

Lago di Cavazzo



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
E. prot DVA - 2010 - 0024455 del 13/10/2010

COMUNE DI CAVAZZO CARNICO      COMUN DI CJAVAÇ  
MEDAGLIA D'ORO AL MERITO CIVILE      MEDAJA D'AUR AL MERIT CIVIL  
C.A.P 33020 - Provincia di Udine - Piazzale dei Caduti n. 5  
affari.generali@com-cavazzo-carnico.regione.fvg.it

Partita. I.V.A. 00548130301  
C.F. 84001310303

www.comune.cavazzocarnico.ud.it  
TEL. 0433/93003  
FAX 0433/93417

Ufficio del Sindaco

Prot. n. 28537

07/10/2010

**OGGETTO:** Elettrodotto a 220 kV "Somplago-Würmlach" (Austria). Tratto italiano compreso tra la stazione elettrica di Somplago (UD) e il confine di Stato.

Spett.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - Div. III  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI  
Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del Paesaggio, l'Architettura e l'Arte contemporanee  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA  
Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici  
Servizio Valutazione Impatto Ambientale  
Via Giulia, 75/1  
34126 TRIESTE



Con la presente si trasmette, in allegato, la seguente documentazione:

1. copia deliberazione giunta n. 77 del 28/9/2010 avente ad oggetto: "Elettrodotto *merchant* a 220 kV, Somplago-Würmlach (Austria): tratto italiano tra la stazione elettrica di Somplago (UD) ed il confine di Stato. Pronuncia di compatibilità ambientale (D.Lgs. n. 4/2008)".
2. Osservazione al progetto pervenuta in data 1/10/2010 a firma del Sig. Remo Brunetti.
3. Osservazione al progetto pervenuta in data odierna dal Servizio SIT - Ambiente e Territorio della Comunità Montana della Carnia

L'occasione è gradita per porgere i migliori saluti.



IL SINDACO  
(p.i. Dario IURI)



COPIA

N° 77 del Reg. Del

# COMUNE DI CAVAZZO CARNICO

Provincia di Udine

## Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

SEDUTA del 28/09/2010

**OGGETTO:** Elettrodotto "merchant" a 220 kV, Somplago-Wurmlach (Austria): tratto italiano tra la stazione elettrica di Somplago (UD) ed il confine di Stato. Pronuncia di compatibilità ambientale (D.Lgs 4/2008).

L'anno **duemiladieci** il giorno **ventotto** del mese di **settembre** alle ore **22.15** nella sede Comunale, a seguito di regolare convocazione, si è riunita la Giunta Comunale.

Sono intervenuti:

Nome dell'Assessore	Carica	Presente	
Iuri Dario	Sindaco	Si	
Brunetti Vito	Assessore	Si	
Borghi Gianni	Assessore	Si	

Delibera immediatamente  
eseguibile  
Art. 1, comma 19, L.R. N.  
21/2003

Assiste il Segretario comunale Sig. **Fabio Della Vedova**

Constatato il numero legale degli intervenuti, assume la presidenza il Sig. **Dario Iuri** nella sua qualità di **Sindaco** invitando la Giunta Comunale ad adottare la seguente deliberazione:

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

f.to **Dario Iuri**

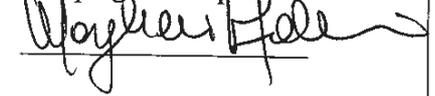
IL SEGRETARIO

f.to **Fabio Della Vedova**

Copia conforme all'originale agli atti che si compone di n° 1 fogli.

addì 30.09.2010

L'Impiegato Responsabile



**CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE ED ESECUTIVITA'**

Il sottoscritto, certifica che copia della presente deliberazione, dichiarata immediatamente eseguibile viene pubblicata, mediante affissione, all'albo pretorio del Comune per quindici giorni consecutivi dal **30/09/2010** al **15/10/2010** ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 15 e comma 19, della LR 11.12.2003, n. 21.

