



**Settore Programmazione Territoriale e Promozione
del Territorio della Comunità e della Persona**
U.O. Bonifiche e Compatibilità Paesistico Ambientale

PARERE N. 6/2017

Class/Fasc: 2017.009.006.8

**Procedimento di V.I.A. ministeriale relativo al progetto di rifacimento della linea a 132 kV T.153 "La Casella - Broni - Arena Po" tra la SE "La Casella" e la CP "Arena Po" e delle linee interferenti T.221 a 220 kV "Tavazzano Est - Sarmato" tra il p.82 e il p.84 e T. 860 a 132 kV "Arena PO - Copiano - Cortelona" tra il p.52 e la cabina primaria "Arena Po".
Proponente: Terna Rete Italia spa.**

**La Dirigente responsabile del Settore Programmazione Territoriale e Promozione del
Territorio della Comunità e della Persona**

visto l'art. 107 comma 3 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000;

richiamato il Decreto del Presidente della Provincia di Pavia, repertorio n. 77 del 04/11/2016 prot. 65470, di nomina della Dirigente responsabile del Settore Programmazione Territoriale e Promozione del Territorio, della Comunità e della Persona;

richiamata la documentazione presentata dalla proponente Società Terna Rete Italia spa;

vista la relazione di istruttoria redatta dai competenti uffici, n. di repertorio 899 del 30/10/2017, dalla quale si evince in particolare quanto segue:

- ***per quanto attiene l'iter del procedimento:***

- In data 12/09/2017, con nota di protocollo provinciale n. 48576, è pervenuta comunicazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in merito alla presentazione da parte di Terna Rete Italia del progetto di rifacimento in oggetto indicato.
- Il suddetto Ministero, con ulteriore nota del 19/09/2017, prot. prov. n. 50112, ha comunicato la procedibilità dell'istanza in oggetto e la pubblicazione dell'Avviso al Pubblico avvenuto il 12/09/2017 (data da cui decorrono i termini per la presentazione dei pareri di Amministrazioni ed Enti Pubblici in indirizzo).
- Con nota di prot. n. 49439 del 15/09/2017, si sono richiesti contributi di competenza ai componenti della Commissione provinciale per la VIA, al fine di formulare eventuali osservazioni

- ***Per quanto riguarda la proposta progettuale e lo Studio Ambientale:***

Di seguito si espone, in sintesi, quanto riportato nello Studio Ambientale al riguardo di: inquadramento territoriale e programmatico, quadro progettuale e quadro di riferimento ambientale.

Inquadramento territoriale / programmatico e sintesi progettuale.

L' intervento in oggetto si colloca all' interno dei comuni di Arena Po, in provincia di Pavia, Castel San Giovanni e Sarmato, in provincia di Piacenza.

Il tracciato si sviluppa prevalentemente in aree pianeggianti adibite a terreno agricolo e sarà realizzato quasi completamente in linea al tracciato esistente.

La variante consentirà di innalzare i conduttori ad una maggiore altezza, tale da garantire una distanza orizzontale e verticale conforme alla normativa vigente.

Il nuovo tracciato della linea T. 153, a doppia terna, avrà una percorrenza di 9,478 km e prevede la sostituzione dei sostegni dal n. 1 al n. 27 esclusi.

Sul tracciato della linea T. 221 sarà sostituito esclusivamente il sostegno n. 83, per una lunghezza totale del tratto interessato pari a 547 m.

Anche la T. 860 sarà interessata in quanto attualmente i conduttori dal sostegno n. 82 si appoggiano al sostegno n. 27 della linea T. 153 per poi giungere alla stazione di Arena Po. Con l'intervento previsto sarà installato un nuovo sostegno n. 53 N che permetterà di svincolare il sostegno n. 27 rendendo indipendente la T. 860 dalla T. 153, per una lunghezza totale del tratto interessato pari a 385 m.

Tutti i nuovi sostegni saranno di tipo tronco-piramidale realizzati con angolari di acciaio ad elementi zincati a caldo e bullonati che verranno infissi in fondazioni di cemento armato.

