



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

Commissione Tecnica di Verifica dell' Impatto Ambientale - VIA e VAS

* * *

Parere n. 2420 del 09/06/2017

Progetto	<p style="text-align: center;">ID_VIP: 3562</p> <p style="text-align: center;">Nuova Stazione Elettrica a 132 kV "Lesegno" da inserire sull'esistente linea a 132 kV T.730 "Rivacciaio-Mondovì" e del nuovo elettrodotto a 132 kV T.731 "Lesegno-Ceva".</p> <p style="text-align: center;"><i>Verifica di Assoggettabilità alla VIA (ex art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)</i></p>
Proponente	<p style="text-align: center;">Terna Rete Italia S.p.A.</p>

4.6
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Multiple handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota DVA.U.0005646 del 9/3/2017, acquisita al protocollo CTVA.I.0000730 del 9/3/2017, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito, Direzione Generale) ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (di seguito, Commissione VIA) la procedibilità relativa l'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'Art. 20 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. della società TERNA Rete Italia Spa prot.n. TRISPANO/P20170000135 del 15.02.2017, relativamente alla realizzazione dell'opera *'Realizzazione della nuova Stazione Elettrica a 132 kV "Lesegno" da inserire sull'esistente linea a 132 kV T.730 "Rivacciaio-Mondovì" e del nuovo elettrodotto aereo a 132 kV T.731 "Lesegno-Ceva"'*;

VISTO il Decreto Legislativo del 03/04/2006, n. 152 recante *"Norme in materia ambientale"* e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14/05/2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248"* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS (di seguito *"CTVA"*);

VISTO il Decreto Legge 23/05/2008, n. 90, convertito in legge il 14/07/2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR 14/05/2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18/09/2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della CTVA e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23/05/2008 e GAB/DEC/205/2008 02/del 07/2008;

VISTO il Decreto legislativo del 03/04/2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della CTVA;

VISTO il Decreto Legge 06/07/2011, n. 98, convertito in legge il 15/07/2011, L. n. 111/2011 *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria"* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legge 24/05/2014 n. 91, convertito in legge 11/08/2014, L. 116/2014 *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea"* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;

VISTA la Legge n. 221, pubblicata sulla G.U. Serie Generale, n. 294 del 18/12/2012, recante alcune modifiche al Decreto Legislativo 03/04/2006, n. 152 s.m.i. ed in particolare dispone che la procedura di VIA relativa agli elettrodotti facenti parte della Rete di Trasmissione Nazionale sia di competenza statale;

CONSIDERATO che la motivazione principale dell'opera in progetto è la richiesta di connessione alla RTN della società Rivacciaio SpA per un impianto di consumo da 100 MW, al fine di potenziare l'attuale fornitura di energia elettrica presso il loro stabilimento siderurgico nel comune di Lesegno in provincia di Cuneo e che, a tal fine, il Proponente TERNA SpA propone di realizzare una nuova stazione elettrica in Comune di Lesegno (CN) in corrispondenza dello stabilimento di produzione acciaio, ma esternamente allo stesso, e un nuovo collegamento a 132kV tra la nuova stazione e la Stazione elettrica di Ceva (CN) di lunghezza pari a 6,5km;

CONSIDERATO che l'opera ha, altresì, lo scopo di garantire il miglioramento della qualità del servizio elettrico, grazie alla chiusura della maglia che inizia e si conclude alla SE Magliano dopo aver attraversato la CP di Carrù, la CP di Ceva, la futura SE 132 kV di Lesegno e la CP di Mondovì;

PRESO ATTO che l'avviso al pubblico relativo alla procedura di cui trattasi è stato pubblicato sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 27/02/2017 e che il termine per la presentazione delle osservazioni del pubblico è scaduto il 13/04/2017;

CONSIDERATO altresì che, in data 4 maggio 2017 si è tenuta una riunione tecnica con la Società TERNA Rete Italia SpA;

CONSIDERATO che, alla data odierna, relativamente al progetto di cui trattasi, non sono state ricevute osservazioni del pubblico;

PRESO ATTO che risulta pervenuta l'osservazione unitaria regionale espressa dalla Regione Piemonte con determinazione dirigenziale n. 177 del 4 maggio 2017 del Responsabile del Settore Sviluppo Energetico Sostenibile, trasmessa con nota prot. 6118 A1904A, acquisita al protocollo DVA.I.0010797 del 9/5/2017;

CONSIDERATO e **VALUTATO** che la citata osservazione unitaria, conclude che sussistono i presupposti per la non assoggettabilità a VIA, subordinatamente al rispetto di una serie di condizioni e raccomandazioni; sono, tuttavia, evidenziate una serie di carenze della analisi degli impatti ambientali potenziali correlati alla realizzazione dell'opera, ovvero:

- *[...] Per tutte le opere in esame, la "Relazione forestale" allegata al progetto definitivo stima che l'area boscata complessivamente soggetta a trasformazione sia pari a 64.659 mq e definisce che, in base alla normativa nazionale e regionale vigente, sia necessario ottemperare all'obbligo di compensazione boschiva, senza però fornire la progettazione delle opere di compensazione e nemmeno indicare le modalità di compensazione che si intendono attuare. Nella relazione forestale non viene inoltre chiarita la modalità di gestione delle aree in servitù in fase di esercizio, con particolare riferimento alle aree boscate; nella relazione preliminare ambientale si parla di mantenimento a prato mentre nella relazione forestale di tagli periodici*
- *[...] Durante il sopralluogo [...] si è rilevata la presenza diffusa di formazioni boscate a querceto e a querceto-carpinetto e di nuclei di farnie di notevoli dimensioni, che costituiscono un elemento di elevata valenza ecologica e rappresentano un elemento relitto dei boschi di pianura e collinari che caratterizzavano un tempo il paesaggio agrario locale, che potrebbero essere interferite dalla realizzazione delle piste di cantiere funzionali alla realizzazione dei sostegni della nuova linea elettrica. Tali aspetti non sono però presi in considerazione né dalla "Relazione preliminare ambientale", né dalla "Relazione forestale"*
- *[...] Durante il sopralluogo si è, inoltre, osservato come il parallelismo della nuova linea con le due linee elettriche esistenti (linea a 66 kV di RFI e linea a 15 kV di Enel Distribuzione) produca tra i tralicci 008N e 010N un effetto moltiplicatore del taglio boschivo, che richiede il ricorso a misure di mitigazione ambientale*
- *[...] Per quanto riguarda gli impatti nei confronti dell'avifauna, si osserva che la nuova linea elettrica in progetto si sviluppa all'interno del corridoio di migrazione dell'avifauna della Valle Tanaro [...] La "Relazione preliminare ambientale" allegata al progetto presentato non fa cenno all'esistenza di tale corridoio di volo, non approfondisce l'analisi dei possibili impatti nei confronti dell'avifauna e non propone l'adozione di specifiche misure di mitigazione per attenuare i possibili rischi di elettrocuzione e di collisione contro i cavi. Non viene inoltre considerato il potenziale impatto sulla chiroterofauna dell'impianto di illuminazione della centrale elettrica di Lesegno*
- *In merito ai campi elettromagnetici [...] nella documentazione di progetto manca una stima della fascia di rispetto complessiva dovuta al contributo della linea in progetto insieme con la linea 66kV RFI "Ceva - Fossano", nel tratto di parallelismo tra le due (ovvero tra i sostegni 5 e 11 della nuova "Lesegno - Ceva").*
- *In merito alle attività di cantiere, la Regione sottolinea la 'mancanza di un adeguato dettaglio della cantierizzazione dell'opera e delle modalità operative con cui si intendono realizzare i lavori ed di un bilancio delle superfici interferite dalla cantierizzazione, comprensivo delle aree di cantiere, delle aree di stoccaggio dei materiali e del dimensionamento delle piste di cantiere (con specifico riferimento alle piste insistenti sulla viabilità interpodereale). Non è inoltre chiarito quali piste/strade di cantiere avranno carattere definitivo e quali transitorio e non sono state fornite indicazioni sulle*

modalità di ripristino delle piste di cantiere di tipo transitorio. La carta della cantierizzazione non riporta le aree impiegate per lo stoccaggio dei materiali ed il loro dimensionamento. Relativamente alle operazioni di scotico, si evidenzia che non sono state fornite indicazioni sulle tempistiche e sulle procedure che si intendono adottare per la gestione e lo stoccaggio del materiale'

- *Le opere del progetto in esame ricadono in aree soggette a vincolo per scopi idrogeologici. Ai fini di consentire l'espressione del successivo parere autorizzativo da parte del competente Settore Tecnico Regionale di Cuneo, si renderà necessario integrare la documentazione progettuale con quanto definito dalla deliberazione della Giunta regionale del Piemonte n. 112-31886 del 3.10.1989 e dalla Circolare n. 4AMD/2012.*

