



Dorfstraße 16 - 39054 Klobenstein  
www.ritten.eu

Via del Paese 16 - 39054 Collalbo  
www.renon.eu

Ufficio: opere pubbliche  
Incaricata: Dr. Helga Plankensteiner  
Tel. 0471 358550, E-Mail: helga.plankensteiner@ritten.eu  
PEC ritten.renon@legalmail.it  
Codice fiscale: 80008790216  
Partita IVA: 00616510210

Ministero della transizione ecologica  
Direzione Generale per la Crescita  
Sostenibile e la qualità dello Sviluppo  
via C.Colombo 44  
00147 Roma  
cress@pec.minambiente.it

### **Istruttoria VIA “Riassetto della RTN in Val d’Isarco per connessione BBT**

Gentili Signore e Signori,

con la presente il Comune di Renon presenta le proprie osservazioni concernenti la valutazione di impatto ambientale.

Innanzitutto si fa presente che il Comune di Renon ha presentato ricorso al Tribunale amministrativo Regione Lazio con sede a Roma, depositato in data 03/03/2021, RG 2513/2021, contro la Provincia Autonoma di Bolzano (c.f. 00390090215) con sede in 39100 Bolzano (BZ) e nei confronti di Terna Rete Italia s.p.a. (c.f. 11799181000) con sede in 00156 Roma (RM) e Terna – Rete Elettrica Nazionale s.p.a. (c.f. 05779661007) con sede in 00156 Roma (RM) per l’annullamento

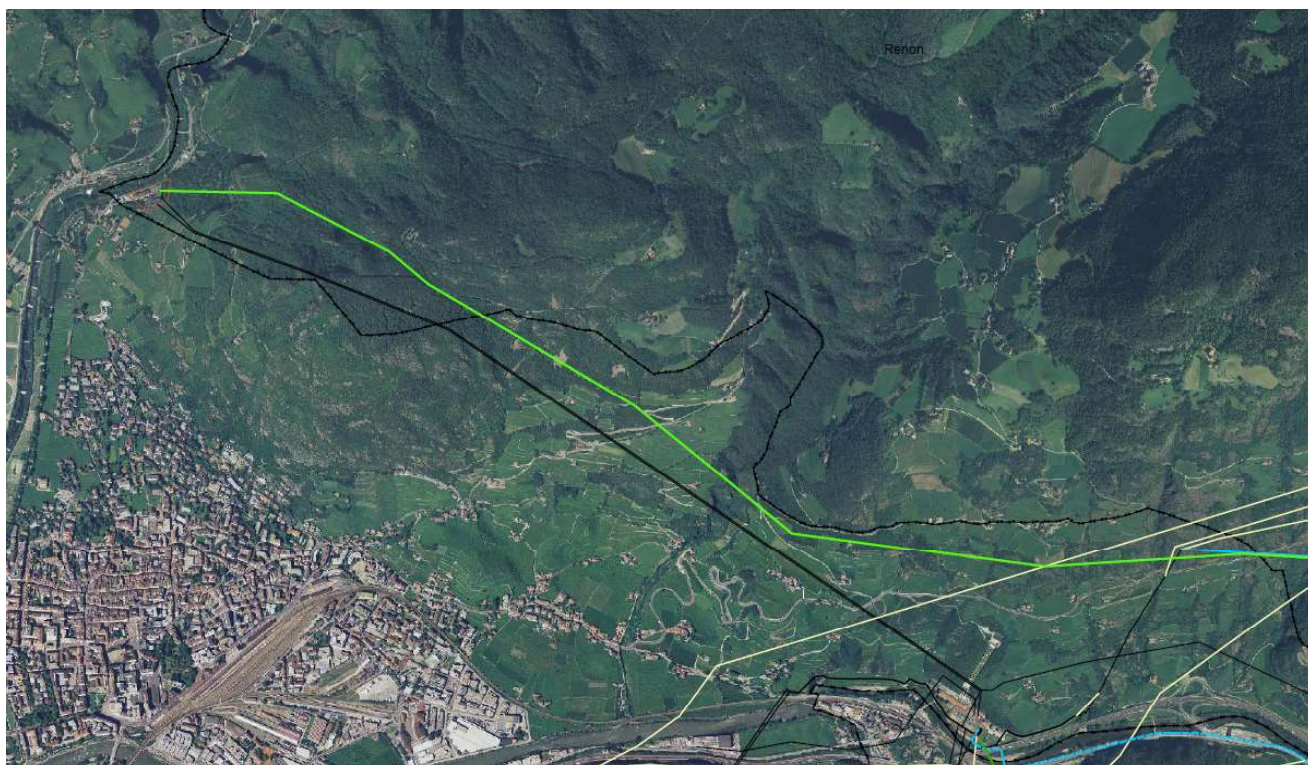
1. della deliberazione della Giunta provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano n. 1089 del 29.12.2020, avente il seguente oggetto “Piano di riassetto rete elettrica in Val di Isarco per connessione BBT – Presa di posizione sullo studio di fattibilità ai sensi dell’art. 24 della legge provinciale 13 ottobre 2017, n. 17” e dello studio di fattibilità del 30.06.2020;
2. del parere favorevole del comitato ambientale n. 8/2020 del 23.12.2020 (seduta del 25.11.2020);
3. della relazione del 17.11.2020 dell’ufficio valutazioni ambientali sullo studio di fattibilità per il piano di riassetto rete in Val di Isarco;
4. nonché di ogni altro atto presupposto, infraprocedimentale, consequenziale o comunque connesso, anche se non espressamente indicato o non conosciuto.

Allegiamo questo ricorso, richiamando per relationem tutti i motivi ivi esposti.

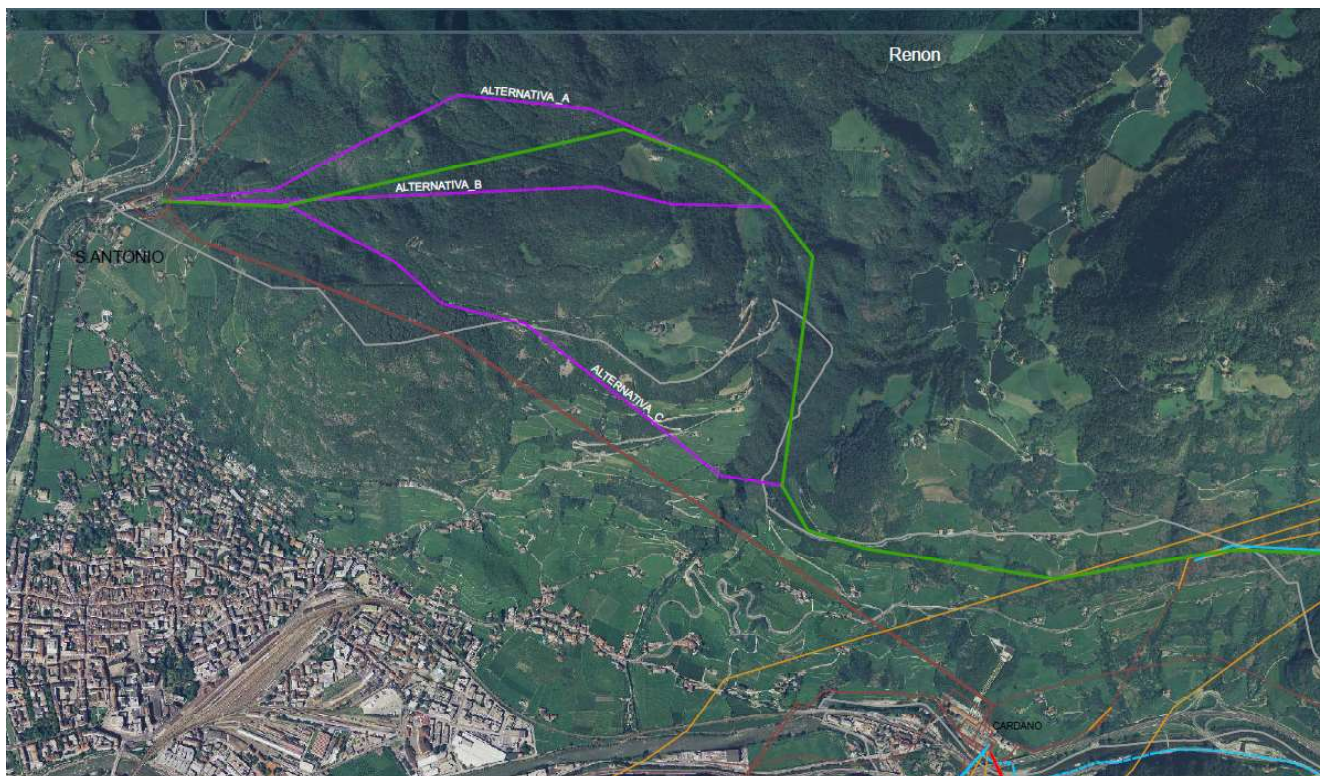
Come già fatto presente con lettera prot. n. 21130 del 07/07/2020 a Terna Spa (di cui si allega copia) il Comune di Renon si oppone categoricamente al tracciato ora inserito nel progetto sul lato a nord del Monte Tondo e chiede di volerlo spostare al lato a sud, come era originariamente previsto da Terna.

Terna aveva pianificato una proposta parallela alla linea ad alta tensione di recente costruzione. Questa è stata presentata agli amministratori comunali di Bolzano e di Renon e ai cittadini e non sono state proposte modifiche sostanziali né dai comuni né dai cittadini. Di conseguenza, il percorso proposto nella zona sopra Santa Maddalena è stato accettato.

Planimetria luglio 2019:



Concluso tutto il processo di partecipazione condiviso da un paio di mesi, a causa dell'intervento di alcuni abitanti del Comune di Bolzano, da Terna è stato presentato un nuovo percorso con un'ampia posa sul territorio di Renon:



Per l'impatto ambientale e gli aspetti paesaggistici si fa riferimento al parere paesaggistico IN-20-1486, elaborato dall'Arch. Paes. e Pianificatore Marco Molon in data 07.09.2020, di cui si allega

copia.

Per il Comune di Renon l'unico tracciato accettabile è rappresentato dall'Alternativa C, in quanto ha il minor impatto ambientale, non interessa edifici o insediamenti abitati ed è la più compatibile con il paesaggio.

Chiediamo perciò cortesemente che le osservazioni di cui sopra siano prese in considerazione

Cordiali saluti

Il Sindaco

Dr. Paul Lintner  
(firmato digitalmente)

Allegati:

- Ricorso al TAR Lazio, depositato in data 03/03/2021, RG n. 2513/2021
- lettera prot. n. 21130 del 07/07/2020 a Terna Spa
- parere paesaggistico IN-20-1486 dell'Arch. Paes. e Pianificatore Marco Molon

## ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONE LAZIO

### ROMA

#### **- RICORSO -**

\* \* \*

#### nell'interesse di:

**Comune di Renon**, c.f. 80008790216, part. IVA 00616510210, in persona del legale rappresentante, sindaco p.t. Dr. Paul Lintner, con sede in 39054 Collalbo/Renon (BZ), via del Paese n. 16, autorizzato a stare e resistere in giudizio giusto verbale di deliberazione della giunta comunale n. 48 del 15.02.2021, rappresentato e difeso dagli Avv.ti Christoph Baur ed Elisabeth Tinkhauser di Bolzano e dall'Avv. Federica Scafarelli di Roma, con domicilio eletto presso lo studio di quest'ultima in 00198 Roma (RM), via G. Borsi n. 4, indirizzo di posta elettronica certificata e numero fax per avvisi e comunicazioni: baur@pec.dike.bz.it, tinkhauser@pec.dike.bz.it, federicascafarelli@ordineavvocatiroma.org, fax 0471-1969955 oppure 06-80691983, giusta delega alla fine del presente atto;

- Ricorrente -

#### contro

**Provincia Autonoma di Bolzano**, c.f. n. 00390090215, in persona del Presidente della giunta provinciale e rappresentante p.t. con sede in 39100 Bolzano (BZ), piazza Silvius-Magnago Nr. 1;

-Resistente-

#### e nei confronti di

**Terna Rete Italia s.p.a.** (c.f. 11799181000), in persona del rappresentante p.t. con sede in 00156 Roma (RM), Viale Egidio Galbani Nr. 70;

**Terna – Rete Elettrica Nazionale s.p.a.** (c.f. 05779661007), in persona del rappresentante p.t. con sede in 00156 Roma (RM), Viale Egidio Galbani Nr. 70.

- Controinteressate-

#### per l'annullamento

- 1) della deliberazione della Giunta provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano Nr. 1089 dd. 29.12.2020, avente il seguente oggetto “Piano di riassetto rete elettrica in Val di Isarco per connessione BBT – Presa di posizione sullo studio di fattibilità ai sensi dell’art. 24 della legge provinciale 13 ottobre 2017, n. 17” e dello studio di fattibilità dd. 30.06.2020 (doc.ti 1 e 2);
- 2) del parere favorevole del comitato ambientale n. 8/2020 dd. 23.12.2020 (seduta del 25.11.2020) (doc. 3);
- 3) della relazione dd. 17.11.2020 dell’ufficio valutazioni ambientali sullo studio di fattibilità per il piano di riassetto rete in Val di Isarco (doc. 4);
- 4) nonché di ogni altro atto presupposto, infraprocedimentale, consequenziale o comunque connesso, anche se non espressamente indicato o non conosciuto.

\* \* \*

**- FATTO -**

Con delibera n. 1089 dd. 29.12.2020, la giunta della Provincia Autonoma di Bolzano ha approvato ai sensi e per gli effetti dell’art. 24 l.p. n. 17/2017 lo studio di fattibilità elaborato da Terna Rete Italia s.p.a. (in seguito Terna) avente ad oggetto il piano di riassetto della rete elettrica in Val di Isarco per connessione BBT (doc.ti 1 e 2).

Tale piano nasce dall’esigenza di potenziare l’alimentazione elettrica della direttrice ferroviaria lungo l’asse del Brennero (Brenner Basistunnel) per garantire l’alimentazione della trazione ferroviaria al 2026 e si affianca alla necessità di Terna, gestore della rete elettrica di trasmissione nazionale, di garantire la sicurezza di esercizio del sistema elettrico, la resilienza dello stesso in caso di eventi estremi nonché la piena fruibilità della produzione idroelettrica locale.

Nella delibera la giunta provinciale da atto:

- che ai sensi della normativa in materia di valutazioni ambientali, d.lgs. n.

152/2006 e l.p. n. 17/2017, la costruzione di elettrodotti aerei con una tensione nominale superiore a 100 kV e una lunghezza superiore a 10 km sono soggetti a valutazione di impatto ambientale (VIA) di competenza statale e vengono inseriti nei piani di sviluppo della rete di trasmissione nazionale soggetto a valutazione strategica ambientale di competenza statale;

- che ai sensi dell'art. 24 della legge provinciale di Bolzano n. 17/2017 i progetti di competenza statale soggetti a VIA per la cui esecuzione sia richiesto il previo parere o intesa con la Provincia Autonoma di Bolzano ai sensi delle norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino-Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche, il parere o l'intesa vengono espressi dalla giunta provinciale previo parere del comitato ambientale;
- che per tale motivo la Provincia ha proposto di avviare un procedimento di valutazione basato sullo studio di fattibilità del piano allo scopo di garantire la massima partecipazione degli abitanti dei comuni interessati e degli uffici provinciali in materia ambientale al processo decisionale;
- che tale studio è stato pubblicato in analogia ad una procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) per 60 gg sul sito dell'agenzia con possibilità per cittadini e comuni di presentare ulteriori osservazioni e proposte;
- che durante la fase di pubblicazione sono pervenute 52 osservazioni e proposte che sono state discusse con Terna, che ha fornito le controdeduzioni su ogni singola osservazione e si è espressa sulla fattibilità tecnica di ogni singola proposta;
- che l'ufficio valutazioni ambientali ha elaborato una relazione sullo studio di fattibilità con prot. n. 871973 dd. 17.11.2020;
- che il comitato ambientale ha espresso nella seduta del 25.11.2020 ai sensi dell'art. 24 l.p. n. 17/2017 parere favorevole con condizioni.