Per la T. 153 saranno utilizzati sostegni a doppia terna serie 220 kV Nmi ed Esb.

Il nuovo sostegno della T. 221 sarà di tipo Ept a semplice terna serie 220 kV.

Il nuovo sostegno della T. 860 sarà a semplice terna serie 132 kV tipo E.

Questa tipologia di sostegni consente di limitare al minimo l'impatto ambientale degli stessi.

Le fondazioni utilizzate saranno del tipo a piedini separati e del tipo unificato per le varie tipologie di sostegno. Ciascun sostegno è dotato di quattro piedini separati e delle relative fondazioni, strutture interrato atte a trasferire i carichi strutturali (compressione e trazione) dal sostegno al sottosuolo.

Ciascun piedino di fondazione è composto di tre parti:

- un blocco di calcestruzzo armato costituito da una base, che appoggia sul fondo dello scavo, formata da una serie di platee (parallelepipedi a pianta quadrata) sovrapposte; detta base è simmetrica rispetto al proprio asse verticale;
- un colonnino a sezione circolare, inclinato secondo la pendenza del montante del sostegno;
- un "moncone" annegato nel calcestruzzo al momento del getto, collegato al montante del "piede" del sostegno. Il moncone è costituito da un angolare, completo di squadrette di ritenuta, che si collega con il montante del piede del sostegno mediante un giunto a sovrapposizione. I monconi sono raggruppati in tipi, caratterizzati dalla dimensione dell'angolare, ciascuno articolato in un certo numero di lunghezze.

La progettazione e le successive verifiche sono state eseguite in conformità alla Normativa vigente, tenendo in debito conto le prescrizioni sui carichi e sovraccarichi.

La costruzione di ogni singolo sostegno è paragonabile ad un "micro-cantiere" le cui attività si svolgono in due fasi distinte:

- la prima fase comprende le operazioni di scavo, montaggio base, getto delle fondazioni, rinterro e montaggio sostegno, della durata media di c.a. 15 gg. lavorativi;
- la seconda fase rappresentata dallo stendimento e tesatura dei conduttori di energia e delle funi di guardia, si esegue per tratte interessanti un numero maggiore di sostegni, la cui durata dipende dal numero di sostegni e dall'orografia del territorio interessato (c.a. 30 gg. per tratte di 10÷12 sostegni).

Le operazioni di montaggio della linea si articolano secondo la seguente serie di fasi operative:

- la realizzazione di infrastrutture provvisorie;
- l'apertura dell'area di passaggio;
- il tracciamento sul campo dell'opera e l'ubicazione dei sostegni alla linea;
- la realizzazione delle strutture di fondazione dei tralicci;

- il trasporto e montaggio dei tralicci;
- la posa e la tesatura dei conduttori;
- i ripristini, che riguarderanno i siti di cantiere per la realizzazione dei sostegni e le piste di accesso.

Il cantiere sarà organizzato per squadre specializzate nelle varie fasi di attività (scavo delle fondazioni, getto dei blocchi di fondazione, montaggio dei tralicci, posa e tesatura dei conduttori), che svolgeranno il loro lavoro in successione sulle piazzole di realizzazione dei sostegni.

In ogni piazzola è prevedibile un'attività continuativa di 20 giorni, che, tenendo conto dei tempi di stagionatura dei getti di calcestruzzo, salgono a 50 giorni complessivi.

Le aree interessate dai lavori sono molto contenute, circa 30x30 mq a sostegno.

Per il rifornimento dei materiali di costruzione e per l'accesso dei mezzi alle piazzole si utilizzerà la viabilità esistente ed in limitati casi si realizzeranno brevi raccordi temporanei in area agricola. A fine attività tali raccordi saranno ripristinati alle condizioni preesistenti.

Per quanto riguarda il quadro programmatico, lo Studio Ambientale, al quale si rimanda per approfondimenti, inquadra l'intervento secondo i seguenti strumenti di programmazione.

