

Alla cortese attenzione del
MINISTERO DELL'AMBIENTE
Via Cristoforo Colombo, 44
00144 ROMA



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
RACCOMANDATA A.R.
E. prot DVA - 2010 - 0003881 del 12/02/2010

Oggetto: Osservazioni sulla variante del progetto presentato dalla società Alpe Adria Energia s.p.a. in relazione alla realizzazione di un elettrodotto aereo di interconnessione (merchant line) in doppia terna tra Somplago (Udine) e il confine di stato (con l'Austria).

oooooooooooooooooooooooooooo

Temo che osservazioni troppo lunghe e di contenuto puramente tecnico (il mio pane dato che sono laureato in scienze forestali) vadano inascoltate.

Perciò in due righe vorrei concentrare la vostra attenzione su due evidenze che non possono restare inascoltate.

E' vero che il signor Pittini, industriale friulano, tramite la società creata all'uopo - ALPE ADRIA s.p.a. - ha attuato delle modifiche al progetto originario presentato e bocciato da tutti i comuni interessati; ma è anche vero che queste modifiche non tengono comunque conto dell'enorme impatto che una linea di questo tipo avrebbe su una terra spettacolare e invidiata da tutta Italia come la Carnia.

In alcuni comuni dove la linea è stataalzata verso monte non c'è stato alcun miglioramento, anzi. Non parliamo poi del comune di Paluzza dove l'elettrodotto attraverserebbe il confine in una delle aree più belle ed interessanti delle Alpi Carniche.

Tutto ciò in scherno all'altra evidenza: ovvero che nel frattempo un'altra società, sempre privata e concorrente (Cartiere Burgo), ha presentato identico progetto con medesimo scopo, ma pratica completamente diversa dato che in questo caso la linea sarebbe interrata. Sì!, interrata.

Allora a parità di condizioni, obbiettivi e percorso, perché mai autorizzare una linea aerea devastante quando si può fare interrata?

Qualcuno lì a Roma al ministero si assume questa responsabilità davanti alla storia e ai nostri figli?

E adesso, se ne avete voglia, leggete pure le osservazioni tecniche che seguono.

Grazie dell'attenzione

Cercivento, 13 gennaio 2010

per il Comitato
CARNIA IN MOVIMENTO
Renato Garibaldi

Comitato per la salvaguardia del territorio **"CARNIA in MOVIMENTO"**
via Musers 5/7 – 33020 CERCIVENTO (UD)

Al Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

RACCOMANDATA A.R.

**Oggetto: Progetto di costruzione di un elettrodotto aereo
(merchant-line) a 220KV,
"SOMPLAGO (I) - WURMLACH (A). Ditta proponente ALPE
ADRIA ENERGIA SpA.
Variante proposta**

Ai fini della partecipazione al procedimento amministrativo, di cui all'art.7 e seguenti della L. 241/90 questo Comitato ai sensi dell'art.9 e 10 comma 1 lett.b) della precitata Legge presenta le seguenti note e osservazioni in merito all'oggetto:

A - NOTE e INFORMAZIONI GENERALI in merito a:

1) necessità pubblica di un nuovo elettrodotto:

Il Piano di sviluppo TERNA 2007 (pag. 83) prevede:

Nuovo elettrodotto di interconnessione a 380 kV Italia-Austria

"verrà realizzata la nuova linea in doppia terna a 380 kV per collegare la direttrice RTN "Udine Ovest – Sandrigo" al nodo a 380 kV di Lienz in Austria " nota " L'intervento è stato inserito fra quelli di preminente interesse nazionale contenuti nella Delibera CIPE n.121 del 21.12.2001 con il nome di "Elettrodotto a 380 kV Cordignano (TV) – Lienz (A)" Questo intervento permetterà di triplicare l'importazione di energia dall'Austria e il tracciato si snoda parallelo a meno di 35 Km. da quello in oggetto.

Sempre dall'Austria è previsto un nuovo collegamento ad altissima tensione dal Brennero con la Rete Nazionale.

Dalla SLOVENJA il Piano di sviluppo prevede due importanti infrastrutture: elettrodotto a 380kV Udine Ovest- Redipuglia ed elettrodotto a 380 kV Udine Ovest – Okroglo.