Un tanto premesso, la giunta provinciale ha approvato lo studio di fattibilità alle condizioni imposte dal comitato ambientale approvando, quindi, il piano di riassetto della nuova rete elettrica ivi contenuto e delimitando l'ambito territoriale ed i tracciati da sottoporre a VIA nazionale (cfr. doc. 2, pag. 6 punto 4 dello schema “tracciato da sottoporre a VIA Nazionale” e pag. 1: “alla fine del procedimento VAS provinciale, Terna procederà alla redazione del Piano tecnico delle Opere e dello Studio di impatto Ambientale, al fine di avviare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale Nazionale presso Ministero dell’Ambiente”).

Occorre precisare che l'atto di intesa espresso dalla Provincia di Bolzano segna la fine di un procedimento iniziato nel 2016 in cui “Terna, con il costante supporto della Provincia Autonoma (PAB) ha messo in atto un nuovo approccio concertativo, la progettazione partecipata” con l'obiettivo di coinvolgere fin dalle prime fasi progettuali le amministrazioni locali e i cittadini “per individuare soluzioni largamente condivise” (doc. 2, pag. 5).

A tal fine Provincia, Terna e RFI (Rete Ferroviaria Italiana) in data 18.06.2018 hanno sottoscritto un protocollo d'intesa avviando un tavolo tecnico di coordinamento per instaurare “un proficuo processo di concertazione con i territori interessati” (doc. 2, pag. 1 e doc. 18).

Sulla base di tale protocollo, Terna ha elaborato lo studio di fattibilità che è stato presentato ai cittadini in diverse presentazioni pubbliche nei vari comuni.

In particolare tra novembre 2018 e luglio 2019 Terna ha raccolto le indicazioni delle amministrazioni comunali condividendo, all'interno dell'area di studio, le aree più o meno adatte a raccogliere i corridoi. Per la scelta della localizzazione dei tracciati, Terna indicava i seguenti criteri (doc. 2, pag. 6):

- seguire il più possibile il percorso delle linee esistenti che saranno rimosse;
- allontanarsi il più possibile dalle abitazioni;
- evitare il più possibile le aree vincolate e/o oggetto di tutela.

A luglio e ottobre 2019 hanno avuto luogo le giornate informative con i cittadini per la presentazione delle fasce di fattibilità a cui hanno partecipato circa 900 persone. Gli incontri con i cittadini del Comune di Renon hanno avuto luogo il 15, 16 e 17 ottobre 2019.

In seguito, Terna ha analizzato le osservazioni espresse durante tali incontri tra novembre 2019 e maggio 2020 e presentato, in una videoconferenza datata 22.05.2020, le fasce di fattibilità da sottoporre a VAS provinciale (doc. 8, 9).

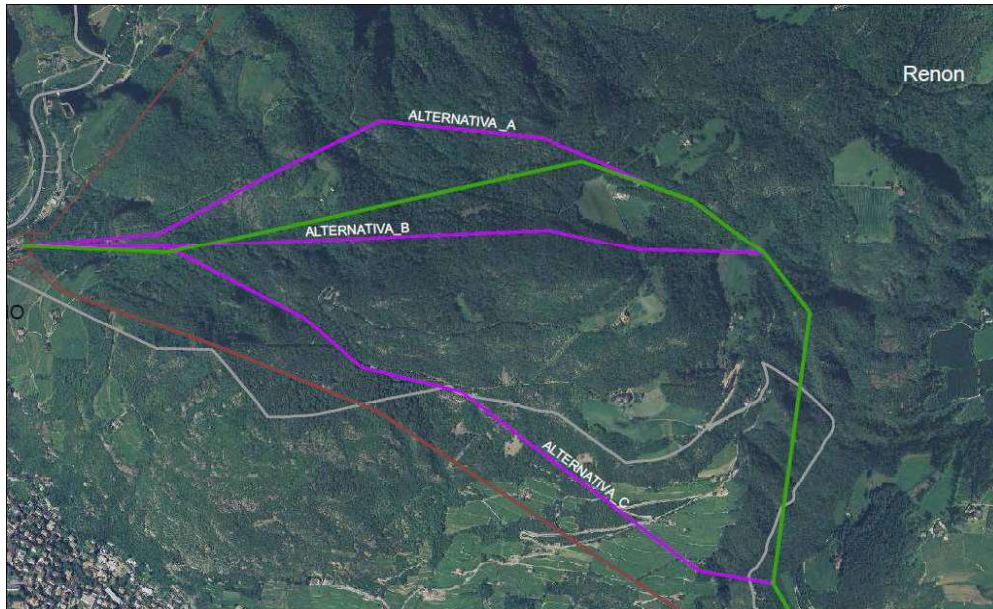
In tale occasione Terna ha presentato un tracciato preferenziale e due alternative di percorso del tutto nuovi per quanto riguarda la zona del Monte Tondo. Mentre in tutti gli incontri e proposte precedenti e nelle giornate informative per i cittadini il tracciato sul Monte Tondo era stato pianificato in parallelo ad una linea ad alta tensione esistente sopra S. Maddalena, nell'ultima versione dello studio di fattibilità, poi sottoposta a VAS provinciale, la linea veniva spostata dietro il Monte Tondo nel territorio del Comune di Renon:

Proposta originaria presentata ai Comuni e cittadini con percorso sul monte tondo sopra S. Maddalena (linea verde) (doc. 07)





Proposta presentata a maggio 2020 con nuovo percorso dietro il Monte Tondo (linea verde), due nuovi percorsi alternativi A e B in viola e mantenimento del percorso originario come mera alternativa C (doc. 08)



La linea verde sulla planimetria segna il tracciato prescelto da Terna, mentre l'originario percorso presentato ai cittadini del Comune di Renon negli incontri "Terna" viene mantenuto soltanto come alternativa C assieme a due ulteriori alternative (A e B), anch'esse non contenute nelle planimetrie presentate a comuni e cittadini durante il processo di progettazione concertata.

Nonostante l'opposizione del Comune di Renon (doc.ti 09-14), i nuovi percorsi presentati nel mese di maggio sono stati inseriti nel piano di riassetto sottoposto a procedura VAS provinciale, con pubblicazione dello studio di fattibilità in data 13.07.2020 (doc. 05).

In data 11.09.2020 il Comune di Renon – al pari di due associazioni e numerose cittadini ed aziende agricole e turistiche - ha presentato le sue osservazioni opponendosi al nuovo tracciato, ed alle alternative A e B (doc. 06), allegando una perizia ambientale a firma dell'Arch. Paes. Marco Molon, in cui il tecnico evidenzia le molteplici criticità dal punto paesaggistico ed ambientale del percorso prescelto, oltretutto le manchevolezze e lacune del metodo adottato, e propone un'ulteriore

possibile variante attraverso il monte Colle/Virgolo attraverso il mantenimento/potenziamento di una delle tre linee esistenti previste in demolizione meritevole di essere approfondito in sede di VAS (doc. 06 e doc. 17).

Tuttavia, le osservazioni e la proposta alternativa del Comune di Renon, avanzate ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 l.p. n. 17/2017, sono state ignorate dall'amministrazione precedente e non vengono nemmeno menzionate nella relazione istruttoria dd. 17.11.2020 dell'ufficio valutazioni ambientali (doc. 04), nel parere n. 8 dd. 23.12.2020 del comitato ambientale provinciale (doc. 03) e nella delibera n. 1089 dd. 29.12.2020 (doc. 01).

Tale omissione, sintomatica di una grave carenza istruttoria e conseguente travisamento dei fatti, fa sì che una possibile variante meno invasiva per il paesaggio, l'ambiente e non da ultimo per gli abitanti del Monte Tondo, rimarrà definitivamente fuori dal progetto, che Terna redigerà e sottoporrà alle procedure di autorizzazione e valutazione ambientale nazionale, mancando su tale percorso il previo assenso che la Provincia deve esprimere ai sensi dell'art. 24 l.p. n. 17/2017.

Il Comune di Renon si vede, pertanto, costretto ad impugnare gli atti in epigrafe in parte qua relativo al tracciato che passa attraverso il Monte Tondo per i motivi in seguito esposti.

Il ricorso viene notificato per conoscenza al Comune di Bolzano trovandosi l'originario tracciato (ora alternativa C) e il percorso di cui alla proposta del Comune di Renon nel territorio del Comune di Bolzano.

\*\*\*

**-DIRITTO-**

**-MOTIVI D'IMPUGNAZIONE-**

**In via preliminare: competenza funzionale del T.R.G.A. Lazio.**

L'art. 135, comma 1, lett. f, c.p.a. devolve alla competenza funzionale del Tribunale amministrativo del Lazio le controversie relative, tra l'altro, ad "infrastrutture di

trasporto ricomprese o da ricomprendere nella rete di trasmissione nazionale”.

La delibera provinciale n. 1089/2020 ha ad oggetto il piano di riassetto della rete elettrica in Val di Isarco per la connessione BBT ed il relativo progetto deve essere inserito nel piano di sviluppo della rete di trasmissione nazionale.

Ne consegue la competenza funzionale del T.A.R. adito.

\*\*\*

### **In via ulteriormente preliminare: legittimazione ed interesse ad agire.**

Il Comune di Renon, quale ente esponenziale degli interessi della collettività locale e quale ente cui è attribuita in via preminente la potestà di gestione del territorio e di tutela dei suoi valori - anche per quanto riguarda gli aspetti di tutela paesaggistica ed ambientale - è stato coinvolto nel processo di progettazione partecipata<sup>1</sup> ed è legittimato ad impugnare la delibera con cui la Provincia di Bolzano presta la sua previa intesa al piano di riassetto della rete elettrica in Val di Isarco (cfr. artt. 114 e 118 Cost. e artt. 1 e 2 D.P.Reg. n. 3/L dd.1.02.2005 nonché ex pluribus CdS sez. VI 29.1.2002, n. 492 e 15.6.1999, n. 804 e TAR Bolzano 20.3.2001, n. 72 nell'analogia materia di apertura di nuove cave).

Oltre alla legittimazione, il Comune possiede anche un interesse concreto ed attuale ad impugnare gli atti in epigrafe esprimendo la Provincia nella delibera n. 1089/2020 la sua previa intesa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 24 l.p. n. 17/2017<sup>2</sup>, al piano di riassetto di cui allo studio di fattibilità. Tale intesa predetermina e delimita inderogabilmente l'ambito ed i percorsi entro cui sarà elaborato il progetto da sottoporre al procedimento statale di valutazione ambientale e di autorizzazione, senza possibilità, quindi, che siano valutati ed inseriti ulteriori tracciati quale quello sul monte Colle/Virgolo proposto dal Comune ricorrente (cfr. doc. 2, pag. 6 punto 4 dello schema “tracciato da sottoporre a VIA Nazionale” e

---

<sup>1</sup> cfr. anche doc. 06 da cui si evince che l'avviso di pubblicazione dello studio di fattibilità ed introduzione della procedura di VAS provinciale sono stati comunicati al Comune.

<sup>2</sup> Art. 24 l.p. 17/2017 intitolato „Progetti di competenza statale”: “Per i progetti di competenza statale soggetti a VIA, per la cui esecuzione sia richiesta la previa intesa con la Provincia autonoma di Bolzano ai sensi dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, o il parere della Provincia ai sensi della normativa statale in materia VIA, intesa e parere vengono espressi dalla Giunta provinciale previo parere del Comitato ambientale.”

pag. 1: “alla fine del procedimento VAS provinciale, Terna procederà alla redazione del Piano tecnico delle Opere e dello Studio di impatto Ambientale, al fine di avviare il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale Nazionale presso Ministero dell’Ambiente”).

Il pregiudizio sofferto dal Comune di Renon ha carattere definitivo in quanto comporta fin d’ora l’arresto della stessa possibilità che la variante ritenuta più favorevole possa essere valutata in sede di VIA statale: ne consegue che il Comune di Renon dispone della legittimazione ad agire e di un interesse attuale e concreto all’annullamento *in parte qua* degli atti impugnati.

\*\*\*

**I. Violazione delle regole di progettazione concertata con il territorio coniate da Terna e Provincia per garantire la partecipazione di comuni e cittadini alla definizione del piano di riassetto della rete elettrica, violazione degli obiettivi ed impegni di cui al protocollo d’intesa dd. 18.06.2018, violazione dei principi costituzionali di buon andamento, imparzialità ed uguaglianza della p.a. (artt. 3 e 97 Cost.).**

Terna e Provincia si sono obbligati a mettere in atto un processo di progettazione concertata finalizzato a garantire la massima partecipazione di comuni e cittadini già in una fase anteriore alla valutazione ambientale strategica provinciale.

Come si desume dal protocollo d’intesa firmato in data 18.06.2018 (doc. 18), la concertazione preventiva persegue l’obiettivo della “ricerca e la definizione condivise dei corridoi preferenziali” anche per gestire “i possibili conflitti ambientali e sociali” che possano insorgere dalla realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento energetico. In particolare la Provincia si è impegnata a coordinare la comunicazione con gli enti locali e con la popolazione interessata.

I vari step di tale processo partecipativo sono descritti al punto 1.3. dello studio di fattibilità sub doc. 02 (pag. 5-7), da cui si evince che i possibili corridoi di massima dovevano essere individuati in un previo confronto con i comuni, avuto luogo tra novembre 2018 e luglio 2019, dopodiché le soluzioni individuate dovevano essere presentate nei mesi di luglio e ottobre 2019 in giornate denominate “Terna

incontra” ai cittadini per consentire loro di esprimersi a riguardo e per accogliere eventuali indicazioni che sarebbero state valutate per eventualmente ottimizzare le fasce di fattibilità da sottoporre a valutazione ambientale strategica provinciale (cfr. anche doc.ti 15, 16).

Ai cittadini del Comune di Renon veniva presentata negli incontri avuti luogo il 15, 16 e 17 ottobre 2019 come unica possibile fascia nel tratto sul Monte Tondo **quella raffigurata come linea verde nella planimetria sub doc. 07** (vd. sopra pag. 5) che passa in parallelo ad un elettrodotto esistente sopra S. Maddalena (Comune di Bolzano).

Dopo l'opposizione di alcuni abitanti di S. Maddalena, nello studio di fattibilità sottoposto a VAS venivano, invece, indicati ben **tre tracciati completamente nuovi**, tra cui quello in linea verde indicato come preferibile dietro il monte tondo. I nuovi tracciati sono situati sul territorio del Comune di Renon per la maggior parte in zona boschiva inedificata, ma anche accanto a masi ed esercizi ricettivi (doc. 08) (vd. sopra pag. 6).

Tale *modus procedendi* travolge l'intera procedura concertata, in quanto il Comune di Renon ed i cittadini pregiudicati dai nuovi percorsi – a differenza di altri comuni e cittadini - non hanno potuto confrontarsi con le amministrazioni sui possibili tracciati nelle giornate informative all'uopo previste e messe volontariamente in atto da Terna e Provincia per “individuare soluzioni largamente condivise”. Dopo tali incontri, le fasce già presentate avrebbero dovute solo essere “ottimizzate” senza possibilità di presentare percorsi completamente nuovi.

Ne consegue una palese violazione degli obiettivi ed impegni fissati nel protocollo d'intesa e delle regole procedurali al cui rispetto Terna e Provincia si sono obbligati con conseguente violazione dei principi di buon andamento ed imparzialità oltreché di uguaglianza, che ai sensi degli artt. 97 e 3 Cost. dovrebbero sorreggere l'operato della p.a. e con conseguente illegittimità *in parte qua* degli atti impugnati per violazione della procedura partecipativa messa in atto “a monte” per individuare le

soluzioni concertate da sottoporre a VAS provinciale.

\*\*\*

**II. Violazione degli artt. 9, 10 e 11 l.p. n. 17/2017 e della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente ed in particolare gli artt. 1, 5, 6, 8 ed allegato I)– mancanza di un rapporto ambientale e di una sintesi non tecnica dello stesso redatta in lingua italiana e tedesca, mancata indicazione dei piani o programmi da adottare/modificare.**

Dopo la fase di progettazione concertata di cui al punto che precede, la Provincia Autonoma di Bolzano ha sottoposto lo studio di fattibilità redatto da Terna ad un procedimento di valutazione strategica ambientale (VAS) finalizzato a garantire la “massima partecipazione degli abitanti dei comuni interessati, degli uffici provinciali in materia ambientale al processo decisionale” (doc. 01).

Ai sensi della direttiva 2001/42/CE – art. 1 – la valutazione ambientale persegue *“l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile”*.

Ai sensi dell'art. 5 della direttiva, la valutazione ambientale avviene attraverso un rapporto ambientale *“in cui sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma”*.

La legge provinciale di Bolzano n. 17/2017, art. 11, comma 1, di recepimento della direttiva europea, prescrive che in caso di VAS il proponente – dopo una fase preliminare disciplinata dall'art. 9 della legge - invii all'agenzia ambientale la proposta di piano o di programma, il rapporto ambientale ed una sintesi non tecnica dello stesso redatta in lingua italiana e tedesca.

Il contenuto del rapporto ambientale viene disciplinato nell'art. 10 l.p. n. 17/2017 in conformità alla direttiva 2001/42/CE e con rinvio, per quanto riguarda le singole

informazioni da inserire in esso, all'allegato I della direttiva stessa.

Ai sensi dell'allegato, il rapporto ambientale deve contenere una illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi (a); gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma (b); le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate (c); qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE (d); gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi ed di ogni considerazione ambientale e); i possibili effetti significativi (detti effetti devono comprendere quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori (f); le misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma (g); la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste (h); descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e la sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti (j).

Come rilevato dall'Arch. Paes. Marco Molon nella perizia ambientale allegata all'osservazione del Comune ricorrente, lo studio di fattibilità redatto da Terna e sottoposta a VAS **non corrisponde alle prescrizioni di cui alla direttiva**

**2001/42/CE ed alla legge provinciale n. 17/2017, essendo privo di un rapporto ambientale e della sintesi non tecnica dello stesso redatta in lingua italiana e tedesca, oltre a mancare l'indicazione chiara quali piani e programmi saranno successivamente modificati, cfr. doc. 17, pag. 24: "lo studio di fattibilità presentato non è conforme agli standard minimi prescritti dalla legge per l'esecuzione di una valutazione ambientale strategica. Manca il rapporto ambientale e un riassunto comprensibile, bilingue e non tecnico. Inoltre non è chiaro quali piani e programmi saranno successivamente modificati da questa VAS, né quale validità avrà l'attuale procedura denominata VAS."**

Anche in termini di contenuto, il perito esclude che lo studio di fattibilità possa fornire i contenuti di un rapporto ambientale richiesto dalla legge per una VAS, così che il progetto non risulta effettivamente valutabile (cfr. pag. 23).

Sul punto egli spiega - cfr. pag. 7 - che "la VAS prevede una serie di contenuti e argomenti descritti in un rapporto ambientale, che non vengono considerati nello studio di fattibilità presentato. Per esempio, non risultano per niente descritte alcune vere alternative di tracciato, tanto meno la variante zero. Lo studio di fattibilità assomiglia più a un progetto in cui si studiano alternative progettuali abbastanza simili dello stesso tracciato nelle singole sezioni del percorso. Inoltre, componenti ambientali che sono cruciali per una VAS, come la flora, la fauna, l'ecologia, il paesaggio, il suolo, ecc., non sono descritti affatto o solo molto superficialmente nello studio di fattibilità, che è già di per sé molto breve per un progetto infrastrutturale così grande e importante. Le valutazioni fatte non sono in alcun modo comprensibili e, almeno nell'area qui indagata, sono anche errate (distanza del tracciato dalle proprietà abitate). Mancano i documenti prescritti per una VAS, come una sintesi bilingue e non tecnica del rapporto ambientale (ed il rapporto ambientale stesso). La VAS è un procedimento definito in modo chiaro in cui anche l'obiettivo, cioè l'inserimento in un piano o programma, dovrebbe essere chiaro, ma questo non è il caso. Con le informazioni disponibili in questo caso, il cittadino non è assolutamente in grado di valutare la portata della decisione da



*prendere. Se la conseguenza di questa procedura è la selezione di una variante da parte della Giunta Provinciale, allora si deve decisamente mettere in discussione se questo sia conforme ai requisiti legali della direttiva VAS 2001/42/CE, o se la denominazione VAS per la procedura prevista non sia fuori luogo e fuorviante".*

Per completezza occorre pure rilevare che nel merito, il perito critica non solo la metodologia inadatta usata, ma evidenzia anche le lacune ed errori contenuti nello studio, rilevando che – cfr. capitolo 7 - i nuovi percorsi sul Monte Tondo (tracciato preferenziale ed alternative A e B, doc. 08) non sono stati valutati per quanto riguarda molteplici aspetti paesaggistici ed ambientali quali l'interferenza con zone boschive incontaminate sottoposte a tutela paesaggistica dalla legge urbanistica l.p. n. 9/2018, art. 12, comma 1, lettera f), la mancata considerazione della biodiversità dell'area (cfr. figura 14 a pag. 20, doc. 17), la mancata considerazione dei numerosi sentieri escursionistici esistenti lungo i nuovi tracciati ed anche la mancata considerazione delle relazioni visive che tali tracciati presentano con insediamenti ed aree ricreative (cfr. doc. 17, figura 15 a pag. 21, figure 18 e 19 a pag. 23). In relazione a tale ultimo punto, il perito considera errata l'affermazione contenuta nello studio di fattibilità che il percorso dietro il monte tondo – a differenza del percorso sopra S. Maddalena - non sia percepibile visivamente, cfr. pag. 11-12 doc. 17: *"Tutti e quattro i percorsi della condotta sono chiaramente visibili nel paesaggio, prima da Bolzano, nella zona intorno alla funivia di San Genesio, e dal basso versante di San Genesio, poi, a seconda del percorso della condotta, dai vari masi sul Grumeregg e infine da Signato, da cui l'intero tratto orientale della linea è visibile per intero. Anche se la metà orientale dell'alternativa C è chiaramente visibile dal centro storico di Bolzano, non si può sostenere che l'alternativa selezionata non sia affatto percepibile visivamente. Questa è semplicemente un'affermazione errata! Lo stesso vale per il criterio della visibilità dagli edifici residenziali e dai masi. Sia la variante valutata come migliore che l'alternativa A corrono ad una distanza di circa 30-40 m da una struttura ricettiva, direttamente dietro l'edificio, e sono quindi da rifiutare fermamente in questa forma*

e soprattutto come linea aerea.”

Gli atti impugnati in parte qua sono, pertanto, illegittimi per violazione degli artt. 9 (non risulta che la fase preliminare di cui a tale articolo sia stata espletata), 10, 11 l.p. n. 17/2017 e della direttiva comunitaria 2001/42/CE (artt. 1, 5, 6, 8 e allegato I) mancando il rapporto ambientale, oltreché la sintesi bilingue non tecnica e l'indicazione dei piani e programmi da adottare/modificare.

\*\*\*

**III. Violazione degli artt. 3, 11 e 12 l.p. n. 17/2017 e della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, in particolare l'art. 1, 6, 8 – illegittimità della relazione istruttoria dell'ufficio valutazioni ambientali dd. 17.11.2020 (doc. 05), del parere del comitato ambientale n. 8/2020 (doc. 04), e della delibera della giunta provinciale n. 1089 dd. 29.12.2020, violazione dell'art. 7 l.p. n. 17/1993, eccesso di potere per mancanza di istruttoria e travisamento dei fatti nonché per motivazione mancante e/o insufficiente.**

La direttiva comunitaria 2001/42/CE prescrive all'art. 6 che gli Stati membri devono introdurre nel procedimento di valutazione ambientale strategica le specifiche modalità per l'informazione e consultazione delle autorità e del pubblico da prendere in considerazione nell'iter decisionale (art. 8 della direttiva).

La legge provinciale n. 17/2017 recepisce questa prescrizione e disciplina le consultazioni e valutazioni all'art. 11 come segue:

**“(1)** Per piani o programmi di competenza della Provincia l'Autorità procedente o il proponente invia all'Agenzia la proposta di piano o di programma, il rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso redatta in lingua italiana e tedesca.

**(2)** Contestualmente alla comunicazione di cui al comma 1 l'Autorità procedente o il proponente e l'Agenzia curano la pubblicazione sul proprio sito web di un avviso contenente: il titolo della proposta di piano o di programma, il proponente, l'Autorità

precedente e l'indicazione delle sedi dove è possibile prendere visione del piano o programma, del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica e dove possono essere presentate le osservazioni.

**(3)** Entro 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 chiunque abbia interesse può prendere visione della proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni in forma scritta, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

**(4)** Entro dieci giorni dalla scadenza del termine di cui al comma 3 le autorità presso le quali sono individuate le sedi di cui al comma 2 trasmettono all'Agenzia le osservazioni, le proposte e i pareri presentati dagli interessati e dai Comuni durante il periodo di pubblicazione.

**(5)** Il **Gruppo di lavoro** redige la relazione istruttoria di merito e si esprime sulla completezza e sull'adeguatezza della documentazione **nonché sulle osservazioni presentate** entro 60 giorni dall'ultimo giorno utile previsto per la presentazione delle osservazioni del pubblico.

**(6)** Il Comitato ambientale, entro 90 giorni dall'ultimo giorno utile previsto per la presentazione delle osservazioni del pubblico, esprime un **parere motivato sul prevedibile impatto ambientale del piano o programma, tenendo conto della relazione istruttoria del Gruppo di lavoro e delle osservazioni presentate.**

**(7)** In attuazione dei principi di economicità e semplificazione, le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione, eventualmente previste dalle vigenti disposizioni per piani e programmi specifici, vengono coordinate con quelle previste dal presente articolo, in modo da evitare duplicazioni e assicurare il rispetto dei termini previsti dai commi 3 e 6.”

L'art. 12 della stessa legge provinciale impone all'autorità competente per l'adozione del piano o del programma – nel caso di specie la Provincia – di tenere “conto del parere **motivato nonché delle osservazioni e delle proposte presentate** e provvede alle eventuali revisioni del piano o programma ritenute opportune”.

Come si desume da queste disposizioni, il legislatore comunitario e quello provinciale hanno dato un'ampia considerazione alle osservazioni e proposte che **“chiunque abbia interesse” può proporre anche “fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi”** (art. 11, comma 3 l.p. n. 17/2017).

Queste osservazioni e proposte devono non solo essere esaminate dal “gruppo di lavoro” che redige la relazione istruttoria di merito, ma devono pure essere considerate nel parere del comitato ambientale e dall'autorità che adotta il piano/programma.

Nel caso di specie, queste disposizioni sono state violate.

Come dedotto, il Comune di Renon ha presentato entro il termine di legge un'osservazione ai sensi dell'art. 11, comma 3 l.p. n. 17/2017 allegando una perizia ambientale a firma dell'Arch. Paes. Marco Molon (cfr. doc. 06, in lingua italiana sub doc.ti 17 e 19).

Nell'osservazione il Comune si è opposto al nuovo tracciato, ed alle alternative A e B, non solo perché mettono in discussione l'intera procedura di progettazione partecipata, ma anche perché il nuovo percorso è notevolmente più lungo e determina un netto peggioramento paesaggistico senza, peraltro, allontanare la linea da abitazioni e masi esistenti passando anche il nuovo tracciato direttamente accanto ad abitazioni ed aziende sia agricole che turistiche (doc.ti 06 e 19).

Nella perizia ambientale allegata, l'Arch. Paes. Marco Molon, non solo ha sollevato le critiche già descritte al motivo di ricorso II, ma ha anche proposta una possibile variante, peraltro esistente, attraverso il monte Colle/Virgolo (doc. 06 e versione in lingua italiana sub doc. 17). In tale area il piano di riassetto prevede la demolizione di ben tre linee esistenti (cfr. doc. 2, allegato 1). Secondo il tecnico, il mantenimento/potenziamento di almeno una di queste linee fornirebbe un tracciato alternativo meritevole di essere approfondito in sede di VAS che consentirebbe di allontanare la nuova linea di connessione dalle abitazioni esistenti sul Monte Tondo (sia quelle sul territorio del Comune di Renon come su quello del Comune di Bolzano), senza dover aprire nuovi percorsi in zone boschive inedificate e

sottoposte a tutela paesaggistica. In più, egli evidenzia che tale percorso rispetterebbe al meglio i criteri preferenziali prefissati da Terna e precisamente che le nuove linee elettriche devono seguire il più possibile il percorso delle linee esistenti che saranno rimosse, allontanarsi il più possibile dalle abitazioni ed evitare il più possibile le aree vincolate e/o oggetto di tutela (doc. 6 e doc. 17, pag. 7-9).

**Né l'osservazione del Comune né la perizia allegata sono state prese in considerazione negli atti e pareri in seguito adottati dagli organi coinvolti nel procedimento VAS, con palese illegittimità degli stessi.**

Ciò vale *in primis* per la relazione istruttoria sub doc. 04. Ai sensi della legge, tale relazione deve essere redatta dal “gruppo di lavoro” di cui all’art. 3 l.p. n. 17/2017, composto da “una persona rappresentante l’Ufficio provinciale Valutazione impatto ambientale, che lo coordina” nonché da “ulteriori esperti interni in rappresentanza delle strutture organizzative con competenze in materia ambientale”. Il gruppo di lavoro così composto deve esprimersi non solo sulla completezza e adeguatezza della documentazione presentata, ma anche sulle osservazioni presentate.

Come si desume dalla relazione sub doc. 04, queste disposizioni non sono state rispettate. La relazione risulta a firma del solo direttore d’ufficio anziché del gruppo di lavoro, e contiene un mero riassunto – peraltro breve – delle premesse di cui allo studio di fattibilità presentato da Terna, sicché non presenta certo gli elementi di una relazione istruttoria.

Né è stata rispettata la prescrizione che impone al gruppo di lavoro dotato delle specifiche competenze in materia ambientale di esaminare ed esprimersi sulle osservazioni presentate. Sul punto, la relazione si limita a rinviare alle controdeduzioni presentate da Terna, il che è palesemente illegittimo non spettando certo all’autorità proponente il compito di valutare le osservazioni proposte.

Il legislatore ha attribuito tale compito al gruppo di lavoro istituito presso l’autorità procedente per evitare qualsiasi conflitto d’interesse e per garantire che la relativa

valutazione sia compiuta da parte di un organo dotato delle specifiche competenze ambientali.

La violazione di tale prescrizione, di per sé illegittima, nel caso di specie ha gravemente pregiudicato l'istruttoria determinando un travisamento dei fatti che ha portato a conclusioni del tutto errate.

Nelle controdeduzioni all'osservazione del Comune di Renon, Terna si limita a ripetere sostanzialmente quanto già esposto a pag. 104 dello studio di fattibilità, cfr. controdeduzioni sub punto 27 e 28 dell'allegato sub doc. 04 denominato "controdeduzioni alle osservazioni pervenute in fase VAS".

Come rilevato dall'Arch. Paes. Molon nella sua perizia (cfr. pag. 10, doc. 17) "Terna non dispone, all'interno del suo gruppo di progettazione, di un esperto in materia paesaggistica" sicché "questo è certamente il motivo per cui si afferma a pagina 104 dello studio di fattibilità, che la prima proposta di tracciato, che conduce attraverso S. Maddalena di Sopra nell'area di studio qui considerata (alternativa C), sia stata spostata a nord a causa delle obiezioni dei cittadini e che queste sono state valutate come miglioramenti paesaggistici (estratto ...omissis...) Apparentemente, la qualità paesaggistica di un'area viene collegata esclusivamente alle relazioni visive che vi prevalgono, non una parola sugli altri criteri di valutazione essenziali su cui si basa un'analisi paesaggistica, come la naturalità, la peculiarità, la diversità, l'effetto ricreativo e i fattori di disturbo già esistenti".

Né è stata presa in considerazione **la variante attraverso il monte Colle/Virgolo** proposta dal Comune di Renon e descritta nella perizia ambientale dell'Arch. Paes. Molon come la "variante più corta, che comporterebbe il raddoppio del collegamento trasversale tra il nodo di Bolzano Sud e la linea 220 kV Cardano-S. Massenza, che attraversa il Colle, si snoda esclusivamente attraverso corridoi già interessati da linee elettriche, il che, secondo lo stesso studio di fattibilità rappresenta addirittura un cosiddetto "fattore di attrazione" (p. 33 dello studio di fattibilità). ... omissis figura 4 ... Rimarrebbe comunque un miglioramento lungo il

tracciato sopra il Virgolo, poiché questa soluzione prevedrebbe la riduzione da tre (da demolire) a una sola linea. Come si può evincere, si tratta di una soluzione win-win che eviterebbe il grave deterioramento del Monte Tondo e della preziosa area naturale e ricreativa che vi si trova, sia per i bolzanini che per gli abitanti del Renon" (doc. 17, pag. 8-9).

**Nessuna parola viene spesa nella relazione "istruttoria" su tale variante né sui motivi per cui essa non viene inserita nella valutazione strategica, anche solo come possibile variante.** Oltre alla violazione delle norme sopra citate e della mancanza di un'istruttoria adeguata con conseguente travisamento dei fatti, tale atto è quindi anche illegittimo per motivazione mancante e/o insufficiente.

L'illegittimità della relazione istruttoria si riverbera anche sugli atti successivi, in particolare il parere del comitato ambientale che dovrebbe esprimersi sul prevedibile impatto ambientale tenendo conto non solo della relazione istruttoria ma anche delle osservazioni presentate.

Come si evince dal doc. 03, tale parere non contiene alcun cenno alle osservazioni presentate dal Comune di Renon e tanto meno spiega per quale motivo la variante proposta dal Comune attraverso il Colle non debba essere considerata come possibile percorso, anche solo alternativo, in sede di VAS.

Lo stesso dicasi della delibera con cui la Provincia presta la sua intesa al piano di riassetto (doc. 01) che non contiene alcuna motivazione, né autonoma né per *relationem* idonea a spiegare la mancata considerazione delle molteplici criticità sollevate dal Comune e dal suo perito e della variante attraverso il Colle proposta.

Considerando che queste gravi vizi fanno sì che una possibile variante meno invasiva per il paesaggio, l'ambiente e non da ultimo gli abitanti del Monte Tondo, rimarrà definitivamente fuori dal progetto, che Terna redigerà e sottoporrà alle procedure di autorizzazione e valutazione ambientale nazionale, sussistono quindi i presupposti tutti per l'annullamento invocato dal Comune di Renon ricorrente.

\*\*\*

Tutto ciò premesso, il Comune di Renon ricorrente, come sopra rappresentato e difeso,

**chiede**

all'Ill.mo **Tribunale Amministrativo Regionale** adito, di voler, *contrariis reiectis*,

- annullare i provvedimenti impugnati;
- con integrale rifusione di spese ed onorari del presente giudizio.

\*\*\*

Ai sensi del d.lgs. n. 113/2002 e D.P.R. n. 115/2002 si dichiara che l'importo unificato per il presente ricorso ammonta ad € 650,00.

\*\*\*

Si depositano i seguenti documenti:

- 1) Deliberazione della giunta provinciale n. 1089 del 29.12.2020;
- 2) Studio di fattibilità Terna Reta Italia;
- 3) Parere comitato ambientale n. 8/2020 dd. 23.12.2020;
- 4) Relazione istruttoria Ufficio valutazioni ambientali dd. 17.11.2020 con allegate controdeduzioni Terna;
- 5) Avviso di pubblicazione VAS dd. 13.07.2020;
- 6) Osservazione Comune di Renon all'Ufficio dd. 10.09.2020,, con allegata perizia ambientale Arch. Paes. Marco Molon (in lingua tedesca);
- 7) Planimetria Terna Tavolo Tracciato Monte Tondo luglio 2919;
- 8) Planimetria Terna Tavolo Tracciato Monte Tondo maggio 2020;
- 9) Verbale riunione videoconferenza sindaci dd. 22.05.2020;
- 10) Lettera al direttore dell'agenzia provinciale per l'ambiente dd. 08.06.2020;
- 11) Lettera a Terna dd. 07.07.2020;
- 12) PEC Lettera a Terna con protocollo;
- 13) Lettera presidente della Provincia Autonoma di Bolzano e al direttore dell'ufficio ambientale dd. 07.07.2020;
- 14) PEC Lettera a presidente della Provincia Autonoma di Bolzano e al direttore



- dell'ufficio ambientale con protocollo;
- 15) Presentazione progetto terna marzo 2019;
  - 16) Presentazione progetto Terna 22.05.2020;
  - 17) Perizia paesaggistica Arch. Paes. Marco Molon 10.09.2020 (traduzione in lingua italiana);
  - 18) Protocollo d'intesa dd. 18.06.2018;
  - 19) Traduzione in lingua italiana del doc. 06;
  - 20) Traduzione in lingua italiana del doc. 13.

*Salvis iuribus.*

Bolzano-Roma 25.02.2021

Avv. Christoph Baur

Avv. Elisabeth Tinkhauser

Avv. Federica Scafarelli



Amt/ufficio: Raumordnung/Urbanistica  
Sachbearbeiterin/Incaricata: Dr. Helga Plankensteiner  
Tel. 0471 358550 Fax 0471 357 080  
zertifizierte E-Mail/PEC ritten.renon@legalmail.it

Spett.le  
Terna Spa  
info.isarco@terna.it

## Riassetto rete Val d'Isarco per connessione BBT

Gentili Signore e Signori,

a nome del Comune di Renon, desideriamo ringraziarVi per il progetto di riassetto rete Val d'Isarco. Soprattutto sul nostro ampio territorio comunale, attualmente sono posate molte linee ad alta tensione, in parte in aree agricole e forestali, ma anche in prossimità di zone residenziali.

Anche il modo in cui sono state pianificate le nuove linee è da accogliere con favore, in quanto i rappresentanti locali e i singoli cittadini sono stati realmente coinvolti nel processo di partecipazione fin dall'inizio. Ciò significa che molte obiezioni successive ed eventuali ricorsi possono essere evitati o ridotti.

È stato quindi anche il nostro sforzo di informare i cittadini interessati sugli eventi organizzati e di riunire Terna, gli uffici della Provincia, il Comune e i cittadini per un dialogo.

Terna ha risposto alla maggior parte delle obiezioni e dei suggerimenti dei cittadini e ha cercato di inserire molti miglioramenti al nuovo percorso. Tuttavia, ci sono alcuni punti in cui noi, come Comune di Renon, dobbiamo dare voce alle nostre preoccupazioni. Alcune proposte dettagliate saranno fatte o sono già state fatte dai singoli cittadini del posto, perché la nuova documentazione tecnica da ora la possibilità di approfondire il nuovo percorso:

Nella zona da Barbiano a Bolzano il percorso è stato spostato verso valle. Questo è un ottimo miglioramento del percorso originale, perché ora siamo il più lontano possibile dalle zone abitate. Siamo quindi a favore della nuova linea prevista ed espressamente contro l'alternativa 1 e 2 in colore viola, perché sono troppo vicine alle zone abitate. Possiamo certamente aspettarci delle obiezioni da parte dei cittadini interessati. Le obiezioni presentate dai cittadini sono già state espresse contro questa alternativa. Lo dimostrano le numerose obiezioni, registrate e documentate da Terna.

Nella zona di Bolzano dobbiamo ripresentare le obiezioni già comunicate a nome dei nostri cittadini, perché da un lato il procedere non è comprensibile e dall'altro gli aspetti paesaggistici parlano a sfavore di un percorso esteso verso Renon.

In anticipo, Terna ha pianificato una proposta parallela alla linea ad alta tensione di recente costruzione. Questo è stato presentato agli amministratori comunali di Bolzano e di Renon e ai cittadini e non sono state proposte modifiche sostanziali né dai comuni né dai cittadini.

Di conseguenza, il percorso proposto nella zona sopra Santa Maddalena è stato accettato.

Dopo un lungo periodo di tempo, sulla base della proposta di alcuni abitanti del luogo, è stato presentato un nuovo percorso con un'ampia posa sul territorio di Renon. Il nuovo percorso sul Renon è ora nominata come linea proposta, mentre la rotta originale è ora mostrata solo come alternativa C.

Come Comune di Renon non possiamo acconsentire a questo per le seguenti ragioni:

- L'intera procedura con la partecipazione dei cittadini è messa in discussione perché le nuove proposte non sono state presentate durante gli incontri con i cittadini e i residenti lungo il nuovo percorso quindi non sono stati più coinvolti.
- Il tracciato inizialmente previsto è stato proposto e pianificato parallelamente a un elettrodotto esistente di Terna. Rappresenta un intervento minore nel paesaggio.
- Il nuovo percorso passerebbe in un'area finora incontaminata da linee ad alta tensione.
- Le linee saranno probabilmente rimosse dagli edifici esistenti e circostanti, ma spostate verso altri edifici, cioè il "problema" sarà solo spostato, non risolto.
- Nell'ambito della nuova linea ci sono diverse aziende agricole, che non solo svolgono attività agricole, ma esercitano attività turistiche attraverso agriturismi e ristoro in campagna, ad esempio i masi Ebnicher e Seeber.
- Inoltre, la linea passerebbe direttamente davanti a Chalet Grumer, che solo anni fa ha iniziato la sua attività come attività ricettiva con chalet e SPA e che ora sarebbe fortemente compromessa dalle nuove linee.
- Le strutture sono note perché situate lontano dalle città e sono molto apprezzate per la pace e la tranquillità che offrono e per la vista sulla conca di Bolzano e dintorni. In caso di una nuova linea ad alta tensione nelle immediate vicinanze, questi pregi non sussistono più.
- Come risultato di queste attività, ci sono molti ospiti in questa zona che sarebbero disturbati dalle nuove linee. L'attuale funivia di Renon è già un peso, che verrebbe ulteriormente incrementato da un'ulteriore linea ad alta tensione.
- Il terreno delle aziende sarà fortemente svalutato, che non può essere compensato in questa misura nemmeno da una compensazione finanziaria.
- La visibilità delle linee avrà effetti negativi anche da altri punti panoramici, ad esempio dall'idilliaca frazione di Signato, che si trova esattamente di fronte: Questo paese è molto prezioso per il turismo ed è visitato da molti cittadini di Renon, dagli abitanti di Bolzano e da altri ospiti come luogo di relax e di sosta: qui si trovano noti esercizi ricettivi come i masi Lossmann, Baumann, Patscheider, Signaterhof e Kinig.
- Il nuovo percorso sarebbe più vicino all'insieme storico di Maria Assunta. Ciò avrebbe un impatto negativo anche su questa zona.
- Il nuovo percorso è molto più lungo, quindi causa maggiori costi di investimento e di manutenzione ed è visibile su una distanza maggiore.

Chiediamo pertanto alle autorità competenti di tenere conto delle circostanze sopra descritte. Siamo inoltre sempre a disposizione per effettuare un sopralluogo comune sul posto.

Qualora il percorso originale, proposto da Terna stessa, non venisse realizzato, chiediamo all'Amministrazione provinciale e a Terna di rivalutare il percorso via Colle, in quanto è la soluzione migliore sia per il Comune di Renon che per la città di Bolzano.

Cordiali saluti

Il Sindaco

Dr. Paul Lintner  
(firmato digitalmente)

**Betreff:** Hochspannungsleitungen Eisacktal Bozen Schreiben Terna

**Von:** "Legalmail Ritten" <ritten.renon@legalmail.it>

**Datum:** 07.07.2020, 11:28

**An:** aot-padova@pec.terna.it

**Kopie (CC):** info.isarco@terna.it

Protokollnummer/numero di protocollo: 0021130

Protokolldatum/data di protocollo: 2020-07-07

In der Anlage schicken wir folgende Dateien:/si trasmette in allegato i file:

Hochspannungsleitungen Eisacktal Bozen Schreiben Terna.ODT.P7M

Segnatura.xml

Hinweis: Um vor Computerviren zu schützen, können E-Mail-Programme das Senden oder Empfangen bestimmter Arten von Dateianlagen verhindern.

Überprüfen Sie Ihre E-Mail-Sicherheitseinstellungen um festzulegen, wie Anhänge behandelt werden.

Nota: Per la protezione con-tro i virus informatici, i programmi di posta elettronica possono impedire l'invio o la ricezione di alcuni tipi di file allegati.

Controllare le impostazioni di protezione della posta elettronica per determinare come vengono gestiti gli allegati

— Anhänge: —

---

Hochspannungsleitungen Eisacktal Bozen Schreiben Terna.ODT.P7M

37,4 KB

Segnatura.xml

2,8 KB

## **Parere paesaggistico**

Riassetto della rete elettrica in Val d'Isarco per la connessione BBT

Parere sul tracciato posto tra Bolzano e Signato

Committente:

Comune di Renon

IN-20-1486

Bolzano, 07.09.2020

Arch. Paes. e Pianificatore Marco Molon

---

---

## Indice

<b>1</b>	<b>Introduzione.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Documenti a base del presente parere .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Natura, luogo e portata dell'operazione.....</b>	<b>3</b>
3.1	Breve descrizione del progetto .....	3
3.2	Ubicazione e descrizione del percorso nell'area di studio .....	4
<b>4</b>	<b>La procedura .....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Completezza della verifica delle possibili soluzioni alternative.....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Struttura di base metodologica e di contenuto.....</b>	<b>10</b>
6.1	Analisi dello studio di fattibilità presentato .....	10
6.2	Esempio di un approccio metodologico e contenutistico collaudato.....	12
6.3	Valutazione dello stato di fatto della componente Paesaggio .....	13
6.4	Metodo di osservazione dell'impatto.....	15
6.5	Valutazione della rilevanza dell'impatto .....	15
6.6	Valutazione delle misure .....	15
6.7	Effetti rimanenti .....	16
<b>7</b>	<b>Discussione del contenuto e valutazione dei percorsi alternativi proposti .....</b>	<b>16</b>
<b>8</b>	<b>Riassunto.....</b>	<b>24</b>

## 1 Introduzione

Il 13.07.2020 è stato pubblicato sul portale della Provincia Autonoma di Bolzano (<https://umwelt.provinz.bz.it/umweltpruefungen/uvp-sup-screening-ippc-aktuelle-veroeffentlichungen.asp>) lo studio di fattibilità di Terna S.p.A. sul „Piano di riassetto della rete elettrica in Val d'Isarco per connessione BBT“. Tale pubblicazione è stata preceduta da una fase di partecipazione dei cittadini e dei comuni, in cui il Comune di Renon si considera non sufficientemente coinvolto e i cui risultati non risultano condivisi.

Il Comune di Renon ha quindi incaricato lo scrivente Arch. Paes. Pianificatore Marco Molon dello studio associato **in.ge.na.** di Bolzano, di redigere un parere paesaggistico al fine di verificare la valutazione di un tratto del percorso selezionato contenuto nello studio di fattibilità, che si snoda nel territorio comunale del Renon, ed eventualmente di descriverne le criticità.

## 2 Documenti a base del presente parere

Nel corso della preparazione della presente perizia, sono state effettuate diverse ispezioni in loco e, inoltre, sono stati analizzati i seguenti documenti, utilizzati per l'elaborazione digitale:

- Piano urbanistico e Piano paesaggistico del comune di Renon
- Cartografia della Provincia Autonoma di Bolzano (ortofoto, carta tecnica di base)
- Geobrowser 3 della Provincia Autonoma di Bolzano (Percorso delle infrastrutture, curve di livello, tipizzazione delle foreste, morfologia del terreno, analisi delle foto aeree)
- Carta tabacco, Mappa topografica delle escursioni 1:25.000
- Documenti del progetto resi disponibili sul portale, relazione dello studio di fattibilità e allegati 1-6
- <https://www.suedtirolerland.it/de/freizeit-aktiv/berge-wandern/wandern-im-eisacktal-und-wipptal/keschnweg/>

## 3 Natura, luogo e portata dell'operazione

### 3.1 Breve descrizione del progetto

Il progetto complessivo è descritto nello studio di fattibilità e riguarda un'area che si estende dalla conca di Bolzano su tutta la Val d'Isarco fino a Le Cave nel comune di Fortezza. Saranno

definiti nuovi tracciati delle linee elettriche ad alta tensione per sostituire un numero attualmente elevato di linee a 132 kV, in modo che nel corso di questa razionalizzazione ci potrà essere un miglioramento generale del contesto paesaggistico e dell'uso del suolo.

La sezione di progetto interessata da questa valutazione si trova tra la stazione di trasformazione di Sant'Antonio a Bolzano e le colline tra Renco e Signato, per cui la valutazione si estenderà anche a opzioni di percorso alternative non considerate nello studio di fattibilità.

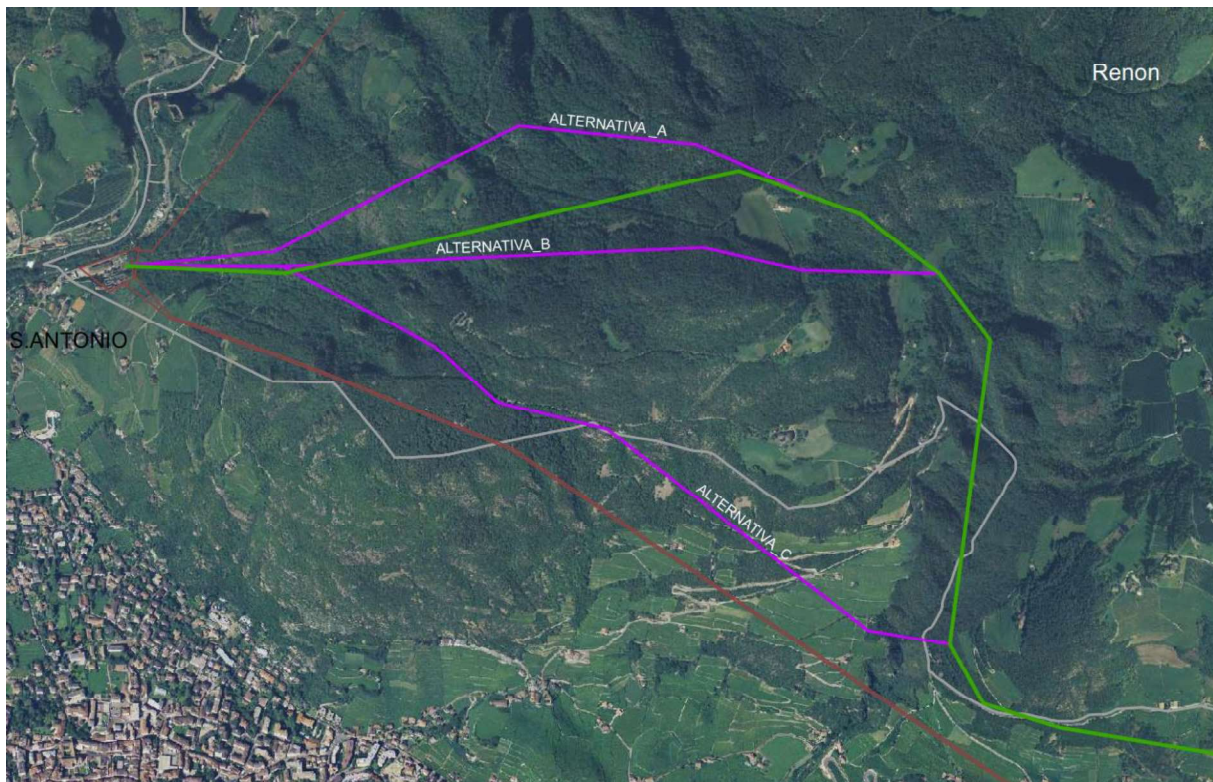


Figura 1: Area di studio, estratto dall'allegato 1 dello studio di fattibilità.

### 3.2 Ubicazione e descrizione del percorso nell'area di studio

Il tratto di progetto mostrato in Figura 1 mostra quattro possibili percorsi alternativi, un percorso preferibile e tre percorsi alternativi A, B e C, di cui i primi tre si trovano principalmente nella zona del comune di Renon e il percorso C attraversa il comune di Bolzano per circa metà della sua lunghezza. Il percorso selezionato e i percorsi alternativi A e B hanno un andamento molto simile a partire dalla stazione di trasformazione della centrale elettrica di Sant'Antonio, che si snoda in un'ampia curva a nord del Monte Tondo, mentre il percorso alternativo C corre a sud di esso, è più lineare e quindi attraversa i vigneti superiori di S. Maddalena di Sopra, prima che tutte le varianti si incontrino sul fianco destro orografico della valle del Rio Rivellone, sotto il maso Loosmann a Signato.



In dettaglio, le quattro alternative studiate salgono dalla centrale elettrica di Sant'Antonio verso est sul ripido pendio del Monte Tondo attraverso un terreno fittamente boscato e molto naturale prima di aprirsi a ventaglio ad un'altezza di circa 550 m sul livello del mare. I primi tre percorsi girano in direzione di Maso Holzer, e passano o appena a nord (alternativa A) o appena a sud (variante selezionata e alternativa B). Le varianti del percorso sono state evidentemente scelte in modo da rimanere sempre nel bosco e non attraversare mai i terreni agricoli della zona conosciuta come "Grumeregg". I masi sul Renon Holzer, Hoaner, Seeber e Plattner e la struttura ricettiva Chalet Grumer Suites & Spa determinano così la direzione dei percorsi esaminati nello studio di fattibilità.

La variante selezionata e l'alternativa A sono particolarmente vicine al maso Holzer (a meno di 100 m) e allo Chalet Grumer Suites & Spa, che si trova a circa 1.000 m sul livello del mare e viene passato a soli 30-40 m di distanza. I due percorsi si incrociano poi sul ripido pendio sotto alla struttura ricettiva e svoltano bruscamente verso sud, dove attraversano la valle del Rio Rivellone e si incontrano nuovamente con l'alternativa C sul pendio opposto a circa 500 m sul livello del mare.

L'alternativa C, invece, si separa presto dagli altri percorsi alternativi e corre direttamente verso sud-est fino a S. Maddalena di Sopra, lungo un asse parallelo alla doppia linea elettrica aerea 220+132 kV esistente. Il percorso continua verso S. Maddalena di Sopra superando la cima boscata del monte e scende verso sud-est passando a nord dell'abitazione in S. Maddalena di Sopra n.5, passando poi molto vicino (60 m) all'edificio in S. Maddalena di Sopra n.7, e attraversa infine la valle fino ad unirsi agli altri tre percorsi alternativi.

La linea sarà costituita da una linea aerea; ulteriori dettagli sul progetto tecnico dell'infrastruttura non sono noti.

#### **4 La procedura**

Lo studio di fattibilità descrive ampiamente la messa in atto di un processo di partecipazione durante la pianificazione. Questo ha richiesto molto tempo a causa dell'estensione del percorso e del gran numero di comuni coinvolti. Lo studio spiega che è stato ricevuto un gran numero di osservazioni al percorso proposto e come queste siano state trattate e, dove possibile, incorporate nella pianificazione (allegati 5 e 6 dello studio di fattibilità).

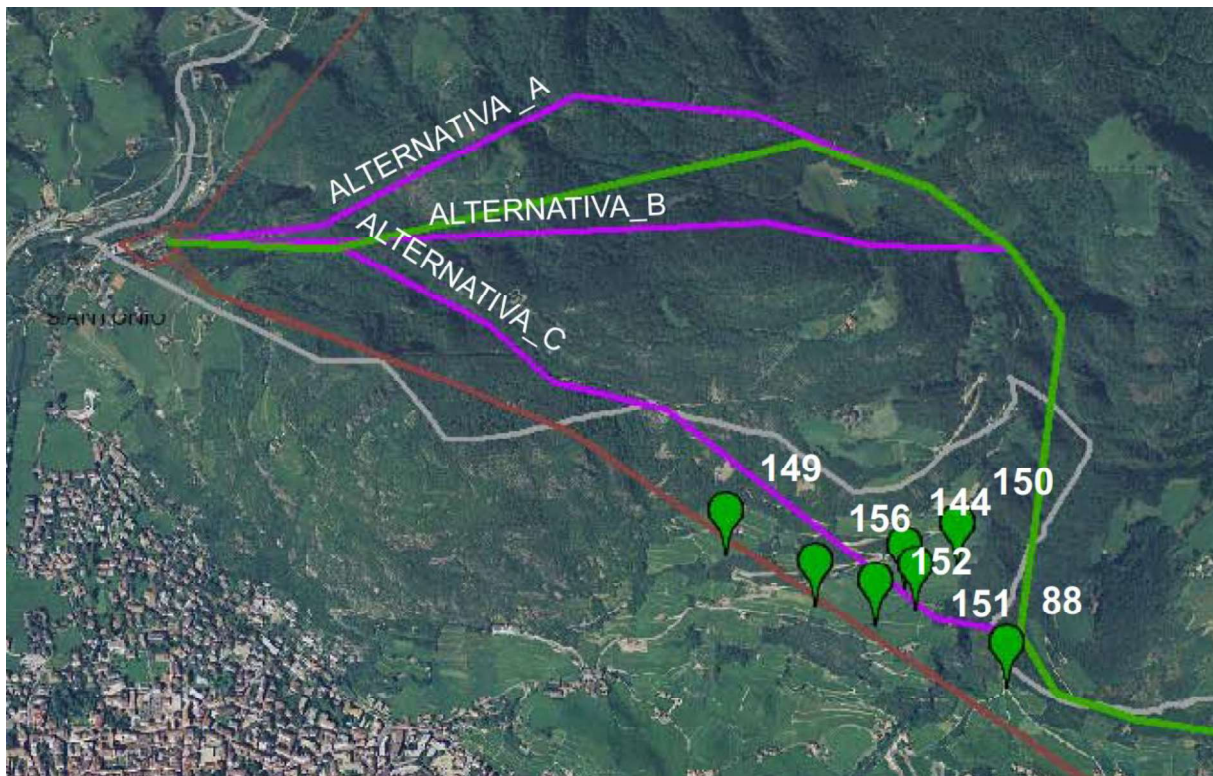


Figura 2: Estratto dell'allegato 6 che mostra l'ubicazione delle obiezioni a S. Maddalena di Sopra.

Nell'area di indagine di questa perizia, per esempio, risulta chiaro che il percorso originariamente presentato, attualmente indicato come Alternativa C, sia stato evidentemente respinto a causa delle osservazioni dei cittadini che vivono a S. Maddalena di Sopra, che hanno portato all'identificazione degli altri tre percorsi descritti nel capitolo 3.2.

Tuttavia, la procedura di selezione del percorso mostra gravi carenze e questo sarà discusso più in dettaglio nei capitoli seguenti:

1. Questioni evidenti come il paesaggio locale con forti relazioni visive e l'alto valore del paesaggio viticolo attorno a S. Maddalena non sono stati inclusi come principi pianificatori fin dall'inizio, al punto che sono stati i cittadini a dover richiamare l'attenzione su un elemento così evidentemente critico del percorso originariamente proposto. L'area menzionata, e il paesaggio altoatesino in generale, sono evidentemente molto sensibili e devono essere protetti con particolare attenzione.
2. Le obiezioni dei cittadini hanno portato ad uno spostamento del percorso. Questo è stato traslato verso nord in una zona molto naturale, lontana dagli abitanti di S. Maddalena di Sopra, ma la scelta evidentemente è stata presa con la stessa superficialità di indagine propria della prima variante proposta. Purtroppo, però, la fase di partecipazione pubblica non è stata ripetuta, così che gli abitanti interessati dai tre

nuovi tracciati alternativi non hanno potuto esprimere il proprio parere e possono attivarsi solo ora, quando lo studio pubblicato propone già una variante scelta.

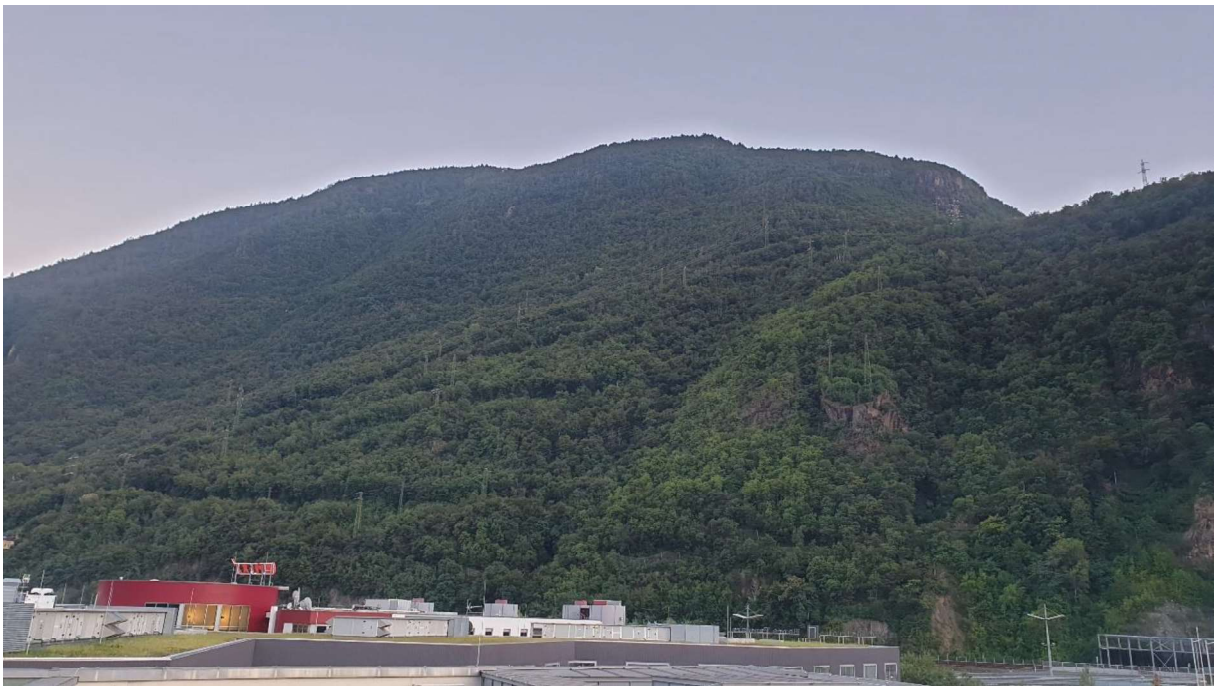
3. Lo studio di fattibilità deve essere sottoposto a una valutazione ambientale strategica (VAS). Tuttavia, la VAS prevede una serie di contenuti e argomenti descritti in un rapporto ambientale, che non vengono considerati nello studio di fattibilità presentato. Per esempio, non risultano per niente descritte alcune vere alternative di tracciato, tanto meno la variante zero. Lo studio di fattibilità assomiglia più a un progetto in cui si studiano alternative progettuali abbastanza simili dello stesso tracciato nelle singole sezioni del percorso. Inoltre, componenti ambientali che sono cruciali per una VAS, come la flora, la fauna, l'ecologia, il paesaggio, il suolo, ecc., non sono descritti affatto o solo molto superficialmente nello studio di fattibilità, che è già di per sé molto breve per un progetto infrastrutturale così grande e importante. Le valutazioni fatte non sono in alcun modo comprensibili e, almeno nell'area qui indagata, sono anche errate (distanza del tracciato dalle proprietà abitate). Mancano i documenti prescritti per una VAS, come una sintesi bilingue e non tecnica del rapporto ambientale (ed il rapporto ambientale stesso). La VAS è un procedimento definito in modo chiaro in cui anche l'obiettivo, cioè l'inserimento in un piano o programma, dovrebbe essere chiaro, ma questo non è il caso. Con le informazioni disponibili in questo caso, il cittadino non è assolutamente in grado di valutare la portata della decisione da prendere. Se la conseguenza di questa procedura è la selezione di una variante da parte della Giunta Provinciale, allora si deve decisamente mettere in discussione se questo sia conforme ai requisiti legali della direttiva VAS 2001/42/CE, o se la denominazione VAS per la procedura prevista non sia fuori luogo e fuorviante.

## 5 Completezza della verifica delle possibili soluzioni alternative

A livello di pianificazione territoriale, la VAS esamina la qualità dell'identificazione della proposta tecnica, della localizzazione in un sito o in un tracciato analizzando diverse varianti secondo parametri specifici. Che ciò non sia stato eseguito nel caso dello studio di fattibilità presentato, intenzionalmente o meno, è già stato sottolineato nel capitolo precedente.

Nell'area di indagine della presente perizia, sorgono dubbi sul fatto che la scelta delle alternative su cui si basa lo studio di fattibilità di Terna sia stata effettuata con il necessario livello di approfondimento. Il progetto prevede infatti la demolizione di tre linee esistenti (due che partono dalla centrale a nord del cimitero - *stazione 220kV di Bolzano* - e una ulteriore che parte dal Virgolo) ai piedi del versante nord-occidentale del Monte Colle, con un netto

miglioramento dell'impatto paesaggistico del corridoio della linea esistente in quel punto, e allo stesso tempo la realizzazione di una nuova linea in una zona incontaminata, naturale e importante per il tempo libero e le escursioni intorno a Bolzano e Soprabolzano, che porta chiaramente a un netto peggioramento della situazione paesaggistica. Su questa base, la prima domanda che sorge è perché lo studio di fattibilità non consideri invece il mantenimento del tracciato attualmente esistente a monte del Virgolo, demolendo una linea in meno ottenendo comunque un miglioramento paesaggistico senza contaminare nuovi paesaggi.



*Figura 3: Corridoio della linea aerea attraverso il Virgolo, qui due delle linee aeree esistenti saranno demolite.*

Lo studio di fattibilità dovrebbe dare una risposta a questa ovvia domanda, perché riguarda una variabile strategica, precisamente quella della localizzazione pianificatoria del corridoio del percorso. Come può un comune cittadino senza alcuna conoscenza di elettrotecnica essere chiamato a presentare delle osservazioni all'interno di un processo partecipativo come quello di una VAS da un lato, e dall'altro sapere, perché una tale variante sia così inverosimile da non poter essere nemmeno presa in considerazione, senza che ciò venga spiegato in modo comprensibile da Terna S.p.A.?

Per questo motivo, il tecnico scrivente ha indagato sulla questione e ha scoperto che Terna non solo ha studiato questa variante, ma che tale variante è tecnicamente possibile e non viene raccomandata principalmente per ragioni economiche. La variante, che ovviamente presenta grandi vantaggi paesaggistici, non è stata nemmeno menzionata nello studio di fattibilità presentato al pubblico. Si tratta di una decisione incomprensibile, perché questa

variante più corta, che comporterebbe il raddoppio del collegamento trasversale tra il nodo di Bolzano Sud e la linea 220 kV Cardano-S. Massenza, che attraversa il Colle, si snoda esclusivamente attraverso corridoi già interessati da linee elettriche, il che, secondo lo stesso studio di fattibilità rappresenta addirittura un cosiddetto "*fattore di attrazione*" (p.33 dello studio di fattibilità).



Figura 4: Corridoi di linee aeree esistenti sul Colle (freccia gialla linea 220 kV Cardano-S. Massenza, freccia rossa corridoio Virgolo)

Rimarrebbe comunque un miglioramento lungo il tracciato sopra al Virgolo, poiché questa soluzione prevederebbe la riduzione da tre (da demolire) a una sola linea. Come si può evincere, si tratta di una soluzione win-win che eviterebbe il grave deterioramento del Monte Tondo e della preziosa area naturale e ricreativa che vi si trova, sia per i bolzanini che per gli abitanti del Renon.

Lo studio di fattibilità e la procedura di VAS basata su di esso devono necessariamente considerare entrambe le opzioni (perché alla fine la scelta si riduce a due varianti reali, sul Monte Tondo o sul Colle, più propriamente denominato Monte Pozza), e spiegare perché i costi aggiuntivi rendono giustificabile l'oltraggio al paesaggio sul Monte Tondo.

## 6 Struttura di base metodologica e di contenuto

### 6.1 Analisi dello studio di fattibilità presentato

Lo studio di fattibilità (SDF) definisce un primo passo per rappresentare il corridoio d'indagine, descrivendo gli aspetti geologici, idrogeologici e paesaggistici (pag. 9). È inclusa un'esposizione generale delle caratteristiche peculiari per ciascuna delle aree comunali interessate, ed è stata anche effettuata un'analisi cartografica delle tutele paesaggistiche esistenti in scala 1:250.000 (capitolo 2.1).

In una seconda fase, l'analisi sul corridoio predefinito viene affinata e si sceglie una scala al 1:50.000. Ciò non è stato eseguito su una base puramente tecnica, come è uso comune per Terna, ma nel corso di riunioni con l'amministrazione provinciale ed i comuni, nelle quali i comuni stessi sono stati coinvolti nella determinazione dei corridoi di tracciato sulla base delle mappe delle zone di rispetto esistenti e delle zone di pericolo. È stata data la preferenza ai corridoi infrastrutturali esistenti, evitando la vicinanza agli edifici residenziali, e sono stati presi in considerazione i principi sopra menzionati.

Solo in una fase successiva sono state esaminate le disposizioni dei piani paesaggistici e dei piani regolatori urbanistici per identificare le aree con divieto di costruzione o di attraversamento di linee aeree. Inoltre, sono stati effettuati sopralluoghi in loco per individuare gli edifici residenziali e i beni culturali e per verificare l'effettivo rischio idrogeologico. Un altro criterio di pianificazione sono state le osservazioni della popolazione, ricevute dopo la fase partecipativa. È significativo come per la pianificazione, all'interno del gruppo di progettazione di Terna che ha elaborato la proposta del percorso, non sia stato consultato nessun paesaggista (pag. 66). Questo è certamente il motivo per cui si afferma a pagina 104 dello studio di fattibilità, che la prima proposta di tracciato, che conduce attraverso S. Maddalena di Sopra nell'area di studio qui considerata (alternativa C), sia stata spostata a nord a causa delle obiezioni dei cittadini e che queste sono state valutate come miglioramenti paesaggistici (estratto p.104: *"Considerando queste richieste migliorative dal punto di vista paesaggistico, è stata studiata e proposta nel presente elaborato una nuova FdF e due alternative che, partendo dal confine con Bolzano e mantenendosi all'interno del territorio comunale di Renon, si portano dietro al Monte Tondo e sfruttano opportunamente la morfologia del terreno in modo da rendere la futura linea aerea meno visibile possibile sia dal centro abitato di Bolzano, sia dai masi e dall'abitato sparso presente sul Monte Tondo"*). Apparentemente, la qualità paesaggistica di un'area viene collegata esclusivamente alle relazioni visive che vi prevalgono, non una parola sugli altri criteri di valutazione essenziali su cui si basa un'analisi paesaggistica,

come la naturalità, la peculiarità, la diversità, l'effetto ricreativo e i fattori di disturbo già esistenti.

Il comune di Renon si è opposto alla scelta effettuata secondo questa modalità, ma lo studio di fattibilità ha comunque definito una delle varianti nord quale variante scelta.

Dopo questa fase partecipativa, secondo il capitolo 4 dello SDF, è stata introdotta un'ulteriore fase di pianificazione, i cui criteri di pianificazione sono indicati a pagina 110 dello studio stesso.

Di seguito si riporta la tabella di sintesi degli indicatori e dei parametri individuati.

FAMIGLIA	INDICATORE	PARAMETRO
Elementi territoriali e ambientali	Aree Protette e/o tutelate	Interferenza con Aree Protette (SIC, ZPS, etc)
		Interferenza con beni paesaggistici - D.lgs 42/04
		Interferenza con aree tutelate dai PP (cfr. par.2.3.1)
		Interferenza con copertura e disciplina d'uso del suolo PUC (cfr. par. 2.3.1)
	Elementi fisici	Morfologia
	Elementi antropici	Piani delle Zone di pericolo (cfr. par.2.3.2)
		Visibilità da abitazioni e/o masi
Elementi tecnici	Infrastrutture	Presenza di linee esistenti

Tabella 4.1: Indicatori e Parametri

Figura 5: Estratto dallo studio di fattibilità p.110

Come si può vedere a prima vista nella Figura 5, i criteri sono gli stessi utilizzati nella prima fase di selezione del corridoio di studio, che poi sono diventati i criteri per definire le "Fasce di fattibilità di tracciato". Tuttavia, ad essi si aggiunge la visibilità degli edifici residenziali o dei masi, dove la classe di valutazione è considerata "bassa" se non c'è visibilità, "media" se le case sono a più di 50 m di distanza e "alta" solo se sono a meno di 50 m dalla linea. Da dove provenga il valore di 50 m non è ulteriormente specificato. Tuttavia, questo valore sembra molto basso, considerando le dimensioni che i tralicci possono raggiungere.

Alle pagine 142 e 143, si analizza l'area di studio oggetto della presente perizia. Se si considerano i criteri di "Morfologia", con cui si classifica la visibilità della linea aerea nel paesaggio, e di "Visibilità da abitazioni e/o masi", chi scrive non può essere d'accordo con le valutazioni selezionate. Tutti e quattro i percorsi della condotta sono chiaramente visibili nel paesaggio, prima da Bolzano, nella zona intorno alla funivia di San Genesio, e dal basso versante di San Genesio, poi, a seconda del percorso della condotta, dai vari masi sul Grumeregg e infine da Signato, da cui l'intero tratto orientale della linea è visibile per intero. Anche se la metà orientale dell'alternativa C è chiaramente visibile dal centro storico di

Bolzano, non si può sostenere che l'alternativa selezionata non sia affatto percepibile visivamente. Questa è semplicemente un'affermazione errata!

Lo stesso vale per il criterio della visibilità dagli edifici residenziali e dai masi. Sia la variante valutata come migliore che l'alternativa A corrono ad una distanza di circa 30-40 m da una struttura ricettiva, direttamente dietro l'edificio, e sono quindi da rifiutare fermamente in questa forma e soprattutto come linea aerea.

In sintesi, con riferimento all'area di progetto qui esaminata, si può affermare che

1. La metodologia analitica dello SDF non è sufficiente come base per uno studio ambientale, poiché non valuta i criteri appropriati né li esamina con sufficiente profondità, e che
2. In parti trae conclusioni errate nella valutazione dei criteri utilizzati.

## 6.2 Esempio di un approccio metodologico e contenutistico collaudato

Un metodo di valutazione collaudato nel campo delle valutazioni ambientali si basa essenzialmente sulla "RVS 04.01.11 – Indagini ambientali" austriaca. Viene riprodotto nella figura seguente.

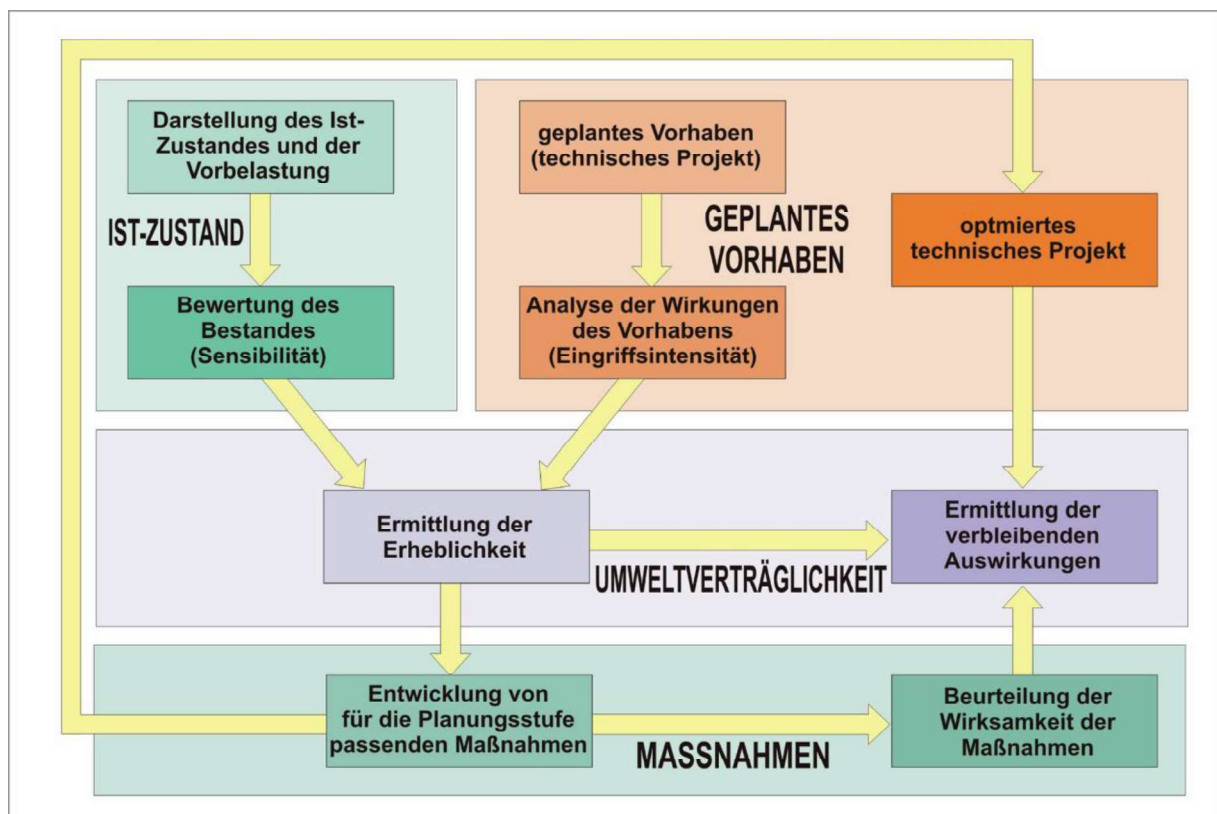


Figura 6: Schema della procedura di analisi del rischio ecologico



Anche se la Figura 6 è fatta su misura per una VIA, può essere applicata alla VAS nello stesso modo o leggermente modificata.

Come rappresentato nella figura qui sopra, la struttura del rapporto prevede varie fasi di lavoro da seguire per ogni criterio da esaminare. Dopo aver definito l'area di studio pertinente, si descrive la situazione attuale per ogni singola componente ambientale, cioè la **situazione dello stato di fatto**. Poi si descrivono gli **effetti del progetto**, cioè i possibili **conflitti** con il bene protetto, per poter sviluppare e descrivere **misure** capaci di limitare, evitare, compensare o equilibrare questi possibili effetti negativi.

Come ultimo passo, si valuta la **rilevanza residua** del progetto, comprese le misure adottate, rispetto all'oggetto di protezione esaminato.

### 6.3 Valutazione dello stato di fatto della componente Paesaggio

Nel corso di una procedura di screening, potrebbe essere definito a priori quali componenti ambientali devono essere approfondite nel corso dei successivi studi o rapporti. Nel caso di una linea aerea ad alta tensione, il paesaggio è naturalmente uno degli elementi da studiare più a fondo, il che è anche confermato nello SdF.

Tuttavia, lo stato di fatto dell'area di studio deve essere considerato in termini di sensibilità paesaggistica per quanto riguarda almeno i seguenti elementi:

- Spiegazione e motivazione dei confini spaziali scelti, dell'effetto spaziale e delle **relazioni visive** che si verificano in primo piano e sullo sfondo. Ovviamente, la vicinanza a un edificio non è sufficiente come valutazione di questo elemento.
- Descrizione della diversità, naturalità e peculiarità degli elementi strutturali che si manifestano in primo piano e sullo sfondo.

**Diversità:** questo criterio è una misura della presenza di elementi che modellano e differenziano lo spazio. Essa descrive le forme riconoscibili nel paesaggio, l'energia dei rilievi, così come gli usi del suolo riconoscibili nel paesaggio.

**Naturalità:** questo criterio è una misura per la naturalità di un paesaggio e può essere descritto come assenza di palesi attività antropiche.

**Peculiarità:** Questo criterio è una misura per l'impronta antropica del paesaggio in un contesto storico-culturale e tipicamente paesaggistico. Viene valutata la presenza di rilevanti forme costruttive e di utilizzo, oltre all'interazione tra struttura e paesaggio.

- Quale criterio rilevante di una porzione di paesaggio conta anche la **funzione ricreativa del paesaggio** stesso, come un fattore derivato, relativo all'utilizzo umano del paesaggio da valutare attraverso strutture ricreative e di svago.

- Descrizione degli **elementi di disturbo preesistenti**. Si tratta in particolare di edifici o aree di insediamento percepiti come disturbanti, strade, linee elettriche ad alta tensione, ma anche di fattori di disturbo che riguardano altri sensi, come l'inquinamento acustico e olfattivo.

Lo studio di fattibilità, invece, si basa su un approccio normativo di tutela del paesaggio, senza affrontare i valori veramente rilevanti di un insieme paesaggistico.

La valutazione della sensibilità delle aree paesaggistiche interessate deve essere predefinita in modo che i parametri di valutazione di ogni criterio possano essere comprensibili. Si applica quanto segue: più alta è la suscettibilità o la vulnerabilità rispetto ai possibili effetti del piano o del programma, più alta è la classificazione della sensibilità.

Criterio	Sensibilità			
	Basso	Medio	Alto	Molto alto
<b>Relazioni visive ed effetti spaziali</b>	Non sono presenti relazioni visive rilevanti con l'area circostante. Nessuna differenziazione dello spazio e delle relazioni visive in primo piano, al centro e sullo sfondo.	Rapporti visivi isolati di rilievo su punti privilegiati del paesaggio. Livello di fondo presente ma non dominante.	Le relazioni visive esistono, ma non caratterizzano il paesaggio. Frazionamento del paesaggio in primo piano, al centro e sullo sfondo parzialmente percepibile.	Relazioni visive con elementi paesaggistici prominenti che modellano il paesaggio Chiara suddivisione del paesaggio in primo piano, mezzo e sfondo parzialmente tangibile.
<b>Diversità</b>	Paesaggio monotono Mancanza di energia di sollievo Forme di utilizzo standardizzate (monocolture, ampie superfici coltivate...)  Acqua corrente canalizzata	Paesaggio poco strutturato Poche forme di rilievo  Basso numero di utilizzi del suolo (foreste sfruttate commercialmente, pascoli e terreni arabili) Acque fluenti in gran parte regolate	Paesaggio strutturalmente ricco Forme di rilievo distintive presenti in primo piano Utilizzi diversi anche all'interno dello stesso genere culturale Acque correnti in gran parte naturali	Paesaggio strutturalmente molto ricco Un gran numero di forme di rilievo peculiari Alto numero di usi del suolo su piccola scala  Lasciare le acque correnti nel loro stato naturale
<b>Naturalità</b>	Elementi naturali presenti solo sporadicamente	Sono presenti elementi naturali sparsi	Gli elementi naturali sono presenti in modo dominante	Elevata naturalità del paesaggio

<b>Peculiarità</b>	Gli elementi artificiali, tecnicamente formati e le modalità di utilizzo dominano e disturbano il gioco delle forme del paesaggio. Sono presenti elementi significativi del paesaggio culturale (recinto, fienile...)	Le strutture antropiche sono solo parzialmente integrate nel gioco di forme del paesaggio; presenti elementi del paesaggio culturale localmente significativi (cappella, chiesa, muro a secco...)	I singoli elementi di insediamento che sono diventati tipici della località, di solito si fondono nel gioco di forme del paesaggio; esistono beni culturali importanti catalogati a livello regionale, (castelli, monasteri, vecchi centri abitati, ecc.)	Storicamente sviluppate, forme distintive di costruzione e uso, strutture antropiche si inseriscono in modo sorprendente nel gioco di forme del paesaggio. Beni culturali di importanza sovregionale presenti
<b>Importanza della struttura per il tempo libero e la ricreazione</b>	Nessun importante impianto infrastrutturale o solo puntuale	Struttura infrastrutturale significativa a livello locale (attività ricreative a breve termine; destinate ai residenti o agli insediamenti; strade e sentieri non designati).	Strutture infrastrutturali importanti a livello regionale (attività ricreativa diurna, parte di una rete regionale)	Strutture infrastrutturali di importanza sovregionale (zona turistica, area ricreativa per il fine settimana, parte di una rete sovregionale)

Tabella 6-1: Esempio di tabella di valutazione della sensibilità delle aree di paesaggio e del suo valore ricreativo

#### 6.4 Metodo di osservazione dell'impatto

*La significatività dell'impatto è determinata collegando la valutazione delle condizioni effettive e l'intensità dell'impatto degli effetti degli interventi con il cambiamento del paesaggio previsto. La valutazione viene effettuata in base ai criteri elencati nella Tabella 6-1: Esempio di tabella di valutazione della sensibilità delle aree di paesaggio e del suo valore ricreativo*

#### 6.5 Valutazione della rilevanza dell'impatto

La valutazione della rilevanza dell'impatto viene effettuata intersecando la sensibilità dell'area paesaggistica con l'intensità dell'impatto degli interventi.

#### 6.6 Valutazione delle misure

La determinazione delle misure di protezione, prevenzione, mitigazione, compensazione e sostituzione riduce la rilevanza dell'impatto nell'area di studio. L'efficacia delle misure è tanto maggiore quanto prima e più rapidamente esse permettono il ripristino degli usi e delle funzioni originali nella sottozona.

## 6.7 Effetti rimanenti

Gli impatti residui devono essere determinati e valutati mettendo in relazione la rilevanza dell'impatto e l'efficacia delle misure. In questo caso, la VAS deve dimostrare di aver selezionato il percorso con il minore impatto residuo nei termini dei criteri sopra descritti (per la tutela del paesaggio).

## 7 Discussione del contenuto e valutazione dei percorsi alternativi proposti

A causa della grande lunghezza dell'infrastruttura in studio, l'area da indagare correttamente copre una zona molto estesa, che comprende l'intera superficie della valle del Talvera a nord dei prati del Talvera, l'area urbana attorno al Monte Tondo, l'intera area del Grumeregg, così come le pendici di Signato. Tutte queste aree hanno buone relazioni visive in primo piano con le quattro alternative di percorso proposte. Il confine è stato qui tracciato a una distanza di circa 2 km come distanza minima assoluta dalla condotta, ma questo dovrebbe essere meglio definito nel corso di uno studio ambientale; il presente rapporto non ha la pretesa né lo scopo di mostrare un tale grado di approfondimento.

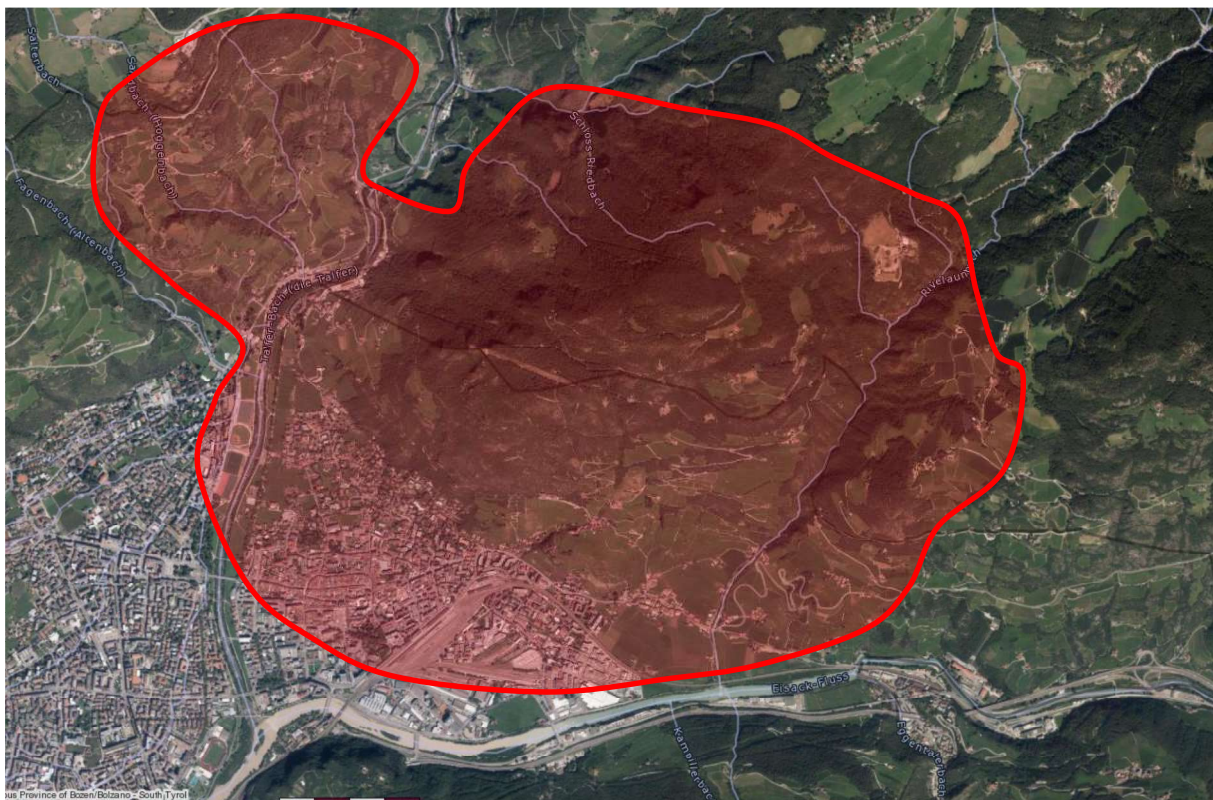


Figura 7: Rappresentazione approssimativa dell'area di indagine

L'area di studio, come si può facilmente riconoscere, comprende gran parte del Monte Tondo, ma anche l'area della valle del Talvera all'altezza della centrale elettrica di S. Antonio e il versante opposto, che saranno interessati dal nuovo tracciato della linea aerea in ciascuna delle alternative menzionate. Il paesaggio del Monte Tondo visto dalla città vecchia, Piani e Rencio, così come le frazioni di Signato, saranno ugualmente interessati.

A questo punto vale la pena menzionare anche la funivia del Renon, con oltre un milione di passeggeri all'anno, che attraversa tutte le varianti proposte nello studio di fattibilità.

Naturalmente, parti di quest'area di studio saranno colpite in modo differente a seconda dell'alternativa, le aree urbane e S. Maddalena di Sopra saranno meno colpite dal percorso selezionato o dalle alternative A e B, come correttamente sottolineato nello studio di fattibilità, mentre l'alternativa C risparmierebbe il paesaggio e gli elementi peculiari e naturali del Grumeregg. Una dichiarazione generale, come è stata fatta superficialmente nello studio di fattibilità, non è possibile, secondo l'opinione del tecnico scrivente, senza un'indagine approfondita.

Lo studio di fattibilità presuppone, a titolo di esempio, che se un'area non è protetta dalle norme paesaggistiche in vigore, è più adatta a contenere il tracciato rispetto a un'area protetta. Ciò in realtà non è corretto. Le aree protette sono state spesso inserite nei piani paesaggistici, per proteggere le aree agricole dalla forte pressione insediativa. Per questo motivo, un gran numero di aree di rispetto e aree di protezione del paesaggio hanno trovato la loro strada nei piani paesaggistici comunali. Lo SDF, invece, cita l'assenza di aree di rispetto come criterio di idoneità per un nuovo percorso attraverso zone boschive e quindi incontaminate. Questo viene evidenziato bene nella Figura 8, le aree di rispetto paesaggistiche tratteggiate occupano la maggior parte del territorio agricolo intorno ai margini dell'insediamento. Le aree boschive, già di per sé tutelate a livello normativo, non sono specificamente protette perché sono soggette a una pressione insediativa molto minore, e non perché siano meno degne di protezione. La nuova L.p. 9/2018 Territorio e Paesaggio rende giustizia anche a questo concetto, quando nell'art. 12 al punto 1f) *i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento* sono riconosciuti come legalmente sottoposti a tutela, dettaglio che gli autori dello studio di fattibilità devono aver trascurato.



Figura 8: Estratto dal Geobrowser con la rappresentazione dell'uso del suolo e delle aree protette dai Piani paesaggistici

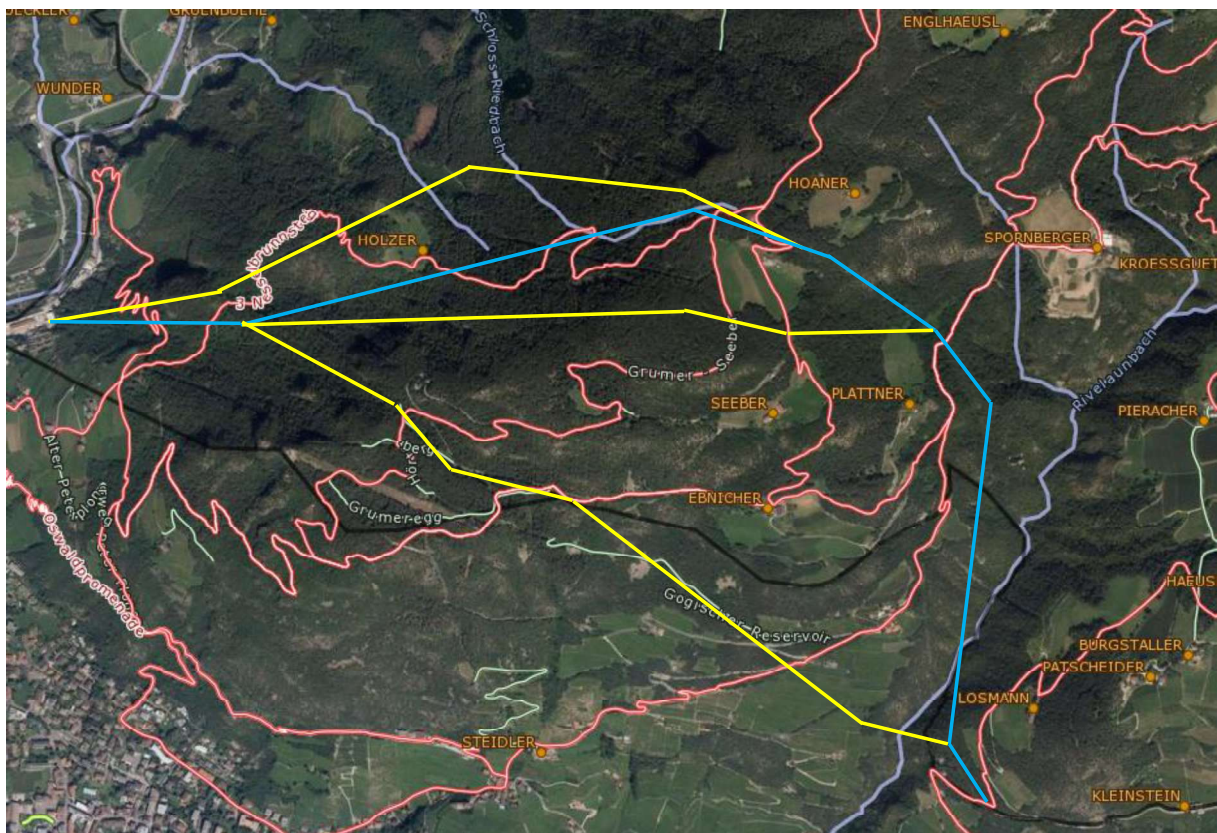


Figura 9: Rete di sentieri escursionistici sul Monte Tondo e sovrapposizione con i percorsi proposti

Il Monte Tondo, e in particolare l'area del Grumeregg, è una parte naturale estremamente importante del paesaggio, che non solo serve come rifugio per la fauna e la flora, ma è anche un'apprezzabile area ricreativa (vedi la rete di sentieri in Figura 9). Questa rete di sentieri è stata incorporata nel sentiero sovracomunale Sentiero del castagno (sentiero 2A), che porta da Castel Roncolo a Bolzano attraverso i pendii inferiori della Valle Isarco a Bressanone ed è molto popolare.



*Figura 10: Rete di sentieri escursionistici direttamente sotto il percorso della linea*



*Figura 11: Il sentiero n. 2 è spesso attraversato dal percorso selezionato e dall'alternativa A.*



*Figura 12: foresta mista pino-faggio a sud del maso Hoaner*



*Figura 13: Prato umido vicino al percorso a sud del maso Hoaner*

La pressione insediativa viene qui limitata a causa del basso livello di sviluppo e della morfologia del terreno un po' impervia, nonostante la vicinanza a Bolzano. La naturalità non si nota solo nella mancanza di attività edilizia, ma anche attraverso la tipologia della foresta, che in questa zona denota una forte presenza di porzioni piccole e diversificate di foreste miste, che sono note per avere un alto livello di biodiversità (vedi Figura 14).