Pianificazione e programmazione energetica

- Pianificazione energetica Europea
- Pianificazione e Programmazione energetica Nazionale

Strumenti di pianificazione territoriale

- Pianificazione territoriale regionale
Regione Emilia Romagna: Piano Territoriale Regionale (PTR) – Emilia Romagna, Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR)
Regione Lombardia: Piano Territoriale Regionale (PTR), Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) - Lombardia
- Pianificazione territoriale provinciale
Provincia di Piacenza: Piano Territoriale di coordinamento della Provincia di Piacenza (PTCP)
Provincia di Pavia: Piano Territoriale di coordinamento della Provincia di Pavia (PTCP)

Pianificazione di settore

- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Fiume Po
- Piano di Tutela delle Acque (PTA) Regione Lombardia
- Piano di Tutela delle Acque (PTA) Regione Emilia Romagna

Strumenti di Programmazione e Pianificazione Locale

- Comune di Sarmato: Piano Regolatore Generale, Vincoli, Zonizzazione acustica
- Comune di Castel San Giovanni: Regolamento Urbanistico Edilizio, Vincoli, Zonizzazione acustica
- Comune di Arena Po: Piano di Governo del Territorio, Vincoli, Zonizzazione acustica.

Vincoli e condizionamenti

Come descritto nello S.I.A., l'area in esame si caratterizza per la presenza del Fiume Po, oltre che di altri corsi d'acqua minori soggetti a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs 42/2004, comma 1, lett. c (fascia di 150 m lungo i corsi d'acqua) alcuni dei quali interferiscono direttamente con la linea. Sempre lungo l'alveo del Po e degli altri principali corsi d'acqua si riscontra inoltre la presenza di territori soggetti a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs 42/2004, comma 1, lett. g (boschi), la cui interferenza con la linea è limitata al caso di sole tre tratte, come specificato nella tabella che segue.

Si segnala in ultimo che nell'area vasta interessata si riscontra la presenza di beni architettonici vincolati, che restano lontani dalla linea e per i quali dunque non può riscontrarsi nessuna interferenza diretta, né rapporto visuale con il progetto.

Lungo il corso del Fiume Po si segnalano numerosi Siti della Rete Natura 2000 (SIC-ZPS e IBA).

Più nel dettaglio, lungo il Po e a nord-ovest rispetto al tracciato, si distingue la Zona di Protezione Speciale IT2080701 – “Po da Albaredo Arnaboldi ad Arena Po” e in sovrapposizione a questa e solo in parte in coincidenza, un’area IBA (Important Bird Area).

A nord-est invece si distingue un’estesa area SIC-ZPS (IT4010018 - Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio) e altre due aree IBA, i cui sviluppi seguono quello del Sito di Importanza Comunitaria appena citato. Si segnala che il Sito si compone oltre che del tratto fluviale lungo il fiume Po, di un ambito separato, localizzato a sud-est rispetto alla linea, oltre l’autostrada.

Lungo le sponde fluviali del fiume Po sono inoltre presenti altre Zone di Protezione Speciale (in ordine di lontananza rispetto alla linea: ZPS IT2080703, ZPS IT 2080702 e ZPS IT2090702).

Per la vicinanza del progetto con tali ambiti è stato redatto specifico Studio per la Valutazione di Incidenza Ecologica

Relazione paesaggistica - Valutazione dell’impatto sul paesaggio.

In sintesi, la relazione paesaggistica identifica i seguenti impatti sul paesaggio da parte degli interventi progettati.

In fase di cantiere le attività di costruzione dell’elettrodotto determinano le seguenti azioni di progetto:

- occupazione delle aree di cantiere e relativi accessi;
- accesso alle piazzole per le attività di trasporto e loro predisposizione per l’edificazione dei sostegni;
- realizzazione delle fondazioni e montaggio dei sostegni;
- posa e tesatura dei conduttori.