Quadro di Riferimento Programmatico

CONSIDERATO e VALUTATO che l'opera in progetto interferisce con i seguenti vincoli:

- Territori coperti da foreste e da boschi (D.lgs 42/04 s.m.i.)
 - Comune di Ceva:
 - Campata tra i sostegni n.002N e 003N
 - Campata tra i sostegni n.005N e 006N
 - Comune di Leseugno:
 - Sostegno n.009N
 - Sostegno n.014N
 - Sostegno n.015N
 - Sostegno n.016N
 - Campate tra i sostegni n.008N e 009N
 - Campata tra i sostegni n.009N e 010N
 - Campata tra i sostegni n.014N e 015N
 - Campata tra i sostegni n.015N e 016N
 - Campata tra i sostegni n.016N e 017N
- Fiumi torrenti corsi d'acqua iscritti nell'elenco delle acque pubbliche con fascia di rispetto di 150 m (D.lgs 42/04 s.m.i.)
 - Comune di Ceva:
 - Rio Martino: Sostegno n.003N
 - Rio Pratolongo: Sostegno n.005N
 - Comune di Leseugno:
 - Torrente Mongia: Sostegno n.016N
- Zone Umide (D.lgs 42/04 s.m.i.)
 - Comune di Ceva:
 - Campata tra i sostegni n.003N e 004N – Codice univoco SIBIC-SIRI 498
 - Campata tra i sostegni n.005N e 006N – Codice univoco SIBIC-SIRI 5947
 - Comune di Leseugno:
 - Campata tra i sostegni n.008N e 009N – Codice univoco SIBIC-SIRI 498
 - Campata tra i sostegni n.014N e 015N – Codice univoco SIBIC-SIRI 8966
 - Campata tra i sostegni n.015N e 016N – Codice univoco SIBIC-SIRI 8966
 - Campata tra i sostegni n.016N e 017N – Codice univoco SIBIC-SIRI 8966
 - Campata tra i sostegni n.016N e 017N – Codice univoco CTRP-12341
- Vincolo idrogeologico (R.D. 3267 del 1923) nel comune di Leseugno:
 - Sostegno n.008N
 - Sostegno n.009N
 - Sostegno n.010N

- Sostegno n.011N
- Sostegno n.012N
- Sostegno n.013N
- Sostegno n.014N
- Sostegno n.018N
- Sostegno n.019N
- Stazione di Lesegno e pertinenze
- Realizzazione strada di accesso alla cabina

CONSIDERATO che nell'intorno delle opere in progetto non è stata rilevata la presenza di pozzi ad uso domestico/produttivo o idropotabile. Solo nei pressi della nuova stazione in Comune di Lesegno è presente un pozzo profondo che comunque si trova a più di 100 m di distanza;

CONSIDERATO e VALUTATO che, si riscontrano delle criticità anche relativamente alla coerenza con il Piano Paesaggistico regionale (PPR) (D.G.R. n.20-1442 del 18 maggio 2015), di cui si discuterà nel quadro di riferimento ambientale del presente parere;

CONSIDERATO e VALUTATO che l'analisi presentata dal Proponente nel SIA preliminare circa la contestualizzazione dell'opera nel quadro di riferimento programmatico è poco approfondita, gli estratti cartografici non sempre rappresentano le opere in progetto, rendendone di difficile valutazione l'inserimento nel contesto; con riferimento ai vincoli interessati dal progetto, inoltre, non vengono identificate le opportune misure volte al superamento delle incompatibilità;

Quadro di Riferimento Progettuale

CONSIDERATO che, come accennato precedentemente, l'opera di cui trattasi è inserita nel Piano di Sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale (RTN), all'interno del quadro degli interventi per la connessione alla RTN e che la richiesta di connessione alla RTN è stata avanzata dalla società Rivacciao SpA per un impianto di consumo da 100 MW, al fine di potenziare l'attuale fornitura di energia elettrica presso il loro stabilimento siderurgico nel comune di Lesegno in provincia di Cuneo;

CONSIDERATO, altresì, il Proponente dichiara che l'opera garantisce un miglioramento della qualità del servizio elettrico, grazie alla chiusura della "maglia elettrica" che inizia e si conclude alla SE Magliano dopo aver attraversato la CP di Carrù, la CP di Ceva, la futura SE 132 kV di Lesegno e la CP di Mondovì;

CONSIDERATO che il progetto in esame prevede la realizzazione della nuova stazione elettrica di Lesegno e di un collegamento elettrico il cui tracciato si diparte dalla CP di Ceva, sita nel comune di Ceva, e termina alla nuova SE 132 kV di Lesegno, sita nel comune di Lesegno;

CONSIDERATO che il nuovo collegamento ha una lunghezza planimetrica pari a circa 6,5 km, di cui 2,2 km nel Comune di Ceva e 4,3 km nel Comune di Lesegno e prevede la realizzazione di 23 nuovi sostegni, di cui il sostegno 000N all'interno della CP di Ceva e i sostegni 997N, 998N e 999N all'interno della SE 132 kV di Lesegno;

CONSIDERATO che la nuova stazione elettrica in progetto sorgerà all'interno del territorio del Comune di Lesegno in provincia di Cuneo, su un'area agricola di circa 4000 m² situata in prossimità della linea ferroviaria RFI "Torino-Savona", nelle vicinanze della stazione ferroviaria di Lesegno e dell'acciaieria Riva Acciaio S.p.A., tra il futuro sostegno p.019N dell'elettrodotto in progetto T.731 "Lesegno-Ceva" e il sostegno p.45 dell'esistente linea T.730 "Mondovì-Riva Acciaio";

CONSIDERATO che il piazzale di stazione sarà realizzato con materiale stabilizzato vagliato privo di parti terrose/argillose (spessore 55 cm circa), ricoperto con uno strato di ghiaietto di spessore pari a circa 5 cm;

CONSIDERATO che le strade di circolazione interna, di larghezza minima pari a 4 metri, saranno rifinite con pavimentazione in conglomerato bituminoso di spessore complessivo pari a 10 cm, posata su apposita fondazione in misto granulare non legato di spessore pari a 50 cm;

CONSIDERATO che l'allontanamento delle acque meteoriche dal piazzale sarà garantito mediante sistema di drenaggio costituito da pozzetti e tubazioni in PVC, convogliate verso appositi pozzi perdenti dotati di sistema filtrante;

CONSIDERATO che l'area di stazione sarà delimitata mediante recinzione di tipo cieco di altezza pari a 2,50 m, dotata di sistemi antintrusione;

CONSIDERATO che l'accesso all'impianto sarà garantito mediante una strada bianca di lunghezza pari a circa 450 metri, collegata alla viabilità esistente in comune di S. Michele di Mondovì in corrispondenza della p.k. 0+700 della SP 34 "Di Valle Mongia" in provincia di Cuneo;

CONSIDERATO che la sezione stradale avrà una larghezza pari a 5 metri per consentire il transito dei mezzi d'opera e che la pavimentazione stradale sarà costituita da uno strato di fondazione in misto granulare sabbioso-ghiaioso adeguatamente compatto per garantire le necessarie caratteristiche di portanza, e da uno strato di superficie in terra stabilizzata con materiale legante;

CONSIDERATO che, inoltre, il progetto prevede la demolizione dell'ultima campata di linea aerea di lunghezza circa 200 m della linea esistente di alta tensione N.730 di Enel Distribuzione S.p.A.,

CONSIDERATO che le caratteristiche elettriche dell'elettrodotto, come riportate nella documentazione progettuale, sono riassunte nella seguente tabella e che la portata in corrente in servizio normale del conduttore sarà conforme a quanto prescritto dalla norma CEI 11-60, per elettrodotti a 132 kV in zona B:

Frequenza nominale	50 Hz
Tensione nominale	132 kV
Corrente nominale	675 A
Potenza nominale	155 MVA

CONSIDERATO che la nuova stazione elettrica di Lesegno a 132 kV sarà del tipo con isolamento in aria e sarà costituita da un sistema trifase a singola sbarra con:

- n° 2 montanti di linea per consentire l'entra/esce degli elettrodotti T.730 e T.731
- n° 1 montante che sarà destinato alla linea AT di interconnessione verso lo stabilimento "Riva Acciaio".

CONSIDERATO che la realizzazione della stazione elettrica prevede l'apertura di un cantiere puntuale in corrispondenza del sito di costruzione e di un cantiere lineare per la realizzazione della strada di accesso;

CONSIDERATO che la prima attività in ordine temporale consisterà nell'adeguamento della viabilità esistente al fine di consentire ai mezzi d'opera di raggiungere il sito di costruzione e che l'intervento di realizzazione della strada bianca di accesso può essere suddiviso nelle seguenti fasi:

- rimozione del terreno superficiale
- realizzazione opere di sostegno dei pendii
- movimenti di terra (sterro e riporto) per creazione del piano stradale
- realizzazione dei drenaggi trasversali
- formazione della sovrastruttura stradale mediante stesura di materiale vagliato per la fondazione e di misto cementato per lo strato superficiale di usura.