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

f.to Gollino Margherita

Lì, **30/09/2010**

## LA GIUNTA COMUNALE

VISTI ed attentamente esaminati gli elaborati progettuali pervenuti in data 26/07/2010, trasmessi da Alpe Adria Energia S.p.A., relativi alle integrazioni al progetto di elettrodotto di connessione (merchant line) a 220 kV, in semplice terna, "Somplago - Würmlach" (Austria), con tratto mediano in doppia terna - tratto italiano compreso tra la stazione elettrica di Somplago (UD) ed il confine di Stato;

VISTO l'avviso in data 05/08/2010 pubblicato dalla medesima Società sui quotidiani "Il Messaggero Veneto" e "Repubblica" con il quale viene pubblicizzata l'avvenuta presentazione agli Enti interessati dei suddetti elaborati;

RICHIAMATI i contenuti della propria deliberazione n. 8 del 26/01/2010 dalla quale si evince, tra l'altro, che il Comune di Cavazzo Carnico, già consultando la documentazione originaria pubblicizzata mediante l'avviso pubblicato sul Messaggero Veneto e su Repubblica del 19/11/2009, non aveva osservazioni da presentare, in quanto *"le nuove scelte progettuali, con particolare riferimento al nuovo tracciato, corrispondono puntualmente a quanto condiviso in sede di sopralluogo con l'Amministrazione comunale"*;

CONSIDERATO che la documentazione integrativa per ultimo presentata, per quanto attiene al tratto di opera ricadente nel territorio di questo Comune, non fa altro che confermare le soluzioni di tracciato e le scelte progettuali già conosciute e condivise;

CONSIDERATO inoltre che gli elaborati integrativi riportano anche le soluzioni atte a ridurre l'attuale impatto visivo rappresentato dalla linea a 132 kV Somplago-Tolmezzo, interrandone gran parte lungo la viabilità comunale senza aggravii per la proprietà privata;

RITENUTO pertanto di non avere obiezioni da avanzare e di poter esprimere, per quanto attiene la compatibilità ambientale, parere favorevole verso il progetto in argomento;

CON voti unanimi, espressi in forma palese;

### DELIBERA

1. Di dare atto di quanto in premessa riportato;
2. Di esprimere, ai soli fini della compatibilità ambientale, parere favorevole al progetto presentato da Alpe Adria Energia S.p.A., così come da ultimo integrato;
3. Di raccogliere, unitamente alla presente deliberazione, ogni eventuale osservazione che venisse presentata agli Uffici Comunali da parte di cittadini o associazioni;
4. Di trasmettere la documentazione di cui al punto precedente al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - Div. III, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del Paesaggio, l'Architettura e l'Arte Contemporanea e alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici - Servizio Valutazione Impatto Ambientale;
5. Di dichiarare, con pari voto, la presente deliberazione immediatamente esecutiva ai sensi dell'art. 1, comma 19, della L.R. n. 21/2003.

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

f.to **Dario Iuri**

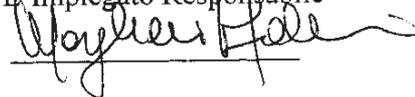
IL SEGRETARIO

f.to **Fabio Della Vedova**

Copia conforme all'originale agli atti che si compone di n° 1 fogli.

addì 30.09.2010

L'Impiegato Responsabile



**CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE ED ESECUTIVITA'**

Il sottoscritto, certifica che copia della presente deliberazione, dichiarata immediatamente eseguibile viene pubblicata, mediante affissione, all'albo pretorio del Comune per quindici giorni consecutivi dal **30/09/2010** al **15/10/2010** ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 15 e comma 19, della LR 11.12.2003, n. 21.

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

f.to Gollino Margherita

Li, **30/09/2010**

27919 - 1 OTT. 2010

Cat. .... Classe .... Fasc. ....