Con riferimento a queste azioni di progetto sono state considerate come significative le seguenti interferenze prevedibili:

- sui caratteri strutturali e visuali del paesaggio: si produce a seguito dell’inserimento di nuovi manufatti nel contesto paesaggistico, oppure alterando la struttura dello stesso mediante l’eliminazione di taluni elementi significativi; nel caso in esame non è previsto il taglio di vegetazione, né l’alterazione della morfologia dei luoghi;
- sulla fruizione del paesaggio: consiste nell’alterazione dei caratteri percettivi legati a determinate peculiarità della fruizione paesaggistica (fruizione ricreativa e turistica).

Tenendo conto della dimensione assai ridotta delle zone di lavoro, corrispondente ad un’area poco più estesa dell’area occupata dai tralicci, gli impatti sulla componente paesaggio in fase di cantiere risulteranno di livello basso e sempre reversibili.

Impatti in fase di esercizio: per la tipologia delle opere progettuali in oggetto, la fase di esercizio è quella che presenta le maggiori problematiche, poiché qualora si dovessero verificare degli impatti sul paesaggio, questi saranno permanenti.

In fase di esercizio le azioni progettuali che possono generare impatti sono:

- occupazione permanente di suolo;
- introduzione di servitù di rispetto.

Da esse possono derivare interferenze ambientali significative quali quelle:

- sui caratteri strutturali e visuali del paesaggio per l’inserimento dell’opera nel contesto paesaggistico;
- sulla fruizione del paesaggio per l’alterazione dei rapporti tra le unità visuali.

Poiché l’opera si caratterizza come un insieme di sostegni distanziati e di limitata superficie al suolo ed un fascio di cavi, essa non interferisce direttamente con gli elementi strutturali del paesaggio prima definiti, ma ne turba esclusivamente le condizioni visuali.

L’impatto sul paesaggio sarà quindi esclusivamente di tipo visuale. Com’è stato già ricordato, l’interferenza visuale sarà diversa a seconda che i ricettori d’impatto cadano nella fascia di totale dominanza visuale piuttosto che nella fascia di dominanza visuale o di presenza visuale.

L'impatto visuale della nuova linea va valutato come confronto rispetto alla situazione esistente. La principale differenza tra la linea esistente e la linea in progetto, è il passaggio tra semplice e doppia Terna, che comporta un aumento dell'altezza dei sostegni al fine di garantire la conformità della nuova linea alla normativa vigente in materia di campi elettromagnetici.

E' importante sottolineare che il nuovo tracciato in doppia Terna ricalca sostanzialmente la linea T. 153 in semplice Terna esistente, a meno di lievi spostamenti di poche decine di metri dei sostegni. La futura linea AT T.153 in doppia terna avrà una lunghezza di circa 10 km, sarà più compatta e meno impattante sul territorio, in quanto verranno posati nuovi pali di tipo tronco piramidale ma con una geometria più snella. La sostituzione consentirà sia un utilizzo più razionale dei terreni liberati sia un miglioramento della percezione visiva d'insieme delle aree percorse.

Quadro di riferimento ambientale

Lo S.I.A. sviluppa il quadro ambientale secondo i seguenti capitoli.

Inquadramento dell'area vasta.

Ambito di influenza potenziale: Definizione dell'area di influenza potenziale, Quadro riassuntivo delle interferenze potenziali del progetto, Dimensionamento degli ambiti da analizzare in dettaglio, Metodologia per la stima degli impatti.

Fattori e componenti ambientali potenzialmente perturbati dal progetto nelle sue diverse fasi: Atmosfera e qualità dell'aria, Ambiente idrico superficiale, Ambiente idrico sotterraneo, Suolo e sottosuolo, Vegetazione e Flora, Fauna e Rete Ecologica, Rete Ecologica, Rumore, Salute Pubblica e Campi Elettromagnetici, Paesaggio,

Quadro di sintesi degli impatti.