CONSIDERATO che l'intervento di costruzione della stazione elettrica può essere suddiviso nelle seguenti fasi:

- scotico dell'area per la rimozione dello strato vegetale di superficie
- movimenti di terra (spianamenti e rinterri) per realizzare il piano orizzontale d'imposta della stazione
- realizzazione delle opere di sostegno dei pendii
- posa dei drenaggi e della rete di messa a terra dell'impianto
- realizzazione delle fondazioni delle apparecchiature AT
- costruzione dei cunicoli e posa delle tubazioni porta cavi
- costruzione dei fabbricati e della recinzione
- formazione dei piazzali in materiale vagliato e posa del pietrisco superficiale
- montaggio dei tralicci e delle apparecchiature AT

- finitura in conglomerato bituminoso delle strade di circolazione interna
- cablaggio dei quadri e collegamento degli impianti di comando e controllo della stazione fase di cantiere.

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la realizzazione della linea elettrica, fasi principali di realizzazione della stessa sono:

- esecuzione delle fondazioni dei sostegni;
- montaggio dei sostegni;
- messa in opera dei conduttori e delle corde di guardia.
- demolizione dei sostegni da dismettere comprese le loro fondazioni fino a 1,5 metri dal piano di campagna

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce di scavo relativa alla realizzazione del tracciato, il Proponente prevede il deposito temporaneo del materiale scavato presso ciascun "microcantiere" e successivamente il suo utilizzo per il rinterro degli scavi, previo accertamento, durante la fase esecutiva, dell'idoneità di detto materiale per il riutilizzo in sito. In caso contrario, saranno eseguiti appositi campionamenti e il materiale scavato sarà destinato ad idonea discarica, con le modalità previste dalla normativa vigente;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la stazione elettrica e la realizzazione della strada il Proponente prevede altresì il riutilizzo del terreno scavato;

VALUTATO che, sulla base della documentazione progettuale i volumi di terra che si prevede di movimentare sono pari a circa 2.700m³ per la linea elettrica, 15.000m³ per la realizzazione della stazione elettrica e 6.000m³ circa per la realizzazione della strada di accesso;

VALUTATO che, al fine di consentire una compiuta valutazione delle modalità di gestione delle terre e rocce da scavo il Proponente avrebbe dovuto presentare un Piano di Utilizzo ai sensi del DM 161/2012 e che tale Piano non è stato presentato;

CONSIDERATO che, relativamente alle interferenze ambientali in fase di cantiere, il Proponente individua le seguenti:

- *Le piazzole per la realizzazione (o eventuale demolizione) dei sostegni comportano una occupazione temporanea di suolo pari a circa il doppio dell'area necessaria alla base dei sostegni. L'occupazione di suolo è molto breve, al massimo di un mese e mezzo per ogni postazione. La realizzazione di piste di accesso alle piazzole sarà limitata a brevi raccordi con la viabilità presente. Al trasporto dei materiali è associabile un'immissione di rumore nell'ambiente limitata nel tempo e paragonabile a quella delle tecniche agricole usuali. Al termine dei lavori nelle aree immediatamente circostanti alle fondazioni dei sostegni viene ripristinato l'uso del suolo precedente.*
- *Nella realizzazione delle attività inerenti le fondazioni (realizzazione e demolizione), la rumorosità non risulta eccessivamente elevata, essendo provocata dall'escavatore e quindi equiparabile a quella delle macchine agricole. Queste attività, dato che comportano movimenti di terra, peraltro contenuti, possono produrre polverosità, ma sempre di limitata durata nel tempo. Al montaggio del sostegno sono associate interferenze ambientali trascurabili.*
- *La posa dei conduttori viene preceduta dallo stendimento dei cordini di guida attraverso l'utilizzo dell'elicottero; in questa fase quindi la rumorosità ambientale può subire degli incrementi, peraltro molto limitati nel tempo. Infine, è da considerare la temporanea e contenuta occupazione di suolo. Tale fase richiede in generale la verifica dell'altezza della vegetazione e l'eventuale contenimento di quella che interferisce con la linea.*
- *Le attività di costruzione dell'elettrodotto, per rumorosità e presenza di mezzi e persone, possono determinare l'allontanamento temporaneo di fauna dalle zone di attività. La brevità delle operazioni, tuttavia, esclude la possibilità di qualsiasi modificazione permanente.*
- *La strada di accesso alla nuova stazione elettrica di Lesegno attraversa per circa metà del percorso aree boscate. Pertanto per consentire la costruzione della nuova viabilità andrà effettuato il taglio delle piante per una superficie pari a circa 1860 m²,*

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large scribble at the top, a checkmark, and several illegible signatures and initials.

Handwritten marks at the bottom left, including a checkmark and some illegible scribbles.

Large handwritten signature and initials at the bottom center and right, including the name "Stacchi" and other illegible marks.

- *Gli interventi di recupero e ripristino riguarderanno tutte le aree temporaneamente manomesse in fase di realizzazione dei nuovi impianti. Le tipologie d'intervento saranno volte al recupero delle aree al preesistente uso del suolo.*

VALUTATO che, relativamente alle interferenze ambientali in fase di cantiere, come anche sottolineato dalla Regione Piemonte nella propria osservazione unitaria, la caratterizzazione delle attività di cantiere non è adeguatamente dettagliata, in particolare:

- non sono dettagliate le aree di stoccaggio dei materiali;
- relativamente alle operazioni di scotico e ripristini ambientali, non sono state fornite indicazioni sulle tempistiche e sulle procedure che si intendono adottare,
- non sono altresì dettagliate le modalità di ripristino o compensazione della superficie boscata su cui sarà effettuato il taglio della vegetazione.

VALUTATO, altresì, che nello studio preliminare ambientale non viene stimata la durata dei lavori e, pertanto, non è possibile stimare con precisione gli impatti correlati e le relative misure di mitigazione;

VALUTATO che l'opera presenta altresì delle interferenze in fase di esercizio per la cui analisi si rimanda alla successiva analisi del quadro ambientale;

Quadro di Riferimento Ambientale

Relativamente alla componente atmosfera

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la caratterizzazione meteo climatica dell'area in esame, la regione Piemonte per sue caratteristiche territoriali presenta condizioni meteorologiche particolarmente sfavorevoli per la qualità dell'aria in cui le emissioni di inquinanti si distribuiscono, ma faticano a disperdersi: i venti medi sono tra i più bassi d'Europa, frequentemente si instaurano condizioni di alta pressione associata a stabilità atmosferica, con gli inquinanti che si disperdono in altezza solo fino a pochi metri dal suolo;

CONSIDERATO che nella Regione Piemonte, analogamente a quanto succede in tutto il bacino padano, rimangono situazioni problematiche a scala regionale per quanto riguarda il PM10 e l'ozono, mentre sono più localizzati in prossimità dei grandi centri urbani i casi di superamento del valore limite annuale per il biossido di azoto, in particolare nelle stazioni da traffico;

CONSIDERATO che gli impatti sulla componente sono ascrivibili alla sola fase di cantiere e, in particolare dai mezzi di trasporto e dal sollevamento polveri durante le fasi di scavo e movimento terre;

CONSIDERATO che le attività svolte in cantiere a cui è associabile la produzione di polveri sono sostanzialmente riconducibili a:

- scavo mediante escavatore;
- caricamento materiali su camion.

E che tali attività sono limitate temporalmente ad un periodo di qualche giorno per ciascun microcantiere;

CONSIDERATO che l'impatto determinato dalle emissioni di combustione dei motori, nelle aree di cantiere/deposito, lungo gli itinerari di cantiere e sulla viabilità ordinaria, non causa generalmente alterazioni significative sebbene veicolino i tipici inquinanti da traffico, quali, principalmente, monossido di carbonio (CO) e Ossidi di azoto (NOx);

CONSIDERATO e **VALUTATO** che l'impatto si può considerare trascurabile in termini di peggioramento della qualità dell'aria perché temporalmente circoscritto al periodo di esecuzione delle attività e localizzato nell'intorno dell'area di cantiere (50-100m);

CONSIDERATO che il sollevamento delle polveri trova origine prevalentemente dal passaggio del traffico di cantiere su strade e piste non asfaltate; in subordine per l'azione diretta del vento sulle aree di scavo, sui mezzi di trasporto e sulle aree di accumulo delle terre e/o dei materiali inerti di utilizzo;

CONSIDERATO anche per le polveri, le emissioni in atmosfera abbiano carattere circoscritto, con ambiti di interazione potenziale ordinariamente pari a poche decine di metri; ambiti che possono aumentare sino all'ordine dei 100 - 200 m se concorrono: l'uso di strade bianche con modesta qualità dei materiali arido, scarsa umidità relativa, forti venti;