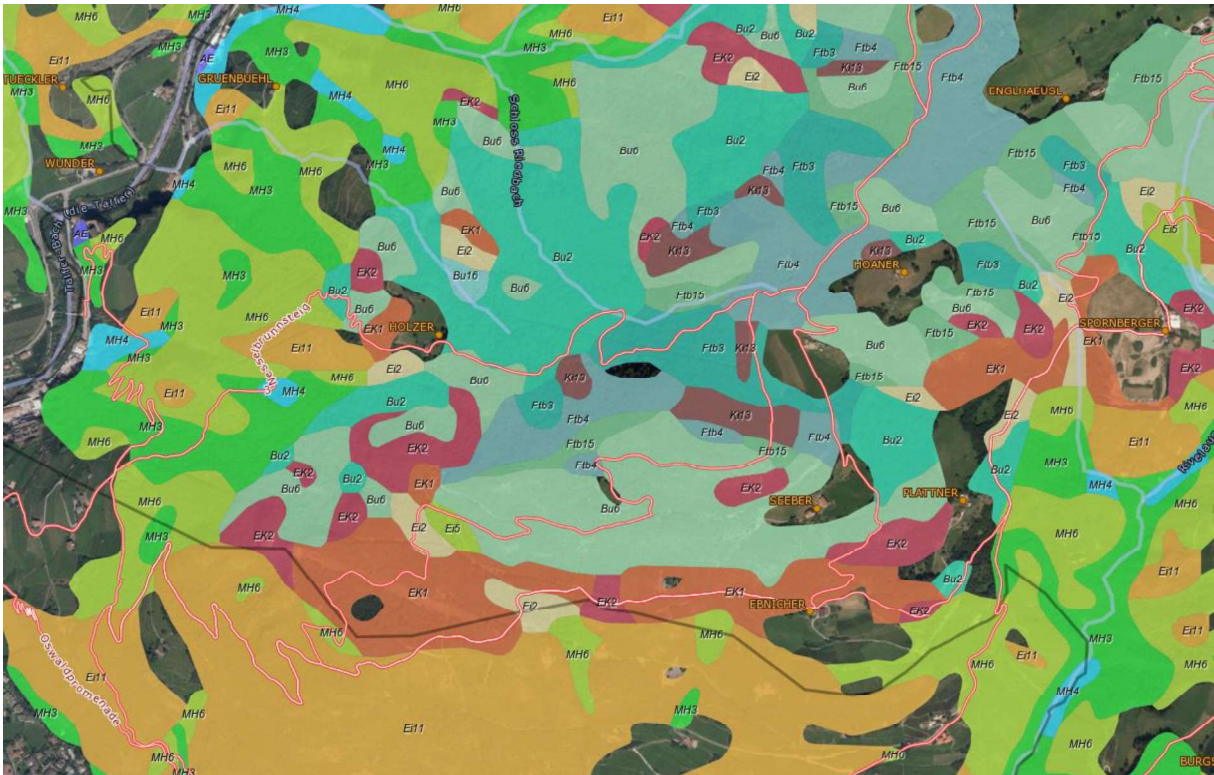


Figura 14: Estratto dalla mappa delle tipologie forestali (Fonte: Geobrowser della Provincia Autonoma di Bolzano)

Singoli prati e pascoli sono chiaramente delimitati sullo sfondo del corpo forestale altrimenti piuttosto compatto, dove un nuovo corridoio infrastrutturale potrebbe causare danni considerevoli alla struttura ecologica, specialmente all'avifauna, che è ripetutamente soggetta a incidenti con le linee aeree.

In queste zone aperte è sempre presente qualche maso (Holzer, Hoaner, Seeber, Ebnicher, Plattner, Spornberger...) o lo Chalet Grumer Suites & Spa (Figura 15: Chalet Grumer Suites & Spa, direttamente dietro di esso corre la variante selezionata e l'alternativa A (la freccia rossa mostra un punto d'angolo del percorso, probabilmente una posizione del palo)

), che ha costruito il suo modello di business sulla vicinanza alla natura e sull'autenticità del suo sito e che, nel caso della realizzazione della variante selezionata come linea aerea, dovrebbe probabilmente chiudere.





*Figura 15: Chalet Grumer Suites & Spa, direttamente dietro di esso corre la variante selezionata e l'alternativa A (la freccia rossa mostra un punto d'angolo del percorso, probabilmente una posizione del palo)*

L'alternativa B correrebbe lungo il lato sud dello stesso prato verso il bosco, potenzialmente in pieno campo visivo dalla struttura ricettiva, anche se l'allineamento si trovasse a più di 50 m di distanza (criterio dello SDF per valutare la visibilità).



*Figura 16: vista dallo Chalet Grumer Suites & Spa in direzione dell'alternativa B*

Uno dei criteri perlomeno menzionati dallo studio di fattibilità è la visibilità della linea aerea nel paesaggio. In questo contesto, il gruppo di tecnici sostiene che la scelta di un percorso dietro il Monte Tondo ridurrebbe la visibilità della linea aerea dalla città, e che questo tutelerebbe anche i vigneti di S. Maddalena di Sopra, di grande valore paesaggistico. Una rappresentazione fotografica dell'alternativa C, che manca in questa forma nello SDF sottoposto alla VAS, è contenuta in Figura 17.



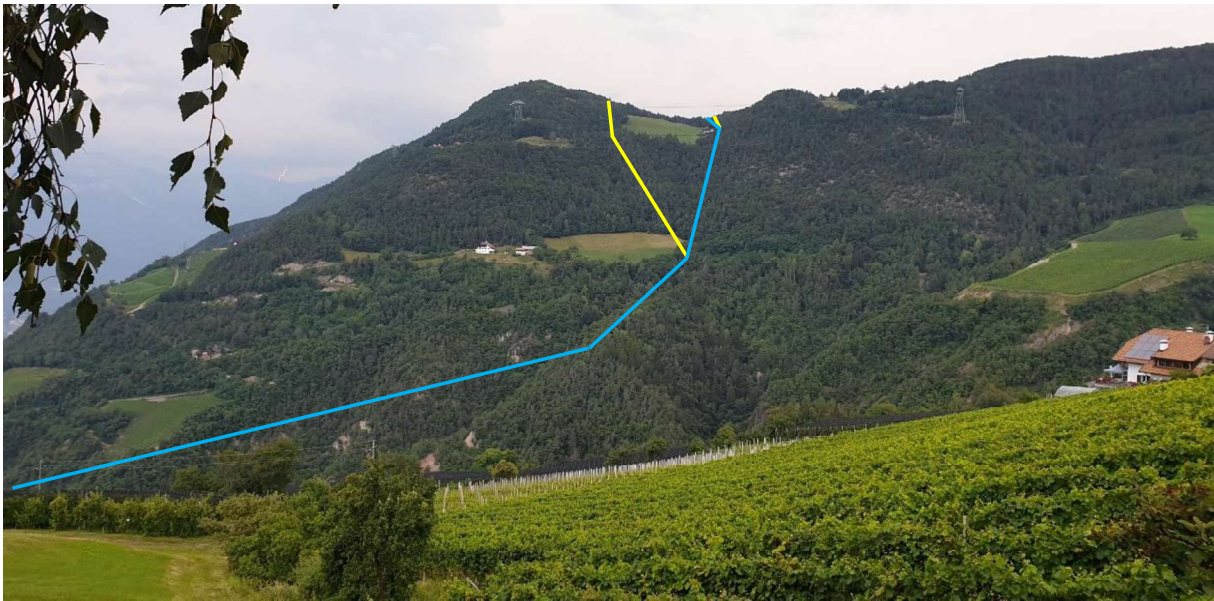
*Figura 17: Vista del Monte Tondo da Bolzano, la linea rossa rappresenta l'alternativa C*

Anche se entrambe le affermazioni sono corrette, lo studio non affronta minimamente gli aspetti altamente critici delle altre alternative.

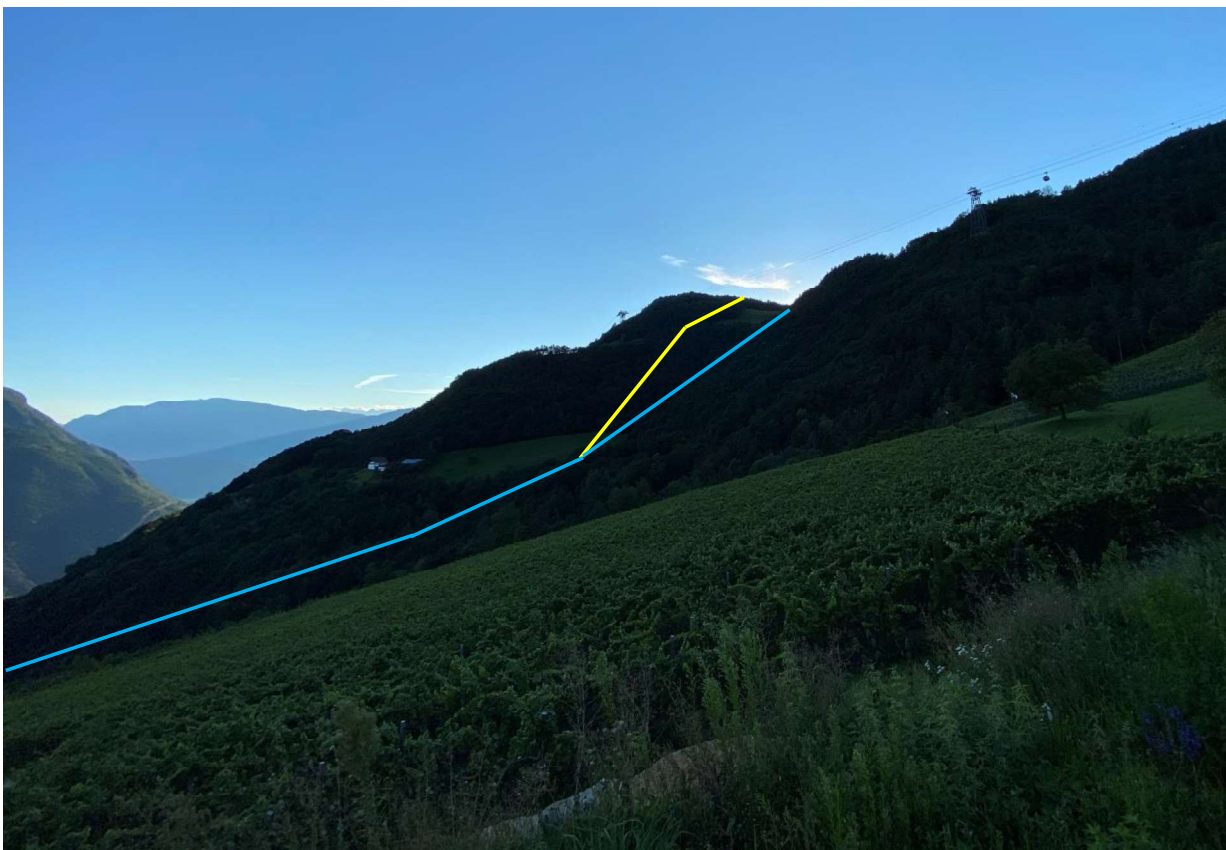
Nella parte orientale dell'area di studio, le varianti di tracciato hanno anche chiari collegamenti visivi con gli insediamenti e le aree ricreative. La Figura 18: Vista da Signato in direzione del tracciato delle alternative A, B (entrambe gialle) e della variante selezionata (blu). In ogni vertice delle linee ci si deve immaginare un traliccio

mostra la visibilità del tracciato della linea aerea da Signato, mentre la Figura 19: Vista dal maso Spornberger verso il tracciato dell'alternativa B (giallo) e della variante selezionata (blu). Ci deve essere un palo in ogni punto d'angolo.

rivela la vista dal maso Spornberger del pendio attraversato dall'alternativa B e dalla variante selezionata.



*Figura 18: Vista da Signato in direzione del tracciato delle alternative A, B (entrambe gialle) e della variante selezionata (blu). In ogni vertice delle linee ci si deve immaginare un traliccio*



*Figura 19: Vista dal maso Spornberger verso il tracciato dell'alternativa B (giallo) e della variante selezionata (blu). Ci deve essere un palo in ogni punto d'angolo.*

Inoltre, la lunghezza delle varianti e il tratto di paesaggio da esse interessato non sono minimamente tematizzate nello studio di fattibilità. La variante selezionata e le alternative A e B sono notevolmente più lunghe (circa 3,5 km) dell'alternativa C, che è lunga solo 2,7 km.

Né lo studio affronta il fatto che l'alternativa C attraversa un tratto di paesaggio che è già gravato da un corridoio di linee aeree esistenti, e che quindi non presenta lo stesso valore di una zona incontaminata.

Tutto ciò premesso, la scelta contenuta nello studio di fattibilità non può che essere messa in discussione. Non presenta elementi sufficienti per motivare perché la variante selezionata è stata preferita alle altre. Inoltre, le poche evidenze sono in parte errate o valutate superficialmente, e portano alla conclusione che una nuova linea aerea ad alta tensione dovrebbe essere realizzata in una zona estremamente naturale e di grande valenza ricreativa, senza alcuna considerazione per la popolazione che vive e lavora in essa, così come per le preoccupazioni ecologiche della fauna e della flora che la popolano.

## **8 Riassunto**

Il tecnico sottoscritto è stato incaricato dal Comune di Renon di redigere un parere paesaggistico in merito allo studio di fattibilità pubblicato da Terna Spa " Riassetto della rete elettrica in Val d'Isarco per la connessione BBT" nella zona del Monte Tondo.

È stato riconosciuto quanto segue:

1. Lo studio di fattibilità presentato non è conforme agli standard minimi prescritti dalla legge per l'esecuzione di una valutazione ambientale strategica. Manca il rapporto ambientale e un riassunto comprensibile, bilingue e non tecnico. Inoltre, non è chiaro quali piani e programmi saranno successivamente modificati da questa VAS, né quale validità avrà l'attuale procedura denominata VAS. In termini di contenuto, lo studio di fattibilità non può fornire i contenuti di un rapporto ambientale richiesto dalla legge per una VAS, così che il progetto non risulta effettivamente valutabile.
2. Lo studio di fattibilità è fortemente lacunoso nella sua analisi delle alternative. Non è stata esaminata né la variante 0, né un'alternativa nota e tecnicamente fattibile che ha evidenti vantaggi paesaggistici e ambientali rispetto alle alternative presentate, perché

comporterebbe ad evitare nuovi corridoi infrastrutturali in un paesaggio naturale incontaminato e di alta qualità paesaggistica.

3. Una delibera della Giunta provinciale basata su questo studio di fattibilità non può quindi essere valida né da un punto di vista giuridico-ambientale né per quanto riguarda gli aspetti normativi della Pianificazione territoriale e paesaggistica.
4. Lo studio di fattibilità mostra carenze nella metodologia utilizzata per lo studio, il quale non soddisfa gli standard di contenuto di una moderna valutazione ambientale eseguita allo stato dell'arte.
5. I risultati dello studio di fattibilità nella porzione di territorio esaminata, che portano ad un'unica variante selezionata e a scartare le altre tre alternative di progetto, si basano su una semplificazione eccessiva del processo di indagine, sulla conseguente mancanza di utilizzo dei criteri di valutazione effettivamente rilevanti e, in definitiva, anche su risultati errati o quantomeno mal formulati.

L'affermazione che l'alternativa scelta dallo studio di fattibilità si inserisca meglio nel paesaggio rispetto all'alternativa C, originariamente proposta, non è sufficientemente comprovata dallo studio di fattibilità, né è stata confermata dalle analisi poste alla base del presente parere. L'alternativa C è tecnicamente ugualmente fattibile, significativamente più corta dell'alternativa scelta, e si sviluppa lungo un corridoio infrastrutturale già esistente.

Bolzano, 10.09.2020

Il tecnico: Arch. Paes. Pianificatore Marco Molon

Firmato digitalmente da

**Marco Molon**

CN = Molon Marco

O = Ordine Architetti di Bolzano

T = Pianificatore Territoriale