

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.

38121 Trento - Via Berlino, 10 - Tel. +39 0461 212611 - Fax +39 0461 234976

Autostrada del Brennero S.p.A.

Protocollo 9525/22

Del 23/03/2022 Uscita



MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la
qualità dello Sviluppo
PEC: cress@pec.minambiente.it

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
Dipartimento Energia
Direzione Generale per le Infrastrutture e la Sicurezza
dei Sistemi Energetici e Geominerari (Ex Div. V –
Regolamentazione delle infrastrutture energetiche)
PEC: dgisseg.div05@pec.mise.gov.it

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA
MOBILITA' SOSTENIBILI
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta
sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza
sui contratti concessori autostradali
PEC: svca@pec.mit.gov.it

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA
MOBILITA' SOSTENIBILI
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta
sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza
sui contratti concessori autostradali.
Ufficio Ispettivo Territoriale di Bologna
PEC: uit.bologna@pec.mit.gov.it

TERNA S.p.A.
Autorizzazioni e Concertazione
PEC: autorizzazioniconcertazione@pec.terna.it

INVIO A MEZZO POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA

OGGETTO: "Riassetto della RTN in Val di Isarco per connessione BBT".

Proponente: TERNA S.p.A.

Procedimento di VIA ai sensi dell'art.23 del D. Lgs. 152/2006 (Codice
procedura VIA: **7938**)

Procedimento di autorizzazione alla costruzione e all'esercizio, ai sensi
dell'articolo 1-sexies del decreto legge 29 agosto 2003, n. 239, convertito,
con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290, e s.m.i. (Codice
procedimento autorizzatorio: n. **EL-499**)

Con avviso pubblicato in data 10 febbraio 2022 sul sito della Valutazioni Ambientali del
Ministero per la Transizione Ecologica, è stato reso noto l'avvio del procedimento di
VIA in oggetto.



In precedenza era stata inviata a questa Società, da parte del Dipartimento Energia – D.G. per le Infrastrutture e la Sicurezza dei Sistemi Energetici e Geominerari di codesto Ministero (Ex Divisione V – Regolamentazione delle Infrastrutture Energetiche) la comunicazione prot. mise.AOO_ENE n. 1742 di data 19/01/2022, con la quale era stato reso noto a questa Società l'avvio, già avvenuto in data 22/12/2021 con la comunicazione prot. mise.AOO_ENE n. 38428, del procedimento di autorizzazione alla costruzione e all'esercizio della medesima opera, ai sensi dell'articolo 1-sexies del decreto legge 29 agosto 2003, n. 239, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290, e s.m.i.,

Inoltre, sempre da parte della D.G. per le Infrastrutture e la Sicurezza dei Sistemi Energetici e Geominerari, con comunicazione prot. mise.AOO_ENE n. 3749 di data 04/02/2022, rivolta alla D.G. per le Strade e le Autostrade, l'Alta Sorveglianza sulle Infrastrutture Stradali e la Vigilanza sui Contratti Concessori Autostradali (di seguito qui indicata come D.G. per le Strade e le Autostrade), è stato inoltrato l'avviso di avvio del procedimento autorizzativo, anche alla suddetta D.G. per le Strade e le Autostrade, fornendo nel contempo i riferimenti per poter accedere alla documentazione tecnica di riferimento consistente in un "Piano Tecnico delle Opere" (PTO) e in apposita documentazione ambientale.

Pare utile ricordare che, relativamente al procedimento autorizzativo in capo alla D.G. per le Infrastrutture e la Sicurezza dei Sistemi Energetici e Geominerari, in base a quanto indicato sulla nota prot. mise.AOO_ENE n. 38428 del 22/12/2021, nella stessa data sono stati sospesi i termini, in attesa del perfezionamento della procedura di VIA.

Relativamente al procedimento di VIA, invece, non sono stati sospesi i termini e come indicato sull'avviso al pubblico, eventuali osservazioni devono essere presentate entro il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso stesso.

Osservazioni generali

La scrivente Società, prende atto innanzitutto del fatto che l'insieme dei procedimenti previsti relativamente all'opera in oggetto, prevede il proprio necessario coinvolgimento nel contesto del procedimento "autorizzatorio", mentre all'interno del procedimento "ambientale" di VIA vi è la facoltà, ma non l'obbligo per la scrivente Società, di presentare eventuali osservazioni.

Si ricorda poi che l'esecuzione di opere, depositi e cantieri da eseguirsi nella fascia di rispetto autostradale è subordinata, in base alle disposizioni del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (recante il codice della strada), art. 21, al rilascio preventivo di un'apposita autorizzazione da parte della competente autorità. Inoltre, all'art. 25 il codice della strada stabilisce che senza preventiva concessione dell'ente proprietario non possono essere effettuati attraversamenti od uso della strada e delle sue pertinenze con impianti o opere fra cui condutture, linee elettriche e di telecomunicazione, sia aeree che in cavo sotterraneo. L'art. 21 (per le opere sulle fasce di rispetto) e l'art. 25 (per gli attraversamenti o l'uso della sede stradale) dispongono che il regolamento – successivamente emanato con il D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 – stabilisce norme al riguardo.

Il procedimento stabilito dal codice della strada (art. 27) per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 21, nel caso delle autostrade gestite da società concessionarie, prevede un iter particolare con il necessario coinvolgimento sia della Società concessionaria sia dell'Autorità statale competente per il rilascio delle concessioni autostradali e per la relativa vigilanza, oggi da identificarsi nel Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, al cui provvedimento d'assenso è subordinata la possibilità di rilascio

dell'autorizzazione prevista dal codice. Ai fini del rilascio delle concessioni di cui all'art. 25, il codice stabilisce il medesimo procedimento.

Fatta tale opportuna premessa, che consente di inquadrare i procedimenti per il rilascio di autorizzazioni e concessioni, è agevole desumerne che vi saranno specifiche esigenze documentali sia in ordine alle opere da eseguirsi o da installare sulla proprietà autostradale o al di sotto di essa sia in ordine a quelle che, pur non attraversando la proprietà autostradale, interessino comunque la fascia di rispetto autostradale. Riguardo a tali ultime, si osserva che dalla consultazione della documentazione presentata dal proponente ai fini della VIA (la quale, per quanto è stato possibile osservare, coincide con la documentazione presentata per il procedimento autorizzatorio, attualmente sospeso) emerge che la tematica non è stata ancora affrontata, mancando in essa qualsiasi esplicita indicazione sulle situazioni in cui le opere previste ricadono nella fascia di rispetto autostradale.

Pur non essendo l'attuale procedimento "ambientale" finalizzato al rilascio delle autorizzazioni e concessioni previste dalle leggi, pare comunque fin d'ora utile segnalare la predetta circostanza, al fine di consentire al Proponente di attivarsi e programmare la redazione delle necessarie integrazioni documentali che risultano necessarie nel procedimento autorizzatorio e, in ogni caso, come previsto dalla legge, prima dell'inizio dei lavori.

A titolo d'esempio, e senza pretesa d'eshaustività, si cita il caso dell'interessamento della fascia di rispetto autostradale da parte del previsto elettrodotto denominato "opera E", il quale interessa la fascia di rispetto autostradale in prossimità dello svincolo per la stazione di Chiusa-Val Gardena, pur non essendo tale circostanza evidenziata negli elaborati. Nello specifico, pare di poter desumere da un'interpretazione speditiva della base cartografica utilizzata nella planimetria di tale opera (la documentazione sarà in ogni caso da approfondire, integrare e verificare a cura del Proponente al fine di avere elementi certi) che sia prevista sia la posa di una linea aerea sia la realizzazione di un sostegno (il n. 325) che verrebbe a trovarsi ad una distanza dalla pista di svincolo, inferiore alla propria altezza. Tale situazione e più in generale tutte le situazioni in cui sono previste opere nella fascia di rispetto, dovranno essere oggetto di specifici approfondimenti e, ove da essi dovessero emergere criticità, dovranno essere attuate tutte le modifiche necessarie per eliminarle.

Livello di approfondimento della documentazione tecnica

Sempre con l'intenzione di fornire fin d'ora elementi utili per lo sviluppo delle future integrazioni progettuali, necessarie ai fini del rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni di competenza, si osserva inoltre che gli elaborati attualmente messi a disposizione dal Proponente risultano essere limitati, nel caso di quegli attraversamenti autostradali che sono stati censiti negli elaborati, al livello di approfondimento di uno studio di larga massima.

Ai fini del rilascio delle autorizzazioni per i lavori nella fascia di rispetto autostradale e ai fini del rilascio delle concessioni per gli attraversamenti della proprietà autostradale, dovranno essere forniti appositi elaborati ad un livello maggiormente approfondito di quelli dell'attuale PTO: essi dovranno essere in scala adeguata e completi di tutti i dettagli costruttivi e dovranno indicare le caratteristiche tecniche e geometriche delle opere previste e del contesto nel quale esse andranno ad inserirsi, le modalità esecutive e le distanze rispetto a tutti gli elementi rilevanti dell'autostrada, quali a titolo indicativo e non esaustivo: il confine stradale, il limite di proprietà, il limite della fascia

di rispetto, il limite della carreggiata, tutte le opere autostradali sia fuori terra sia, in caso siano previsti scavi, interrato.

La documentazione dovrà inoltre ricomprendere la relazione geologica, la relazione geotecnica e la caratterizzazione sismica, relative al progetto definitivo ed esecutivo.

Per le opere che il proponente intende realizzare, le quali generino fasce di sicurezza in cui vigeranno specifici obblighi o divieti, dovrà inoltre essere data chiara evidenza con opportuni elaborati della natura di tali vincoli e della relativa estensione geometrica, con riferimento ai casi specifici e mediante indicazione quotata degli elementi autostradali di interesse presenti nei diversi casi. Si precisa, per opportuna informazione del Proponente, che in ordine al contenuto degli elaborati necessari per la esatta descrizione degli interventi o della documentazione a corredo, la D.G. Strade e Autostrade ha facoltà di impartire prescrizioni, indipendentemente da quanto comunicato dalla scrivente.

Si evidenzia inoltre che non tutti gli attraversamenti del sedime autostradale necessari per l'esecuzione delle opere allo studio, risultano essere stati censiti nella documentazione fornita dal Proponente. A titolo di esempio e senza alcuna pretesa d'eshaustività, si cita solamente il caso degli attraversamenti dell'autostrada mediante elettrodotto in cavo interrato, alla progressive km 43+800 ca. e km 44+600 ca. in Comune di Bressanone (indicativamente corrispondenti alle progressive m 3330 ca. e m 4120 ca. dell'elettrodotto "opera G"), la cui previsione si può desumere dall'elaborato planimetrico in base ad un'interpretazione della sottostante base cartografica, ma che non risultano essere segnalati in alcun modo su tale elaborato ("Planimetria tecnica con tracciato e opere attraversate") né risultano essere presenti nell'"Elenco attraversamenti" dell'opera G. Risulterà pertanto necessaria una verifica della documentazione e una sua conseguente integrazione, al fine di assicurare la completezza e la coerenza delle indicazioni presenti negli elaborati.

Attraversamento dell'autostrada al km 36+900 ca.

Relativamente all'opera "H3" - Elettrodotto in cavo interrato 132 kV "Le Cave RT-SE Le Cave", si osserva che dagli elaborati non è possibile evincere in modo chiaro le caratteristiche dell'attraversamento. Nella zona dell'attraversamento l'autostrada corre in parte su rilevato ed in parte sul ponte "le Cave". Non è possibile desumere chiaramente dagli elaborati se l'attraversamento sia previsto sotto il rilevato autostradale o nella golena fluviale sotto la proiezione dell'impalcato del ponte. Fermo restando quanto già osservato in generale circa il necessario livello di approfondimento progettuale di tutti gli attraversamenti, occorrerà in questo specifico caso assicurare anche che l'attraversamento venga realizzato a congrua distanza dalle fondazioni del ponte. Inoltre, nel caso che l'attraversamento venga eseguito in golena, si chiede che esso avvenga al centro della campata e che sia parallelo agli assi della spalla e delle pile.

Demolizione di elettrodotti esistenti

Innanzitutto preme evidenziare, per quanto di competenza, la piena condivisione circa l'intendimento di perseguire una razionalizzazione della rete, comprendendo nel complesso dell'intervento anche la demolizione di tratti di elettrodotti esistenti. In particolare la prevista demolizione di linee che in alcuni tratti in parallelismo, nello stato attuale sono assai prossime all'asse autostradale, dopo la realizzazione delle nuove linee previste lungo tracciati più distanti, potrà aumentare anche la sicurezza

dell'infrastruttura autostradale. Analogo effetto deriverà dalla demolizione di alcuni attraversamenti attualmente esistenti, per i quali i sostegni attuali sono ubicati in posizioni non oltre la distanza di ribaltamento, oltre che dalla demolizione di opere realizzate in base a criteri costruttivi e di calcolo assai risalenti nel tempo, laddove le opere sostitutive saranno invece progettate secondo le norme tecniche maggiormente cautelative attualmente vigenti.

Anche relativamente alla demolizione di elettrodotti esistenti (intervento denominato "opera R" nel Piano tecnico delle opere), per le parti che ricadono sopra l'autostrada o sopra la relativa fascia di rispetto, l'esecuzione degli interventi resta subordinata al rilascio preventivo dell'apposita autorizzazione, ai sensi dell'art. 21 del codice della strada, da parte dell'Ente proprietario dell'autostrada, anche in considerazione dei rischi e delle problematiche gestionali che tali interventi possono comportare. Si osserva che la documentazione attuale comprende unicamente una relazione che descrive a grandi linee gli interventi e n. 6 "planimetrie tecniche con tracciato" ma risulta attualmente sprovvista dell'elencazione delle interferenze presenti, di cui occorrerà tener conto ai fini della realizzazione di tali lavori e di tutti i necessari elementi di dettaglio. Riguardo a tali interventi, dunque, analogamente a quanto precisato per quelli che comportano la realizzazione di nuove opere, ai fini del rilascio dell'autorizzazione, con congruo anticipo rispetto all'inizio dei lavori, dovranno essere forniti opportuni documenti descrittivi dei singoli interventi, completi di dettagliate illustrazioni delle modalità esecutive.

Inapplicabilità delle procedure espropriative e/o di asservimento coattivo.

Il documento "APPENDICE "A" - Documentazione catastale - Elenco dei beni soggetti al vincolo preordinato all'esproprio e all'asservimento coattivo " reca fra le particelle da espropriare o da assoggettare ad asservimento coattivo anche svariate particelle, di proprietà di questa Società concessionaria. La prima riga di ogni pagina del predetto documento reca l'indicazione "*Particelle soggette al vincolo preordinato all'esproprio/ all'asservimento coattivo per ... (esclusi beni demaniali indisponibili che saranno soggetti a concessione)*".

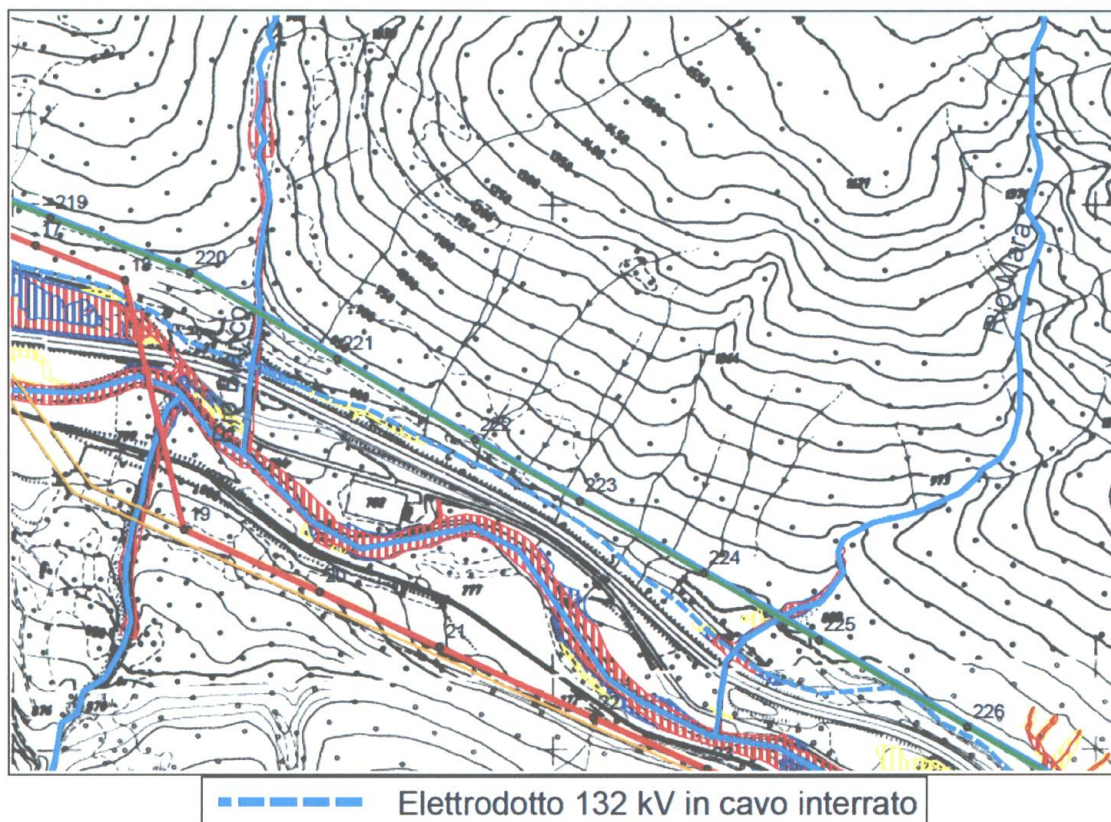
Al riguardo si osserva che i beni immobiliari autostradali sono realtà di proprietà privata, che sono stati acquisiti dalla scrivente Società sulla base di un rapporto di concessione governativa, ma che essi non appartengono al demanio e dunque non rientrano nemmeno fra i "beni demaniali indisponibili". Tuttavia, così come per i "beni demaniali indisponibili", la procedura di asservimento coattivo non è ammissibile nemmeno per gli immobili autostradali, in quanto si tratta di immobili acquisiti per opera di pubblica utilità di competenza statale. L'esecuzione di lavori e la realizzazione di opere sulla proprietà autostradale potrà avvenire esclusivamente previo rilascio di apposita concessione, su istanza del Promotore dell'intervento. Il citato elaborato del Piano Tecnico delle Opere dovrà conseguentemente essere modificato, stralciando le posizioni relative alle particelle autostradali dall'elenco delle ditte da assoggettare a procedure coattive e chiarendo in modo inequivocabile che per esse l'esecuzione degli elettrodotti avverrà "previa convenzionamento", con analogo indicazione anche nei piani grafici.

Al riguardo si osserva inoltre che, preso atto dell'inserimento del predetto documento anche fra i documenti alla base della procedura autorizzatoria, non risulta in alcun modo chiaro se l'avvio del "Procedimento di autorizzazione alla costruzione e all'esercizio" valga anche come comunicazione di avvio del procedimento ai sensi della normativa in materia di espropri, mancando un'esplicita informazione in tal senso nella comunicazione pervenuta a questa Società. Nell'ipotesi che la comunicazione debba

essere intesa in tal senso, questa Società invita formalmente il Promotore e l'Autorità Competente per l'emissione dell'atto di costituzione del vincolo preordinato all'esproprio, ad abbandonare la procedura nei confronti di questa Società concessionaria, preannunciando che questa Società si troverebbe costretta ad opporsi ad essa, qualora venisse proseguita.

Osservazioni di natura geologico-geotecnica

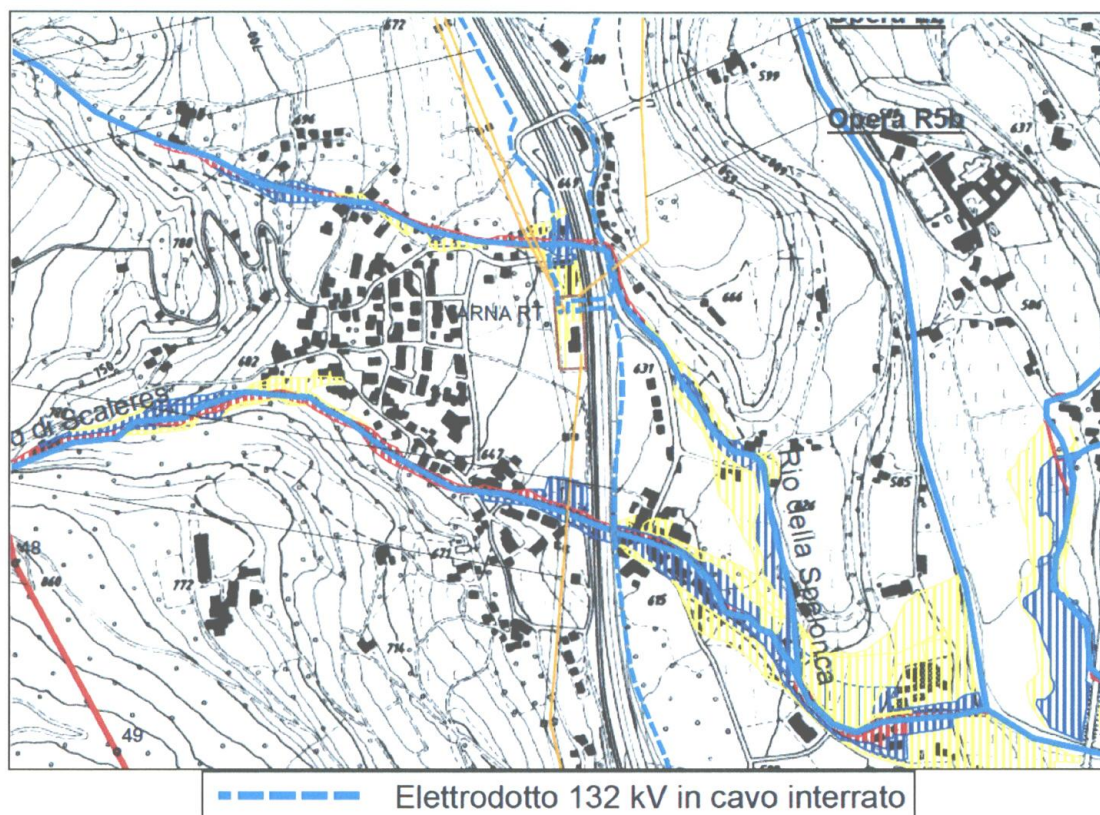
1) Relativamente al tratto autostradale tra le progressive km 31+600 e km 32+900 si osserva che a monte dell'autostrada sono ivi presenti incisioni torrentizie, argini e valli per il contenimento di massi e di colate detritiche, con funzioni di regimazione e protezione dell'autostrada. In adiacenza a questo tratto autostradale, a Nord dello stesso, il PTO del Proponente evidenzia, fra le opere in progetto, la prevista realizzazione "elettrorodotti interrati" a monte dell'autostrada (come evidenziato nel seguente stralcio dalla "Carta del reticolo idrografico e delle zone di pericolo", ricompresa nell'appendice F al PTO).



Si richiede lo spostamento in altra posizione, del tratto dell'elettrodotto interrato 132 kV previsto sopra l'autostrada in questo ambito.