Al sig. Sindaco del Comune di Cavazzo Carnico

con richiesta di trasmissione al Ministero dell'Ambiente e alla Regione Friuli-Venezia Giulia - Servizio V.I.A.

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

Il sottoscritto Remo Brunetti, nato a Cavazzo Carnico il 5-12-1949 e ivi residente in via Roma 59, presenta le seguenti osservazioni al progetto di elettrodotto Wurmlach-Somplago e alle sue ulteriori modifiche presentate il 27 luglio 2010 presentato dalla società Alpe Adria Energia. Nel progetto infatti vi sono delle lacune che non aiutano una corretta valutazione dell'impatto ambientale. Per esempio, una lettura attenta dei P.R.G.C. dei Comuni interessati avrebbe 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, Sutrio, Cercivento 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. I tralicci, poi hanno un consistente impatto visivo, e in molti casi sono un insulto al paesaggio. 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). Va detto inoltre che questo elettrodotto, nel piano generale di sviluppo

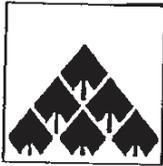
della rete di trasmissione nazionale di TERNA non figura tra gli elettrodotti strategici per la sicurezza e l'integrazione delle reti, ma che trattasi solamente di una Marchant Line proposta da privati. A sostegno di questo progetto, i proponenti rimarcano l'utilità delle linee di interconnessione transfrontaliere. Evidenziando come nel Nord-Est, in Veneto, ne esista attualmente solamente una, la Lienz-Soverzene. Sappiamo però che in Friuli sono in avanzato stato di progettazione due linee di interconnessione: la Wurmlach-Somplago con l'Austria e la Udine-Redipuglia che andrà a raccordarsi con la linea proveniente dalla Slovenia. E allora un interrogativo si pone. Come mai se al Veneto è sufficiente una sola linea di interconnessione al piccolo Friuli ne servono due, di cui un'altra per l'Austria? Ritengo tuttavia che valgano sempre le regole dettate dalla Unione Europea che prescrivono di utilizzare i cosiddetti "corridoi infrastrutturali", facendo passare più infrastrutture per lo stesso "corridoio". Questo al fine di preservare l'integrità di quanto rimane del resto del territorio. Per esempio, nell'Alto Friuli, abbiamo il Canale del Ferro che è già sede di una strada statale, un'autostrada, e una ferrovia. La logica dei corridoi infrastrutturali vorrebbe allora che l'elettrodotto transitasse per questo canale, magari interrato lungo l'autostrada. Sempre le direttive europee suggeriscono di preferire gli elettrodotti che hanno il minor impatto ambientale e che prevedono i più bassi valori di Tesla per i campi elettromagnetici. Infatti questo elettrodotto non rispetta i limiti salutistici dell'OMS (0,2 microtesla di induzione elettromagnetica), ma quelli del D.P.C.M. 8 luglio 2003: ovvero 3 microtesla. Insomma un inquinamento 15 volte maggiore rispetto a quello prescritto dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. Inoltre il tratto di linea che va da Somplago a Tolmezzo presenta degli aspetti che lasciano perplessi. Logica vorrebbe che la Wurmlach-Somplago, attraversasse i comuni di Cavazzo e di Verzegnis per uscire sul Tagliamento nelle vicinanze del ponte Avons, come del resto fa l'attuale linea di 132kw Somplago-Tolmezzo. Invece, nel nuovo progetto, la Wurmlach-Somplago, nei pressi del confine comunale di Verzegnis, fa una deviazione e attraversa il Tagliamento fino a giungere nei pressi della zona industriale di Tolmezzo, per risalire poi lungo l'argine di detto fiume, e, scavalcando il ponte Avons, proseguire poi oltre la Bût, allungando così il proprio tracciato, e aggravando di ulteriori servitù sia il comune di Cavazzo Carnico che il comune di Tolmezzo. Ora mi sono ignote le ragioni che hanno portato gli ingegneri di Alpe Adria Energia a evitare l'attraversamento del comune di Verzegnis, eppure ciò sarebbe stato possibile, dal momento che nella stesura del progetto definitivo sono stati interessati anche due nuovi comuni, Lauco e Arta Terme. Tuttavia non capisco perché, in questo segmento del tracciato, la servitù di questo impattante elettrodotto debba cadere esclusivamente sul comune di Cavazzo Carnico dove sono ancora appesi gli striscioni e i pannelli con scritto "No all'elettrodotto aereo" e "Cavazzo ha