Questi interventi sono anche inseriti nel Piano Energetico Regionale (pag.13) e l'amministrazione Regionale propone alla TERNA in alternativa al previsto collegamento aereo, la realizzazione del collegamento transfrontaliero a 380 kV in cavo sotterraneo nella fase di attuazione delle opere relative al corridoio V.

In sede regionale oltre alle storiche realtà produttive di energia elettrica che sono anche in fase di potenziamento (es. Somplago con ulteriori turbine reversibili) è ora entrata in servizio la centrale a termoelettrica di Torviscosa (UD) con una potenza lorda di 760 MW (PER pag.21)

In data 19 dicembre 2008 l'apposita Conferenza regionale dei servizi, sulla base della delibera approvata dalla Giunta del Friuli Venezia Giulia lo scorso 3 dicembre, ha espresso parere favorevole al rilascio dell'autorizzazione per la costruzione e l'esercizio dell'elettrodotto in cavo interrato proposto dalla società "Alpe Adria Energy Line", che di fatto riavvia l'iter di realizzazione dell'elettrodotto da 132 kV dal confine italo-austriaco alla stazione elettrica della Secab a Paluzza (UD).

Il Piano Energetico Regionale (PER) approvato con Decreto del Presidente della Regione 21 maggio 2007, n. 0137/Pres. (Legge regionale 30/2002, art. 6) recita a pag. 50 alla voce OFFERTA DI ENERGIA: "Per quanto riguarda le centrali termoelettriche.....e che la diversificazione delle fonti energetiche e la riduzione progressiva dei prezzi dell'energia sono anch'essi obiettivi

strategici, considerato che nel settore elettrico (ristrutturazione della centrale di Monfalcone e nuova centrale di Torviscosa) e in quello del gas (presenza della grande dorsale di ingresso del gas russo a Tarvisio) il fabbisogno teorico regionale risulterebbe al 2010 già ampiamente soddisfatto...."

A livello nazionale si nota che " Le importazioni di energia elettrica sono in netto calo e sono in aumento le esportazioni". Così titola il QUOTIDIANO ENERGIA : " Mercato elettrico, nuova offerta per 7000 MW entro il 2009". Con l'entrata in esercizio delle centrali di nuova generazione si garantirà, sostiene Terna una costante e soddisfacimento copertura delle punte **rendendo possibile anche l'esportazione in maniera non episodica.**

Rilevato quindi che la progettata merchant-line in oggetto non rientra in alcun piano di sviluppo né nazionale, né regionale è **palese che le motivazioni di interesse pubblico vengono meno**, mentre sono evidenti i fini di lucro privato a danno dell'ambiente e delle popolazioni che in esso vivono.

2) disponibilità di energia elettrica nel Land Carinziano

Con lettera di data 19 aprile 2006 la Direzione Centrale Pianificazione Territorio, Energia, Mobilità e Infrastrutture di Trasporto della Regione Friuli Venezia-Giulia ha chiesto alla VERBUND-Austria Power Grid AG (tra l'altro partner della ditta proponente per la costruzione della tratta in territorio austriaco) chiarimenti riguardanti le linee di interconnessione con l'estero dette *Merchant-Lines*. La VERBUND APG con fax di data 8 maggio 2006 ha risposto in merito a:

domanda a) "...se il sistema elettrico austriaco è in grado di fornire l'energia necessaria per i progetti."

risposta ".....Riteniamo tuttavia che l'energia a disposizione dovrebbe essere sufficiente...."

domanda b) "se il sistema elettrico austriaco può garantire la capacità di trasporto necessaria per i due progetti di Merchant-Lines."

risposta "Attualmente APG non è in grado di garantire la piena capacità di trasporto necessaria richiesta. Al momento sussistono determinate restrizioni alla capacità per i progetti Merchant-Lines nell'Austria meridionale..."