Sintesi delle interventi di mitigazione previsti: Fase di progettazione, Fase di costruzione, Misure di tutela della risorsa pedologica e accantonamento del materiale di scotico, Interventi di ripristino ambientale, Fase di esercizio.

Azioni di monitoraggio ambientale.

Lo studio ambientale condotto, a seguito delle valutazioni sopra richiamate, conclude con le seguenti valutazioni.

Considerate le possibili relazioni tra l'opera in progetto e l'ambiente interessato, occorre anzitutto evidenziare che il principale aspetto che caratterizza l'intervento è la sua localizzazione in completa sovrapposizione all'elettrodotto esistente che sarà demolito. Tale sovrapposizione costituisce un forte elemento di sostenibilità ambientale in quanto:

- Il bilancio delle opere sul territorio, inteso come estensione di linee elettriche, sarà lo stesso dello stato attuale;
- La sostituzione dell'elettrodotto in esercizio con la nuova opera va ad interessare gli stessi ambiti attualmente caratterizzati dalla presenza dell'elettrodotto esistente che costituisce un elemento già "assorbito" dal territorio;
- Il contesto interessato dal progetto ha una vocazione essenzialmente agricola e la nuova opera, interessando le stesse particelle di quello esistente, non costituirà elemento di aggravio di vincoli e condizionamenti alla coltivazione dei fondi, dato che non saranno aggiunte servitù o fasce di rispetto ulteriori rispetto allo stato attuale;
- Il tracciato dell'opera assume caratteristiche lineari in affiancamento all'asse autostradale razionalizzando l'uso del territorio con la costituzione di un corridoio infrastrutturale;
- L'accessibilità per la realizzazione della nuova opera non rappresenterà un elemento invasivo e di impatto in quanto sarà la medesima utilizzata per la manutenzione della linea attualmente in esercizio.

L'unica differenza significativa tra l'opera esistente e quella futura deriva dal fatto che l'attuale elettrodotto è una singola terna mentre quello nuovo sarà una doppia terna. Questo aspetto tecnico determina un aumento dell'altezza dei tralicci rispetto allo stato attuale e l'aumento del

numero di conduttori. Nello scenario sopra delineato si è proceduto alla valutazione degli impatti che, sia nella fase di cantiere che di esercizio sono diffusamente trascurabili o bassi per tutte le componenti. Solo gli aspetti percettivi del paesaggio presentano un impatto medio – basso. In particolare per la fase di esercizio, la valutazione è stata effettuata come confronto rispetto allo stato attuale e quindi in relazione alle caratteristiche dell'elettrodotto esistente. In tale ottica si sottolinea come i rischi di collisione dell'avifauna non determinino situazioni peggiorative rispetto alla situazione esistente.

In conclusione, sulla base di quanto sintetizzato nei precedenti paragrafi e approfondito nello Studio di Impatto Ambientale e nelle relazioni specialistiche, si osserva che la realizzazione dell'intervento:

- Rappresenta, di fatto, la sostituzione di un impianto esistente in esercizio sul territorio da molti anni senza aver determinato problematiche ambientali di nessun tipo;
- Non interferisce direttamente con aree protette;
- Non interferisce direttamente con aree tutelate sotto il profilo naturalistico quali SIC e ZPS;
- Interferisce un territorio a vocazione prevalentemente agricola con nuclei di addensamento a valenza industriale in corrispondenza dello svincolo autostradale;
- Interferisce un territorio in cui non sono presenti criticità ambientali specifiche;
- Non dà luogo a impatti ambientali negativi, certi o ipotetici, di entità grave. Al contrario gli impatti sia nella fase di cantiere che di esercizio si attestano su livelli trascurabili o bassi e solo per gli aspetti percettivi del paesaggio raggiungono livelli medio - bassi;
- Non genera rischi per la salute umana.

Da tutto quanto sopra esposto si ritiene che la realizzazione delle opere in progetto risponda ai principi di sostenibilità e compatibilità ambientale che devono essere propri di una infrastruttura di carattere lineare ad elevata valenza tecnologica come quella in oggetto.