già dato tanto", e sul comune di Tolmezzo, il cui sindaco e consiglio comunale, lo scorso 28 aprile 2010 avevano votato un odg contro ogni ipotesi di elettrodotto aereo. Leggendo poi la proposta di Alpe Adria Energia di interrare parte della linea di 132kv Somplago-Tolmezzo di proprietà della Terna, (non si comprende perché non interrare tutta la linea) come compensazione per il disturbo paesaggistico provocato dall'elettrodotto in progetto, è mio dovere mettere in guardia questa amministrazione di cautelarsi affinché questo interrimento venga effettivamente realizzato, essendoci già purtroppo molti casi dove l'interrimento non è più avvenuto o è stato eseguito solo a distanza di anni.

01/10/2010

Remo Brunetti





## 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](mailto:segreteria@cmcarnia.regione.fvg.it)

Prot. N° 9929

Tolmezzo, 07/10/2010

Ai Signori Sindaci dei Comuni di  
Arta T., Cavazzo C., Lauco, Tolmezzo, Zuglio, Sutrio, Cercivento,  
Paluzza

p.c. Ai Signori Sindaci degli altri Comuni della Carnia

Loro Sedi

Anticipata via FAX

COMUNE DI CAVAZZO CARNICO  
UFFICIO PROTOCOLLO

2848) - 7 OTT. 2010

Cat. .... Classe ..... Fasc. ....

Oggetto: Osservazioni alle integrazioni volontarie per l'elettrodotto aereo a 220 kV "SOMPLAGO (Italia) - WÜRMLACH (Austria)", ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 4/2008. Trasmissione documento.

Si trasmettono le Osservazioni alle integrazioni volontarie dello studio di impatto ambientale dell'opera in oggetto che la Comunità Montana ha presentato, ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 4/2008, in data 05.10.2010 al Servizio Valutazione Ambientale della Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici della Regione. Si comunica che il documento trasmesso è stato approvato dal Commissario della scrivente Comunità in data 05.10.2010.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

IL TITOLARE DI POSIZIONE ORGANIZZATIVA  
DELL'AMBITO AMBIENTE E TERRITORIO  
(dott. Maurizio GROZZOLO)

Per eventuali informazioni è possibile contattare:

Patrizia Gridel - tel: 0433.487711/44 - e-mail: [patrizia.gridel@cmcarnia.regione.fvg.it](mailto:patrizia.gridel@cmcarnia.regione.fvg.it)

Comunità Montana della Carnia - Servizio SIT - Ambiente e Territorio

**Parere ai sensi del D.Lgs. 152/2006**  
**- come modificato dal D.Lgs. 4/2008 -**  
**e della L.R. 43/1990 e s.m.i.**  
**per il tratto italiano dell'elettrodotto a 220 kV**  
**"SOMPLAGO (Italia) - WÜRMLACH (Austria)"**

**Osservazioni alle integrazioni volontarie**

Indice

Indice

PREMESSA.....	2
INTRODUZIONE.....	2
OSSERVAZIONI.....	4
CONCLUSIONI.....	8

## Introduzione

### Premessa

Questa Comunità Montana si è già espressa a suo tempo con le Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale che sono state inoltrate come previsto dalla normativa in materia. Il presente parere riguarda pertanto esclusivamente le Integrazioni Volontarie allo Studio di Impatto Ambientale presentate dalla Società proponente per il tratto italiano dell'elettrodotto a 220 kV "SOMPLAGO (Italia)-WÜRMLACH (Austria) ed è stato richiesto alla Comunità Montana della Carnia dalla Direzione Centrale Ambiente e Lavori Pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia con nota n. ALP.11-48300-VIA/348 del 05.08.2010, ns prot. n. 8475 del 305.08.2010, poiché la Comunità Montana risulta essere soggetto interessato.