Ecco in breve un possibile quadro futuro della situazione:

- *durante le giornate invernali (da lunedì a venerdì) è possibile disporre di un massimo di 100 MW (in totale per tutte le Merchant-Lines)*
- *per la notte e i fine settimana invernali non ci sono previsioni (un massimo di 100 MW per tutte le Merchant-Lines, interrompibile)*

- *in estate non vi sono restrizioni fino alla capacità stabilita per questo progetto (in presenza di una sola Merchant-Line)*

Oltre alle limitazioni descritte qui sopra, attualmente è in progetto anche la creazione di più di una Merchant-Line tra Lienz e Obersielach.

Le restrizioni dovranno essere condivise tra i proponenti.

Dalle informazioni assunte la disponibilità di energia nel Land Carinziano è appena sufficiente per il mercato locale e il previsto rafforzamento della capacità di trasporto con nuove linee trova una forte opposizione delle popolazioni austriache interessate dal progetto.

Pertanto con la realizzazione dell'elettrodotto, già autorizzato in data 19 dicembre 2008 dalla Regione FVG, in cavo interrato proposto dalla società "Alpe Adria Energy Line", da 132 kV (pari a 140 MW) da Würmlach (A) a Paluzza (I) le capacità di trasporto delle interconnessioni sono già esaurite anche a medio termine.

Risulta quindi che la motivazione originale del progetto di approvvigionamento di energia a minore costo per propri fini di utilizzo, ora risulta inattuale.

3) necessità della Valutazione Ambientale Strategica

Data la dimensione e la valenza internazionale dell'opera, se questa non è inserita in specifici piani già assoggettati a VAS, quantomeno si deve verificare se sia assoggettabile a tale procedura visto che la Regione per la realizzazione di una semplice pista ciclabile interessante più Comuni ha sottoposto il progetto a VAS.

Nel caso, si chiede a codesti spettabili Ministeri di motivare l'esclusione dalla procedura di VAS dell'opera atteso che la stessa:

- non è inserita in Piani o Programmi già assoggettati a VAS,
- non rispetta i disposti del Piano Territoriale Regionale pubblicato sul B.U.R. del 19.10.2007, già sottoposto a VAS, che seppure solo adottato (ma mai revocato) costituisce di fatto una chiara indicazione programmatica che non può essere semplicemente ignorata¹, e al quale il PER fa esplicito riferimento
- non rispetta i Piani Regolatori Generali Comunali,
- interessa due Stati aderenti alla CEE.

¹ (che segue il corridoio naturale di fondovalle ove già insistono infrastrutture energetiche di cui alle lettere a) e c) comma 2 dell'art. 27 delle Norme di Attuazione del PTR),

4) inosservanza di Leggi Regionali e Statali

La proclamata intenzione progettuale di procedere al taglio di piante di alto fusto e in particolare (vedasi Valutazione d'Incidenza pag. 32) di aprire nella foresta di Pramasio un "varco" lungo 1600 mt. e largo 30 mt. per complessivi mq.48.000) è in netto contrasto con la **L.R. 23 aprile 2007, n.9 "Norme in materia di risorse forestali"** che prevede una pluralità di divieti e sanzioni per interventi in zone boscate appunto per preservare l'ecosistema boschivo e la salvaguardia dal rischio di dissesti idrogeologici. L'art. 16 della precitata L.R. vieta e sanziona il taglio a raso su una superficie boscata superiore a 5000 metri quadrati.

Le eventuali misure compensative (pag. 60 della Valutazione di Incidenza) di piantare una superficie doppia o tripla all'interno della ZPS sono altrettanto contrarie alla Normativa che vieta la trasformazione di prati e pascoli. Se attualmente sulle aree di compensazione all'interno della ZPS non esiste il bosco vuole dire che è un fatto naturale e il rimboschimento proposto, a tavolino, è contro la natura stessa di luoghi ancora incontaminati.

Nel caso di elettrodotti di competenza autorizzativa regionale la stessa Regione con **L.R. n. 15 del 2004, art. 13 bis**, indica in più punti l'interramento delle linee elettriche come soluzione per la tutela delle salute e dell'ambiente.

