

COMUNITÀ MONTANA DELLA CARNIA

33028 TOLMEZZO (UD) / Via Carnia Libera 1944, n. 29

C.F. 93002260300 - P.IVA 01216420305

Tel. (0433) 487711 - Fax (0433) 487760 - E-mail: segreteria@cmcarnia.regione.fvg.it

Prot. N° 10347

Tolmezzo, 29.12.2008

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
 Direzione Generale per la salvaguardia Ambientale
 Divisione III - Valutazione Impatto Ambientale di Infrastrutture
 Opere Civili ed Impianti Industriali
 Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma

FAX: 06.57225994



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
 e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E.prot DSA - 2009 - 0001779 del 30/01/2009

Anticipata via FAX

Al Ministero dello Sviluppo Economico
 Dipartimento per la Competitività
 Direzione Generale per l'Energia e le Risorse Minerarie
 XIV Reti di Trasporto Distribuzione e Importazione di Elettricità

Via Molise, 2

00187 Roma

FAX: 06.47887757

Anticipata via FAX



Oggetto: Trasmissione Osservazioni al progetto ed allo studio di impatto ambientale per il Nuovo elettrodotto aereo a 220 kV "SOMPLAGO (Italia) - WÜRMLACH (Austria)" ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 4/2008. Trasmissione documento.

Si trasmettono le Osservazioni al progetto ed allo studio di impatto ambientale dell'opera in oggetto redatte da questo Ente, ai sensi dell'art 24 del D.Lgs. 4/2008. Ci si riserva, in caso di proroga dei termini di presentazione, di integrare le presenti Osservazioni con ulteriori evidenze o contributi.

Ringraziando per l'attenzione prestata, si porgono distinti saluti



Il Presidente
 Sig. Lino Not

Per ogni chiarimento è possibile contattare:
 dott.ssa Patrizia Gridel
 dott. Michel Zuliani
 tel. 0433 487744/792
 Comunità Montana della Carnia
 Ambiente e Territorio

**Osservazioni al progetto ed allo studio di impatto ambientale
per il Nuovo elettrodotto aereo a 220 kV "SOMPLAGO (Italia)
- WÜRMLACH (Austria)" ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 4/2008**

Indice

Indice

1	INTRODUZIONE	2
2	LA COMPONENTE URBANISTICA DEL PROGETTO E DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	3
3	LA COMPONENTE AMBIENTALE DEL PROGETTO E DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	6
4	LA COMPONENTE PAESAGGISTICA DEL PROGETTO E DELLA STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	8
5	NOTE TECNICHE.....	10
6	PROPOSTE OPERATIVE.....	11
7	CONCLUSIONI.....	13

Componente Urbanistica

1 Introduzione

La rielaborazione del progetto per la realizzazione dell'infrastruttura tecnologica elettrodotto aereo a 220 kV "SOMPLAGO (Italia) - WÜRMLACH (Austria)" ad opera di Alpe Adria Energia (Società proponente) riguarda i Comuni di Paluzza, Sutrto, Zuglio, Cercivento, Tolmezzo, Cavazzo Carnico, ai quali compete l'espressione del parere di conformità urbanistica e paesaggistica. Le presenti Osservazioni derivano sul piano territoriale e paesaggistico dalla funzione di coordinamento e di supporto decisionale ai Comuni del Comprensorio Carnico che la Comunità Montana della Carnia esercita grazie anche alla disponibilità presso gli uffici dell'Ente di un sistema informativo territoriale comprensoriale. Per quanto riguarda gli aspetti ambientali la Comunità Montana della Carnia ha generali competenze proprie in quanto Ente Locale Territoriale referente e competenze specifiche in merito alla salvaguardia e valorizzazione del patrimonio forestale.

2 La componente urbanistica del Progetto e dello Studio di impatto Ambientale

In riferimento alla documentazione urbanistica fornita dalla Società proponente, si rileva una semplice elencazione delle zone omogenee dei P.R.G.C. interessate dal tracciato. Peraltro l'elencazione delle Zone omogenee non è stata accompagnata da una lettura delle relative Norme Tecniche di Attuazione. Pertanto l'assetto regolamentare vigente delle aree coinvolte non contribuisce alla costruzione del quadro conoscitivo nello studio di impatto ambientale con tutte le sue componenti. Inoltre, dal punto di vista grafico, nelle tavole urbanistiche che accompagnano il progetto la zonizzazione è stata semplificata al punto di non consentire l'individuazione della specificità delle zone interessate. Si vuole ricordare in questa sede come la regolamentazione urbanistica comunale sia lo strumento cogente per il governo del territorio e dei soggetti che su di esso agiscono, sorprende quindi l'assenza di un reale e completo contributo informativo degli strumenti urbanistici comunali all'interno della documentazione. Una lettura attenta dei P.R.G.C. dei Comuni interessati avrebbe ad esempio messo in evidenza che l'ipotesi di realizzazione di infrastrutture energetiche aeree era già stata di fatto formalmente rifiutata da quattro strumenti urbanistici sui sei interessati con la prescrizione di realizzare reti tecnologiche solo interrate (P.R.G.C. dei Comuni di Tolmezzo, Sauris, Cervineto e Paluzza). Tale scelta progettuale è stata ribadita in occasione delle osservazioni presentate dalla Comunità montana della Carnia al Piano Territoriale Regionale adottato (si precisa che tale documento è stato adottato dalla Giunta della Comunità nella seduta del giorno 11.12.2007, inviato alle Amministrazioni Comunali della Carnia e successivamente approvato, con alcune integrazioni, in Consiglio nella seduta del 14.12.2007 con deliberazione n. 39): *"Le infrastrutture per il trasporto e la distribuzione di energia elettrica con tensione superiore a 20 kV che verranno realizzate nel territorio della Carnia dovranno essere interrate al fine di limitare l'impatto paesaggistico delle stesse"*. Questa informazione, anche se subordinata ad eventuali dichiarazioni di pubblica utilità, doveva essere contenuta nel quadro conoscitivo e inserita negli elementi su cui il progetto impatta.

Consultando i P.R.G.C. dei Comuni interessati dall'opera, emerge inoltre una normativa specifica ed un esplicito indirizzo alla tutela delle aree interessate dall'opera, a diverso titolo considerate protette; tale assetto subordina gli interventi antropici in tali aree a particolari accorgimenti di mitigazione e a particolari procedure autorizzative, come peraltro indicato dalle normative sovraordinate. L'importanza che tali aree hanno per le

Amministrazioni dei Comuni coinvolta non è stata considerata tra gli elementi che subiscono l'impatto del progetto. Tale impatto infatti sicuramente altera le destinazioni d'uso del territorio (ad es. turistico, ricreativo, educativo, produttivo) alle quali era stato orientato dagli strumenti urbanistici locali.

L'attenzione nei confronti del valore naturalistico e paesaggistico del territorio interessato dall'opera viene sottolineata dalla presenza nei diversi strumenti urbanistici di espliciti riferimenti normativi tesi alla tutela e alla valorizzazione delle aree di alta montagna, aree boschive, ambiti silvo pastorali e zootecnici, aree di interesse agricolo paesaggistico e aree fluviali che connotano l'intorno diretto dei borghi frazionali anche in quota. Non vi è traccia nella documentazione della tutela e valorizzazione delle aree di elevato valore naturalistico e paesaggistico contenuta negli strumenti urbanistici dei Comuni.

Alla luce di queste indicazioni, come già sottolineato, l'assenza di precisi e circostanziati riferimenti alle indicazioni dei Piani Regolatori Comunali appare ancora più sorprendente e alimenta preoccupazione circa l'efficacia della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, a ciò si aggiunge la mancata considerazione degli effetti che l'opera ha sull'assetto territoriale che le Amministrazioni Comunali hanno inteso applicare al proprio territorio di competenza.

La normale procedura avrebbe portato alla previsione del corridoio tecnologico energetico già nell'ambito del Piano Territoriale Regionale, soggetto ad un procedimento di valutazione ambientale strategica. I progetti previsti da Piani già soggetti a V.A.S. possono infatti utilizzare la documentazione e le conclusioni del Rapporto Ambientale, e quindi contare su metodi, contenuti e analisi già oggetto di parere positivo di compatibilità ambientale da parte delle autorità competenti. Tale procedura, per diverse motivazioni, è stata completamente disattesa ed in particolare non ha permesso l'attivazione del processo partecipativo necessario nell'ambito di una scelta programmatica tanto importante.

Si vuole mettere in luce quindi che la necessaria variazione degli strumenti urbanistici comunali, conseguente all'autorizzazione unica del progetto in esame, non deriverebbe da un'Intesa raggiunta in modo partecipato con la Regione, ma da un'imposizione sovraordinata giustificata dalla pubblica utilità dell'opera. Pertanto, tutti i meccanismi messi

Componente Urbanistica

in atto dalla normativa europea, nazionale e regionale sulla pianificazione partecipata sono stati chiusi.

3 La componente ambientale del Progetto e dello Studio di impatto Ambientale

Sul piano della valutazione degli effetti dell'opera sull'uso del suolo e sulla quantità di territorio che l'opera utilizza ed occupa, si ritiene una lacuna progettuale la mancata precisa ubicazione dei tralicci in quanto senza tale individuazione non è possibile quantificare la reale portata delle opere di sterro e di eventuale consolidamento dei versanti che devono ospitare i manufatti. Non è possibile quindi collocare correttamente i manufatti anche in relazione al Piano di Assetto Idrogeologico, considerato a norma del D.lgs 152/2006 parte III come piano sualcio del Piano Distrettuale di Bacino, del quale si citano le zone potenzialmente interessate ma non si evidenziano le interazioni tra tali zone, i manufatti e le eventuali opere di difesa da realizzare.

Il tema del dissesto idrogeologico non viene peraltro affrontato nella valutazione dell'impatto conseguente ai diffusi interventi di deforestazione in progetto.

Ancora per quanto riguarda la deforestazione, nello specifico il taglio di circa 5 ettari all'interno della Foresta di Pramosis, di proprietà della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, è in contrasto con la normativa regionale a riguardo (L.R. 9/2007 "Norme in Materia di Risorse Forestali") così come sono in contrasto con la stessa normativa gli interventi di mitigazione in progetto (imboschimenti). Ancora una volta, quindi, le indicazioni delle Amministrazioni competenti per la programmazione e la pianificazione territoriale non vengono fatte parte dello Studio di Impatto Ambientale come elemento che subisce le conseguenze della realizzazione dell'opera.

Lo Studio di Impatto Ambientale deve contenere (Allegato VII del D.lgs 4/2008) la comparazione della soluzione scelta con diverse alternative e con l'alternativa zero (cioè la mancata esecuzione dell'opera). Richiede, inoltre, le ragioni e la motivazione della scelta progettuale adottata sotto il profilo dell'impatto ambientale. Nella documentazione viene effettuato il solo confronto con l'alternativa costituita da un progetto precedentemente presentato. Non vi sono comparazioni con l'alternativa zero o con altre soluzioni per quanto riguarda gli aspetti sociali, economici, turistici e culturali del comprensorio carnico o con soluzioni tecnologiche alternative (interramento). La soluzione tecnologica che prevede l'interramento, anche parziale, dell'elettrodotto, già proposta da gran parte dei piani regolatori interessati dall'attraversamento, deve essere considerata nel novero delle soluzioni possibili in quanto non vi sono vincoli tecnici, amministrativi o normativi che ne determinano l'esclusione.

Componente paesaggistica

Le aree protette interessate dall'opera sono la Zona Protezione Speciale IT3321001 Alpi Carniche, attraversata dall'opera, ed il Biotope n.° 05 Torbiera di Curiedi, che vede l'elettrodotto passare a soli 40 metri dalla fascia interessata dall'opera. Tali aree sono recepite dai rispettivi P.R.G.C. e sono considerate speciali a tutti i livelli della pianificazione territoriale, *in primis* dall'Unione Europea e poi a scendere dallo Stato, dalla Regione olue che dai Comuni. Non vi sono simmetricamente evidenze di un'altrettanto particolare attenzione nella scelta di soluzioni per la mitigazione degli impatti dell'opera in progetto su tali aree (punti 5 e 6 dell'Allegato VII del D.lgs 4/2008). Ad esempio, l'attraversamento della ZPS, classificata come area esclusa dai criteri del Metodo ERA (grado di esclusione E2), deve essere considerato con maggior attenzione e deve tenere conto della possibilità di un attraversamento interrato o di un non attraversamento con la condivisione di altri itinerari o di altre infrastrutture in progetto (cfr. Progetto SECAB Paluzza Würmlach).

4 La componente paesaggistica del Progetto e della Studio di impatto Ambientale

La parte di documentazione dedicata al paesaggio appare corposa e sottolineata, in modo a tratti audace, la bellezza e le caratteristiche meritevoli di tutela e valorizzazione delle zone attraversate dall'infrastruttura in progetto. Tali considerazioni, del tutto congruenti e aderenti alla documentazione bibliografica e normativa relativa alle aree coinvolte, non trovano però un reale sbocco nelle conclusioni portate in ausilio di un supposto scarso impatto paesaggistico dell'opera. Il documento infatti conclude che sono proprio la particolare morfologia delle aree interessate (valli sospese e profonde) e la scarsa loro frequentazione ad avere il maggior effetto mitigante. Tale principio, che assegnerebbe a luoghi isolati ed impervi particolari capacità di assorbimento dell'impatto ambientale derivante dall'attività antropica, sembra essere in totale disaccordo con le indicazioni derivanti dalla normativa (D.lgs 4/2008 Parte I) e dai moderni metodi di individuazione dei corridoi tecnologici (ad es. Metodo E.R.A. Esclusione Repulsione Attrazione).

Anche per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici non è possibile rilevare all'interno della documentazione centri ad una comparazione tra la scelta operata e la realizzazione della stessa infrastruttura utilizzando una soluzione interrata in prossimità della viabilità di fondovalle. Non vengono cioè esplicitate nella documentazione le motivazioni della scelta tecnologica adottata in progetto. L'unico confronto avviene, come già ricordato, con l'alternativa costituita dal tracciato precedente, che non è ovviamente l'unica soluzione possibile. Ciò risulta, come già sottolineato, in netto contrasto con la normativa Europea e Nazionale (Dir. 85/337/CEE e allegato VII al D.lgs 4/2008).

Appare inoltre quantomeno fuori scala l'indicazione che con il contenimento dell'altezza dei tralicci a 61 metri vi sia l'intenzione di limitare l'impatto visivo, e quindi paesaggistico, dell'opera. I tralicci infatti risulteranno essere di gran lunga i manufatti più imponenti dell'intero comprensorio, se si tiene conto che l'altezza media degli edifici in Carnia è pari a 6,15 m. e che l'edificio di altezza più elevata si trova presso la conca tolmezzina (torre industriale, 32 metri).

Infine, la scelta di identificare una fascia di influenza dell'opera pari ad un chilometro attorno al tracciato, non appare adeguata in territorio montano. La complessa

geomorfologia del comprensorio carnico e l'elevata acclività infatti richiedono piuttosto la definizione di corridoi sulla base di un'analisi di visibilità che si appoggia ad un modello digitale del terreno, a volte favorevole alla mitigazione dell'impatto visivo dell'opera, a volte decisamente sfavorevole (Fig. 1 in Allegato). La scelta di individuare una fascia di larghezza uniforme appare quantomeno inadeguata e tecnicamente non efficiente, anche nell'ottica dell'individuazione dei *punti di vista* o di *belvedere* come definiti all'Art. 136, D.lgs 42/2004.

Per quanto riguarda la definizione del Pubblico interessato (Art. 5, comma 1.v del D.lgs 4/2008) la definizione di una fascia di interesse mediante analisi di visibilità comporta il coinvolgimento in modo diretto anche delle Amministrazioni Comunali confinanti a quelle interessate direttamente dalla realizzazione.

Anche in ambito paesaggistico alla particolarità delle zone attraversate (ad es. aree boscate ed aree al di sopra dei 1600 m s.l.m.) non corrispondono scelte progettuali dedicate che tengano conto, oltre che dei contenuti paesaggistici e naturalistici intrinseci delle aree, anche delle indicazioni che provengono direttamente dalla normativa (Art. 142 del D.lgs 42/2004). In altre parole, nonostante i chiari riferimenti normativi nazionali e regionali (DPCM 12.12.2005, L.R. 5/2007 e art. 17 del relativo Regolamento di attuazione), non sono illustrati i criteri da seguire per minimizzare o nascondere l'impatto provocato dai tralicci e dal fascio di cavi quando l'impianto interessa le aree cacuminali, magari percepibili da grandi distanze panoramiche, quando transirano a fianco di corsi d'acqua e laghi di cui vanno a "qualificare" le "quinte", o ancora nel superamento dei boschi dove, in assenza di corretti accorgimenti, vanno a definire ampi corridoi di interruzione vegetazionale di forte impatto. A tal proposito si vuole sottolineare come i Comuni abbiano fatto propri tali concetti inserendo nelle loro previsioni urbanistiche delle zone interessate l'obbligo di interrimento di nuove infrastrutture di trasporto dell'energia.

Note tecniche

5 Note tecniche

Si vuole segnalare, dal punto di vista tecnico, come le tavole in scala 1:25.000 che accompagnano il progetto siano basate su una cartografia poco aggiornata (Cartografia IGM 1:25.000), antecedente anche alla già non completamente aggiornata Cartografia Regionale Numerica 1:25.000. Non si ritiene tale cartografia adeguata alla rappresentazione di un'opera di tale portata, in quanto non consente la reale contestualizzazione territoriale dell'intervento in progetto nell'attuale tessuto infrastrutturale.

Appare inoltre poco chiaro nella documentazione di progetto il reale contesto transfrontaliero dell'intervento. Pur essendo riportata l'importanza strategica del collegamento transnazionale, non è altrettanto fortemente evidenziata la portata transfrontaliera paesaggistica e ambientale su un'area confinaria che peraltro è riconosciuta come Zona di Protezione Speciale a livello europeo. A tale proposito la Comunità Montana della Carnia ha inoltrato formale quesito al Ministero per lo Sviluppo circa il coinvolgimento delle Autorità Austriache Competenti nella fase di consultazione della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (art. 32 D.lgs 4/2008).

Riguardo i metodi utilizzati per l'individuazione del corridoio utile alla realizzazione dell'opera si rileva come vi siano espliciti riferimenti a sopralluoghi congiunti tra il proponente e gli Enti locali interessati, ma non è possibile trovare nella documentazione riferimenti ai verbali, ai resoconti, alle risultanze di tali sopralluoghi congiunti. Ad esempio l'interramento di una porzione di un elettrodotto esistente in Comune di Cavazzo Carnico viene citato quale azione mitigante ma non vi è traccia di alcuna indicazione progettuale, di perché tale soluzione è stata scelta per quell'elettrodotto e non per quello di progetto né ancora si cita il processo decisionale che ha portato a tale soluzione tecnologica costruttiva e la quantificazione dell'effetto mitigante.

L'immagine che si ricava è quella di una condivisione del procedimento progettuale solo parziale, e comunque non documentata, rispetto alle diverse realtà amministrative pubbliche, ma anche associative e di rappresentanza, presenti nel comprensorio Carnico.

Proposte operative

6 Proposte operative

I criteri di scelta del percorso per l'elettrodotto non evidenziano la necessaria oggettività. Con questo non si intende affermare che sono errati, ma oggettivamente sottolineare la mancanza di documentazione tecnica che illustri i criteri, le regole, i principi con cui il tracciato è stato scelto. Vi sono diversi riferimenti alle indicazioni fornite dal Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) adottato dalla Regione Friuli Venezia Giulia e tali riferimenti, vengono utilizzati nella documentazione come elemento qualificante lo Studio di Impatto Ambientale. A tale proposito però è possibile rilevare la incoerenza tra tali riferimenti e il contenuto della documentazione. Un esempio per tutti è costituito dal Metodo ERA (Esclusione, Repulsione, Attrazione). Tale metodo viene comunemente usato da Terna S.p.A., per l'individuazione dei corridoi a minore impatto ambientale nelle procedure di Valutazione di impatto Ambientale e di Valutazione Ambientale Strategica (per un esempio applicativo cfr. Piano Energetico Nazionale, disponibile in rete). Nella documentazione la società proponente afferma di aver applicato tali criteri, ma non è possibile trovare nella relazione alcuna documentazione cartografica, alcuna tabella a doppio ingresso, alcuna tabella di raffronto tra il tracciato scelto ed altri tracciati. Si propone quindi di effettuare una verifica del tracciato utilizzando come riferimento metodologico quello rappresentato dai progetti Terna S.p.A. che appare particolarmente indicato nei casi di territori multifunzionali e sensibili quale è quello carnico (cfr. Valutazione Ambientale del Piano di Sviluppo della rete elettrica Nazionale 2008 disponibile in rete).

Nella programmazione europea e nazionale (D.Lgs 79/1999 e relativi riferimenti alla normativa europea), vi è l'obbligo di far corrispondere a nuovi approvvigionamenti energetici da impianti non rinnovabili l'immissione nelle reti elettriche nazionali di una quota parte di energia derivante da fonti rinnovabili.

Sarebbe possibile seguire tale indirizzo con la previsione di interventi di mitigazione nel settore delle fonti rinnovabili (ad es. impianti fotovoltaici per strutture pubbliche, installazione di microturbine per la produzione elettrica, impianti di cogenerazione). Tali investimenti oltre che prolungare l'effetto compensativo sul territorio interessato dall'opera e divulgare un approccio virtuoso alla produzione ed all'utilizzo dell'energia elettrica, sono più aderenti ad una politica di risparmio energetico che verrebbe sostanzialmente disattesa

Proposte operative

con l'introduzione di forti riduzioni di costo dell'energia. In tale contesto si vedono come ulteriori possibili interventi compensativi anche investimenti per la riduzione della spesa energetica pubblica complessiva (ad es. miglioramento efficienza termica edifici pubblici, illuminazione pubblica a basso consumo).

7 Conclusioni

Se da una parte si comprendono le necessità di sviluppo dell'industria regionale e nazionale, la salvaguardia dei posti di lavoro che questa garantisce e il contributo che questa porta all'economia, si vuole sottolineare come altro strumento di sviluppo economico e sociale è il territorio montano con le sue risorse naturali, ambientali e paesaggistiche. La tutela e la valorizzazione di tali caratteristiche è ormai entrata nel tessuto normativo europeo (Dir. 85/337/CEE, Dir. 92/43/CEE, Dir. 2001/42/CE), nazionale (D.lgs 152/2006, D.lgs 4/2008, D.lgs 42/2004) e regionale (L.R. 11/05, L.R. 9/01, L.R. 5/07).

Ciò che appare dal progetto e dallo Studio di impatto ambientale è la sperequazione tra importanza dello sviluppo industriale e importanza dello sviluppo del territorio montano e tra valore sociale del settore industriale e valore sociale del settore turistico. In quest'ottica le presenti Osservazioni non mirano a criticare l'opera o il progetto in se ma il metodo, la procedura, i criteri che hanno portato alla redazione del progetto e dello studio di impatto ambientale, che sono quantomeno discutibili alla luce di quanto riporta la legislazione nazionale (a questa pare più giusto fare riferimento, vista la rilevanza statale dell'opera - Allegato II al D.lgs 4/2008). Rileggendo infatti il D.lgs 4/2008, all'art. 3 *quater* comma 2 si può rilevare che *"l'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità, gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione"* e, con maggiore dettaglio, all'art. 4 comma 3 si legge *"la valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica"*. Il rispetto inoltre dei principi di sostenibilità ambientale vengono definiti come requisiti minimi di progetto, come riportato all'art. 3 *quinquies* comma 1 *"i principi desumibili dalle norme del decreto legislativo costituiscono le condizioni minime ed essenziali per assicurare la tutela dell'ambiente su tutto il territorio nazionale"*. Alla luce di tali evidenze normative risulta di difficile individuazione nella documentazione presentata la reale *"prioritaria considerazione"* degli aspetti relativi alla sostenibilità paesaggistica dell'opera così come non si riesce a

rilevare "un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica". Osservando, oltre realtà sul territorio nazionale (*in primis* l'attività di Terna cfr. <http://www.terna.it/ita/Vas/index.htm>) appare chiara, nella documentazione, la mancata applicazione di un processo partecipato e di una reale procedura oggettiva (ad es. F.R.A.) per l'individuazione dei corridoi infrastrutturali.

Non preoccupa in particolare, pur non essendo affatto trascurabile, l'impatto ambientale sulla componente naturalistica, sulla salute umana, sull'uso del suolo, impatti dettagliatamente analizzati nella relazione che accompagna il progetto. Ciò che preoccupa è l'impatto ambientale sulla componente paesaggistica che appare sproporzionato rispetto ai benefici apportati dall'opera e che non risulta sufficientemente mitigato. Le azioni di mitigazione infatti non contemplano il confronto con tracciati alternativi né prevedono l'uso di soluzioni tecnologiche diverse da quella adottata. L'impatto paesaggistico è particolarmente penalizzante per un territorio che vede le sue possibilità future di sviluppo prevalentemente legate alla qualità estetica e naturalistica del paesaggio.

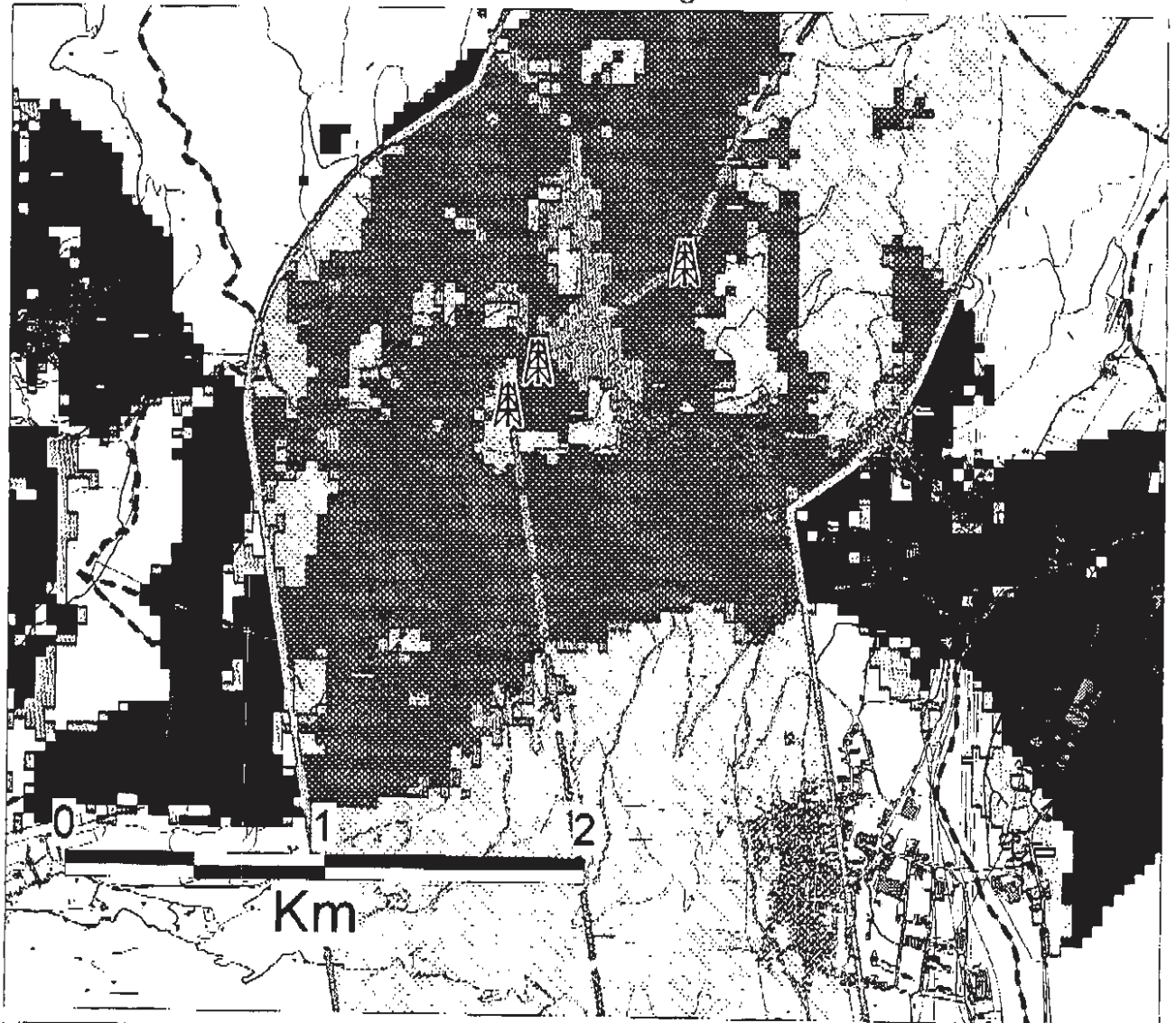
Inoltre, dal punto di vista socio culturale l'opera, così come prevista dal presente progetto, è in contrasto con la naturale tendenza della cultura carnica, e in generale montana, che vede l'uso conservativo del suolo e delle risorse come unica garanzia per le possibilità di sviluppo futuro; tali aspetti non vengono messi in luce nello Studio di Impatto Ambientale e non risultano essere studiati come oggetto di impatto nella relazione che accompagna il progetto, contrariamente a quanto indicato al Punto 6 dell'Allegato VII del D.Lgs 4/2008.

Proprio per non creare limiti allo sviluppo industriale sulla base di una supposta "priorità ambientale", ma per spartire il peso dello sviluppo in modo equo tra diversi settori (turistico e industriale) e diversi territori (montagna e pianura), si propone l'interramento dell'elettrodotto o la definizione di un nuovo corridoio infrastrutturale secondo metodi olistici che tengano conto in modo contemporaneo delle caratteristiche economiche, infrastrutturali, ambientali, paesaggistiche, naturalistiche, culturali, turistiche dell'area coinvolta direttamente o indirettamente dall'opera.

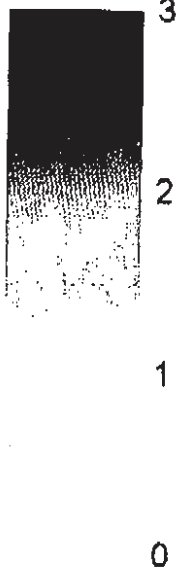
La Comunità Montana della Carnia rimane quindi contraria alla soluzione progettuale di elettrodotto proposta, sia dal punto di vista tecnologico che territoriale, in quanto non condivide i metodi di analisi e le conclusioni dello Studio di Impatto che avrebbero dovuto supportare la compatibilità ambientale del progetto

Con il presente documento la Comunità Montana della Carnia vuole costruire una base comune per le osservazioni che le singole Amministrazioni Comunali vorranno esprimere riguardo l'impatto dell'opera e lo studio di impatto per il territorio di loro competenza.

Figura 1: analisi di visibilità basata sul modello digitale del terreno



Numero tralicci visibili



 Fascia di influenza riportata nello Studio di Impatto

Esempio di analisi di visibilità nella zona di Cercivento. Si osservi come la fascia uniforme utilizzata nel Progetto sia del tutto inadatta alla reale rappresentazione dell'impatto visivo dell'opera. Qui sono stati analizzati solo 3 sostegni

Altezza Sostegni 40 metri
Altezza osservatore 1.80 metri