VALUTATO che il Proponente identifica una serie di misure di mitigazione volte a minimizzare gli impatti e che tali misure consistono in:

- nelle aree di circolazione nei cantieri:
 - ripulire sistematicamente le aree di cantiere evitando il perdurare di inutili depositi di materiali di scavo o di inerti;
 - programmare, in presenza di terreni particolarmente fini, nella stagione estiva o in quella più ventosa, la bagnatura periodica della fascia di lavoro e delle piste non asfaltate;
 - recintare le aree di cantiere con reti antipolvere di idonea altezza in grado di limitare all'interno la sedimentazione delle polveri;
 - utilizzare mezzi di cantiere omologati e regolarmente mantenuti;
 - bagnatura dell'area e delle ruote degli autoveicoli al fine di evitare il sollevamento delle polveri.
- movimentazione del materiale:
 - processi di movimentazione con scarse altezze di getto e basse velocità d'uscita;
 - coprire (centinare) carichi di inerti fini e di materiale polverulento che possono essere dispersi in fase di trasporto;
 - ridurre al minimo la formazione di depositi di materiale sciolto.
- depositi di materiale:
 - ridurre i tempi in cui le aree di cantiere e gli scavi rimangono esposti all'erosione del vento;
 - localizzare le aree di deposito di materiali sciolti lontano da fonti di turbolenza dell'aria;
 - proteggere i depositi di materiale sciolto mediante teli.

VALUTATO che l'entità delle interferenze con la componente atmosfera sia poco significativo, limitato nello spazio e nel tempo e completamente reversibile;

Relativamente all'ambiente idrico superficiale e sotterraneo

CONSIDERATO che, l'area in studio ricade a cavallo dei territori dei Comuni di Ceva e Lesegno nel settore collinare compreso tra i fondovalle del T. Corsaglia e del Fiume Tanaro;

CONSIDERATO che dal punto di vista geomorfologico il territorio in esame si può dividere in due settori con caratteristiche omogenee:

- Valle Tanaro - tralicci dal numero 0 al numero 14: La Valle Tanaro è separata dalla Val Corsaglia dalla ripida scarpata che borda la sponda destra del corso del T. Mongia e presenta dunque quote più elevate di oltre 70 m. Il tracciato dell'elettrodotto si colloca sulla sponda sinistra del fiume, caratterizzata dalla presenza di più ordini di terrazzi alluvionali, delimitata a sud dai primi rilievi collinari impostati sui terreni delle formazioni marine del Bacino Terziario Piemontese
- Valle Corsaglia - tralicci dal numero 15 al numero 19 e nuova centrale. La valle del T. Corsaglia si colloca all'interno dei rilievi collinari costituiti da sedimenti terrigeni appartenenti al cosiddetto Bacino Terziario Piemontese. Si tratta di rilievi con versanti non particolarmente acclivi ma talora profondamente incisi dai corsi d'acqua.

CONSIDERATO che le opere in progetto attraverseranno in elevazione gli alvei dei seguenti corsi d'acqua:

- Rio Martino (tralicci 2-3): si tratta di un affluente in sponda destra del F. Tanaro e ha un andamento prevalentemente unicursale con pendenze comprese tra 1% e 0,1% con alveo poco inciso nei depositi alluvionali terrazzati. Solitamente presentano processi di erosione laterale ed abbondante trasporto solido sia di fondo che in sospensione. L'incisione presenta una tipica morfologia a "V" e sono segnalati dissesti in alveo a pericolosità molto elevata (Ee).
- Rio Pratolungo (tralicci 5-6): Il rio Pratolungo ha dato origine ad una profonda incisione con la tipica morfologia a "V", larga circa 50 m e profonda 20 - 25 m. Nel corso di eventi meteorici intensi si possono verificare dissesti in alveo, come confermato dal P.A.I. che lo cartografa come "aree a pericolosità molto elevata". A causa della profonda incisione i fenomeni idrodinamici in alveo sono comunque limitati all'interno dell'incisione stessa e le eventuali problematiche sono quindi legate alla stabilità delle scarpate.

- Rio Gambone (tralicci 7-8 e 9-10): è un affluente in sinistra del F. Tanaro e nel settore in studio è costituito da più rami affluenti. Si tratta di corsi d'acqua che drenano un'ondulazione del terrazzo pleistocenico, caratterizzata da fianco sinistro molto dolce con debole pendenza mentre il fianco destro presenta acclività elevata. I due versanti che delimitano l'ondulazione non presentano evidenze morfologiche riferibili a fenomeni di dissesto in atto o quiescenti. Il fondo subpianeggiante dell'ondulazione, con ampiezza di circa 55 m, è drenato dai due affluenti del rio Gambone, il primo collocato sulla sinistra della valletta mentre il secondo è nella porzione destra. I corsi d'acqua scorrono con alveo inciso di circa 5 m e sono privi di fenomeni idrodinamici significativi.
- Rio Fossato (tralicci 12-13 e 13-14): è un affluente in destra del T. Corsaglia e nel tratto interessato dall'attraversamento della linea è rappresentato da un piccolo fosso profondo un metro ad attività non perenne. La testata del bacino presso la cresta collinare a sud di località Tetto del Pollo, il quale scorre in un'ampia e dolce ondulazione del terrazzo pleistocenico che origina una valletta caratterizzata da fondo piatto a debole pendenza.
- T. Mongia (tralicci 14-15): affluente in destra del T. Corsaglia ha un bacino di 67 km² con una quota massima di 1880 m s.l.m. ed una sezione di chiusura a 362 m s.l.m.. Secondo i dati di letteratura (Regione Piemonte - Piano di Tutela delle Acque - D.C.R. n. 117-10731 del 13/3/07) in corrispondenza della sezione di Lesegno presenta una lunghezza dell'asta di 23 km con pendenza media del 6,4%, ed è alimentato da un bacino di 67,1 km². La portata media in regime ordinario è di 1,8 m³/s.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente dettaglia le modalità costruttive degli attraversamenti e che tutti gli interventi in progetto ricadono in aree esterne a perimetrazioni di dissesto legati alla dinamica dei corsi d'acqua. Tutti i tralicci sono posizionati a quote sopraelevate rispetto agli alvei attuali della rete idrografia principale e minore ed esternamente alle aree di potenzialmente esondabili in caso di eventi alluvionali;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda le acque sotterranee, il Proponente specifica nella Relazione di compatibilità idraulica che non sono presenti interferenze con pozzi;

CONSIDERATO, altresì, che il Proponente constata la mancanza generalizzata di una falda sub affiorante lungo quelle superfici di versante;

CONSIDERATO e VALUTATO che, relativamente alla fase di cantiere, gli impatti potenziali sono circoscritti ad eventi incidentali che si possono generare e che il Proponente individua azioni di mitigazione volte a prevenire all'inizio della interazione con l'ambiente idrico superficiale e profondo, ovvero soluzioni organizzative per la prevenzione dello sversamento di sostanze sul suolo e in falda e che pertanto, impatti potenziali sono adeguatamente mitigati;

VALUTATA la compatibilità sostanziale dell'opera con riferimento alla componente analizzata per quanto riguarda la fase di esercizio e di cantiere, alla luce delle misure di mitigazione identificate;

Relativamente alla componente suolo e sottosuolo

CONSIDERATO che la zona oggetto dell'intervento dal punto di vista geologico strutturale si pone in corrispondenza del contatto tra le formazioni basali del Bacino Terziario Ligure-Piemontese (Oligo-mioceniche) e le unità alloctone Brianzonesi e Piemontesi (tegumento permo-carbonifero e copertura meso-cenozoica);

CONSIDERATO che le formazioni basali del Bacino Terziario Ligure-Piemontese (BTP) affioranti nel settore in studio si distinguono, dalla più antica alla più recente, in:

- Formazione di Molare: costituisce i termini più antichi, oligocenici, del BTP ricoprendo in netta discordanza le unità precedentemente descritte. E' costituita da conglomerati poligenici ed arenarie grossolane stratificate, con subordinate intercalazioni marnose; la giacitura di tale formazione è verso N-NW con inclinazioni variabili tra 15 e 25° (Oligocene).
- Formazione di Rocchetta: Marne talora siltoso-sabbiose, grigie o grigio-nocciola spesso divisibili in scaglie o lamine sottili. Nella zona in studio si intercalano talvolta marne calcaree in sequenze sottili, calcarenitiche inferiormente e con argilliti verdastre alla sommità (Aquitano - Oligocene Superiore).

- Formazione di Monesiglio: Sabbie giallastre in banchi anche plurimetrici con grossi noduli arenacei con sottili intercalazioni marnose (Aquitaniense – Oligocene Superiore). Affiora nel territorio di Ceva.
- Marne di Paroldo: Marne grigie più o meno siltose alternate ad arenarie o sabbie grigiastre (Langhiano – Aquitaniense) Affiorano diffusamente sulla scarpata presente sulla sponda destra del T. Mongia.