- ***Valutazioni istruttorie della Commissione Provinciale per la V.I.A.***

Di seguito si riportano le valutazioni espresse, in relazione agli aspetti di competenza, dai componenti della Commissione.

Pianificazione Territoriale

Valutato il progetto non si rilevano motivi ostativi alla sua realizzazione.

Aspetti legati alla gestione dei Siti Rete Natura 2000

La Società Terna ha predisposto uno Studio di incidenza finalizzato ad ottenere l'autorizzazione all'intervento di potenziamento dell'elettrodotto a 132 kV Semplice Terna T. 153 denominato "La Casella – Broni – Arena Po, che interessa i Comune di Arena Po (PV), Castel San Giovanni e Sarmato (PC). L'opera prevede anche un intervento su altre due linee interessate dalla principale: "T. 221 Tavazzano Est – Sarmato" e "T. 860 Arena Po – Copiano – Corteolona".

L'intervento prevede la ristrutturazione dei tronchi di linea con la posa di nuovi pali sul tracciato esistente ed il potenziamento con l'installazione di una nuova terna.

I Siti Natura2000 di competenza della Provincia di Pavia, interessati dal progetto sono:

- ZPS di Monticelli pavese e Chignolo Po
- ZPS di Pieve Porto Morone
- ZPS Po da Albaredo Arnaboldi e Chignolo Po

ZPS di Monticelli pavese e Chignolo Po

Il tracciato che interessa questo Sito, dista 4 Km dal punto più vicino del suo confine sud occidentale. I nuovi sostegni saranno posti in adiacenza a quelli della linea esistente, che verrà demolita. L'area di progetto è adibita a prati e seminativi. Non si avranno occupazione del suolo interno al Sito né interferenza con habitat di interesse comunitario. Rispetto alla

situazione attuale, i nuovi sostegni aumenteranno in altezza fino a 23,75 mt. intensificando così il rischio potenziale di collisione, che viene comunque mitigato dalla considerevole distanza dell'area di intervento dall'ambiente acquatico a cui le specie più sensibili sono fortemente legate. Inoltre il tracciato sarà più alto della vegetazione arborea e quindi abbastanza visibile all'avifauna. Il carattere di permeabilità del progetto lascerà inalterate le connessioni ecologiche.

ZPS di Pieve Porto Morone

La parte del nuovo tracciato della linea T.153 che interessa il Sito, ricalca il percorso del vecchio trasformando la struttura da terna semplice a doppia ad aumentando l'altezza dei sostegni oltre i 20 mt. L'area in cui sono collocati gli interventi di progetto è in sponda destra del Po, ad una distanza minima dal perimetro del Sito di 1,3 km. I sostegni saranno posti su seminativi agricoli. Come nel caso della ZPS di Monticelli e Chignolo, l'aumento del rischio di collisione viene mitigato dalla distanza dell'area di intervento dall'ambiente del corridoio primario del fiume Po, al quale le specie acquatiche sono fortemente legate. . Inoltre il tracciato sarà più alto della vegetazione arborea e quindi abbastanza visibile all'avifauna. Il carattere di permeabilità del progetto lascerà inalterate le connessioni ecologiche.

ZPS Po da Albaredo Arnaboldi ad Arena Po

In questo caso gli interventi sul tracciato vengono effettuati ad una distanza minima di 550 mt. dal confine della ZPS, rendendo la fase di cantiere potenzialmente impattante se realizzata durante il periodo riproduttivo di fauna e avifauna di interesse. Si chiede pertanto di cercare di evitare in questa zona i lavori di cantiere durante la stagione primaverile, per ridurre gli effetti diretti delle emissioni gassose, polverose e rumorose connesse a questa fase.

Per quanto osservato e considerate anche le opere di mitigazione previste, si ritiene che l'impatto del progetto non sarà significativo sui Siti Natura2000 considerati.

Aspetti viabilistici

Relativamente agli aspetti viabilistici, considerato l'interessamento della rete stradale provinciale da parte di mezzi pesanti indotti dal cantiere per tutta la durata dell'opera, che determineranno un aumento del degrado della pavimentazione bituminosa, ad opera ultimata sarà necessario definire la manutenzione straordinaria da attuare sui tratti maggiormente interessati dal traffico.

L'individuazione dei tratti sui quali intervenire e le modalità di intervento dovranno essere concordati con gli uffici preposti della Provincia. Si specifica, infine che, per quanto riguarda le interferenze con la viabilità provinciale, prima dell'inizio lavori, dovrà essere acquisita dalla Provincia regolare concessione stradale.

Aspetti sismici, geologici ed idraulici

Con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016 (G.U. n. 30 del 06 febbraio 2017) è stato approvato il "Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni"; a tale proposito il progetto in fase esecutiva dovrà valutare puntualmente, per ogni traliccio di nuova realizzazione, la compatibilità dei manufatti con le indicazioni e misure di prevenzione individuate per le mappe di pericolosità e per gli scenari di rischio allegati al Piano summenzionato. Si suggerisce, inoltre, di estendere tale verifica anche agli eventuali manufatti di servizio alla linea di nuova realizzazione.

In riferimento al capitolo "Considerazioni conclusive" della Relazione geologica preliminare" si evidenzia che, in corrispondenza dei terreni classificati in Zona Sismica 3 e P.S.L. Z2, il progetto dovrà prevedere indagini sismiche di 3° livello.

Gestione delle risorse idriche

Preso atto della documentazione relativa al "Potenziamento e riassetto della rete a 132 kV tra gli impianti di La Casella e Castelnuovo" (Arena Po), non si sono rilevati elementi che facciano prevedere la generazione di significative pressioni sul sistema delle acque.

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra, nell'ambito dell'istruttoria ministeriale di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in argomento, si propone di trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le valutazioni espresse dalla Commissione VIA provinciale.

Considerato quanto sopra riportato e ritenuto di approvare la proposta contenuta nella citata relazione istruttoria;

TRASMETTE

per quanto di competenza, le seguenti valutazioni ai fini del procedimento in argomento:

- ***Pianificazione Territoriale***

Valutato il progetto non si rilevano motivi ostativi alla sua realizzazione.

- ***Aspetti legati alla gestione dei Siti Rete Natura 2000***

La Società Terna ha predisposto uno Studio di incidenza finalizzato ad ottenere l'autorizzazione all'intervento di potenziamento dell'elettrodotto a 132 kV Semplice Terna T. 153 denominato "La Casella – Broni – Arena Po, che interessa i Comune di Arena Po (PV), Castel San Giovanni e Sarmato (PC). L'opera prevede anche un intervento su altre due linee interessate dalla principale: "T. 221 Tavazzano Est – Sarmato" e "T. 860 Arena Po – Copiano – Corteolona".

L'intervento prevede la ristrutturazione dei tronchi di linea con la posa di nuovi pali sul tracciato esistente ed il potenziamento con l'installazione di una nuova terna.

I Siti Natura2000 di competenza della Provincia di Pavia, interessati dal progetto sono:

- ZPS di Monticelli pavese e Chignolo Po
- ZPS di Pieve Porto Morone
- ZPS Po da Albaredo Arnaboldi e Chignolo Po

ZPS di Monticelli pavese e Chignolo Po

Il tracciato che interessa questo Sito, dista 4 Km dal punto più vicino del suo confine sud occidentale. I nuovi sostegni saranno posti in adiacenza a quelli della linea esistente, che verrà demolita. L'area di progetto è adibita a prati e seminativi. Non si avranno occupazione del suolo interno al Sito né interferenza con habitat di interesse comunitario. Rispetto alla situazione attuale, i nuovi sostegni aumenteranno in altezza fino a 23,75 mt. intensificando così il rischio potenziale di collisione, che viene comunque mitigato dalla considerevole distanza dell'area di intervento dall'ambiente acquatico a cui le specie più sensibili sono fortemente legate. Inoltre il tracciato sarà più alto della vegetazione arborea e quindi abbastanza visibile all'avifauna. Il carattere di permeabilità del progetto lascerà inalterate le connessioni ecologiche.

ZPS di Pieve Porto Morone

La parte del nuovo tracciato della linea T.153 che interessa il Sito, ricalca il percorso del vecchio trasformando la struttura da terna semplice a doppia ad aumentando l'altezza dei sostegni oltre i 20 mt. L'area in cui sono collocati gli interventi di progetto è in sponda destra

del Po, ad una distanza minima dal perimetro del Sito di 1,3 km. I sostegni saranno posti su seminativi agricoli. Come nel caso della ZPS di Monticelli e Chignolo, l'aumento del rischio di collisione viene mitigato dalla distanza dell'area di intervento dall'ambiente del corridoio primario del fiume Po, al quale le specie acquatiche sono fortemente legate. Inoltre il tracciato sarà più alto della vegetazione arborea e quindi abbastanza visibile all'avifauna. Il carattere di permeabilità del progetto lascerà inalterate le connessioni ecologiche.

ZPS Po da Albaredo Arnaboldi ad Arena Po

In questo caso gli interventi sul tracciato vengono effettuati ad una distanza minima di 550 mt. dal confine della ZPS, rendendo la fase di cantiere potenzialmente impattante se realizzata durante il periodo riproduttivo di fauna e avifauna di interesse. Si chiede pertanto di cercare di evitare in questa zona i lavori di cantiere durante la stagione primaverile, per ridurre gli effetti diretti delle emissioni gassose, polverose e rumorose connesse a questa fase.

Per quanto osservato e considerate anche le opere di mitigazione previste, si ritiene che l'impatto del progetto non sarà significativo sui Siti Natura2000 considerati.

- ***Aspetti viabilistici***

Relativamente agli aspetti viabilistici, considerato l'interessamento della rete stradale provinciale da parte di mezzi pesanti indotti dal cantiere per tutta la durata dell'opera, che determineranno un aumento del degrado della pavimentazione bituminosa, ad opera ultimata sarà necessario definire la manutenzione straordinaria da attuare sui tratti maggiormente interessati dal traffico.

L'individuazione dei tratti sui quali intervenire e le modalità di intervento dovranno essere concordati con gli uffici preposti della Provincia. Si specifica, infine che, per quanto riguarda le interferenze con la viabilità provinciale, prima dell'inizio lavori, dovrà essere acquisita dalla Provincia regolare concessione stradale.

- ***Aspetti sismici, geologici ed idraulici***

Con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016 (G.U. n. 30 del 06 febbraio 2017) è stato approvato il "Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni"; a tale proposito il progetto in fase esecutiva dovrà valutare puntualmente, per ogni traliccio di nuova realizzazione, la compatibilità dei manufatti con le indicazioni e misure di prevenzione individuate per le mappe di pericolosità e per gli scenari di rischio allegati al Piano summenzionato. Si suggerisce, inoltre, di estendere tale verifica anche agli eventuali manufatti di servizio alla linea di nuova realizzazione.

In riferimento al capitolo "Considerazioni conclusive" della Relazione geologica preliminare" si evidenzia che, in corrispondenza dei terreni classificati in Zona Sismica 3 e P.S.L. Z2, il progetto dovrà prevedere indagini sismiche di 3° livello.

- ***Gestione delle risorse idriche***

Preso atto della documentazione relativa al "Potenziamento e riassetto della rete a 132 kV tra gli impianti di La Casella e Castelnuovo" (Arena Po), non si sono rilevati elementi che facciano prevedere la generazione di significative pressioni sul sistema delle acque.

La Dirigente responsabile del Settore
Programmazione Territoriale e Promozione del
Territorio della Comunità e della Persona
Anna Betto

Firma autografa sostitutiva con indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile ai sensi del D.lgs 39/93 art. 3 c. 2