Considerando il D.Legs.vo 22 gennaio 2004, n.41, Codice dei beni culturali e del paesaggio artt. 134 e 136 la proposta opera risulta

- incompatibile rispetto ai valori paesaggistici
- incoerente con gli obiettivi di qualità paesaggistica
- contraria agli obiettivi di sviluppo turistico della zona
- dannosa all'ecosistema delle foreste e del suolo

in quanto interessa gli ambiti rurali e boschivi che costituiscono un patrimonio ambientale e paesaggistico per tutta la collettività; patrimonio che deve essere valorizzato e come tale trasmesso alle future generazioni e non danneggiato irrimediabilmente dalla proposta linea elettrica.

Si porta inoltre, di seguito, all'attenzione di codesti Ministeri alcuni aspetti quantomeno contraddittori emersi da una prima lettura della Relazione Paesaggistica, della Sintesi Non Tecnica e della Valutazione d'Incidenza.

B - Alcune NOTE sulla RELAZIONE PAESAGGISTICA:

Pag. 7 *“ Nella scelta del tracciato si è cercato di evitare il fondovalle ove maggiore è la presenza antropica soprattutto lungo il corridoio infrastrutturale, pur se ciò ha comportato l'interessamento di zone di maggior pregio paesaggistico (soprattutto ricche di vegetazione) ma meno frequentate.”*

Già questa introduzione metodologica è in netto contrasto con il nostro senso comune della montagna e dei boschi, ma al di là del valore storico-culturale, del rispetto insito che proviamo per la montagna, la nostra Regione ha espressamente indicato una via completamente opposta per la realizzazione delle infrastrutture:

Come già innanzi detto il Piano Territoriale Regionale adottato e pubblicato sul B.U.R. del 19.10.2007, e al quale si riferisce in merito il Piano Energetico Regionale, indica che le nuove infrastrutture energetiche siano posizionate all'interno dei cosiddetti corridoi energetici. Nel nostro caso il corridoio energetico corrisponde al fondovalle ove già esistono infrastrutture energetiche di cui alle lettere a) e c) comma 2 dell'art. 27 delle Norme di Attuazione del PTR che di fatto determinano la posizione di nuove eventuali infrastrutture.

Inoltre in merito alle interconnessioni della rete elettrica nazionale con Austria e Slovenia, il parere espresso dal Direttore del Servizio per la Programmazione Energetica, e fatto proprio dalla Giunta Regionale già con la **Delibera n.3793 del 28.11.2003**, è il seguente: *“Con riferimento a quanto previsto dalla delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas n.151/2002, con la quale viene riconosciuto ai realizzatori delle linee di accesso a titolo prioritario all'80% della capacità di trasporto della nuova interconnessione realizzata, si ritiene debbano venire valutate positivamente quelle ipotesi di intervento che vedano destinata tale capacità, tenuto conto degli effettivi minori impatti ambientali dovuti a realizzazioni che prevedono soluzioni di collegamento generalmente interrato o che seguono tracciati infrastrutturali esistenti.”*

E ancora, nel caso di elettrodotti di competenza autorizzativa regionale la stessa Regione FVG con **L.R. n. 15 del 2004, art. 13 bis**, indica in più punti l'interramento delle linee elettriche come soluzione per la tutela delle salute e dell'ambiente.

Pag. 12 A parte le considerazioni puramente soggettive, il capitolo riguardante l'intervisibilità dice: *“Ad ogni buon conto si rinvia ad un esame di merito, compiuto passo passo sul terreno dove tutto il tracciato dell'elettrodotto è stato documentato in un'apposita campagna fotografica nelle aree sottoposte a vincolo.”*

Ora se nella prima parte del capitolo si dice che *“l'elettrodotto risulta semitrasparente se osservato da media distanza”(pag.23)*, la prima idea che si ha guardando la documentazione fotografica è quella di avere a che fare con un elettrodotto trasparente, infatti, bisogna davvero sforzarsi per cogliere l'inserimento fotografico delle strutture. Il corredo fotografico risulta spesso insufficiente, talvolta addirittura oltraggioso per l'ingenuità delle simulazioni. Analizzando per esempio la situazione nel

Comune di Cercivento la foto "*Punto di vista 13: Vista di Cercivento e pendici del monte Zoufplan*" risulta invece un'immagine completamente opposta e cioè quella del paese di Sutrio con la valle del But a sud e con luce diffusa. È anche vero che esiste un altro "*Punto di vista 13: Strada per lo Zoncolan vista di Cercivento*" dove però nella simulazione si intravede un traliccio con il bosco parzialmente innevato che dissimula la reale visione dell'opera. Pazienza si può sbagliare, ma la simulazione di uno dei punti più impattanti dell'intero tracciato non c'è. Infatti, se ci fosse la simulazione della rete in arrivo al Comune di Cercivento, si noterebbe un andamento della linea tipo "Montagne russe": con il brusco abbassamento della linea da quota 920 mt. del monte di Sutrio a quota 680 mt in prossimità di ambiti rurali e abitazioni nel Comune di Cercivento, il successivo innalzamento a quota 820 m sul monte di Cercivento e su di nuovo sul monte Tenchia oltre quota 1200 mt. per poi ridiscendere a quota 820 mt. in Comune di Paluzza e quindi risalire a quota 1800 mt. dopo avere perpetrato lo scempio delle foreste del Monte Tenchia e maggiormente della Foresta regionale di Pramodio ;

Nel tratto in arrivo al Comune di Cercivento sono previsti, a quota mt. 680 e mt. 740, due enormi tralicci per doppia terna posti a 180 ml. di distanza l'uno dall'altro a fianco dell'unica strada comunale di collegamento con le Frazioni e a 100 ml. da abitazioni e attività zootecniche in ambiti di elevato valore paesaggistico e inseriti in piani di sviluppo rurale cofinanziati dall'Unione Europea.

Sempre in Comune di Cercivento, viene proposta una foto "*Punto di Vista 14 Attraversamento torrente Gladegna*" dove è inquadrata in campo ristretto la strada Provinciale per il Comune di Ravascletto vista dopo il bivio per Cercivento; nella simulazione tre innocui fili passano sul bordo alto della foto quasi nascosti dai rami di un albero. A parte che i fili dovrebbero essere sei in quanto doppia terna, ma se la foto avesse ritratto il traliccio posto a sud sul ripido crinale del monte di Sutrio, 250 metri più in alto si noterebbe un incombente traliccio di trenta metri che si staglia contro il cielo, altro che salvaguardia dello sky-light. Inoltre il traliccio per doppia terna posto a nord sul monte Tenchia avrebbe come compagno a 160 metri di distanza (in mezzo alle abetaie) un altro traliccio dal quale avrebbe origine un nuovo elettrodotto interrato di circa 2,5 Km da realizzarsi in terreni a potenziale rischio di dissesto idrogeologico.

Per non parlare poi delle mancate simulazioni fotografiche nella foresta di Pramodio che evidenzierebbero lo scempio di 48.000 mq. di bosco, tagliato per aprire un cosiddetto "varco" per la linea. E' infatti previsto il taglio di una fascia boscata lungo 1600 mt. e largo 30 mt. alla faccia delle Norme Regionali di salvaguardia del patrimonio boschivo.

Qui ci si ferma ma si potrebbe continuare con un lungo elenco.

Queste scelte progettuali denunciano un totale disinteresse e una grave assenza di valutazione **dell'impatto diretto** nei confronti dell'ambiente e della popolazione residente. Appare evidente nel progetto una sommaria conoscenza del territorio e la mancata analisi dell'effetto compromettente ed irreparabile alle prospettive di uno sviluppo turistico sostenibile delle zone silvo-pastorali che si avviano a diventare un "volano" economico per tutto il territorio dell'alta Val BUT (vedasi i molteplici interventi edilizi autorizzati e in fase di esecuzione anche con progetti cofinanziati dall'Unione

Europea). E pensare che il poeta Giosuè Carducci, che nella nostra zona trascorreva le vacanze, ha decantato nelle sue Odi i boschi della Carnia, di certo si opporrebbe al progettato scempio degli stessi.