CONSIDERATO che i terreni del substrato del Bacino Terziario Ligure-Piemontese sono ricoperti da una coltre eluvio-colluviale di potenza variabile di natura limoso-sabbiosa-argillosa;

CONSIDERATO che le opere in progetto interesseranno zone in cui affiorano principalmente i depositi alluvionali più o meno antichi su diversi livelli di piani terrazzati. In linea generale presentano litologia uniforme, corrispondente a ghiaia con sabbia talora limosa. In superficie è presente una coltre di suolo limoso e limoso argilloso con potenza variabile da pochi decimetri a più metri a seconda del grado di alterazione che ovviamente aumenta con l'età del deposito. Nei terrazzi più elevati si osserva un potente paleosuolo rossastro ferrettizzato con abbondante presenza di ciottoli;

CONSIDERATO che nei pressi della nuova stazione è presente un pozzo profondo di cui è nota la stratigrafia consultabile sul geoportale dell'ARPA Piemonte (<http://webgis.arpa.piemonte.it/geoportale/>) e che la stratigrafia del pozzo mostra al di sotto di due metri di riporto la presenza fino a -6 m di profondità di depositi alluvionali ghiaioso-sabbiosi. Oltre tali quote si incontra il substrato pre-quaternario del Bacino Terziario Ligure-Piemontese costituito da alternanze di conglomerati, arenarie, sabbie e marne;

CONSIDERATO che il Proponente, dalla consultazione degli elaborati del Comune di Ceva, evidenzia quanto di seguito esposto:

- La "Carta geologico-strutturale" evidenzia come tutti i tralicci ricadono nella zona di affioramento dei "Depositi alluvionali ghiaiosi, sabbiosi, ciottolosi terrazzati, antichi (Olocene)": lungo alcune incisioni torrentizie è segnalata la presenza di terreni marnosi della formazione del BTP.
- La "Carta geoidrologica" descrive che i depositi quaternari hanno invece una permeabilità per porosità da medio-bassa ad alta a seconda del grado di alterazione/argillificazione.
- La "Carta geomorfologica e dei dissesti" non evidenzia dissesti a carico delle aree interessate dalla realizzazione dei tralicci in progetto.
- La "Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica" include quasi tutti i settori interessati dagli interventi in differenti classi di sintesi. La maggior parte dei tralicci ricade in aree stabili classificate in Classe I e Classe II. Solo due tralicci (n° 5 e 6) ricadono in Classe III non differenziata vista la vicinanza ad alcuni rii minori. Anche in questo caso sono esterni alle aree interessate dall'erosione dei corsi d'acqua individuate nella "Carta geomorfologica e dei dissesti".

CONSIDERATO che l'analisi del quadro vincolistico ricadente sull'area in studio è stata completata attraverso l'analisi del Sistema Cartografico Online e del S.I.T. della Protezione Civile della Provincia di Cuneo, sulla base delle cui informazioni il Proponente deduce che parte dell'area in studio è sottoposta a Vincolo Idrogeologico (L.R. 45/89) ed in particolari le aree ove verranno realizzati i tralicci n° 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 19;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente afferma che le aree interessate dalle opere in progetto non siano state coinvolte dall'evento di piena del 5-6/11/1994, sebbene dall'estratto della cartografia edita dalla Regione Piemonte a seguito dell'evento alluvionale del novembre 1994 riportata nel SIA Preliminare, non sia possibile verificare tale affermazione, mancando l'indicazione del tracciato;

CONSIDERATO che, relativamente alle caratteristiche geotecniche, il Proponente identifica delle situazioni di potenziale criticità, ovvero:

- Traliccio 5: si trova in un settore pianeggiante posto a monte della scarpata che delimita l'incisione torrentizia del Rio Pratolungo. Si ritiene che il traliccio sia ubicato al di fuori delle aree interessate dalla dinamica torrentizia e posto ad una distanza che potrebbe essere sufficiente dal ciglio di scarpata. Nei pressi del punto di installazione del traliccio scorre un piccolo fosso irriguo scavato in terra.
- Traliccio 6: si trova in un settore pianeggiante e nelle vicinanze, ma a più di 10 m di distanza, scorre un canale in cls a sezione quadrata (0,5x0,5m) la cui alimentazione avviene dal Rio Pratolungo. Si ritiene che non vi sia interferenza tra il rio ed il punto di installazione dell'opera. Unica interazione

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

può essere legata alle eventuali perdite di fondo del canale che possono alimentare la falda sottostante e, soprattutto nei periodi di maggiore ricarica naturale, avvicinarsi al p.c..

- **Traliccio 9:** nella "Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica" del Comune di Lesegno è inserito in Classe III non differenziata. L'area a grandi linee risulta subpianeggiante anche se la folta vegetazione presente al momento del sopralluogo non ha permesso di individuare locali avvallamenti o piccole scarpate. In ogni caso non sono stati individuati dissesti e si ritiene che il sito sia idoneo per l'installazione del traliccio.
- **Traliccio 13:** Il traliccio è ubicato in un settore boscato a qualche decina di metri di distanza dal Rio Fossano, un piccolo corso d'acqua naturale che al momento del sopralluogo, settembre 2015, era asciutto. Si tratta di un rio con andamento tortuoso inciso di circa 1 m nei depositi alluvionali antichi. Nell'alveo si osservano depositi di ciottoli che testimoniano come durante i periodi di attività le portate siano significative. Il traliccio si trova comunque ad una distanza ed una quota di sicurezza rispetto a possibili scenari di esondazione legate al rio.
- **Traliccio 14:** si trova a monte del ciglio di scarpata che delimita il settore terrazzato dall'alveo del T. Mongia. L'abbondante vegetazione non ha permesso una valutazione di dettaglio dell'area anche se non vi sono segnalati fenomeni di dissesto che la interessino. A monte, verso Est, è presente un vigneto ed il traliccio verrà ubicato a valle di un terrazzamento avente un'altezza media di circa 1-2 m.
- **Tralicci 15 e 16:** questi due tralicci sono ubicati nei settori di scarpata posti sulla sponda sinistra del T. Mongia. Anche in questi casi l'abbondante vegetazione presente non ha permesso una semplice osservazione dei luoghi ma in entrambi i casi è emerso come il punto di installazione sia stato individuato in zone ad acclività media compresi tra scarpate più pendenti. In particolare la scarpata del traliccio 16 mostra, a partire dal piano terrazzato superiore, un primo tratto a pendenza ridotta su cui verrà installata l'opera, un secondo tratto più pendente ed un terzo ad acclività più moderata che si raccorda con il sottostante settore pianeggiante. L'installazione del traliccio richiederà in questi casi, a seguito di un adeguato rilievo topografico, valutazioni approfondite relativamente alla stabilità di eventuali fronti di scavo e dell'intero settore di scarpata prevedendo, se necessario, opere di sostegno (muri, paratie di micropali, terre armate, ecc.) provvisorie e/o definitive.

CONSIDERATO e VALUTATO che, per quanto riguarda la sismicità dell'area, secondo la D.G.R. 19/01/2010, n. 11-13058 "Aggiornamento e adeguamento dell'elenco delle zone sismiche (O.P.C.M. n. 3274/2003 e O.P.C.M. 3519/2006)" i Comuni di Ceva e Lesegno sono stati classificati in Zona 3 e che, in fase di progettazione definitiva andranno comunque eseguite indagini di dettaglio per la caratterizzazione sismica del sito in esame;

CONSIDERATO che, relativamente alla stima degli impatti in fase di cantiere, il Proponente evidenzia che le tipologie di suolo interessati sono:

- prevalentemente entisuoli calcarei (o mollisuoli sotto copertura boschiva) più o meno sottili, alterabili nelle zone acclivi;
- prevalentemente inceptisuoli alluvionali più o meno profondi nelle aree sub - pianeggianti o planiziali, in omeostasi.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente dichiara che massima attenzione sarà osservata nelle fasi di scotico del terreno nelle aree acclivi, al fine di limitarlo e, parimenti, conservare pro-tempore lo strato superficiale del suolo al fine di un suo riutilizzo in loco operando in tal modo una prevenzione alla lotta contro la desertificazione dei versanti;

CONSIDERATO e VALUTATO che diverso e meno significativo è, viceversa, l'impatto sui pedotipi nelle aree sub pianeggianti sia per la maggiore profondità dei profili che per l'assenza dei fenomeni erosivi. Anche in tal caso il terreno vegetale sarà accantonato per poi essere riutilizzato in loco, sempre evitandone la perdita di fertilità e/o l'inquinamento;

VALUTATO che, il Proponente quale impatto sulla componente stima esclusivamente la sottrazione temporanea di suolo agrario per la posa ovvero lo smantellamento dei sostegni, per la apertura delle piste di cantiere e per la realizzazione della stazione elettrica di Lesegno;