Le presenti Osservazioni derivano - sul piano territoriale e paesaggistico - dalla funzione di coordinamento e di supporto decisionale ai Comuni del Comprensorio 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 l'aspetto ambientale la Comunità Montana della Carnia ha competenze generali proprie in quanto Ente Locale Territoriale referente e competenze specifiche in merito alla salvaguardia e valorizzazione del patrimonio forestale.

### Introduzione

Il presente documento riprende, semplifica e sottolinea alcune parti delle considerazioni già effettuate dalla Comunità Montana della Carnia. L'intento generale è quello di spingere verso un miglioramento del progetto e di seguire quindi la *ratio* della parte II del D.lgs 152/06 e s.m.i., che indica chiaramente come l'integrazione delle opere con gli obiettivi della sostenibilità ambientale debba essere il principio guida alla base della procedura di V.I.A.

In quest'ottica le presenti Osservazioni non mirano ad una valutazione dell'opera o del progetto in sé ma del metodo e della procedura che hanno portato alla redazione dello Studio di Impatto Ambientale in esame, confrontando quest'ultimi con le indicazioni normative in materia.

La lettura dell'art. 3 quater comma 2 del D.lgs 4/2008 porta a 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, al successivo 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 definito come requisito minimo 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, in generale, di difficile individuazione nella documentazione presentata e sottoposta all'esame, 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"*.

Lo sviluppo delle attività produttive e la salvaguardia paesaggistica sono ugualmente partecipi della crescita economica e sociale di un'area montana: tale sinergia 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. 9/07).

Detto questo, le osservazioni che seguono hanno forma di elenco che richiama gli elementi delle precedenti note redatte dalla Comunità Montana che ancora non sono stati chiariti con le Integrazioni volontarie prodotte dalla ditta proponente, nonostante le migliorie apportate dal recepimento di molte delle precedenti osservazioni.

## Osservazioni

## Osservazioni

- Nello Studio di impatto ambientale manca la documentazione relativa ad un eventuale processo partecipato portato avanti dal proponente con i Comuni interessati all'opera. Tale documentazione sarebbe preziosa per verificare la coerenza del contributo fornito dalle amministrazioni comunali al progetto, sia in termini paesaggistici che urbanistici. Si ricorda che la documentazione del processo partecipato è parte integrante della procedura di V.I.A. (cfr. art. 25, 26 e 27 del Dlgs 152/2006 e s.m.i.).
- Non viene valutato in alcun modo l'impatto idrogeologico degli interventi di deforestazione. A questo titolo si ricorda che tali interventi hanno carattere lineare, spesso percorrono linee di massima pendenza con conseguente forte rischio di ruscellamento.
- Nonostante dal punto di vista formale sia stato adempiuto l'obbligo di confronto tra soluzioni alternative, tale confronto non ha portato nessuna nuova informazione rispetto alla valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera. Risulta inoltre ancora mancante un confronto tra la soluzione aerea e la soluzione interrata per percorsi diversi: l'interramento, infatti, potrebbe essere considerato su tracciati prossimi alle infrastrutture esistenti e non interessare le aree di alta montagna coinvolte nel progetto aereo.
- Vista la presenza di zone considerate speciali (ZPS), interessate dall'opera, non vi sono simmetricamente evidenze di particolare attenzione nella scelta di soluzioni per la mitigazione degli impatti dell'opera in progetto su tali aree. A tale riguardo si ricorda inoltre che l'opera si sviluppa nelle vicinanze di un Biotopo. Se da una parte si riconosce nelle modifiche al tracciato il tentativo di mitigare il danno ambientale paesaggistico all'interno della Zona di Protezione Speciale IT3321001 Alpi Carniche, è possibile d'altro canto rilevare che l'impatto rimane comunque presente;
- Si chiede quindi, al fine di meglio integrare il progetto nel substrato ambientale, paesaggistico, ma anche pianificatorio, sociale ed economico, di inserire nello Studio di Impatto Ambientale l'ipotesi dell'interramento per il tratto interno alla

Z.P.S. (cfr. punti 5 e 6 dell'Allegato VII del D.lgs 4/2008), per quanto tecnicamente e ambientalmente possibile.

- La necessaria compartecipazione della componente relativa allo sviluppo economico e della componente paesaggistica alla costruzione del futuro del territorio montano non viene sufficientemente messa in evidenza nello Studio di impatto ambientale all'esame, dove rimane centrale il tema dello sviluppo economico industriale e conseguentemente occupazionale dell'area montana.
- Dal punto di vista socio-culturale lo Studio di Impatto Ambientale non pare seguire le indicazioni del punto 6 dell'Allegato VII del D.Lgs 4/2008, che richiedono espressamente di valutare gli impatti sul tessuto socio - culturale a livello locale. In un territorio montano dove i naturali equilibri tra presenza antropica ed ambiente hanno da sempre suggerito un parsimonioso uso del suolo e delle risorse naturali, a garanzia delle possibilità di sviluppo futuro, gli aspetti socioculturali dovrebbero trovare un'analisi particolarmente attenta e più approfondita.
- Manca un reale tentativo di quantificare il danno dal punto di vista paesaggistico. Senza tale quantificazione ogni opportunità di addivenire ad una serie equilibrata di interventi di mitigazione e di compensazione appare lontana. L'unico riferimento, ancorché qualitativo, per l'impatto paesaggistico, è rappresentato dai foto-inserimenti, poco verosimili sia per i particolarissimi punti di ripresa, sia per il carattere di trasparenza dato ai sostegni.
- La scelta di identificare una fascia di influenza dell'opera pari ad un chilometro attorno al tracciato, non appare adeguata in territorio montano. Si ritiene molto più adeguata l'analisi di visibilità effettuata su un modello digitale del terreno. Tale analisi consente inoltre di valutare un parametro oggettivo di impatto sul singolo territorio comunale. Diventa così possibile iniziare a costruire un indice di impatto, che può successivamente portare ad una ripartizione parametrica degli indennizzi e delle mitigazioni. Come l'esempio riportato in tabella 1, nella quale per i diversi comuni viene riportato il numero medio di tralici visibili per le aree che subiscono

## Osservazioni

L'impatto paesaggistico (da cui cioè sono visibili i sostegni dell'elettrodotto), ed il rapporto tra la superficie interessata dallo stesso impatto e la superficie comunale totale. Una volta calcolati tali parametri sarà possibile raffinare l'indagine, verificando tali rapporti con aree di particolare pregio e con particolari destinazioni urbanistiche presenti all'interno di un Comune.

Tabella 1 Sono riportati i risultati della analisi sull'impatto visivo. E' possibile costruire una graduatoria oggettiva, basata su termini quantitativi dell'impatto paesaggistico dei sostegni.