2) Si osserva che nel tratto autostradale tra le progressive km 40+400 e km 41+600, in corrispondenza dell'abitato di Varna, in ambito autostradale sono presenti barriere fonoassorbenti su fondazioni superficiali, intestate sui rilevati autostradali stessi e che tali situazioni necessitano della massima attenzione. In adiacenza a questo tratto autostradale, come rappresentato nella figura qui sotto, il PTO del Proponente

evidenza, fra le opere in progetto, la prevista realizzazione di “elettrorodotti in cavo interrato” in posizione limitrofa dell’autostrada subito sotto il rilevato a Est dello stesso.



Si chiede di prevedere l’elettrodotti a maggiore distanza dall’autostrada evitando situazioni di parallelismo in stretta adiacenza, in considerazione sia delle esigenze di tutela delle opere autostradali esistenti dal punto di vista geologico-geotecnico sia di possibili future esigenze di utilizzo della fascia di rispetto a fini autostradali (lungo questo tratto, la presenza della ferrovia a Ovest dell’autostrada, impedisce comunque eventuali opere su tale lato, limitando al solo lato Est la possibilità di realizzarle).

3) Si richiede lo studio dettagliato di compatibilità idrogeologica e idraulica con indicazione degli interventi mitigatori relativamente ai seguenti sostegni previsti in progetto:

- Campo di Trens n° 51a elettrodotti aereo 132 kV
- Fortezza n° 18 elettrodotti aereo 220 kV ST
- Barbiano n° 602 elettrodotti aereo 132 kV
- Castelrotto n° 121 elettrodotti aereo 220 kV ST
- Renon n° 143, n° 144 elettrodotti aereo 220 kV ST
- Bolzano n° 162 elettrodotti aereo 220 kV ST
- Bolzano n° 700Es elettrodotti aereo 132 kV.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE TECNICO GENERALE
 Ing. Carlo Costa

PF/VOG/TAG

Letto093_MITE+MIMS_risassetto RTN in Val di Isarco per connessione BBT-osservazioni_vog