VALUTATO che, per quanto riguarda la fase di esercizio, il Proponente si limita a constatare la sottrazione permanente di suolo in corrispondenza dei sostegni, non menzionando e valutando la sottrazione permanente dovuta alla costruzione della nuova stazione elettrica;

VALUTATO, altresì, che il Proponente cita la necessità di taglio di aree boscate, ma nessuna valutazione quantitativa o proposta di mitigazione o compensazione ambientale viene identificata nella documentazione;

VALUTATO, altresì, che come evidenziato nella analisi della componente, i tralicci n° 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 19, nonché la nuova stazione elettrica di Lesegno ricadono in area soggetta a Vincolo Idrogeologico (L.R. 45/89) e che la documentazione presentata non affronta tale problematica in maniera adeguata;

VALUTATO, pertanto, che relativamente alla componente analizzata gli impatti non siano stati adeguatamente valutati e che, per la natura delle opere non sia possibile escludere effetti negativi e significativi sull'ambiente, come richiesto nell'articolo 20 del D.Lgs. 152/2016;

Terre e rocce da scavo

CONSIDERATO e VALUTATO che ai sensi delle norme oggi vigenti occorre applicare quanto previsto dal DM 161/2012 per le opere sottoposte a VIA o ad AIA che prevedono movimentazioni di Terre e Rocce da Scavi superiori ai 6.000 m³, ovvero di applicare quanto contenuto nell'art. 41/bis della L. 98/2013 per tutti i restanti casi ivi compresi quindi gli interventi che prevedono il riutilizzo, nello stesso sito di produzione, di materiali di scavo allo stato naturale senza necessità di realizzare un deposito temporaneo al di fuori dell'area di cantiere

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente non ha presentato detto piano, nonostante i volumi di terre movimentati sia superiore ai 6000m³ e che pertanto la documentazione non possa ritenersi sufficiente ad una compiuta valutazione;

Relativamente alla caratterizzazione ecosistemica e florofaunistica, ai siti della Rete Natura 2000

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la vegetazione, la pianura cuneese è caratterizzata da un elevato grado di antropizzazione, che ha comportato la totale sostituzione della foresta planiziale con seminativi, prati e pioppeti, che costituiscono isole nello sviluppo sempre più invadente degli insediamenti industriali e residenziali;

CONSIDERATO e VALUTATO che, sulla base degli estratti cartografici e dalla analisi riportati dal proponente nella documentazione, almeno il 31,2% del suolo interessato dalla realizzazione dell'opera (62.798 m²) è ricoperto a bosco, la restante area è occupata prevalentemente da pascoli e seminativi;

CONSIDERATO e VALUTATO che i sostegni che ricadono in area vincolata sono 3 (su 19) per un'area occupata complessivamente di 192 m² (64 m² l'uno) e che i sostegni che ricadono nell'area cartografata a bosco sono 9 (su 19) per un'area occupata complessivamente di 576 m² (64 m² l'uno);

CONSIDERATO e VALUTATO anche la tratta in modifica della linea n.730 occupata area boscata, sottostante alla campata aerea, mentre l'area della nuova cabina di Lesegno occupa un area destinata a vigneto coltivato;

CONSIDERATE e VALUTATE altresì le carenze progettuali sottolineate anche dalla Regione Piemonte nella Osservazione unitaria Regionale (Determinazione Dirigenziale n. 177 del 4 maggio 2017, in particolare relativamente alla mancanza di un progetto di opere di compensazione necessarie alla luce della trasformazione di 64.659mq di superficie boscata, alla modalità di gestione delle aree di servitù, con particolare riferimento alle aree boscate, alla interferenza delle piste di cantiere con le formazioni boscate a querceto e quercu-carpinetu nonché alla mancata individuazione delle opere di mitigazione ambientale, per l'effetto moltiplicatore del taglio boschivo derivante dal parallelismo della nuova linee con le due linee esistenti (linea a 66 kV di RFI e linea a 15 kV di Enel Distribuzione);

VALUTATO che, a fronte della constatazione dell'impatto derivante dalla realizzazione dell'opera, il Proponente non quantifica nel dettaglio tali impatti né le misure di mitigazione e compensazione ambientale necessarie;

VALUTATO, pertanto, che relativamente alla componente analizzata non sia possibile escludere impatti negativi e potenzialmente significativi sull'ambiente;

CONSIDERATO che, relativamente alla fauna, il Proponente evidenzia come l'habitat forestale lambisce e attraversa l'elettrodotto come fasce arborate lungo gli impluvi ed i fossi e come, pertanto la presenza faunistica sia importante, articolata e ricca stante la presenza diffusa di aree boschive alternate a schiarite; il Proponente rileva come questo ambiente, là dove ha natura prevalentemente forestale, offre una biodiversità ed una ricchezza di nicchie per la vita animale superiore molto elevata. Spesso queste fasce alberate occupano i bordi dei campi ed offrono nicchie sia per l'avifauna che per i piccoli mammiferi;

CONSIDERATO, altresì, che il Proponente rileva una connessione ecologica marcata nell'area di intervento è marcata nell'area boscata tra l'autostrada A6 e il torrente Mongia, mentre l'autostrada A6 e la linea ferroviaria sono due ostacoli molto significativi;

CONSIDERATO che si rileva che l'ecosistema presente è composto da diversi habitat diversificati tra loro, quali: Ambienti acquatici dell'entroterra (specchi d'acqua permanenti, acque correnti, sponde periodicamente inondate dai corpi), Ambienti umidi, Prati, cespuglietti, foreste e boschi, siepi e filari, Rurali con coltivazioni agricole;

CONSIDERATO e VALUTATO che, a fronte della rilevata potenziale ricchezza del territorio in termini faunistici ed ecosistemici, il Proponente si limita a riportare le specie potenzialmente presenti nell'area di studio sulla base della bibliografia ed estratti cartografici poco leggibili;

VALUTATO, altresì, che, come sottolineato dalla Regione Piemonte nella osservazione unitaria, non è considerata la presenza del corridoio di migrazione dell'avifauna della Valle Tanaro [...]. La *“Relazione preliminare ambientale” allegata al progetto presentato non fa cenno all'esistenza di tale corridoio di volo, non approfondisce l'analisi dei possibili impatti nei confronti dell'avifauna e non propone l'adozione di specifiche misure di mitigazione per attenuare i possibili rischi di elettrocuzione e di collisione contro i cavi. Non viene inoltre considerato il potenziale impatto sulla chiroterofauna dell'impianto di illuminazione della centrale elettrica di Lesegno;*

VALUTATO che la caratterizzazione delle componenti flora, fauna ed ecosistemi sia carente e che non sia possibile, in tal senso, fare una valutazione compiuta degli impatti potenziali derivanti dalla realizzazione dell'opera in progetto, soprattutto alla luce delle pressioni ambientali già presenti sul territorio, quali l'autostrada A6, la linea ferroviaria nonché le altre linee ad alta tensione;

VALUTATO, altresì, che non siano presentate eventuali misure di mitigazione o compensazione ambientale, se non per la fase di cantiere, e che, pertanto, non sia possibile escludere la negatività e la significatività degli impatti sulla componente ambientale analizzata;

Relativamente alla componente paesaggio

CONSIDERATO che, le opere in progetto interessano la Provincia di Cuneo nel nord ovest del territorio italiano, nei comuni di Lesegno, Ceva e San Michele di Mondovì. Il Comune di San Michele di Mondovì è interessato solamente dall'adeguamento della strada bianca esistente per una tratto di circa 45 m, per realizzare l'accesso alla nuova stazione di Lesegno;

CONSIDERATO che il Proponente rileva che le opere in progetto non interferiscono né sono prossime a beni storico architettonici;

CONSIDERATO che il Proponente descrive la morfologia complessa del contesto suddividendola nelle categorie:

- Pianeggiante (area agricola di Ceva, tra la cabina primaria di Ceva e l'autostrada A6). La morfologia pianeggiante del territorio in cui sono localizzate parte delle opere in progetto favorisce condizioni di visibilità ad ampio raggio delle strutture di maggiore altezza. In questo contesto l'elettrodotto è posizionato all'interno di un corridoio formato da altre due linee aeree esistenti con sostegni a palo e traliccio che mitigano la presenza dell'opera in progetto
- Collinare: per la maggior parte del percorso l'elettrodotto attraversa un area collinare rimando abbastanza mascherato dai dislivelli e dai boschi presenti.

CONSIDERATO che, il Proponente ha realizzato dei fotoinserimenti in corrispondenza dei punti sensibili del individuati nel PPR, ovvero:

- Campata 8-9: attraversamento linea aerea della autostrada A6 individuata quale percorso panoramico art.30 NDA. In tale tratto la linea si trova in parallelo alle linee aeree esistenti RFI ed Enel;

- Campata 14-15: Parallelismo linea aerea per un tratto di circa 400 m con un viadotto ferroviario individuato quale ferrovia storica. La campata 14-15 ha un forte dislivello, per cui risulta rispetto all'asse viario del viadotto, circa per metà al di sopra di esso e per metà al di sotto.

