale" dell'idrovia il sedime per la realizzazione della linea elettrica in cavo, atteso che oggi tecnologicamente è possibile utilizzare la tecnologia del cavo estruso XLPE, così come avviene in tutto il mondo (Italia compresa).

Il cavo interrato infatti avrebbe la possibilità di:

- annullare gli impatti sul paesaggio;
- diminuire di molto le fasce asservite alla linea stessa;
- abbassare di molto l'inquinamento elettromagnetico;
- annullare i rischi da incidente atmosferico;
- sopportare molto di più i sovraccarichi in linea rispetto al cavo aereo.

Infine, i costi di realizzazione della linea 380 kV in cavo interrato non sono molto superiori a quelli in aereo. Infatti una corretta valutazione "costi/benefici", che tiene conto dei "costi ombra" di natura ambientale e sociale, è in grado di dimostrare in modo inequivocabile l'elevata performabilità della realizzazione in cavo interrato.

Ne consegue che, dal punto di vista metodologico, il SIA è mancante di una parte fondamentale quale la valutazione comparata tra alternative, pertanto, esso non risponde ai disposti del D.Lgs 152/2006, art. 22, per quanto riguarda i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale.

1.3. Quadro di riferimento ambientale

• Il modello valutativo

Pur a fronte della trentennale esperienza valutativa, dall'emanazione della prima Direttiva europea sulla Valutazione di Impatto Ambientale dei progetti (85/337/CEE) fino alle numerose norme applicative italiane, il SIA elaborato da Terna presenta un modello valutativo che:

- non stima in modo quantitativo gli impatti prodotti dal progetto;
- non definisce quale sia la soglia della compatibilità ambientale del progetto;
- non effettua valutazioni cumulative con altri progetti presenti nel medesimo ambito geografico, come il completamento e adeguamento dell'idrovia Padova Venezia.

Pertanto, il modello valutativo adottato da Terna, a fronte dell'evoluzione delle discipline accademiche che da molti anni hanno evoluto la capacità di stimare gli impatti ambientali, si dimostra del tutto inefficace.

Va enfatizzato che Terna, nonostante l'annullamento del decreto VIA del 02/02/2010 da parte del Consiglio di stato avvenuto nel 2013, non ha previsto l'eliminazione dei basamenti lungo l'idrovia esistente costruiti nel periodo tra il 2010 e il 2013. Questo fatto è molto grave in quanto non rispetta una sentenza della magistratura amministrativa.

Tale atteggiamento di Terna è giustificato sulla base della possibile non realizzazione dell'idrovia (come affermato dall'ing. Lorenzini di Terna durante la presentazione del progetto in Commissione VIA regionale il 3 maggio 2017).

Va tenuto conto che la maggior parte di questi basamenti già realizzati non sono utilizzabili dal nuovo progetto.

Terna applica tecniche di valutazione che non sono in grado di stimare in modo quantitativo gli impatti, non misurano la soglia della compatibilità e non effettuano la valutazione cumulativa con altri progetti presenti nel medesimo ambito geografico (stesso sedime). Ne consegue che il SIA è tecnicamente e scientificamente inattendibile.

• Componenti ambientali

Il SIA elaborato da Terna non indaga le componenti ambientali di seguito individuate.

- Inquinamento da ionizzazione dell'aria in relazione all'andamento dei venti dominanti.

Si riportano alcune riflessioni da parte della ULSS 9 di Treviso:

"[...] Le linee ad alta tensione producono, per effetto corona, nuvole di ioni elettricamente carichi [...] questi ioni possano aumentare la deposizione di inquinanti atmosferici sulla pelle e nelle vie aeree, incidendo in maniera potenzialmente negativa sulla salute.[...]"

Per quanto vi sia ad oggi una *"[...] mancanza di un plausibile meccanismo specifico [...]"* ciò *"[...] non esclude la possibilità di effetti nocivi per la salute, ma richiede più solidi dati biologici ed epidemiologici [...]"*

Il principio di precauzione suggerisce che la questione dell'inquinamento da ionizzazione in relazione anche dell'andamento dei venti dominanti, deve essere indagato da Terna.

– Inquinamento elettromagnetico

Il progetto della Linea elettrica Dolo-Camin a 380 kV, collocandosi in prossimità delle arginature dell'attuale e futura idrovia Padova-Venezia, investe in pieno, con la sua fascia di influenza, la viabilità ciclo-pedonale esistente e prevista lungo le arginature stesse.

Tenendo conto che la fruizione pubblica delle arginature può superare le 4 ore di permanenza continua, diviene fondamentale misurare il livello di interferenza elettromagnetica su questo ricettore (popolazione).

– Danno patrimoniale

La realizzazione di linee elettriche e di altre infrastrutture produce un danno patrimoniale al territorio per il fatto che le fasce asservite e quelle contermini perdono di valore economico.