Pag. 16 - pag. 23 - pag. 38 ecc. Si parla di **proposte e misure di compensazione** con demolizione di una linea elettrica da Tolmezzo a Paluzza. Ma demolire una linea relativamente piccola e ormai giunta alla sua fine naturale (oltre trent'anni dalla realizzazione) spostandola/inglobandola in una più grande con tralicci che, bontà loro, saranno contenuti per quanto possibile a meno di 61 mt. di altezza (*pag.28 Sintesi Non Tecnica*) non ha nulla di compensativo. Certo l'eliminazione della linea elettrica SIOT Tolmezzo-Paluzza comporterebbe dei vantaggi per alcuni ma per ottenerli sarebbe più logico proporre un interrimento della linea nel tracciato dell'oleodotto per il servizio del quale è stata costruita, visto che esiste già un vincolo. La cosiddetta compensazione ai Comuni dell'Alta Valle del But non comporta vantaggi ma solo pesanti oneri sia in termini paesaggistici che di compromissione dello sviluppo turistico-rurale già in atto nelle zone attraversate dall'elettrodotto. La ventilata compensazione anche in termini monetari è effimera perché l'integrità del territorio ancora poco contaminato non ha prezzo viste le potenzialità insite.

Infine gli assurdi sproloqui (*pagg.33-34*) sull'ultima parte del tracciato riguardante la casera e il Passo Pramasio dimostrano come ci si appigli alla *"tipologia di transito con pochissimi potenziali fruitori"* e alle angolazioni visive per giustificare l'inserimento dei tralicci in un ambiente privo di vegetazione, ma per dovere poi candidamente ammettere che *"Solo la limitata frequentazione della casera verso il passo permette di limitare l'impatto visivo"*. E' evidente che in certi periodi dell'anno ci sono pochi fruitori della zona, siamo tra i 1500 e i 1800 m s.l.m, ma dalla primavera all'autunno la zona del Passo Pramasio è una delle più frequentate della Regione vista la facilità di raggiungerla con una agevole strada percorribile con qualsiasi automezzo.

C – Alcune note sulla SINTESI NON TECNICA:

Pag. 12 Nel citare la Programmazione Regionale a livello territoriale con riferimento all'inserimento delle linee elettriche sul territorio viene detto: *"Le misure suggerite, quali ad esempio quella di seguire per quanto possibile corridoi esistenti, di favorire la collocazione di fondovalle ai crinali o di collocare l'opera con andamento parallelo ad allineamenti naturali riscontrabili (la cosiddetta "integrazione semiotica"), coincidono in larga misura con l'approccio adottato per l'inserimento dell'opera nel paesaggio e meglio descritti al Cap. 4 del presente studio alla voce Paesaggio"*. E' l'ennesima contraddizione di un progetto rifatto con gli stessi principi del precedente, in quanto basta osservare

la cartografia in scala 1:25000 (peraltro vecchia di quarant'anni) per notare come il tracciato si sviluppi in quota a mezza/alta costa delle montagne e con andamento tipo "montagne russe" nell'Alta Val But e frequenti attraversamenti delle varie valli, evitando il corridoio naturale di fondovalle e con ampi giri per raggiungere il punto di arrivo "di ripiego" visto che il precedente si è rilevato sbagliato. Lo stesso progettista a pag. 3 della RELAZIONE PAESAGGISTICA parla in tale senso.

La prima ipotesi progettuale di un tracciato aereo e la linea retta: in questo caso siamo a livello di semicerchio e non per motivi ambientali, tutt'altro, è evidente la ricerca di rattoppare il precedente progetto piuttosto che proporre di altri, opzione zero inclusa.

Il Piano Territoriale Regionale prevede che gli inserimenti di nuove infrastrutture avvengano entro una fascia di 400 m definita come corridoio energetico. Nella Valle del But esiste di fatto il corridoio in quanto già insistono infrastrutture energetiche di cui alle lettere a) e c) comma 2 dell'art. 27 delle Norme di Attuazione del PTR (che già di fatto determinano la posizione dei corridoi energetici), il progettato elettrodotto è spesso a chilometri di distanza.

Pag.28 Viene candidamente detto che *"sarà mantenuta per quanto possibile l'altezza complessiva dei sostegni inferiore a 61 m in modo da limitare l'impatto visivo dell'elettrodotto"*. Sostegni di tale altezza posti, come progettato, su crinali e dossi montani sono visibilissimi da chilometri di distanza, e si evidenziano perché fuoriescono dalla linea naturale del bosco e del monte. Non siamo in pianura.

Pag. 38 Circa il rumore viene specificato che a 15 metri dalla linea per l'effetto corona *"il livello sonoro indotto si colloca intorno ai 40 decibel, in condizioni sfavorevoli di pioggia"*. Al raddoppiare della distanza il rumore si attenua di 3 decibel alla volta. Si ricorda che l'effetto corona avviene anche in presenza di forte umidità. La Normativa Italiana fissa in 65 decibel il limite massimo diurno e in 55 decibel quello notturno nei centri abitati. Un camion pesante che passa a 5 mt. produce per es. 70 decibel. **Il rumore d'esercizio prodotto dall'opera in questione avverrà in un ambito ove la quiete è un elemento fondamentale.** Inoltre può succedere che si verifichino più giorni di pioggia e umidità per cui il rumore sarà costante, senza considerare l'effetto sonoro del vento sulle strutture che è molto più frequente di quanto sia ipotizzato dal progettista, appunto perché la linea è in quota dove i venti soffiano molto più forte che a fondovalle.

Pag. 46 Fine esercizio. Senza entrare nel merito alla vita economica fissata in 35 anni, ci si chiede se in previsione di una futura demolizione si debba anche pensare a un nuovo elettrodotto per alimentare la stazione di pompaggio dell'oleodotto transalpino SIOT di PALUZZA. Così ora lo tolgono dal fondovalle e un domani dove verrà riposizionato?

d – Alcune note sulla VALUTAZIONE D'INCIDENZA:

Visto che la zona del Passo Pramasio è tra l'altro una **Zona di Protezione Speciale** (ZPS IT3321001 alpi carniche) come previsto dalla Normativa vigente la proponente ha presentato la cosiddetta VALUTAZIONE D'INCIDENZA sulla quale da una prima lettura si evidenzia che:

Viene presentato un lungo elenco della Normativa di riferimento considerata per la Valutazione: Normativa Comunitaria, Nazionale e Regionale, ma non viene citata la L.R. 23 aprile 2007, n.9 "Norme in materia di risorse forestali" che disciplina l'uso del bosco al fine della salvaguardia ambientale e idrogeologica. I divieti e gli obblighi che la citata Legge impone non possono essere derogati se non in casi particolari che certo non comprendono una merchant-line.

Come metodologia operativa viene tra l'altro detto che *"Al fine di potere identificare e valutare eventuali impatti potenziali dell'opera, in relazione habitat e delle specie di interesse comunitario della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e della Direttiva Uccelli 79/409/CEE è stata effettuata un'indagine del tipo diretto, tramite sopralluogo effettuato per potere individuare la presenza di habitat e specie di interesse comunitario ecc."* E *" L'analisi in loco si è limitata ad una verifica delle tipologie vegetazionali presenti "* (pag.12). Ma quanti, e con quale frequenza temporale sono stati fatti questi sopralluoghi? E degli stessi, dove sono i relativi verbali? Ce lo chiediamo in quanto gran parte dello studio si basa su dati statistici senza menzionarne le fonti. Ci chiediamo anche dove siano i documenti relativi a *"Le considerazioni (relative al tracciato ndr.) frutto dell'interpretazione cartografica e della condivisione con gli Enti Locali interessati sono state validate da sopralluoghi (congiunti) che hanno permesso di mettere in evidenza (pag.29)".* E' una evidente manipolazione di alcuni singoli atteggiamenti sfruttati dalla proponente che fa apparire lo studio e l'intero progetto come condiviso, mentre le Amministrazioni con Delibere di Consiglio Comunale più volte reiterate dimostrano la loro contrarietà, così come è contraria la società civile e religiosa che assieme alla popolazione hanno dimostrato pubblicamente la loro volontà.

Sempre a pag.29 viene affermato: *"I sostegni hanno un'altezza variabile da 18 a 70 mt."*. Non esiste nessuna struttura in Carnia di tali dimensioni, sarebbe un record; credo però che nessuno ambisca a detenerlo sul proprio territorio e soprattutto in una ZPS ancora incontaminata.

A pag.32 viene detto *" L'attraversamento del bosco di Pramasio all'interno della ZPS, potrebbe comportare la realizzazione di un varco per il passaggio dei conduttori, per una lunghezza di mt.1600 e, al massimo, di larghezza pari a circa 30 mt."* L'art. 16 della L.R. 23 aprile 2007, n.9 "Norme in materia di risorse forestali" vieta e sanziona il taglio a raso su una superficie boscata superiore a 5000 metri quadrati. Qui si parla di 10 volte tanto. Come può permettere la Regione un simile scempio proprio in una foresta di proprietà pubblica? Inoltre lo stesso progettista a pag. 53 afferma *" L'impatto sulla fascia boschiva di 1600 m, all'interno dei confini della ZPS,....., va considerato medio-alto per l'altezza degli elementi arborei coinvolti dell'ordine di 25-30 mt."* (sentenza di parte non certo disinteressata!!). A compensazione di tale scempio è previsto *"un ripristino/piantumazione, in aree prive di vegetazione e/o degradate all'interno dell'area della ZPS, di vegetazione boschiva per una*

Comitato per la salvaguardia del territorio "**CARNIA in MOVIMENTO**"
via Musers 5/7 – 33020 CERCIVENTO (UD)

Al Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

RACCOMANDATA A.R.

**Oggetto: Progetto di costruzione di un elettrodotto aereo
(merchant-line) a 220KV,
"SOMPLAGO (I) - WURMLACH (A). Ditta proponente ALPE
ADRIA ENERGIA SpA.
Variante proposta**

superficie 2-3 volte maggiore rispetto a quella tagliata" è a tutti evidente e logico che se attualmente in dette aree (siamo a quote alte) non c'è vegetazione arborea è per un fattore naturale e quindi intraprendere un'operazione del genere andrebbe contro natura con il risultato di ottenere in breve tempo migliaia di mq. di piante secche e con il suolo danneggiato per chissà quanti anni. Ma il massimo tra le assurdità proposte è il monitoraggio degli uccelli deceduti a causa dell'impatto con la linea: a pag. 60 viene affermato " Vista l'importanza del territorio in cui verrà realizzata la nuova linea, la società proponente si rende disponibile a sottoscrivere un protocollo di monitoraggio ecc. Il protocollo deve prevedere un numero di sopralluoghi lungo la linea per rilevare la presenza degli uccelli deceduti a causa dell'impatto." Tralasciando il fatto che, per nostra fortuna esistono ancora e in abbondanza rapaci, volpi, corvi, ecc. che non lascerebbero certo per più di qualche giorno un animale ferito o morto sul terreno, viene spontaneo chiedersi se nel caso questa "conta" di uccelli morti evidenziasse un elevato numero di decessi quali altri palliativi, oltre alla prevista maxi-sagoma di astore posta in cima ai tralicci, verranno posti in essere? Il progettista è al corrente che l'astore nella zona è presente e ivi nidifica e si riproduce ?

Chiaramente le conclusioni, non certo disinteressate, che il progettista trae dalla Valutazione di Incidenza sulla ZPS è di *"modesti effetti sulle componenti ambientali presenti"* ma visto che potrebbero essere adottate altre soluzioni non c'è ragione economica, soprattutto privata, che giustifichi i rilevanti effetti sulle componenti ambientali presenti.

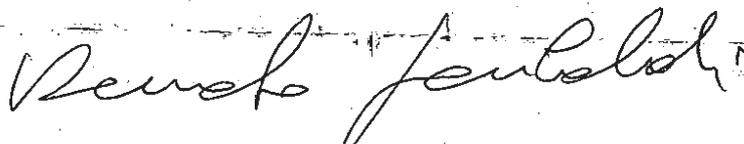
Per quanto sopra questo Comitato esprime netta opposizione anche alla variante del Progetto di costruzione dell'elettrodotto aereo (merchant-line) a 220KV, "SOMPLAGO (I) - WURMLACH (A)", proposto dalla ditta ALPE ADRIA ENERGIA SpA.

In attesa di una Vs. comunicazione si porgono, distinti saluti

Cercivento li. 30 dicembre 2010,

il Coordinatore
Renato Garibaldi

Pregasi corrispondere a:



"Comitato CARNIA in MOVIMENTO"
Loc. Bosco Museis,
33020 CERCIVENTO (UD)
Tel. 0433/778822