CONSIDERATO e VALUTATO, in particolare, che il fotoinserimento relativo alla campata 14-15 mette in risalto la forte percezione che si ha dell'opera in un'area paesaggisticamente sensibile;

VALUTATO che, il Proponente ipotizza mitigazioni ambientali esclusivamente per la futura stazione elettrica verso la strada Provinciale N.34, proponendo il mascheramento con alberatura per la nuova stazione di Lesegno;

VALUTATO, inoltre, che, sebbene siano genericamente citate misure di mitigazione possibili, quali la possibilità di utilizzo di altre tipologie di traliccio o di mascheramento mediante verniciatura, il Proponente non ne propone alcuna specifica, che valuti adeguatamente l'inserimento paesaggistico dell'opera nel contesto;

VALUTATO, pertanto, che, alla luce dell'analisi presentata non sia possibile escludere impatti negativi e significativi dell'opera di cui trattasi;

Relativamente alla componente ambiente acustico

CONSIDERATO che, i comuni di Lesegno, Ceva e San Michele sono dotati del piano di zonizzazione acustica comunale, e le aree attraversate sono di classe 3 e 4 per cui valgono i seguenti valori limite di emissione ai sensi del D.P.C.M. 1/03/1991- "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno" e s.m.i.;

Tabella B: valori limite di emissione - Leq in dB(A) (art. 2)

classi di destinazione d'uso del territorio	tempi di riferimento	
	diurno (06.00-22.00)	notturno (22.00-06.00)
I aree particolarmente protette	45	35
II aree prevalentemente residenziali	50	40
III aree di tipo misto	55	45
IV aree di intensa attività umana	60	50
V aree prevalentemente industriali	65	55
VI aree esclusivamente industriali	65	65

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la fase di esercizio, la produzione di rumore da parte di un elettrodotto aereo è dovuta a due fenomeni fisici:

- toni eolici (rumore generato dal vento);
- effetto corona (rumore generato dall'elettricità passante, determinato dal campo elettrico presente nelle immediate vicinanze dei conduttori soprattutto in condizioni meteorologiche di forte umidità).

CONSIDERATO che per un conduttore cilindrico, la differenza di potenziale è più elevata alla superficie e si riduce progressivamente allontanandosi da essa. Pertanto, a parità di voltaggio della corrente trasportata, l'effetto corona in un conduttore diminuisce all'aumentare del suo raggio, ovvero utilizzando un fascio di due o più conduttori opportunamente disposti, tali da avere un raggio equivalente più elevato;

CONSIDERATO e VALUTATO che dall'analisi del territorio interessato dall'opera in progetto svolta dal Proponente nessuno dei recettori individuati in prossimità della nuova linea 132 kV sia da ritenere sensibile secondo quanto indicato dalla normativa vigente in materia (Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico n. 447 del 26 ottobre 1995). Pertanto, sulla base delle considerazioni esposte, l'impatto dell'opera in fase di esercizio sulla componente rumore può ragionevolmente considerarsi non significativa;

CONSIDERATO e VALUTATO che, per quanto riguarda la fase di esercizio, non si ravvisano impatti potenziali negativi sulla componente; il Proponente richiama misure sperimentali in condizioni controllate che hanno mostrato come le emissioni acustiche di una linea a 220 kV (tensioni superiori, quindi, a quella in esame) di configurazione standard abbiano fornito valori non superiori a 40 dB(A), in condizioni di simulazione di pioggia. Si rileva inoltre che il rumore si attenua con l'aumentare della distanza di 3 dB(A) al raddoppiare della distanza stessa e che, a detta attenuazione, va aggiunta quella provocata dalla vegetazione e/o dai manufatti;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la fase di cantiere, il Rumore è prodotto dalle macchine utilizzate nelle lavorazioni (autogru, escavatori, autobetoniere, argano, elicottero ecc.), in aree prevalentemente lontane o molto lontane dall'edificato;

CONSIDERATO che le fasi operative che generano rumore sono le seguenti:

- realizzazione delle fondazione: scavi di fondazione, posizionamento armature, getto di calcestruzzo e ripristino del profilo originario del terreno;
- trasporto e montaggio dei tralicci: trasporto sui siti per parti, montaggio e sollevamento con autogrù ed argani, bullonatura finale
- posa e tesatura dei conduttori: stendimento della corda pilota, stendimento dei conduttori e recupero della corda pilota, con l'ausilio di attrezzature di tiro; regolazione dei tiri e ammorsettatura.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente individua delle misure di mitigazione circa :

- i criteri di scelta delle macchine ed attrezzature
 - macchine conformi alle direttive CE in materia di emissione acustica ambientale (macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto)
 - impiego di macchine movimento terra ed operatrici privilegiando la gommatura piuttosto che la cingolatura
 - installazione, se già non previsti, di silenziatori sugli scarichi
 - utilizzo di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati.
 - Periodica manutenzione dei mezzi e delle attrezzature (lubrificazione, minimizzazione vibrazioni, tenuta pannelli, ecc.);
- Modalità gestionali ed organizzative del cantiere:
 - approvvigionamento per fasi lavorative ed in tempi successivi in modo da limitare al minimo le dimensioni dell'area;
 - orientamento degli impianti che hanno una emissione direzionale in posizione di minima interferenza;
 - localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici o dalle aree più densamente abitate;
 - sfruttamento del potenziale schermante delle strutture fisse di cantiere con attenta progettazione del lay out di cantiere;
 - utilizzazione di basamenti antivibranti per limitare la trasmissione di vibrazioni al piano di calpestio;
 - limitazione allo stretto necessario delle attività nelle prime/ultime ore del periodo diurno;
 - organizzazione delle operazioni di cantiere che verranno svolte, per limitare il disturbo acustico alla popolazione, unicamente nei giorni feriali, durante le ore diurne e non nelle ore notturne.

CONSIDERATO e VALUTATO altresì che, il Proponente, in caso di necessità, metterà in atto interventi puntuali finalizzati ad ostacolare la propagazione del rumore generato dalle attività di cantiere al fine di proteggere eventuali ricettori che rischierebbero di essere interessati da livelli di rumore eccessivo;

VALUTATO che gli impatti sulla componente ambiente acustico per la fase di esercizio siano trascurabili e che, per la fase di cantiere, l'entità degli stessi, in ragione delle misure di mitigazione messe in atto sia poco significativa e completamente reversibile;

Relativamente alla componente campi elettromagnetici

CONSIDERATO che le normative di riferimento nazionali sono il D.P.C.M. dell'8 luglio 2003 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti", ed il DM 29 maggio 2008. (pubblicato in G.U. n. 156 del 05/07/2008 – Supplemento Ordinario n. 160) "Metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti";

CONSIDERATO che la normativa vigente prevede il calcolo delle "fasce di rispetto", definite dalla Legge 22 febbraio 2001 n° 36, ovvero il volume racchiuso dalla curva isolivello a 3 microtesla (3 μ T), all'interno

delle quali non è consentita alcuna destinazione di edifici ad uso residenziale, scolastico, sanitario, ovvero un uso che comporti una permanenza superiore a 4 ore, da determinare in conformità alla metodologia di cui al D.P.C.M. 08/07/2003;

CONSIDERATO che l'applicazione della metodologia indicata nel decreto ha permesso la definizione delle distanze di prima approssimazione (DPA);

CONSIDERATO che non potendosi determinare un valore storico di corrente per un nuovo elettrodotto, a misura di maggior cautela si fa riferimento per la mediana nelle 24 ore in condizioni di normale esercizio alla portata in corrente in servizio normale definita dalla norma CEI 11-60 per il periodo freddo nella zona climatica di interesse per i tratti aerei;

CONSIDERATO che, per i tratti aerei, la condizione limitante è rappresentata dal passaggio in zona B e, pertanto, la massima portata in corrente dell'intero elettrodotto è quella nel periodo freddo, per un valore di 675A, valore considerato nelle simulazioni;

CONSIDERATO che, relativamente alle simulazioni di campo elettrico, la valutazione del campo elettrico al suolo è avvenuta mediante l'impiego del software "EMF Vers 4.0" sviluppato per T.E.R.NA. da CESI in aderenza alla norma CEI 211-4;

CONSIDERATO e VALUTATO che dalle simulazioni effettuate dal Proponente, il valore del campo elettrico è sempre inferiore al limite previsto dal DPCM 08/07/03 fissato in 5kV/m;