A tal fine vi sono numerosi procedimenti legali che hanno avuto, e hanno ancora oggi, come oggetto la valutazione del valore di mercato di un immobile "sottoposto a servitù coatta".

Nel SIA non viene affrontata affatto la Componente ambientale "danno patrimoniale", per cui non è possibile comprendere quali siano i costi derivanti da questi tipo di danno, atteso che le comunità locali hanno già deciso di attivare una "class action" contro Terna.

Dal punto di vista metodologico Terna avrebbe dovuto affrontare i seguenti studi:

- analisi degli immobili direttamente asserviti e contermini al fine di definire le caratteristiche tipologico/formali, funzionali, lo stato di conservazione, etc.;
- stima del valore in senso lato, sia quello immobiliare che quello d'uso, di ogni manufatto;
- definizione del danno da risarcire.

Il SIA elaborato da Terna non analizza, quindi non valuta, la componente ambientale "danno patrimoniale" rendendo questo strumento valutativo poco efficace.

2. Relazione Paesaggistica

2.1 Livelli di tutela operanti sul contesto paesaggistico

La relazione paesaggistica, nel capitolo 3 “Livelli di tutela operanti sul contesto paesaggistico”, non tiene conto delle Tavole 4 “Carta della Trasformabilità” dei PAT dei vari comuni attraversati, nelle quali sono espressamente individuati i più significativi con visuali relativi ad ambiti di particolare pregio paesaggistico-ambientale.

2.2 La valutazione dell’impatto paesaggistico

- **Impatto sulla struttura del paesaggio**

La valutazione dell’impatto sulla struttura del paesaggio è contenuta in una tabella (n.33) nella quale non sono chiaramente esplicitati i criteri con i quali vengono assegnati i giudizi qualitativi (non significativo, molto basso, basso, medio, alto e molto alto) dell’impatto dei sostegni rispetto alla loro distanza dai beni storici strutturanti il paesaggio.

La scelta di una fascia di 500 m è del tutto autoreferenziale: perché non 600 m, 700 m o 1 km?

Inoltre, l’interferenza rispetto ai “tipi di paesaggio”, ai quali è stata assegnata una certa sensibilità al capitolo 2.4.2 della Relazione Paesaggistica, è risolta con la seguente affermazione: *“Pertanto si ritiene che lo stato attuale di riconoscibilità del paesaggio sia tale da tollerare l’interferenza prodotta dalla realizzazione dei nuovi elettrodotti aerei e l’ampliamento/rifacimento delle stazioni elettriche, mentre comporterà dei benefici significativi in seguito alla demolizione degli elettrodotti aerei esistenti.”*

Nello stesso capitolo emerge che i paesaggi interessati dalla realizzazione delle nuove linee e delle demolizioni *“sono in prevalenza di tipo agrario umido (17.22 km, 57 sostegni), seguito dal paesaggio fluviale (4.74 km, 8 sostegni) e complessi produttivi (3.41 km, 7 sostegni), mentre solo in misura marginale interessano paesaggi boschivi (0.20 km) [...] Per quanto riguarda gli interventi di rifacimento/ampiamiento delle Stazioni Elettriche, questi interessano tipi di paesaggio a bassa o media sensibilità [...]”*

Dalle indicazioni di Terna sopra riportate, emerge che 8 sostegni sono localizzati in ambito fluviale, con sensibilità “molto alta”, ben 57 sostegni sono collocati in ambito “agrario umido”, che presenta sensibilità media, accentuata laddove non vi sono barriere vegetali, e una delle due stazioni si trova in ambito paesaggistico con sensibilità media.

Pertanto, l’affermazione di Terna secondo la quale l’interferenza prodotta dalla realizzazione dei nuovi elettrodotti aerei e il rifacimento delle stazioni possa essere “tollerata” dallo stato attuale di **riconoscibilità** del paesaggio non è corretta dal punto di vista metodologico e di tipo autoreferenziale.

Infatti, mancando una traduzione quantitativa delle analisi qualitative, è impossibile stabilire un giudizio appropriato della sensibilità paesaggistica.

Inoltre, il verbo “tollerare” è un termine improprio, come quello di “accettabile”, introdotto dalla Soprintendenza nel suo parere del 30/01/2017, che non è in grado di definire il livello di “compatibilità paesaggistica”, obiettivo di una Relazione paesaggistica.

La lettura paesaggistica di tipo strutturale, elaborata da Terna, è di tipo autoreferenziale e adotta criteri non esplicitati, pertanto il giudizio che il progetto sia “tollerabile” non trova alcuna giustificazione tecnico-scientifica.

- **Impatto sui caratteri visuali e percettivi del paesaggio**

Terna afferma di aver redatto la Relazione Paesaggistica “secondo le specifiche dell’Allegato del D.P.C.M. del 12 dicembre 2005”, tuttavia detta valutazione paesaggistica non applica le indicazioni e i criteri di valutazione di tale disposto normativo, che sono in grado, se correttamente applicati, di misurare dal punto di vista paesaggistico le trasformazioni *ex ante* ed *ex post* la realizzazione dell’intervento.

Per misurare le trasformazioni del paesaggio è necessario attivare tre livelli valutativi, di seguito descritti:

- Il primo livello individua le zone di influenza visiva attraverso la costruzione di una “carta della intervisibilità” necessaria per definire fino a che distanza è visibile il progetto;
- Il secondo livello individua gli ambiti di percezione visiva rappresentati attraverso coni ottici fotografici che indagano il “campo” e il “controcampo”;
- il terzo livello analizza la qualità paesaggistica dello stato di fatto (*ex ante*) e dello stato di progetto (*ex post*), reso attraverso fotosimulazioni, dei vari coni ottici indagati al fine di verificare la compatibilità paesaggistica del progetto con il contesto paesaggistico di riferimento. Detti coni ottici, inoltre, devono essere letti secondo tre piani visuali (primo piano, secondo piano e sfondo). La valutazione della trasformazione paesaggistica dovrebbe essere effettuata utilizzando almeno i criteri del D.P.C.M. 12.12.2005, attraverso l’applicazione di modelli quali-quantitativi.

Analizzando la Relazione paesaggistica elaborata da Terna, emerge quanto segue:

- Primo livello: le zone di influenza visiva

Nello studio, al paragrafo 5.4.1, si afferma che “*si considera la distanza di 100 metri come fascia di dominanza visuale relativa alle opere fuori terra. Per quanto riguarda la fascia di presenza visuale, si ritiene che per le caratteristiche delle opere in oggetto, gli effetti di intrusione sul paesaggio siano potenzialmente rilevanti sino alla distanza di 250 m da esse.*”

Tuttavia, al paragrafo 5.4.4.3 “*Indice di Impatto visuale (logica Fuzzy)*”, viene presentata la metodologia per la valutazione dell’impatto visuale delle opere, prendendo in considerazione altri parametri e altre distanze dell’osservatore dai sostegni, ovvero “*il valore b1 è la distanza della zona di “chiara visibilità” ossia la fascia intorno all’oggetto di studio entro la quale non si manifesta l’effetto di decadimento. Oltre questa zona la funzione di decadimento determina una diminuzione dell’impatto visuale, sino a raggiungere il 50% del suo valore alla distanza b2.*”

Nello stesso paragrafo, al fine di determinare il grado di impatto massimo in corrispondenza della fascia di “dominanza visuale” dei sostegni, che viene definita da Terna pari a 100 m, lo studio definisce come “*zona di chiara visibilità la fascia dei 50 metri da ciascun sostegno (b1), mentre il valore b2 è individuato alla distanza di 500 metri dai sostegni. Il medesimo criterio è applicato per la stima dell’impatto della stazione elettrica.*”

Nelle trattazioni di cui ai citati capitoli 5.4.1 e 5.4.4.3 si rilevano, pertanto, diverse ambiguità e incoerenze.

In particolare:

- non vengono giustificate le fasce di “dominanza visuale”, pari a 100 m, e di “presenza visuale”, pari a 250 m;
- al di là dell’efficacia del metodo “Fuzzy” per la definizione dell’impatto visuale, ovvero della stima della progressiva diminuzione della percezione visuale dell’opera all’aumentare della distanza, non viene giustificata la scelta del valore del 50% come soglia di riferimento per una significativa percezione del progetto. In ogni caso, i risultati di questo metodo non trovano riscontro nelle successive fasi valutative, per cui non se ne coglie l’utilità.

Il primo livello viene affrontato da Terna in modo illogico, non razionale e non coerente, e non trova alcuna correlazione nelle fasi metodologiche successive.

- Secondo livello: la scelta degli ambiti di percezione visiva e la rappresentazione degli impatti

Dalla Relazione paesaggistica non emerge in modo chiaro la localizzazione dei punti vista scelti, per i quali viene condotta la valutazione di cui alle tabelle al paragrafo 5.4.2.

Terna pubblica solo alcuni fotoinserti, fatto che non permette di rendere espliciti gli impatti visivi del nuovo progetto e confrontare, quindi, i giudizi di valore espressi nelle tabelle valutative adottate.

Il secondo livello viene affrontato in modo approssimativo, senza alcun criterio giustificativo sulla scelta dei coni ottici e con simulazioni fotografiche solo di alcuni casi.

- Terzo livello: la valutazione

Per quanto riguarda la valutazione, i giudizi di valore (Basso, Medio, Alto) non sono supportati da valutazioni né qualitative né tantomeno quantitative, condotte sulla base di criteri esplicitati e, quindi, condivisibili. Per questo, le valutazioni assumono un carattere del tutto autoreferenziale.

Tale approccio valutativo si dimostra alquanto incoerente con quanto affermato all'inizio del capitolo 5.4 dello studio, nel quale Terna afferma che *“La valutazione dell’impatto visivo è un’operazione da svolgere con particolare attenzione, trattandosi di un tema facilmente soggetto al prevalere del punto di vista del valutatore. Per evitare questo si utilizza un approccio il più possibile oggettivo e condivisibile.”*

L’unico “criterio” adottato, infatti, è quello della distanza delle opere dall’osservatore: *“Per quanto riguarda l’incidenza visiva delle opere fuori terra, le modificazioni dell’assetto percettivo, scenico e panoramico relativo alle nuove opere sono evidentemente relazionate alla distanza dell’osservatore da esse, in quanto l’ingombro visivo e il grado di intrusione dei manufatti diminuiscono con l’aumentare della distanza dell’osservatore. Oltre a ciò è necessario tenere conto del fondale su cui si colloca l’opera, e quindi della sua capacità di assorbimento visuale, della sensibilità paesaggistica degli elementi posti nelle vicinanze, della presenza di eventuali landmark visivi che possano attirare lo sguardo dell’osservatore.”*

Queste considerazioni, che sono condivisibili, tuttavia, non trovano applicazione. Infatti, esse non vengono mai utilizzate da Terna nelle valutazioni di cui alle tabelle dei paragrafi 5.4.2, 5.4.3 e 5.4.4.5, che tengono solamente in considerazione la posizione del progetto rispetto ad alcuni luoghi scelti.

Pertanto, in assenza di criteri secondo i quali condurre una valutazione, non sono giustificati i giudizi espressi nelle valutazioni di cui ai paragrafi 5.4.2 “[Sintesi degli impatti dai] luoghi di frequentazione statica”, 5.4.3 “Sintesi degli impatti con riferimento ai Percorsi di fruizione dinamica”, e 5.4.4.5 “Tabella 37 – Sintesi del bilancio di impatto visuale dei sostegni da costruire e demolire”.

Tali valutazioni non sono motivate, sono tra loro difficilmente correlabili e soprattutto non contengono i criteri di valutazione indicati dal DPCM 12.12.2005, di seguito elencati:

- *diversità: riconoscimento di caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici;*
- *integrità: permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);*
- *qualità visiva: presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.;*
- *rarietà: presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;*
- *degrado: perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.*

Anche il terzo livello viene affrontato in modo approssimativo e senza una corretta analisi e valutazione delle trasformazioni del paesaggio prima (ex ante) e dopo (ex post) la realizzazione dell'intervento attraverso criteri consolidati nella norma.

3.3 Le mitigazioni

Rispetto alle mitigazioni paesaggistiche proposte per Villa Sagredo, si ritiene importante sottolineare come Terna non affronti le seguenti questioni fondamentali dal punto di vista paesaggistico:

- è stato verificato solo il livello di interferenza che il progetto genera rispetto a chi fruisce il Bene, ovvero il suo proprietario e gli ospiti della villa (ristorante e convegni), non anche rispetto a chi fruisce il Bene da un'area pubblica, come ad esempio l'idrovia. Il fotoinserto elaborato dal punto di ripresa S14a, elaborato da Terna, ne è l'esempio. Il paesaggio, infatti, deve essere interpretato come "campo" e "controcampo";



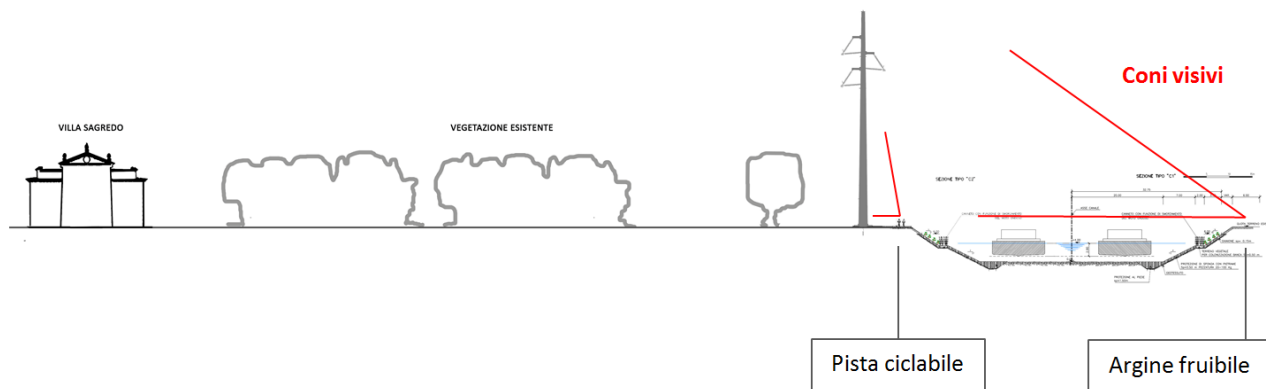
Se le misure mitigative possono in qualche modo, appunto, mitigare la visione dell'elettrodotto da parte di chi fruisce il Bene, dall'altra tali mitigazioni sono ininfluenti per la popolazione che, percorrendo gli argini dell'idrovia e la viabilità esistente, può osservare la villa che è un Bene pubblico (altrimenti non sarebbe tutelata).

- non è stato considerato l'impatto cumulativo dato dalla realizzazione dell'elettrodotto e dell'idrovia Padova-Venezia.

Tale opera idraulica, per il suo funzionamento, necessiterà della ripulitura delle sponde, oggi abbondantemente caratterizzate da vegetazione di tipo ripariale che scherma in parte i nuovi sostegni (come visibile nella simulazione precedentemente riportata, effettuata da Terna).

In realtà, una volta realizzato il progetto di completamento dell'idrovia, i sostegni saranno pienamente visibili dal pubblico che potrà frequentare le arginature e la viabilità che sovrappassa l'idrovia.

Di seguito si presenta una sezione di progetto dell'idrovia in corrispondenza di Villa Sagredo e del sostegno n.30, nella quale si osserva l'eliminazione delle specie arboree nella parte interna degli argini:



Terna, al paragrafo 7.4.3.2 della Relazione paesaggistica, propone l'integrazione della fascia riparia esistente lungo l'Idrovia Padova-Venezia, "[...] a scopo di rinaturalizzazione e di mascheramento visuale mediante:

- taglio robinie e amorfa (*Robinia pseudacacia* e *Amorpha fruticosa*);
- piantagione di specie arboree ed arbustive ripariali (con messa a dimora sul 50% della superficie per la conservazione della vegetazione esistente)
- conservazione vegetazione ripariale esistente (*Populus alba*, *Salix alba*, *Acer campestre*, ecc.)"

Tali interventi di mitigazione riguardanti la fascia riparia non possono essere realizzati in quanto incompatibili con le caratteristiche del progetto di completamento dell'idrovia.

Ne consegue che il progetto dell'elettrodotto aereo, quando si colloca lungo l'idrovia, sarà sempre direttamente visibile dalle arginature, dalla viabilità di attraversamento e probabilmente anche dalle abitazioni poste in prossimità dell'idrovia.

Le misure mitigative proposte da Terna, che riguardano le fasce boscate di mascheramento visuale poste tra il Bene e l'elettrodotto, possono ridurre l'interferenza visiva del progetto dal Bene stesso, ma non sono in grado di mascherare la visione dell'elettrodotto da parte della popolazione che percorre gli argini dell'idrovia e la viabilità esistente.

Inoltre, ai fini della visione di Villa Sagredo da parte della popolazione, tali mascheramenti possono produrre una perdita della visibilità del Bene stesso, nascondendo un valore pubblico tutelato dalla Legge.

Infine, Terna non ha considerato l'impatto cumulativo, di tipo paesaggistico, rispetto alla realizzazione dell'idrovia Padova-Venezia.

3.4 La valutazione complessiva

Nelle conclusioni della Relazione paesaggistica, Terna afferma: "Per quanto riguarda l'impatto visuale rispetto ai percorsi di fruizione dinamica, si segnala come di particolare sensibilità paesaggistica la viabilità di margine ai corsi d'acqua (inclusi i percorsi campestri), che costituisce elemento di particolare valore per la funzione ricreativa e per l'assetto insediativo-storico (Idrovia Venezia Padova, fiume Brenta, naviglio del Brenta).

Va pertanto segnalata la modifica dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nel tratto tra i sostegni 28 e 29 dove l'intervento A1 attraversa i percorsi campestri sull'argine sinistro e destro del fiume Brenta.

Analogamente per quanto riguarda la fruizione dai percorsi di argine lungo l'idrovia Padova-Venezia, tra i sostegni 29 e 47, per un tratto di circa 4.6 km, con n. 4 cambi di sponda (sost. n. 31-32, 36-37, 41-42, 46-47)."

Tale valutazione, assolutamente condivisibile, viene smentita dall'affermazione conclusiva di Terna secondo cui *“Si ritiene nel complesso che lo stato attuale di riconoscibilità del paesaggio sia tale da tollerare l'interferenza prodotta dalla realizzazione dei nuovi elettrodotti aerei e l'ampliamento/rifacimento delle stazioni elettriche, soprattutto perché significativamente compensata dai benefici derivanti dalla demolizione degli elettrodotti aerei esistenti.”*

Le stesse conclusioni dello studio paesaggistico elaborato da Terna mettono in luce l'incoerenza, la contraddittorietà e l'illogicità della valutazione in esso contenuta.



COMUNE DI DOLO

Città Metropolitana di Venezia

☒ C.A.P. 30031 - Via Cairolì, 39 - ☎ 041.5121911 fax 041.410665

P. IVA 00655760270 C.F. 82001910270

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 134 DEL 09/05/2017

OGGETTO: PROGETTO TERNA RETE ITALIA S.P.A. PER TERNA S.P.A. PER COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DELLA RETE DI ALTA TENSIONE NELLE AREE DI VENEZIA E PADOVA - OPERE SITE NEI COMUNI DI CAMPONOGARA, DOLO, FOSSÒ, MIRA, STRÀ, VENEZIA E VIGONOVO (VE) E LEGNARO, PADOVA, SANT'ANGELO DI PIOVE DI SACCO E SAONARA (PD) – OSSERVAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA) – ART. 24 D.LGS 152/2006

Verbale letto, approvato e sottoscritto

**IL SEGRETARIO
COMUNALE**

Maria Angelucci

Documento sottoscritto con firma digitale

IL SINDACO

Alberto Polo

Documento sottoscritto con firma digitale

Immediatamente eseguibile

L'anno **duemiladiciassette**, il giorno **nove** del mese di **maggio** alle ore **18:55**, nella Sede Municipale, si è riunita la Giunta Comunale.

Sul presente provvedimento risultano presenti:

		Pres.	Ass.
1	POLO ALBERTO	Sindaco	X
2	NALETTO GIANLUIGI	Vice Sindaco	X
3	COIN MARINA	Assessore	X
4	MASCHERA GIORGIA	Assessore	X
5	BELLOMO MATTEO	Assessore	X
		<hr/>	
		4	1

Partecipa alla seduta il SEGRETARIO COMUNALE, Maria Angelucci.

All'inizio dei lavori il dr. ALBERTO POLO nella sua qualità di IL SINDACO, assunta la Presidenza e riconosciuta legale l'adunanza, ha dichiarato aperta la seduta.

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER LA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: PROGETTO TERNA RETE ITALIA S.P.A. PER TERNA S.P.A. PER COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DELLA RETE DI ALTA TENSIONE NELLE AREE DI VENEZIA E PADOVA - OPERE SITE NEI COMUNI DI CAMPONOGARA, DOLO, FOSSÒ, MIRA, STRÀ, VENEZIA E VIGONOVÒ (VE) E LEGNARO, PADOVA, SANT'ANGELO DI PIOVE DI SACCO E SAONARA (PD) – OSSERVAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA) – ART. 24 D.LGS 152/2006

Premesso che:

il Ministero dello Sviluppo Economico:

- in data 11 gennaio 2017, con nota 0000486 - registro ufficiale, ha comunicato che la Società Terna ha presentato, per tramite della controllata Terna Rete Italia S.p.A., in data 23 dicembre 2016 (rif. TRISPA/P2016 0007113), protocollata in ingresso dal MISE in data 2 gennaio 2017 (prot. MiSE – DGMEREEN n. 0000028), istanza concernente l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio relativa al progetto di razionalizzazione della rete elettrica AT nelle aree di Venezia e Padova che, nell'area di intervento "A" Dolo- Camin, prevede :
 - la realizzazione di un nuovo elettrodotto per via aerea in semplice terna a 380 Kv, tra la stazione elettrica di Dolo (VE) e quella di Camin (PD);
 - il riassetto della rete a 220 e 132 Kv dell'area compresa tra le stazioni elettriche di Dolo e Camin, incluso il Comune di Dolo, con varianti in cavo e smantellamenti;
- ha successivamente trasmesso Comunicazione di avvio di procedimento ed Indizione della conferenza di servizi istruttoria;

Premesso inoltre che:

- ai sensi dell'art. 14-bis, comma 2, lett. a) della legge n. 241/1990, in ordine all'accesso telematico alle informazioni, è stata messa a disposizione delle Amministrazioni locali interessate copia del progetto corredata dello Studio di impatto ambientale;
- il progetto del nuovo elettrodotto a 380 kV è soggetto a Valutazione di Impatto Ambientale e, nell'ambito del relativo procedimento, il Comune deve esprimere entro 60 giorni il parere previsto dall'art. 24 comma 4 del D.Lgs.152/2006;
- il giudizio di compatibilità ambientale considera le osservazioni e i pareri forniti dalle pubbliche amministrazioni e le altre eventuali osservazioni del pubblico;
- la costruzione e l'esercizio degli elettrodotti facenti parte della rete nazionale di trasporto (RTN) dell'energia elettrica, nonché delle opere connesse, sono soggetti a un'autorizzazione unica da parte del MISE, di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, previa intesa con la Regione interessata dall'opera in quanto materia concorrente fra Stato-Regioni;
- Considerato che:
 - l'1 febbraio 2017 nell'ambito della procedura per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio presso il Ministero dello sviluppo economico si è svolta, ai sensi dell'articolo 14 comma 1 della legge n. 241/90 e s.m.i., la conferenza di servizi istruttoria;
 - nel corso di tale conferenza di servizi istruttoria i Comuni hanno espresso unanime contrarietà all'opera come prevista, chiedendo l'interramento delle linee elettriche;
 - in data 31 gennaio 2017 la Regione Veneto ha trasmesso al MISE espressa richiesta di presentazione da parte di Terna di una proposta progettuale alternativa che preveda l'interramento dell'elettrodotto nel medesimo tratto "S.E. Dolo-S.E.Camin";
 - in data 9 febbraio 2017 il Consiglio Regionale Veneto ha approvato all'unanimità un ordine del giorno con il quale si chiede l'intervento urgente della Giunta Regionale per "scongiurare un'opera aerea altamente impattante sia dal punto di vista dell'inquinamento elettromagnetico che per il paesaggio";
 - l'elettrodotto è posizionato lungo il percorso dell' Idrovia Padova –mare, in fase di progetto preliminare approvato, che prevede lungo il suo corso aree golenali, aree umide, aree verdi ed un percorso ciclopedonale (Progetto preliminare Idrovia: vol 14- stato di progettazione ambientale);
 - il progetto di Idrovia darebbe possibilità, quando realizzato, di offrire aree usufruibili come spazi sportivi ricreativi a tutti i comuni attraversati senza necessità di impegni economici da parte degli stessi;
- Considerato inoltre che:
 - Con delibera di Giunta Comunale n. 130 del 17.06.2010 recante : "Progetto della Terna S.p.a. per la razionalizzazione della rete elettrica AT nelle aree di Venezia e Padova – parere sul progetto revisionato depositato in data 27.05.2010 prot. n. 14110", sono già state avanzate delle richieste sul precedente progetto presentato dalla società Terna s.p.a., che interessava il medesimo tracciato della nuova richiesta;

- il Comune di Dolo con deliberazione del Commissario ad acta n. 8 del 23.02.2015 e il Comune di Fiesso D'Artico con Delibera di Consiglio comunale n. 6 del 14.04.2014 hanno adottato il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) e il Rapporto Ambientale relativo alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi degli artt. 15 e 16 della L. R. 11 del 23.04.2004 e ss.mm.ii.;
- Dalla data di adozione del P.A.T.I., si applicano le misure di salvaguardia previste dall'art. 29 della L.R. 23.04.2004, n.11 e ss.mmi.i., come disciplinato dal Titolo IX - art. 64 "misure di salvaguardia" delle Norme Tecniche del PATI, fino alla sua approvazione e, in ogni caso per un periodo massimo di 5 anni;
- Lungo l'asse territoriale sul quale è previsto lo sviluppo del tracciato dell'Elettrodotto di Terna Rete Italia s.p.a, il P.A.T.I. fornisce l'indirizzo strategico di sostenere la realizzazione dell'Idrovia, con un adeguata progettazione del corso d'acqua che si deve caratterizzare quale "asse verde", finalizzato alla realizzazione di un "Parco lineare verde" affiancato da mitigazioni ambientali e paesaggistiche;
- il PATI, allo scopo di salvaguardare la rete ecologica e il paesaggio, ha classificato l'area in argomento all'art. 48 delle Norme Tecniche del PATI come "Rete ecologica", apponendo nella Tav. 4 "Carta delle trasformabilità" il contrassegno grafico della "Buffer zone";
- l'art. 34 emissioni elettromagnetiche "*Emissioni elettromagnetiche*" del N.T.A. del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) approvato dalle Regione Veneto e dalla Provincia di Venezia al punto 3 stabilisce: "la Provincia di Venezia assume come indirizzo prioritario, per orientare la propria azione di governance, l'indicazione che nella realizzazione di nuove linee elettriche e nella sostituzione di quelle esistenti, sia prevista la soluzione in cavo interrato, salvo comprovati impedimenti di natura ambientale, sociale, urbanistica, tecnico realizzativi dovuti al contesto";

Al punto 5:

"Nella costruzione ed esercizio di nuove linee elettriche si dovrà privilegiare la posa in cavo interrato rispetto alle altre soluzioni, in particolare modo se interventi ricadono in aree soggette a vincolo paesaggistico-ambientale. Dovranno essere utilizzati, per quanto possibile e se non ricadenti nelle zone soggette a vincolo ex-D.Lgs. 42/2004, i corridoi infrastrutturali esistenti".

Visto che l'inserimento dell'elettrodotto Dolo-Camin lungo il corso Idroviario è stato reso possibile dall'esistenza, nell'attuale pianificazione Regionale PTRC e nel piano dei trasporti veneto PRT, dell'asse plurimodale che comprende, oltre all'Idrovia Padova -mare, anche l'autostrada "camionabile", e che non prevede alcun vincolo paesaggistico o ambientale.

Preso atto che ogni attività sportiva, ricreativa o anche lavorativa (es. trasporti fluviali o altre attività inerenti la navigazione) che comporti la permanenza oltre 4 ore non potrà essere praticata per ragioni precauzionali in ordine alle emissioni elettromagnetiche delle linee elettriche. (*Nota Terna Spa del 11/07/2016: richiesta di dichiarazione di luogo non classificabile come adibito a permanenze non inferiori a quattro ore giornaliere, ai fini del D.C.P.M. 8 luglio 2003*).

Ritenuto che :

- l'impatto paesaggistico dato dal dimensionamento dell'opera e la percezione di degrado che lo accompagna, oltre al possibile rischio per la salute generato dalle emissioni elettromagnetiche, porterebbe ad una svalutazione complessiva del territorio ed ad un abbandono e disuso dell'area interessata ai fini sopra elencati;
- l'impatto di quest'opera segnerebbe in modo definitivo ed irreversibile il destino di quest'area, eliminando tutte le possibilità di sviluppo ambientalmente sostenibile sopra elencate e sottraendola per sempre all'uso della cittadinanza.
- Ritenuto opportuno ribadire nuovamente l'osservazione già espressa nella delibera di Giunta comunale n. 130 del 17.06.2010 e n. 23 del 31.01.2017, relativa alla richiesta di realizzazione del cavo interrato per la prevista opera di elettrodotto a 380 Kv "Dolo – Camin";

Richiamato infine l'atto d'intesa, sottoscritto in data 12.5.2008, con il quale i comuni di Vigonovo, Dolo, Camponogara, Fossò e Saonara concordano di richiedere che il previsto elettrodotto a 380 kV sia realizzato in cavo interrato schermato;

Considerato che si prescinde dal parere tecnico ai sensi dell'art. 49 del T.U. 267/2000 in quanto atto di mero indirizzo;

Sentita la Commissione Urbanistica nella seduta del 09.05.2017

PROPONE

1. di dare atto di quanto in premessa riportato, che costituisce parte integrante e sostanziale del deliberato;
2. di ribadire ferma contrarietà al progetto di elettrodotto aereo e di impegnarsi, qualora necessario, di concerto

con tutti i comuni coinvolti, nella formulazione di studi tecnici ed in azioni legali a contrasto di tale intervento;

3. di mantenere un rapporto di stretta collaborazione con i comuni interessati nel contrastare la realizzazione dell'opera, rinnovando in sede di conferenza dei Sindaci l'Atto di Intesa, con le amministrazioni comunali di Vigonovo, Strà, Fossò, Camponogara, Saonara ed estendendolo al comune di Mira;
4. di formulare la seguente **osservazione**: che la prevista opera di elettrodotto a 380 Kv "Dolo – Camin" sia realizzata con una soluzione alternativa **che preveda l'interramento delle linee** utilizzando le migliori tecnologie a disposizione, prevedendo inoltre adeguate compensazioni ambientali;
5. di proporre alla Regione Veneto una variante al P.T.R.C. che, prevedendo lo stralcio definitivo del progetto di autostrada "Camionabile", elimini il previsto "Asse Plurimodale", mantenendo come unica infrastruttura di progetto l'Idrovia Padova-mare;
6. di richiedere alla Regione Veneto che nel "Piano Paesaggistico", in fase di redazione, sia inserito un "Corridoio Ecologico" lungo la progettata Idrovia, con finalità di tutela ambientale/paesaggistica e di sviluppo sostenibile del territorio;
7. di trasmettere copia del presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare – Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali (DVA) – Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale, al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo – Direzione generale Belle Arti e Paesaggio – Servizio III Tutela del Paesaggio, a Terna spa e alla Regione Veneto;
8. di dichiarare la presente deliberazione **immediatamente esecutiva**.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta di delibera sopra descritta;

Ritenuto di approvare integralmente quanto proposto;

Acquisiti i pareri di cui all'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000, sulla proposta deliberativa ed allegati al presente atto;

Con voti unanimi favorevoli dei presenti, legalmente espressi,

DELIBERA

1. di approvare la proposta di delibera avente ad oggetto "PROGETTO TERNA RETE ITALIA S.P.A. PER TERNA S.P.A. PER COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DELLA RETE DI ALTA TENSIONE NELLE AREE DI VENEZIA E PADOVA - OPERE SITE NEI COMUNI DI CAMPONOGARA, DOLO, FOSSÒ, MIRA, STRÀ, VENEZIA E VIGONOVO (VE) E LEGNARO, PADOVA, SANT'ANGELO DI PIOVE DI SACCO E SAONARA (PD) – OSSERVAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA) – ART. 24 D.LGS 152/2006", così come presentata;
2. di dichiarare, con separata unanime votazione favorevole dei presenti, la presente delibera immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 c. 4 del D.Lgs. 267/2000.