Comune	Numero medio di sostegni visibili a 3000m	% Territorio comunale su cui ricade l'impatto a 3000m	Numero medio di sostegni visibili a 1000m	% Territorio comunale su cui ricade l'impatto a 1000m
Arta Terme	5,00	11,3	1,00	0,8
Cavazzo Carnico	5,00	64,6	2,00	39,1
Cercivento	6,00	69,4	3,00	36,5
Lauco	6,00	14,1	3,00	7,6
Paluzza	6,00	43,5	3,00	16,1
Sutrio	5,00	73,3	1,00	30,8
Tolmezzo	8,00	37,6	3,00	18,3
Zuglio	4,00	45,2	3,00	25,1

- 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.
- Gli interventi di mitigazione attraverso l'attuazione di piani di gestione faunistica, parrebbero non equilibrati rispetto alla portata dell'opera e non focalizzati sul vero impatto ambientale che è rappresentato primariamente dal danno paesaggistico.
- I criteri di scelta del percorso per l'elettrodotto non evidenziano il necessario equilibrio tra fattori ambientali, paesaggistici, culturali tecnologici ed economici.
- Nella parte dedicata all'Alternativa 0 (non realizzazione) non vengono elencati svantaggi e vantaggi, cioè lo scenario futuro conseguente a tale alternativa, ma vengono invece elencati i vantaggi della realizzazione dell'opera in termini

## Osservazioni

energetici e di mercato del lavoro. Oltre a tale incoerenza, l'orizzonte temporale di analisi è quello di breve periodo: legato cioè ai lavori di realizzazione dell'opera stessa ed al suo sfruttamento. Vengono quindi trascurate le conseguenze di lungo periodo, non rendendo possibile un vero confronto tra le due soluzioni, anche dal punto di vista occupazionale.

- Il confronto tra l'impatto dei sostegni rimossi con gli interventi di mitigazione e l'impatto dei nuovi sostegni appare azzardato in quanto i nuovi sostegni hanno dimensioni in altezza e occupazione di suolo alla base più che doppi rispetto agli esistenti.

## Conclusioni

I criteri di scelta del percorso per l'elettrodotto potrebbero essere migliorati raggiungendo un miglior equilibrio tra fattori ambientali, paesaggistici, culturali, tecnologici ed economici. Con questo si intende sottolineare che la documentazione tecnica dovrebbe contenere le regole ed i principi con cui il tracciato viene scelto.

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, ove le amministrazioni comunali lo ritenessero opportuno, 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).

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).

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 con l'introduzione di forti riduzioni di costo dell'energia.

Dal punto di vista strettamente paesaggistico una quantificazione del danno per le diverse aree ed una sovrapposizione del danno con eventuali elementi sensibili del territorio sarebbe facilmente ricavabile dal conteggio dei piloni visibili da determinate aree.

Si rileva che il diverso impatto visivo dell'elettrodotto su diversi ambiti amministrativi e su zone di particolare pregio paesaggistico (monumenti, punti panoramici, luoghi legati alla tradizione e al culto) non è sufficientemente illustrato, né messe in chiaro le procedure utilizzate per l'ottenimento delle carte della visibilità. Risulterebbe molto utile produrre una carta che contenesse l'informazione relativa al numero di sostegni visibili da ogni porzione del territorio, dando conto del metodo utilizzato per realizzarla.

Rimane ancora qualche dubbio sulla validità delle conclusioni dello studio di impatto ambientale, non essendo esse totalmente basate sulle indicazioni delle normative europee, nazionali e regionali.

In conclusione, in via collaborativa ed al fine di offrire un utile contributo al miglioramento del documento di Studio di Impatto Ambientale in esame si propone di utilizzare strumentazioni atte a misurare in modo più oggettivo ed adeguato l'impatto ambientale e di valutare la possibilità di interrimento (in quanto compatibile) in ambiti di particolare pregio, oltre che di verificare la possibilità di modificare la tipologia dei sostegni utilizzati. Rimane comunque centrale il tema della partecipazione a cui la normativa fa invece specifico riferimento e su questo tema preoccupa in modo particolare la mancanza di una documentazione articolata circostanziata e ufficiale (contratti, convenzioni, accordi, ecc), che descriva in modo preciso la natura e le dimensioni economiche o strutturali degli interventi di compensazione e mitigazione del danno ambientale, anche se sembrerebbe raggiunto qualche accordo con più amministrazioni pubbliche.