CONSIDERATO e VALUTATO che dall'analisi delle planimetrie presentate dal Proponente all'interno della DPA non sembra ricadere alcuna struttura per la quale sia ipotizzabile una permanenza giornaliera superiore a 4 ore (come definito dal DPCM 8 luglio 2003) e che non esiste tuttavia documentazione fotografica che permetta di verificare la tipologia di strutture individuate;

VALUTATO inoltre, che, come anche rilevato dalla Regione Piemonte nella propria osservazione unitaria nella documentazione di progetto manca una stima della fascia di rispetto complessiva dovuta al contributo della linea in progetto insieme con la linea 66kV RFI "Ceva - Fossano", nel tratto di parallelismo tra le due (ovvero tra i sostegni 5 e 11 della nuova "Lesegno - Ceva"), nonché una valutazione cumulata dei tratti in uscita dalla stazione di Ceva;

VALUTATO, pertanto, che non sia possibile escludere un impatto negativo relativamente alla componente analizzata sulla base della documentazione presentata;

VALUTATO, in conclusione, che:

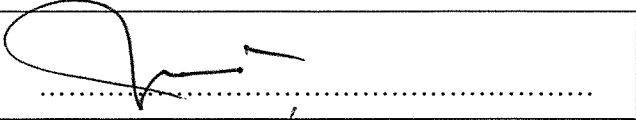
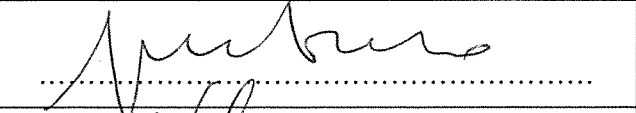
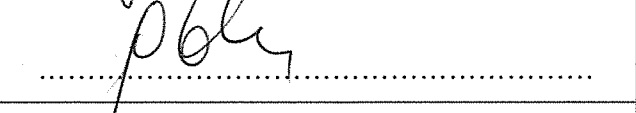
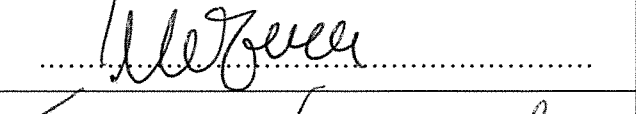
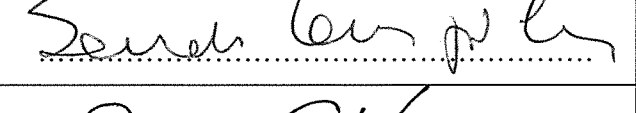
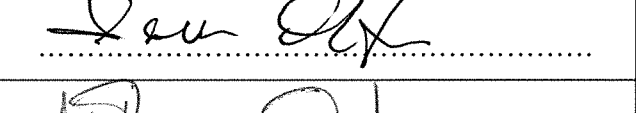
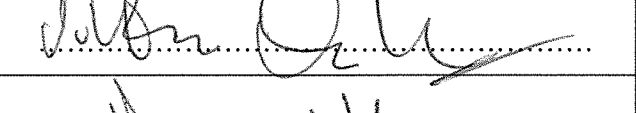

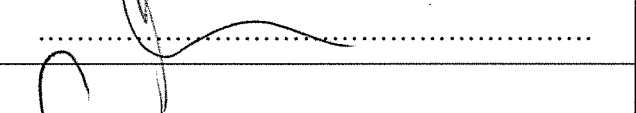
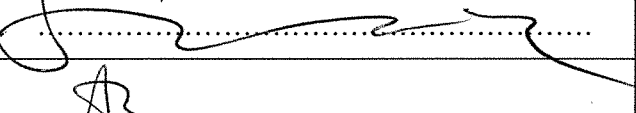
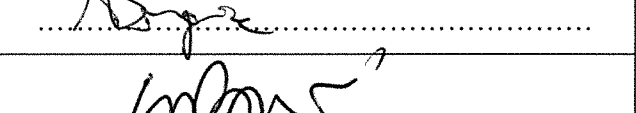
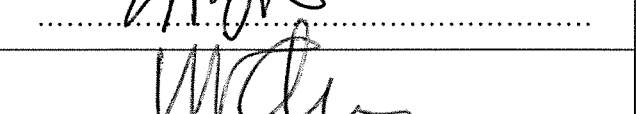
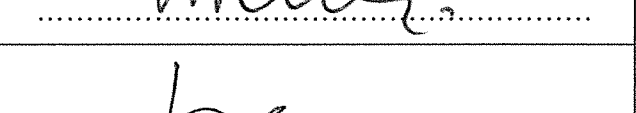

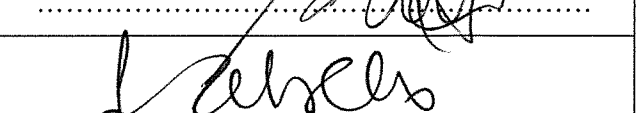
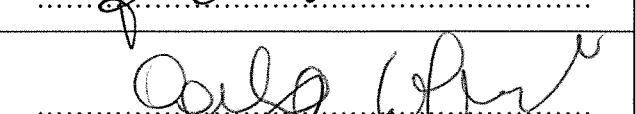


- Non si ravvisano incompatibilità sostanziali per quello che riguarda le componenti atmosfera, ambiente idrico superficiale e ambiente acustico,
- La gestione delle terre e rocce da scavo non è affrontata dal Proponente in maniera adeguata;
- Si rilevano le importanti carenze progettuali e valutative, già richiamate nel corpo presente parere, in merito alla componenti paesaggio, componenti vegetazione, fauna ed ecosistemi (alla luce dell'interessamento di superfici boscate, del corridoio di migrazione dell'avifauna della Valle Tanaro);
- Si rilevano altresì carenze valutative in merito alla stima dei campi elettromagnetici;

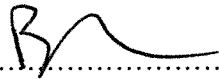
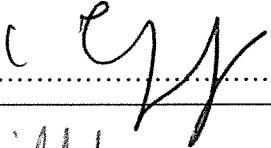
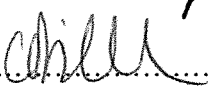
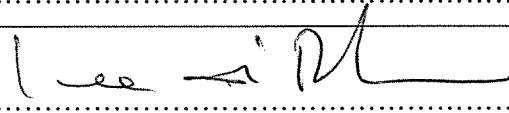
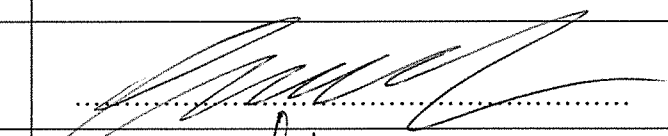
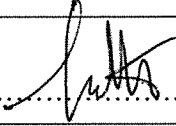
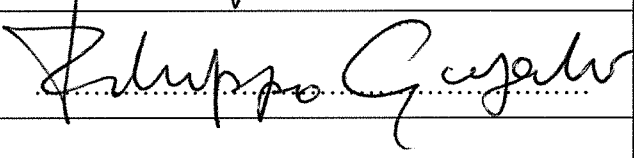

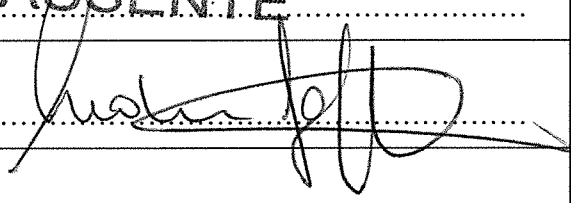
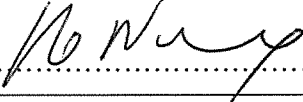

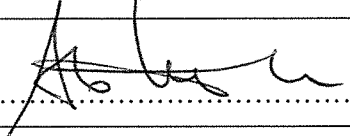
VALUTATO, per quanto sopra, che non sia possibile escludere potenziali effetti negativi e significativi determinati dalla realizzazione dell'opera di cui trattasi;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere negativo riguardo alla esclusione dalla procedura di valutazione ambientale del progetto "Nuova Stazione Elettrica a 132 kV "Lesegno" da inserire sull'esistente linea a 132 kV T.730 "Rivacciao-Mondovì" e del nuovo elettrodotto a 132 kV T.731 "Lesegno-Ceva".

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	

Dott. Federico Crescenzi	ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE

A

V

1 1 4 2 4

Ing. Santi Muscarà	<i>[Handwritten signature]</i>
Arch. Eleni Papaleludi Melis	<i>[Handwritten signature]</i>
Ing. Mauro Patti	<i>[Handwritten signature]</i>
Cons. Roberto Proietti	<i>[Handwritten signature]</i>
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	<i>[Handwritten signature]</i>
Avv. Xavier Santiapichi	<i>[Handwritten signature]</i>
Dott. Paolo Saraceno	<i>[Handwritten signature]</i>
Dott. Franco Secchieri	<i>[Handwritten signature]</i>
Arch. Francesca Soro	<i>[Handwritten signature]</i>
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	<i>[Handwritten signature]</i>
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE