

Lago di Cavazzo



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2010 - 0005174 del 23/02/2010

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

www.comune.cavazzocarnico.ud.it

Partita. I.V.A. 00548130301

TEL. 0433/93003

C.F. 84001310303

FAX 0433/93417

Ufficio del Sindaco

Prot. n. 3592

08/02/2010

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. Osservazione al progetto pervenuta in data 02.02.2010, del Sig. Marco Lepre;
2. Osservazione al progetto pervenuta in data 02.02.2010, del Sig. Eugenio Zavino.
3. Osservazione al progetto pervenuta in data 03.02.2010, del Sig. Maurizio Crozzolo;

L'occasione è gradita per porgere i migliori saluti.



IL SINDACO
(p.i. Dario IURI)

Oggetto: Osservazioni sulle Integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale relativo all'Elettrodotto Somplago-Wurmlach proposto dalla Società Alpe Adria Energia.

Il sottoscritto Zavino Eugenio nato a Napoli il 10/01/1955 residente a Cavazzo Carnico in Via di Sotto 24 presenta le seguenti osservazioni con le quali chiede che non venga concessa l'autorizzazione al progetto in oggetto.

Rispetto alle richieste di integrazione della documentazione avanzate dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Friuli-Venezia Giulia dobbiamo sottolineare che esse non sono state soddisfatte, in quanto: 1 - non è stata correttamente definita e valutata l'alternativa di elettrodotto interrato che, utilizzando un percorso sul fondovalle, lungo corridoi infrastrutturali esistenti (come richiesto dal PTR), avrebbe un impatto paesaggistico estremamente inferiore e costi di realizzazione nettamente inferiori a quelli ipotizzati da Alpe Adria Energia. 2 - Non sono state considerate altre alternative di tracciato dall'Austria, in considerazione che la stazione di partenza di Wurmlach non è ancora stata realizzata e sarebbe utilizzabile un corridoio lungo la valle del Fella. 3 - L'impatto visivo dell'elettrodotto aereo risulta ulteriormente accresciuto dalla previsione dell'innalzamento dei sostegni. 4 - la scelta dei punti di vista e dei foto inserimenti risulta insufficiente e fuorviante. Sono stati infatti esclusi punti panoramici (come le montagne attorno a passo Pramasio, molto frequentate da escursionisti nelle varie stagioni dell'anno), luoghi di interesse storico-culturale (come la Pieve di S.Pietro in Comune di Zuglio, località in cui ogni anno si celebra in occasione della festività dell'Ascensione una suggestiva cerimonia - il Bacio delle Croci - che richiama migliaia di turisti e che si trova a circa 1 km di distanza dai boschi attraversati dall'elettrodotto), punti della viabilità intensamente frequentati (come la S.S. 52 nelle vicinanze di Caneva, con vista in direzione del monte Amariana o come il rettilineo del Moscardo lungo la S.S. 52 bis con vista verso la Foresta di Pramasio). Inoltre si è utilizzato per le riprese un obiettivo grand'angolare che rimpicciolisce ed allontana l'elettrodotto rispetto alla normale visione dell'occhio umano. 4 - Molte delle zone attraversate hanno una grande importanza dal punto di vista naturalistico e paesaggistico e riceverebbero un gravissimo danno dalla realizzazione dell'elettrodotto. Ci riferiamo non solo alla zona più settentrionale, compresa nella ZPS "Alpi Carniche", ma anche al tratto tra i Comuni di Zuglio, Tolmezzo e Lauco (quest'ultimo facente parte del parco intercomunale delle Colline Carniche) prospiciente il torrente Chiantone e le colline e le radure attorno a Cesclans, ricche di flora e fauna protette. In queste zone sono presenti attività agrituristiche che riceverebbero un danno economico che non è stato minimamente considerato dai proponenti. 5 - Infine, considerato l'aspetto transfrontaliero dell'elettrodotto, non è stato considerato e quindi minimizzato l'impatto complessivo del tracciato.

Per questi motivi si chiede di non accogliere favorevolmente il progetto di elettrodotto così come proposto.

Distinti saluti

Cavazzo, li 01/02/2010

Firma Eugenio Zavino

COMUNE DI CAVAZZO CARNICO UFFICIO PROTOCOLLO
2976 - 2 FEB. 2010
Cat. Classe Fasc.

Margherita Gollino

Da: Maurizio Crozzolo [maurizio.crozzolo@cmcarnia.regione.fvg.it]
Inviato: martedì 26 gennaio 2010 8.45
A: Margherita Gollino; segretario@com-tolmezzo.regione.fvg.it; tecnico@com-zuglio.regione.fvg.it; tecnico@com-cercivento.regione.fvg.it; alessandra.straulino@com-sutrio.regione.fvg.it; Thomas Silverio
Oggetto: Osservazioni alla documentazione integrativa per la VIA elettrodotto per il tratto italiano dell'elettrodotto a 220 kV - SOMPLAGO (Italia) - WÜRMLACH (Austria)

In allegato invio la bozza di documento predisposto dagli uffici contenente le osservazioni alla documentazione integrativa per la VIA elettrodotto per il tratto italiano dell'elettrodotto a 220 kV - SOMPLAGO (Italia) - WÜRMLACH (Austria).

Il Commissario, se non riceviamo richieste di modifiche/integrazioni al documento, intende approvarlo quale parere della Comunità Montana.

In attesa di Vs. cortese riscontro si porgono, Cordiali Saluti

dott. Maurizio Crozzolo

Ambito Ambiente e Territorio
 Comunità Montana della Carnia
 Via Carnia Libera 1944, n.29
 33028 Tolmezzo - Ud
 tel: +39 0433 48 77 11
 fax: +39 0433 48 77 60
 cell. 335 62 51 194
 web: <http://www.comunitamontanacarnia.it>

COMUNE DI CAVAZZO CARNICO	
UFFICIO PROTOCOLLO	
3198	- 3 FEB. 2010
Cat. Classe Fasc.	

Avviso di riservatezza

Questo messaggio, comprensivo di eventuali allegati, è ad uso esclusivo del destinatario e potrebbe contenere informazioni riservate; se è stato recapitato per errore ci scusiamo per l'accaduto e Vi invitiamo cortesemente a darcene notizia provvedendo alla sua distruzione. Vi ricordiamo che la diffusione, l'utilizzo e/o la conservazione dei dati ricevuti per errore costituiscono violazione alle disposizioni del D.Lgs.n. 196/2003 "Codice in materia di protezione dei dati personali".

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)".

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	9
5	NOTE TECNICHE.....	11
6	PROPOSTE OPERATIVE	12
7	CONCLUSIONI.....	14
	ALLEGATO 1	16
	ALLEGATO 2	18

Premessa

Di seguito l'aggiornamento al documento di Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale ed alla valutazione di incidenza presentate dalla Società proponente Alpe Adria, per il tratto italiano dell'elettrodotto a 220 kV "SOMPLAGO (Italia) - WÜRMLACH (Austria)".

Gli aggiornamenti al documento sono riportati in corsivo mentre in stampatello minuscolo rimangono le parti di testo che conservano validità anche a seguito delle integrazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale presentate dalla società Alpe Adria Energia.

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, Sutrio, 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.

Questa Comunità Montana si è già espressa con le Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale che sono state inoltrate come previsto dalla normativa in materia. Il presente parere riguarda le Integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale ed alla valutazione di incidenza presentate dalla Società proponente Alpe Adria, a seguito di specifica richiesta da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 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.11-38645-VLA/348 del 26.11.2009, ns prot. n. 12520 del 30.11.2009, poiché l'Ente risulta essere soggetto interessato.

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, 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.

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 ed a particolari procedure autorizzative, come

peraltro indicato dalle normative sovraordinate. L'importanza che tali aree hanno per le Amministrazioni dei Comuni coinvolti 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 elusi.

Nel documento integrativo di analisi non viene valutata la coerenza e le interazioni dell'opera con gli strumenti di pianificazione di diverso livello; in particolare riguardo agli strumenti urbanistici comunali viene affermato che non c'è incompatibilità in quanto il decreto di approvazione del progetto costituisce Variante ai PRGC. Si tratta quindi di una incompatibilità "a posteriori" cioè si afferma che non potrà essere dichiarata incompatibile. Tale affermazione appare autoreferenziale e slegata da valutazioni di tipo urbanistico e territoriale.

Nella documentazione integrativa permane l'assenza di una documentazione relativa alle attività concertative attivate con gli Enti Locali interessati dal tracciato, come pure di eventuali attività partecipative. Risulta inoltre non allegata la documentazione relativa ai diversi atti deliberativi riguardanti l'opera in progetto: la proposta progettuale oggetto della valutazione ambientale ha infatti determinato diversi atti deliberativi anche di contrarietà da parte degli Enti Locali interessati.

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

Si rileva un maggior dettaglio nella individuazione del tracciato e dei manufatti accessori alle infrastrutture di sostegno. Vi è così modo di identificare le aree interessate dai cantieri e il futuro vincolo necessariamente imposto dalla infrastruttura.

Si ritiene che questo maggior dettaglio fosse necessario, anche per impedire eventuali investimenti in controtendenza da parte di privati o di enti pubblici. Non sono state però evidenziate le interazioni tra eventuali zone idrogeologicamente instabili, i manufatti e le eventuali opere di difesa da realizzare, seppur queste ultime siano state definite. Manca quindi una valutazione dell'impatto dell'infrastruttura su tali zone sensibili.

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

Sarebbe opportuno segnalare se i seppur ridotti tagli da effettuare, che si aggirano attorno ai 28.000 mq nella sola foresta di Pramosio e a 170.000 mq per l'intera opera, non comportino tagli superiori ai 5000 mq all'interno di un solo fondo (cfr. L.R. 9/2007 "Norme in Materia di Risorse Forestali"). Tale calcolo richiederebbe la semplice sovrapposizione delle aree a taglio con la cartografia catastale.

Come per la pianificazione urbanistica anche nel caso della pianificazione forestale non vengono integrate le indicazioni delle Amministrazioni competenti per la programmazione e la pianificazione territoriale locale (in questo caso la Regione).

La significativa integrazione del documento con la parte relativa al confronto tra alternative, risulta, anche ad una attenta lettura frutto della volontà di assolvere ad un dovere di ordine burocratico, più che indirizzato ad un reale confronto tra diverse soluzioni. Tale considerazione deriva dalle seguenti motivazioni:

- 1) *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 energetici e di mercato del lavoro. Oltre a tale incoerenza l'orizzonte temporale di analisi è quello di breve periodo legato ai lavori di realizzazione dell'opera stessa ed al suo sfruttamento. Vengono quindi tralasciate le conseguenze di lungo periodo, non rendendo possibile un vero confronto tra le due soluzioni anche dal punto di vista lavorativo occupazionale. La risorsa "PAESAGGIO" risulta infatti una delle più promettenti opzioni per il futuro sviluppo montano.

2) La Alternativa 1 non appare credibile sotto l'aspetto progettuale, essendo essa palesemente tracciata sulla base di sole considerazioni di tipo geometrico e urbanistico, non si ravvisa quindi nessuna utilità nella sua analisi

3) Alcune incongruenze grossolane nella segnalazione di vantaggi e svantaggi (c.f.r. 7.2 Alternativa 2 e 7.4 Alternativa 4 nel documento di confronto tra le alternative progettuali) rivelano scarsa attenzione ed incoerenza nella redazione del documento forse maggiormente caratterizzante la V.I.A.

4) Il giudizio negativo sulla realizzazione anche parzialmente interrata del tracciato viene giustificato dal parere negativo da parte del gestore austriaco. Tale posizione appare autoreferenziale, tiene infatti esclusivamente conto dei legami di tipo economico-funzionale che evidentemente devono esistere tra due partner economici, ma che non possono essere adottati come giustificazione all'interno di una Valutazione di Impatto Ambientale.

In termini generali, 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. Sarebbe stata opportuno e utile valutare una soluzione mista, che limitasse, nelle zone particolarmente colpite dall'impatto visivo dell'opera, il danno paesaggistico. Tale danno, infatti, rimane il fattore ambientale più direttamente ed intensamente alterato dall'opera in progetto e si ritiene che debba essere quindi valutato attraverso termini oggettivi e equilibrati.

Componente paesaggistica

Le aree protette interessate dall'opera sono la Zona Protezione Speciale IT3321001 Alpi Carniche, attraversata dall'opera, ed il Biotopo n.º 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 oltre 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 sottolinea, in modo a tratti aulico, 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 *integrativo conclude, come il precedente*, 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).

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).

A tale proposito, tenendo anche conto della soluzione progettuale ottimizzata, risultano poco chiare le definizioni di altezza utile e di altezza totale dei sostegni. Quale delle due è stata utilizzata per l'analisi della visibilità?

Infine, la scelta di identificare una fascia di influenza dell'opera pari ad un chilometro attorno al tracciato, non appare adeguata in territorio montano. *Il documento integrativo riporta una carta della visibilità estesa, che va oltre la fascia di 1 km, ma tale carta non è documentata e omogeneizza l'impatto visivo dell'opera. Sarebbe opportuna una maggior*

documentazione circa il processo di calcolo per tale carta oltre ad un inserimento dell'informazione che essa porta nelle considerazioni paesaggistiche e negli interventi di mitigazione. 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 contermini 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 (DPCM 12.12.2005), non sono illustrati i criteri da seguire per mimetizzare 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 transitano 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.

5 Note tecniche

Appare 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 trasfrontaliera 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. *Viene inoltre disattesa nel documento integrativo una esplicita richiesta di tale documentazione da parte del Ministero per l'ambiente, la tutela del territorio e del mare.* 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. *Vengono largamente citate le interazioni con il partner austriaco, che però non rivestono carattere di concertazione, bensì rappresentano la comune interazione tra società che in futuro intendono collaborare.*

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.

Gli interventi di mitigazione attraverso l'attuazione di piani di gestione faunistica, non appaiono equilibrati rispetto alla portata dell'opera e non sono focalizzati sul vero impatto ambientale che è rappresentato primariamente dal danno paesaggistico. In questa giusta direzione vanno invece i finanziamenti dei piani di gestione forestale dell'area, ipotizzati dal documento integrativo. Tale intervento di compensazione necessita comunque di una descrizione quantitativa generale, al fine di poterne valutare la reale portata.

6 Proposte operative

I criteri di scelta del percorso per l'elettrodotto *non evidenziano il necessario equilibrio tra fattori ambientali, paesaggistici, culturali tecnologici ed economici*. 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. *Un esempio molto chiaro di tale non equilibrato approccio è dato dalla assenza dei vantaggi ambientali e paesaggistici ed economici riferiti alla Alternativa 0, derivanti principalmente dall'applicazione del criterio di precauzione indicato come fondamentale dalla normativa europea e nazionale. Si ritiene opportuna l'elencazione dei vantaggi legati alla Alternativa 0 anche sul piano puramente economico, al fine di mettere in evidenza le corrette scale temporali di approccio alla Valutazione della compatibilità ambientale dell'opera. Vi sono inoltre diversi riferimenti nella documentazione, segnalati come elemento qualificante lo Studio di Impatto Ambientale, alle indicazioni fornite dal Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) adottato dalla Regione Friuli Venezia Giulia. Ricordando che attualmente il P.T.R. cui si fa riferimento non è vigente, ed anche ammettendo una sua relativa importanza come riferimento strategico nelle more del nuovo Piano Strategico Regionale, si rileva una generale incongruenza nella documentazione integrativa. Da una parte infatti si fa riferimento al P.T.R. e dall'altra lo si disattende in modo evidente. Un esempio è dato dalla affermazione che il progetto interessa eminentemente aree di fondovalle, mentre risulta chiaro anche per via intuitiva (vedi allegato 1) che il suo percorso incrocia più volte aree cacuminali.*

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

Proposte operative

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. 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).

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. Pur corrispondendo a verità (la cosa è stata verificata con opportune simulazioni da parte dell'Ufficio sistemi informativi territoriali della Comunità Montana della Carnia) l'affermazione che l'innalzamento dei piloni non comporta un forte inasprimento dell'impatto paesaggistico si rileva che il diverso impatto visivo dell'elettrodotto su diverse zone non viene in alcun modo illustrato né rilevato, né tantomeno vengono messe in chiaro le procedure utilizzate per l'ottenimento delle carte della visibilità. Risulterebbe molto utile produrre una carta (vedi allegato 2) che contiene l'informazione relativa al numero di sostegni visibili da ogni porzione del territorio. In questo modo la eventuale ridefinizione di un tracciato terrebbe conto di termini oggettivi dal punto di vista paesaggistico e potrebbe portare anche ad eventuali considerazioni sul parziale interrimento dell'opera.

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. 9/07).

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 *quinqüies*. 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 altre 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. E.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. 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.

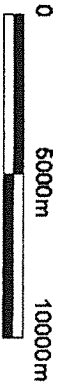
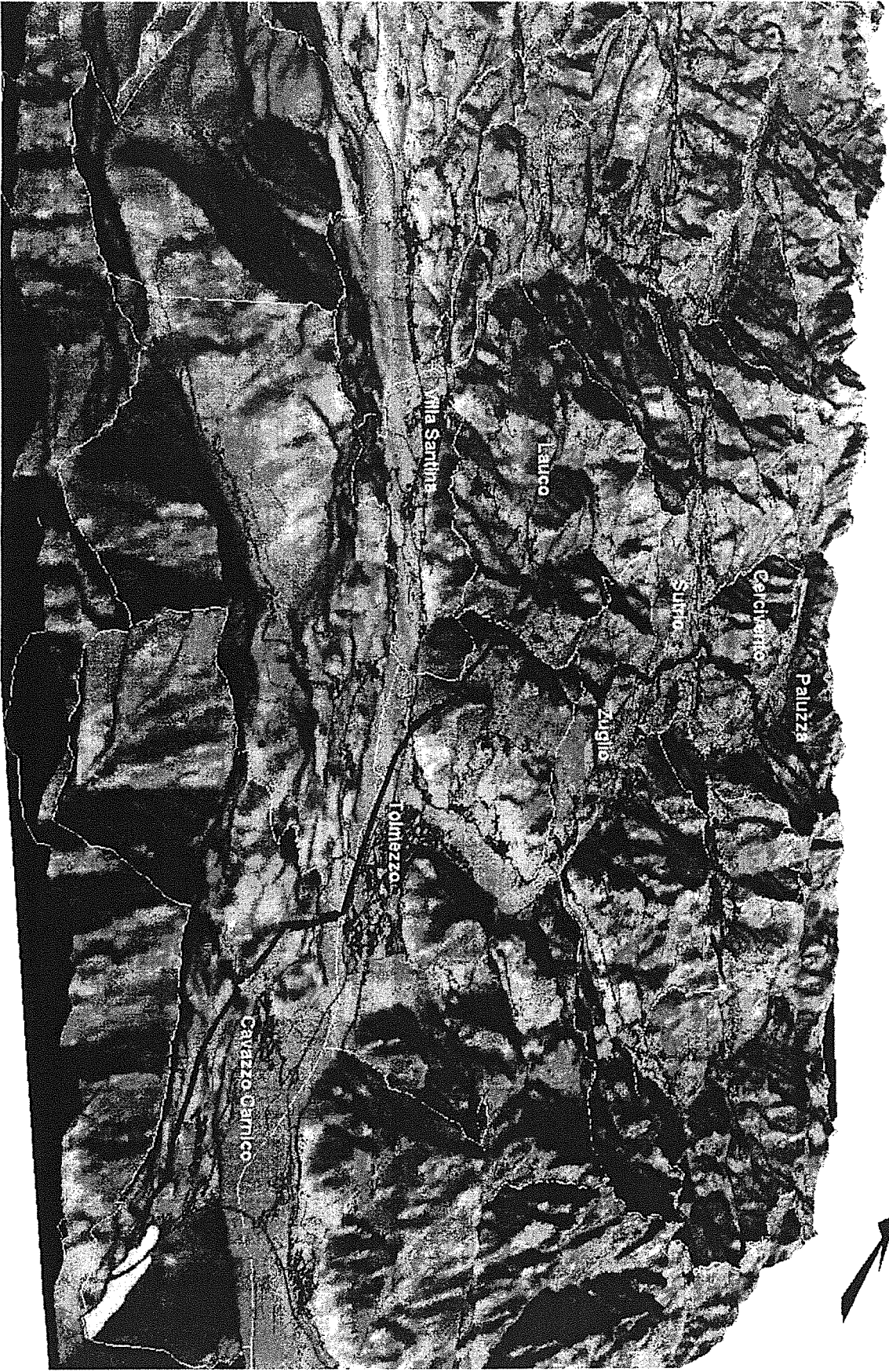
Inoltre, dal punto di vista socio-culturale l'opera, così come prevista dal presente progetto, è in contrasto con la naturale tendenza della cultura carnica, e in generale montana, che vede l'uso conservativo del suolo e delle risorse come unica garanzia per le possibilità di sviluppo futuro; tali aspetti 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 non condivide i metodi di analisi e le conclusioni dello Studio di Impatto che dovrebbero supportare la compatibilità ambientale del progetto.

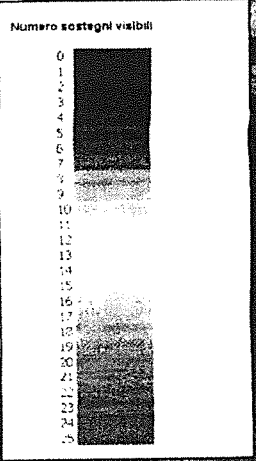
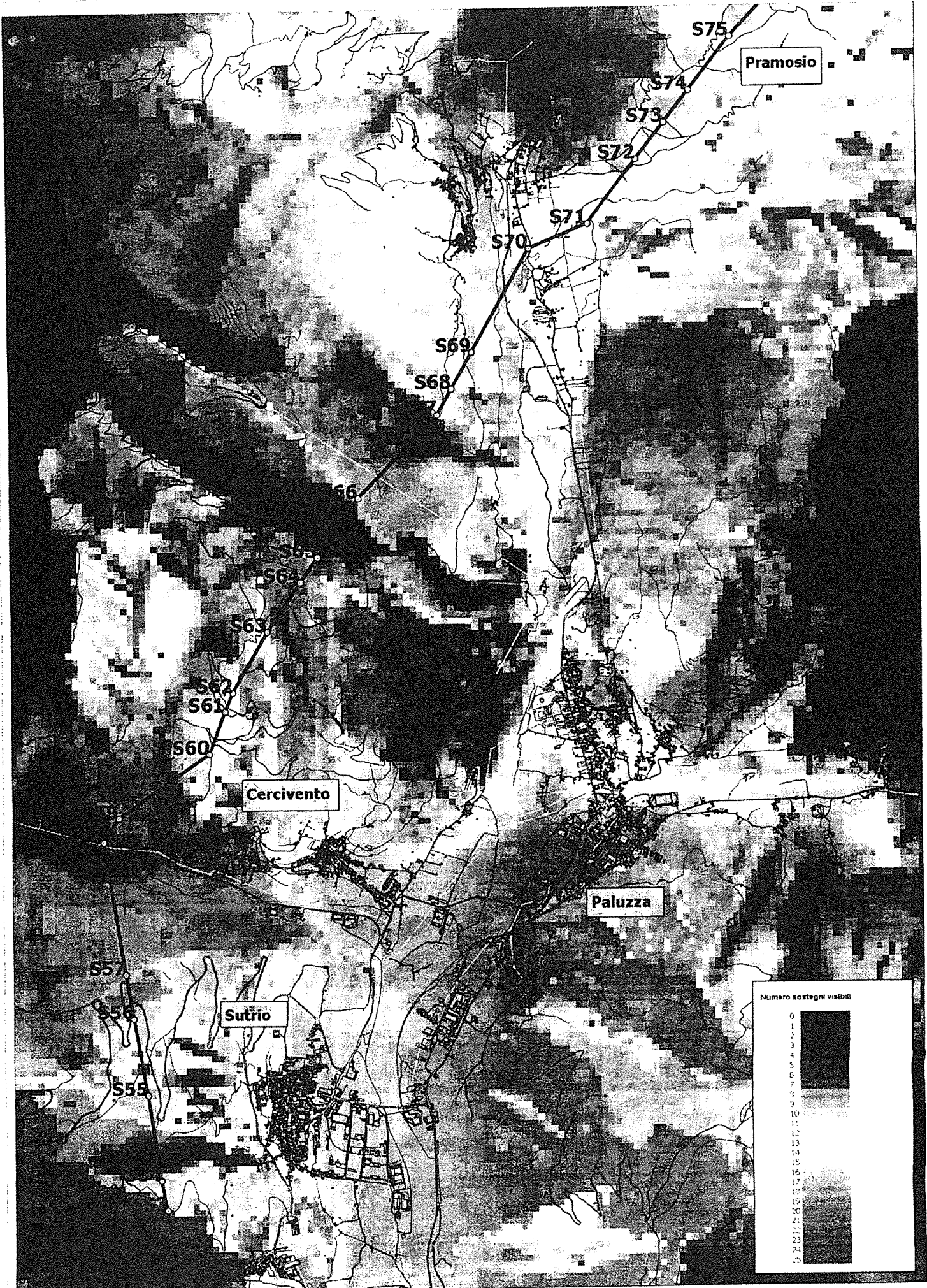
Allegato 1

Modello tridimensionale del terreno con evidenziato in blu il tracciato dell'elettrodotto in progetto.



Allegato 2

Analisi di visibilità diretta dei sostegni per l'elettrodotto in progetto a distanze inferiori od uguali a 5 km.



Circolo LEGAMBIENTE della Carnia - Val Canale

Recapito postale: Via Spalto 9 - 33028 TOLMEZZO

*Alle Amministrazioni Comunali interessate***Oggetto:***Osservazioni sull'Elettrodotto Somplago - Wurmlach**Si invia l'allegato documento con la speranza che possa essere, anche in parte, condiviso e inviato al Ministero competente per l'autorizzazione.**Distinti saluti**Marco Lepre - circolo Legambiente della Carnia*COMUNE DI CAVAZZO CARNICO
UFFICIO PROTOCOLLO

3066 - 2 FEB. 2010

Cat. Classe Fasc.

AL 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

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
Via del S. Michele, 22 – 00153 ROMA

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

e p.c.

Ai COMUNI di
CAVAZZO CARNICO, CERCIVENTO, PALUZZA, SUTRIO, TOLMEZZO, ZUGLIO,
ARTA TERME e LAUCO

Alla PROVINCIA di UDINE

Alla COMUNITÀ MONTANA della CARNIA

Alla DIREZIONE REGIONALE per i Beni Culturali e Paesaggistici del FRIULI-V.G.

Oggetto: Osservazioni al progetto di Elettrodotto a 220 kV "Somplago-Würmlach", proposto dalla Società Alpe Adria Energia, allo Studio di Impatto Ambientale alle sue Integrazioni e alla Valutazione d'Incidenza presentati per la pronuncia di compatibilità ambientale.

Il sottoscritto Marco Lepre, nato a Tolmezzo (UD) il 16 aprile 1953, residente a Tolmezzo in via IV Novembre 4, in qualità di Presidente pro-tempore del circolo LEGAMBIENTE della CARNIA, espressione locale di Legambiente, associazione nazionale riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente,

dopo aver esaminato la documentazione relativa al progetto di Elettrodotto "Somplago-Würmlach" proposto dalla Società Alpe Adria Energia e le Integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale e alla Valutazione d'Incidenza recentemente depositati,

presenta le seguenti "Osservazioni" che intendono anche riassumere i motivi per i quali si ritiene che il progetto non debba essere accolto favorevolmente.

Nella corposa documentazione prodotta dalla ditta proponente per giustificare la necessità dell'opera e la sua compatibilità con il territorio e l'ambiente attraversato, abbiamo riscontrato, infatti, numerose carenze, contraddizioni ed imprecisioni che anche le integrazioni presentate nello scorso mese di novembre non hanno risolto.

Di seguito riportiamo gli aspetti sui quali, a nostro avviso, è necessario che si soffermi l'attenzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale e quella degli enti e delle istituzioni coinvolti nelle decisioni.

1 – Le motivazioni e le giustificazioni dell'Elettrodotto

Le prime pagine del S.I.A. sono dedicate all'illustrazione dei motivi che stanno alla base del progetto presentato dalla società Alpe Adria Energia. Essi possono venire sostanzialmente ricondotti a tre aspetti: l'elettrodotto si inserisce nel quadro della legislazione nazionale tesa a favorire il processo di liberalizzazione del nuovo mercato dell'energia e ad estendere la possibilità di realizzare linee elettriche di interconnessione con l'estero (Decreto Bersani e Legge Marzano); la possibilità di accedere, a costi competitivi, ad energia disponibile in Austria consentirà ad alcune imprese insediate nella zona industriale di Rivoli di Osoppo di consolidare o sviluppare la propria attività, con positivi riflessi sul piano occupazionale; un ulteriore beneficio potrà derivare all'intera comunità, ad opera completata, dal momento che "il bilancio energetico regionale friulano risulta attualmente deficitario" (cfr. Relazione del SIA, p. 54).

Per quanto riguarda quest'ultimo punto, ci pare di poter affermare che si tratti di una valutazione inesatta - che non tiene conto, ad esempio, dell'entrata in funzione della Centrale a turbogas di Torviscosa (UD) - dal momento che la regione Friuli-Venezia Giulia già oggi esporta parte dell'energia che produce e lo farà sicuramente di più in futuro con l'attuazione di altri progetti. Inoltre, lo scenario dell'evoluzione energetica presentato appare datato e non consente di comprendere, nel rapporto con la situazione nazionale ed internazionale, l'utilità e l'effettiva necessità dell'opera proposta.

Anche la valutazione dei benefici possibili (per l'intera comunità) e soprattutto dei reali beneficiari appare vaga e poco approfondita, in quanto il progetto, offrendo la possibilità di sfruttare una differenza di prezzo del chilowattora e data la quantità di energia importabile, sembra più rientrare nel campo delle iniziative commerciali, piuttosto che in quello del settore produttivo in senso stretto. Fuori luogo ci pare - a questo proposito - il paragone fatto con la costruzione dei primi acquedotti nella campagna romana in epoca imperiale (p. 41 della Relazione Paesaggistica), quando ai motivi di pubblica utilità si contrapponevano interessi particolari di chi cercava di allontanare il tracciato dai propri possedimenti (un caso "nimby" ante litteram). Non risulta, infatti, che per le popolazioni di quest'area l'importazione di energia dall'Austria sia indispensabile e neppure costituisca una priorità, viceversa è dimostrato che questi territori hanno già sopportato pesanti sacrifici, anche nel settore della produzione energetica, in nome di interessi "superiori".

Infine, ci sembra quasi superfluo sottolineare che l'esistenza di leggi che consentono la presentazione di progetti quale quello in questione, non significa automaticamente che essi debbano essere tutti autorizzati e realizzati. La compatibilità delle nuove linee elettriche va, infatti, verificata attentamente in un quadro di leggi e di strumenti di pianificazione territoriale ed energetica e di tutela dell'ambiente. Autorizzare un soggetto privato a "rischiare" un investimento economico nella realizzazione di una infrastruttura energetica (date le possibili fluttuazioni di prezzo) non può tradursi nell'autorizzazione a compromettere definitivamente un territorio, il suo ambiente, il suo paesaggio.

2 – L'Elettrodotto nel contesto regionale

Negli ultimi anni la regione Friuli-Venezia Giulia è stata interessata da vari progetti di nuove linee elettriche; oltre a quella in questione - proveniente dall'Austria e per la quale sono state presentate anche altre ipotesi tecniche e di tracciato - ricordiamo solo l'Elettrodotto a 380 kV Redipuglia-Udine Ovest e quello tra Vertojba (Slovenia) e Fogliano Redipuglia.

Questi interventi sono tuttora al centro di un ampio dibattito che ha suscitato una grande attenzione da parte dell'opinione pubblica e una forte partecipazione popolare e ha coinvolto numerosi enti locali ed istituzioni, facendo emergere da più parti, con chiarezza, l'indicazione della necessità di un interrimento delle linee.

L'insorgere di contrapposizioni e conflitti è stato innanzitutto il frutto di una "liberalizzazione", non tanto della compravendita dell'energia elettrica - cosa significativa per rompere i monopoli e i poteri consolidati - quanto della possibilità di devastazione del territorio in rapporto ad uno "spezzettamento" degli interessi e ad una non corretta ponderazione degli stessi. In

questo contesto, un ruolo determinante è stato giocato dall'assenza o dalla carenza di una pianificazione energetica regionale. Le richieste di nuove linee sono nate così da un'esigenza privata formulata con l'arroganza di chi pretende un servizio a basso costo con il miraggio di creare benefici collettivi, spesso marginali rispetto al guadagno reale. Se un'impresa ritiene che il costo dell'energia in territori vicini sia inferiore a quelli praticati dalle agenzie che operano a livello regionale o nazionale e pensa che sia indispensabile dotarsi di un'infrastruttura propria (meglio in linea più diretta possibile e soprattutto a basso costo di realizzazione), questo non vuol dire necessariamente che questa sia l'unica soluzione da seguire, né che il percorso proposto sia per forza il migliore.

Noi crediamo che non sia più possibile continuare secondo questi schemi, perché si rischia di far calare sul territorio infrastrutture di ogni genere senza una visione razionale dei tracciati e degli usi. Ci si comporta come se l'impianto elettrico di una casa sia qualcosa che si realizza mano a mano, secondo la necessità: quando in una stanza serve una presa, si tira un filo volante. Se questo può accadere in una situazione di emergenza, non può essere la norma, perché altrimenti arriva il momento in cui il sistema collassa e si trasforma anche in un problema di sicurezza.

Vogliamo affermare con questo che non sempre una nuova linea è la soluzione al problema. Il fabbisogno di energia non può essere infinito e la sua crescita non è un indice indiscutibile di sviluppo. Alla base della richiesta di nuove linee elettriche aeree sta una visione antica dello sviluppo e del momento storico che stiamo vivendo, contraddistinto da una recessione economica di dimensioni globali. In questa fase è più opportuno intervenire con profondi cambiamenti strutturali e di razionalizzazione delle risorse, soprattutto del consumo di territorio e di energia, compresa la riduzione degli sprechi.

Le linee aeree di alta tensione hanno questo vizio di fondo: sono meno costose perché sono "fili volanti", ma disperdono maggior quantità di energia nel trasporto; sono di veloce esecuzione, ma non si confrontano con gli impatti che generano e - pratica purtroppo corrente - gli impatti subiti da altri vengono minimizzati; non mettono in campo capacità e conoscenze di innovazione e di tecnologie avanzate che riducano gli sprechi della stessa energia trasportata e la risorsa suolo utilizzata.

Le vecchie aree industriali che ora devono essere bonificate con grande consumo di risorse pubbliche, sono oggi quanto vedremo domani anche per le linee elettriche aeree per le quali si sta esagerando. È necessario pertanto un momento di ripensamento e di valutazione generale degli interessi e delle prospettive in campo.

3 – Il Protocollo Energia della Convenzione delle Alpi

Trattandosi di un progetto transfrontaliero che interessa una parte rilevante del nostro territorio alpino, non possiamo dimenticare, poi, quanto previsto da un importante documento internazionale - la Convenzione delle Alpi - sottoscritto da otto Paesi e dalla Comunità Europea.

Un'affermazione fondamentale, contenuta nel preambolo del "Protocollo Energia" della Convenzione, è che "la popolazione locale debba essere posta nelle condizioni di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico". Nell'articolo 2 (Impegni Fondamentali) il Protocollo si prefigge di "contenere gli effetti negativi delle infrastrutture energetiche sull'ambiente e sul paesaggio" e "nei casi di costruzione di nuove grandi infrastrutture energetiche e di rilevante potenziamento di quelle esistenti" di provvedere "alle valutazioni di impatto ambientale". Inoltre, i Paesi contraenti si impegnano a preservare "le aree protette con le loro zone cuscinetto, le zone di rispetto e di quiete, nonché quelle integre dal punto di vista naturalistico e paesaggistico ed ottimizzano le infrastrutture energetiche in funzione dei differenti livelli di vulnerabilità, di tolleranza e di degrado in atto negli ecosistemi alpini".

Nell'art. 10, punto 2, si specifica che "nei casi di costruzione di elettrodotti e delle relative stazioni elettriche, nonché di oleodotti e gasdotti ... le parti contraenti mettono in atto tutti quegli accorgimenti necessari ad attenuare il disagio per le popolazioni e per l'ambiente, inclusa, ove possibile, l'utilizzazione di opere e percorsi già esistenti".

L'art. 13 prevede la concertazione per i "progetti con possibili effetti transfrontalieri". Le parti interessate "devono essere messe in grado di formulare tempestivamente le proprie osservazioni, delle quali si terrà conto adeguatamente nell'ambito del processo autorizzativo".

Come vedremo in seguito, questo della concertazione internazionale e della ricerca di una soluzione che abbia il minor impatto possibile nell'attraversamento dei territori alpini, è uno degli aspetti che sono stati trascurati dal S.I.A..

4 - L'impostazione generale del S.I.A.

L'impostazione dello Studio presentato da Alpe Adria Energia appare in contrasto con lo spirito generale della V.I.A..

Dalla lettura degli elaborati, anche dopo le recenti integrazioni, traspare, infatti, in tutta evidenza come, dal principio, si sia unicamente scelta la tipologia di opera da realizzare e, successivamente, si sia costruito uno studio di V.I.A. che prova a giustificare l'opera predeterminata. In buona sostanza, si tratta di un percorso per così dire "a ritroso" e la proposta che ne deriva non contempla, di fatto, né reali alternative progettuali, né la cosiddetta "opzione zero".

Va poi rilevato come il progetto sia stato redatto in varie parti su base cartografica non aggiornata, il che comporta che alcune possibili interferenze su strutture, proprietà ed abitazioni non siano correttamente individuabili.

L'opera proposta non è coerente, poi, con alcune importanti norme e strumenti di pianificazione regionali.

Lo studio è assolutamente carente per quanto concerne l'analisi costi benefici. Nell'ambito dei costi si devono intendere tutti i costi e cioè sia quelli che incidono sul deprezzamento delle opere, degli immobili e delle attività economiche esistenti, sia quelli che provocano un deturpamento del paesaggio, causando un peggioramento diffuso della qualità della vita ed un generalizzato impatto negativo su tutte quelle attività economiche per le quali il paesaggio è un valore aggiunto o – addirittura – l'elemento che ne consente l'esistenza e la redditività.

Di seguito ci soffermeremo più dettagliatamente sui limiti, sugli aspetti non chiariti e sulle contraddizioni del progetto, per poi passare all'esame del suo impatto negli ambiti territoriali individuati.

5 – Contrasti con le indicazioni della pianificazione regionale

La Regione Friuli-Venezia Giulia – come ricorda il S.I.A. - intende "promuovere azioni e iniziative volte a conseguire l'incremento della competitività del mercato energetico regionale, favorendo lo sviluppo di dinamiche concorrenziali e l'attuazione di misure per l'importazione di energia dall'estero" (Articolo 1 della L.R. 30/2002). Nonostante i limiti di pianificazione che abbiamo ricordato in precedenza, essa ha comunque previsto che questi interventi si svolgano all'interno di limiti e modalità ben definiti.

Il Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 0137/Pres del 21.5.2007 (emanato proprio in attuazione dell'art. 6 della L.R. 30/2002) stabilisce, in particolare, alcuni obiettivi strategici riferiti alla realizzazione di nuove infrastrutture energetiche, nella fattispecie elettrodotti, imponendo la minimizzazione dell'impatto ambientale per quanto riguarda la realizzazione di attività di produzione, trasporto e consumo di energia; inoltre, il medesimo punto della norma regionale impone di garantire la sostenibilità ambientale e l'armonizzazione di ogni infrastruttura energetica con il paesaggio e il territorio.

Lo stesso Piano Territoriale Regionale stabilisce, a questo proposito, di "coniugare le esigenze dello sviluppo ... con l'ambiente ed il paesaggio interessati dai lavori" e suggerisce, come indicazioni progettuali rispetto all'impatto percettivo, di seguire per quanto possibile corridoi esistenti e di favorire la collocazione di fondovalle rispetto ai crinali o di collocare l'opera con andamento parallelo agli allineamenti naturali riscontrabili.

A queste richieste non è stato dato seguito, con la debole motivazione che si è preferito evitare che l'elettrodotto passasse nelle vicinanze delle zone urbanizzate.

6 – La concertazione internazionale e il punto di partenza dell'Elettrodotto

Come è noto, il tracciato dell'elettrodotto proposto ha un carattere di collegamento transnazionale; attraversa, in corrispondenza con la Catena Carnica Principale, una Z.P.S. e interferisce con altre aree naturali di interesse comunitario.

Utilizzando i criteri ERA (Esclusione-Repulsione-Attrazione) previsti dalle Norme di Attuazione del PTR del Friuli-Venezia Giulia, queste zone sono state classificate con il codice "E2". Ciò significa che il passaggio di un'infrastruttura del tipo di quella prevista è ammissibile solo se si dimostra la "strategicità dell'opera" e l'"indispensabilità di attraversamento" per assenza di alternative. A questo proposito la versione aggiornata della Valutazione d'Incidenza si limita ad affermare nelle sue conclusioni (p. 141) che per raggiungere l'estremità austriaca dell'Elettrodotto si deve in ogni caso passare attraverso le Alpi, che la ZPS IT 332 1001 "Alpi Carniche" è collocata lungo il confine e che il suo attraversamento è tutto sommato limitato a circa 4,5 km, all'interno dei quali è previsto il posizionamento di 12 sostegni.

Al di là di altre considerazioni, ci preme qui sottolineare come si sia tenuto conto solo dell'impatto sul versante italiano delle Alpi. Appare, invece, quanto mai opportuna una valutazione complessiva che tenga conto della necessità di tutelare territori posti al di là e al di qua del confine e che minimizzi l'impatto sull'ambiente su tutto il percorso interessato, valutando più alternative. Dove passerebbe la linea elettrica al di là di passao Pramodio? Nei pressi di Bischof Alm? O di Köder Alm? E i cittadini carinziani sono contenti? Le Amministrazioni locali favorevoli?

A questo proposito sembra opportuno evidenziare un aspetto che pare sia stato trascurato: intendiamo riferirci al punto di inizio dell'elettrodotto, che viene dato per scontato.

È probabilmente sfuggito ai più che nelle Integrazioni al S.I.A. si parla, non a caso, di "esistente stazione elettrica a 220 kV di Somplago (in territorio italiano)" e di "nuova stazione di smistamento di Würmlach (in territorio austriaco)" (vedi "Confronto tra alternative progettuali", Introduzione p. 3). La centrale di Somplago e la stazione Enel di Tolmezzo esistono, sono una realtà, così come ovviamente esistono le fabbriche della zona industriale di Osoppo interessate all'approvvigionamento di energia e proponenti l'elettrodotto. Ma esiste Würmlach? Il paesino nei pressi di Kötschach-Mauthen esiste, certo, ma la stazione elettrica alla quale ci si dovrebbe allacciare? A noi non risulta. E se questa è ancora solo un'ipotesi sulla carta, perché non si considerano altri punti di connessione nella Valle del Gail, altre ipotesi di attraversamento delle Alpi (evitando le aree più delicate) ed altri "corridoi" per raggiungere la zona industriale di Osoppo, ad esempio passando per Tarvisio e la Valle del Fella, già sede di varie infrastrutture?

In questo modo, attivando le "consultazioni transfrontaliere" previste dall'articolo 32 del Decreto Legislativo 4/2008 e la "concertazione" auspicata dal Protocollo Energia della Convenzione delle Alpi, si potrebbe davvero minimizzare l'impatto sul territorio, evitando l'interferenza con la cresta alpina.

7 - L'ambito di studio dei possibili tracciati

Per la scelta dell'ambito territoriale di riferimento relativo all'infrastruttura in oggetto "si è esplorata una porzione di territorio ... la cui massima ampiezza è il 40% della distanza tra i due estremi cui si dovrà attestare la linea elettrica. Infatti – sostengono ancora i proponenti - dalla letteratura un'ampiezza del 30-40% della distanza tra i due estremi è considerata adeguata per la localizzazione del nuovo tracciato, consentendo di vagliare le diverse ipotesi e di avere ragionevole certezza di poter così identificare i possibili e migliori corridoi" (S.I.A. p. 55). L'affermazione è stata ribadita anche nelle recenti Integrazioni al S.I.A. (Vol. II "Confronto tra le alternative progettuali" p. 4) dove si sostiene che è stata "esplorata una porzione di territorio che ha la forma di un poligono sub-ellissoideale, la cui massima ampiezza è il 40% della distanza tra i due estremi cui si dovrà attestare la linea elettrica".

In contrasto con queste affermazioni, nella nuova versione della Valutazione d'Incidenza (p. 25) si dichiara invece, senza però darne dimostrazione, che l'area di studio con "forma sub-

elissoidale” ha come “massima ampiezza ... il 60% della distanza tra i due estremi della linea”. Nella pagina seguente del S.I.A. veniva precisato che per questo calcolo “il punto di partenza” è stato situato non in Austria, ma sul territorio del Comune di Paluzza “nei pressi del valico di Pramodio”, mentre il punto di arrivo è nel Comune di Cavazzo Carnico, “dove è ubicata la stazione di Somplago”.

Come si può comprendere, in questo modo si è quindi ulteriormente limitata la possibilità di valutare soluzioni differenti, restringendo la porzione di territorio indagata. Carenza che viene in realtà ammessa dagli stessi proponenti a p. 59 del S.I.A. quando si conclude che “non è stato possibile prendere in esame molte alternative di tracciato”. La cosa ci sembra vada giudicata molto negativamente anche in considerazione del fatto che appare alquanto improbabile che dall’Austria al Friuli-Venezia Giulia sia possibile prevedere più di una connessione e che questa vada quindi studiata e individuata nel migliore dei modi.

8 - Le alternative di tracciato

Premesso che è venuta a mancare, per i motivi sopra ricordati, la valutazione di “macroalternative” ed è stata fortemente limitata la possibilità di prendere in considerazione corridoi infrastrutturali esistenti, nell’elenco delle alternative indicate dal S.I.A. troviamo una conferma di quanto abbiamo appena sostenuto.

Nella precedente versione del S.I.A. l’unica vera alternativa al tracciato proposto (“alternativa 1”, descritta alle pp. 60-62) era quella della prima ipotesi avanzata dalle Industrie Pittini. Si trattava, cioè, di un percorso – quello che aveva origine al Passo di Monte Croce Carnico, attraversava una porzione di territorio compresa nel SIC “Monte Coglians”, correva in riva destra del Torrente But passando nei pressi di Casera Lavareit, interferiva visivamente con le storiche Pievi di S. Pietro e S. Floriano, attraversava ortogonalmente il But a valle di Imponzo, interessava la Palestra di Rocca di Tolmezzo e superava a notevole altezza una linea elettrica esistente e l’autostrada A23 prima di raggiungere la riva del Lago di Cavazzo – disegnato evidentemente “sulla carta”, senza andare troppo per il sottile, cioè senza prestare attenzione ai luoghi attraversati, con il solo scopo di trovare il collegamento più breve con Somplago. Basterebbe ricordare le unanimi reazioni scandalizzate che all’epoca giunsero dall’opinione pubblica (compresi autorevoli esponenti della Chiesa locale) per capire che si trattava e si tratta di un’ipotesi che non può essere in alcun caso presa seriamente in esame. Oltre a questa soluzione chiaramente peggiorativa, il S.I.A. citava anche quelle che possono essere considerate due piccole “varianti” al tracciato attualmente previsto, vale a dire una deviazione in riva sinistra del But che interessava i Comuni di Paluzza e di Arta Terme (scartata per la maggiore visibilità dell’elettrodotto dai centri abitati, alcuni dei quali con chiara vocazione turistica) e quella nei pressi di Casera Pramodio, anche in questo caso nettamente peggiorativa per il suo impatto sul paesaggio (prevede la collocazione di un traliccio proprio sulla cima della montagna sovrastante la cava di marmo).

Giustamente e molto opportunamente la Commissione Tecnica di VIA del Ministero dell’Ambiente e la Regione hanno ritenuto insufficienti queste indicazioni tanto da richiedere, nella fase istruttoria, vari approfondimenti e specificazioni.

Nelle Integrazioni al S.I.A. recentemente depositate, le “alternative” di tracciato sono così diventate cinque, ma solo perché una è rappresentata dal “progetto base” (vale a dire l’ipotesi già avanzata) e una dal “progetto base ottimizzato” (che, senza variare il percorso, prevede la riduzione di una decina di sostegni, il generalizzato innalzamento dei tralici e una limitazione del taglio dei boschi). Inoltre, rispetto alla versione precedente del S.I.A., vengono riproposti sia la “variante” peggiorativa di Pramodio, sia il primo tracciato proveniente da Passo Monte Croce Carnico e già scartato per i noti problemi di attraversamento di aree particolarmente sensibili e paesaggisticamente significative.

Oltre al “progetto base ottimizzato”, sul quale ritorneremo in seguito, l’unica novità è così rappresentata dall’alternativa 5, che prevede un cavo interrato.

Prima di analizzare come questa soluzione sia stata proposta e se essa possa essere ritenuta soddisfacente, desideriamo soffermarci su alcuni aspetti legati a questa problematica, non senza prima rilevare negativamente che, “nella definizione delle alternative di tracciato (sia) stata data particolare rilevanza alla necessità di contenere la lunghezza del tracciato per non superare certi limiti di convenienza tecnico-economica” (S.I.A. p. 59). Ciò significa che le esigenze di ottimizzazione del tracciato per assicurare la tutela del paesaggio e dell’ambiente naturale sono state messe, per così dire, in secondo piano.

9 - Interramento: una soluzione possibile?

La società Alpe Adria Energia (partecipata anche da Verbund Italia) riporta con insistenza una determinazione del gestore della rete austriaca in base alla quale “la realizzazione in cavo interrato di un elettrodotto di interconnessione” sarebbe “incompatibile con la sicurezza del sistema elettrico nazionale” e, quindi, non praticabile.

L’affermazione contrasta con quello che fa la Slovenia. Le autorità slovene, ad esempio, escludono la tradizionale linea aerea per il collegamento transnazionale con Redipuglia.

A dimostrazione di quanto sostenuto ed in risposta alle richieste di precisazione rivolte dal Ministero dell’Ambiente, nelle integrazioni al S.I.A. vengono citate alcune lettere inviate da APG (il gestore della rete austriaca), datate 03.5.2006, 02.6.2006, 18.9.2006 e 26.01.2007 che escludono l’ipotesi di elettrodotto interrato. Si tratta, in tutti i casi, di documenti risalenti ad un periodo precedente all’assemblea pubblica organizzata nell’agosto 2007 a Paluzza, su iniziativa delle Amministrazioni Comunali di Paluzza e Cavazzo Carnico, che ha visto la partecipazione anche di amministratori ed esperti d’oltre confine. In tale occasione, alcuni intervenuti hanno negato che tale contrarietà fosse un dato assodato e imm modificabile e a tal proposito hanno comunicato che un’apposita commissione di esperti, nominata dalle autorità governative austriache, stava studiando l’argomento. Sappiamo, come ulteriore conferma di un ventaglio di possibilità ancora aperto, che, qualche tempo dopo l’assemblea di Paluzza, la nuova Giunta Regionale del Friuli-Venezia Giulia ha ritirato una precedente delibera che escludeva categoricamente la possibilità di prendere in considerazione proposte di linee interrate verso l’Austria.

Alla luce di questo, sarebbe stato necessario, quindi, che la Società Alpe Adria Energia documentasse le sue asserzioni con atti più recenti, che, evidentemente non esistono.

Rimane, poi, sempre l’interrogativo su come il gestore austriaco possa decidere delle caratteristiche di un elettrodotto (interrato o aereo) anche entro il territorio italiano. La questione dovrebbe essere annoverata tra quelle di specifico interesse dei governi delle due regioni nell’ambito della consultazione prevista dal Decreto Legislativo 4/2008 e della concertazione indicata dalla Convenzione delle Alpi.

In ogni caso, rimane il fatto che sia la Commissione Tecnica di V.I.A. presso il Ministero dell’Ambiente, sia la Regione Friuli-Venezia Giulia abbiano richiesto alla Società Alpe Adria Energia di presentare “alternative progettuali con possibilità di realizzare l’elettrodotto, o almeno gran parte di esso, in cavo interrato”.

10 – Una falsa ipotesi di elettrodotto interrato

Per rispondere alle richieste avanzate in fase di istruttoria, le Integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale prendono in considerazione l’alternativa “cavo interrato”, che in precedenza non era stata esaminata. Lo fanno, però, in un modo alquanto discutibile.

Innanzitutto, ipotizzano di realizzare l’opera lungo il tracciato individuato per la costruzione dell’elettrodotto aereo, con il risultato che diventa fin troppo facile lamentare l’esistenza di problemi tecnici e difficoltà legate alle pendenze e alle caratteristiche del territorio, pericolosità di tipo geologico, forte impatto naturalistico e sul paesaggio provocato dalla necessità di scavi e taglio a raso dei boschi.

Successivamente, si prende in esame un tracciato di fondovalle, al di sotto della viabilità esistente, per una lunghezza complessiva di 37 chilometri: 32 sotto strade asfaltate e i 5 finali, che

salgono a Passo Pramasio, sotto strade sterrate. In questo caso l'opera viene giudicata problematica, per la necessità, in corso di esecuzione dei lavori, di instaurare dei sensi unici alternati per lunghi tratti della S.S. 52 bis, con gravi ripercussioni sul traffico, e perché nel tratto che attraversa la Foresta di Pramasio sarebbero indispensabili tagli di piante per complessivi 3,5/4 ha, invece dei 2,4 ha previsti nell'ipotesi di elettrodotto aereo ("progetto base ottimizzato").

Non viene quindi esaminata, curiosamente, la proposta di tracciato già presentata dalla Burgo, che, utilizzando la fascia di rispetto dell'esistente oleodotto transalpino, eviterebbe i problemi di intervento sulla viabilità e non aumenterebbe le servitù e i vincoli sul territorio. Inoltre, questa proposta, attraversando in tunnel sotterraneo i rilievi che si affacciano sul Passo di Monte Croce Carnico, eviterebbe il passaggio sulla cresta alpina, l'attraversamento della Z.P.S. "Alpi Carniche" e l'abbattimento di alberi nella Foresta di Pramasio.

Come si vede, si tratta di tre differenti soluzioni che avrebbero differenti impatti e differenti costi di realizzazione, che però non sono stati minimamente valutati e distinti.

Le integrazioni al S.I.A. si limitano ad escludere la possibilità di realizzare l'elettrodotto in cavo interrato, adducendo come motivazione i problemi legati alla sismicità della zona, il rischio di intercettare falde acquifere in occasione degli scavi (in particolare nelle vicinanze delle Terme di Arta), il forte impatto visivo e la presenza dei campi elettromagnetici, ma, soprattutto, un costo economico cinque volte superiore. A questi aspetti si aggiungerebbero: la minor vita utile del cavo (30/40 anni contro i 100 dell'elettrodotto aereo), la tecnologia più complessa e meno conosciuta e la difficoltà di operare in caso di guasti, che richiederebbe tempi lunghi di "fuori servizio" (cfr. Integrazioni al S.I.A. pp. 11-13).

Eppure, tra le opere di compensazione indicate dalla Società Alpe Adria Energia c'è l'impegno alla demolizione della linea elettrica Somplago-Tolmezzo e "la costruzione di un nuovo elettrodotto in cavo interrato a 132 kV, in sostituzione del tratto demolito" (cfr. Integrazioni al S.I.A. p. 66). Evidentemente, in questa zona, si ritiene che non esistano le difficoltà ed i problemi precedentemente elencati: sismicità(!), boschi da tagliare(!), viabilità da interrompere(!), falde da intercettare(!) e costi da sostenere(!). Se i valori indicati dallo Studio sono esatti, ciò significherebbe che Alpe Adria Energia sarebbe disposta a spendere senza batter ciglio per l'interramento della linea Somplago-Tolmezzo l'equivalente dell'importo per la realizzazione dell'intero elettrodotto aereo Somplago-Passo Pramasio, raddoppiando così i costi complessivi.

Evidentemente le cose non stanno in questi termini e i dati indicati non sono reali.

Per spezzare una lancia in favore della soluzione interrata, va sottolineato a questo punto che un'opera di questo genere potrebbe essere di competenza regionale, a dimostrazione che, a parità di tensione nominale e di lunghezza, il legislatore ha già previsto a priori un impatto di ordine inferiore per gli elettrodotti interrati rispetto a quelli realizzati con linee aeree.

11 – Dov'è finita l'opzione "zero"?

Anche per quanto riguarda la richiesta di valutare l'"alternativa zero", avanzata dalla Commissione Tecnica di V.I.A., le Integrazioni al S.I.A. lasciano molto a desiderare.

Il documento sopravvaluta, ma non è in grado di dimostrare e quantificare, i reali benefici che deriverebbero al territorio attraversato dalla realizzazione del progetto e minimizza, senza per altro calcolarli, i costi prodotti da quello che viene definito un impatto limitato.

Dopo aver sostenuto "che la nuova opera non genera alcuna perturbazione o squilibrio nell'esistente tessuto produttivo", ci si limita, così, ad evidenziare le conseguenze positive che potrebbero derivare sul piano socio economico dall'occupazione di 40 operai impegnati nei cantieri per la costruzione dell'elettrodotto per un periodo contenuto di tempo (2/3 anni), ai quali, nella fase successiva, si sostituirebbero 15 unità impegnate nella manutenzione e l'esercizio della linea.

Nessuna comparazione tra l'alternativa "zero" e le altre opzioni viene però effettuata.

Vogliamo rilevare a questo punto l'esistenza di un pericolo che si deve assolutamente evitare. Il fatto che, indiscutibilmente, rispetto al progetto iniziale presentato a metà degli anni Duemila, siano stati introdotti, mano a mano, modifiche e miglioramenti, non comporta, infatti, che

l'opzione zero (quella che esclude qualsiasi progetto presentato) debba essere improvvisamente accantonata.

12 – La concertazione con gli enti locali e la partecipazione popolare

Nella nuova versione della Valutazione d'Incidenza si afferma che “la concertazione ..., portata avanti con gli Enti Locali, in virtù della profonda e specifica conoscenza che gli EE.LL. hanno del proprio territorio, ha consentito di poter giungere alla individuazione del tracciato definitivo” (cfr. Valutazione d'Incidenza, p. 29). Poco oltre si specifica anche che “i sopraluoghi ... hanno permesso di mettere in evidenza ... una valutazione di massima dell'intrusione visiva dell'opera” (cfr. p. 30).

Non c'è dubbio che uno degli scopi di una corretta procedura di valutazione di impatto ambientale sia quello di raccogliere informazioni, suggerimenti, critiche che portano ad una migliore conoscenza del territorio e delle problematiche di inserimento di una determinata opera. Per fare questo ci si dovrebbe proporre la maggior informazione e partecipazione non solo degli Enti Locali, ma anche delle associazioni, delle organizzazioni di interesse e della maggior parte dei cittadini, che devono essere protagonisti delle scelte che vengono operate sul proprio territorio. Questo coinvolgimento, in realtà, non si è affatto verificato, né ci sembra sia stato veramente cercato dai proponenti.

Noi non possiamo certo escludere, anche se non ne siamo venuti direttamente a conoscenza prima del deposito del documento, che alcune verifiche e alcuni sopraluoghi possano essere stati effettuati con la collaborazione di qualche amministrazione comunale; è bene ricordare, però, che quello che veniva richiesto alla Società Alpe Adria Energia dalla Commissione Tecnica di V.I.A., con la lettera del 16.7.2009, era di “fornire copia di atti inerenti le attività concertative con gli Enti Locali interessati dal tracciato, nonché degli eventuali atti deliberativi degli stessi Enti Locali finalizzati alla condivisione localizzativa del tracciato” e delibere in questo senso non ci sembra siano state prodotte né allegate.

Nel paragrafo dedicato allo “studio del tracciato” si accenna ad un “processo di concertazione con gli Enti Locali condotto attraverso: una prima fase di condivisione dei criteri attraverso i quali discriminare il territorio in base all'attitudine ad ospitare o meno un impianto elettrico e, conseguentemente, di individuare il corridoio preferenziale; una seconda fase di individuazione, all'interno del corridoio preferenziale condiviso, delle fasce di fattibilità di tracciato e di concertazione e condivisione con gli Enti Locali territorialmente interessati, tra le diverse alternative, di quella a minor impatto sociale, territoriale e ambientale” (Valutazione d'Incidenza aggiornata, p. 24).

Senza dilungarsi nel ribadire le motivazioni espresse in precedenza, che smentiscono decisamente l'esistenza di un processo caratterizzato dall'individuazione di un “corridoio” scelto tra diverse possibili alternative, a noi risulta, però, che la stragrande maggioranza dei Comuni interessati abbia prodotto fino ad ora atti e delibere nei quali è stata espressa una netta e motivata contrarietà al passaggio dell'elettrodotto sul proprio territorio. La stessa Comunità Montana della Carnia, che ha competenza su di un territorio più vasto, si è dichiarata eventualmente favorevole alla realizzazione di un'unica linea elettrica verso l'Austria, a condizione che questa sia interrata e collocata sul fondovalle.

Anche quei Comuni che non si consideravano particolarmente penalizzati per il transito sul proprio territorio, hanno ritenuto di associarsi alla posizione di quelli contrari all'elettrodotto, nella convinzione che un danno arrecato al paesaggio e all'ambiente di una parte significativa della vallata avrebbe comportato un danno irreversibile per tutta la Carnia e per le sue stesse prospettive di sviluppo turistico.

Non possiamo escludere che, in tempi più recenti, di fronte alle modifiche introdotte al progetto e alla possibilità di ottenere anche compensazioni finanziarie che non sono state rese note alla pubblica opinione, qualche Amministrazione abbia cambiato la sua posizione, esprimendo un parere favorevole per la parte di propria competenza. Vogliamo sottolineare, però, che, anche se è

certamente importante e può essere pure apprezzato, che sia stato trovato un accordo e la disponibilità di una o più Amministrazioni, questo non è sufficiente, perché qui si tratta di trovare una soluzione compatibile su tutto il tracciato e, di fronte alla necessità di salvaguardare una parte particolarmente importante del territorio, non basta nemmeno la disponibilità di una "maggioranza".

13 - Il progetto base "ottimizzato" e il taglio dei boschi

Con la definizione "progetto base ottimizzato" si intende il progetto precedentemente presentato in sede di richiesta dell'autorizzazione, sul quale sono state inserite alcune modifiche.

I "miglioramenti" apportati riguardano essenzialmente la riduzione del numero dei sostegni - nel "Confronto tra le alternative progettuali" (Integrazioni al S.I.A., p. 17) si dice che ne saranno eliminati 10, mentre negli "Aspetti progettuali" delle stesse Integrazioni al S.I.A. (cfr. p. 4) si sostiene che essi passerebbero da 93 a 85 - con un contestuale loro innalzamento.

Tra i sostegni eliminati ve ne sarebbero due ricadenti in zone a rischio idrogeologico P4 e uno all'interno della ZPS "Alpi Carniche". Il significativo incremento dell'altezza media dei tralicci - che passerebbe da 24 a 34 m, con una differenza di ben 10 metri - consentirebbe una consistente riduzione del taglio delle piante sottostanti i conduttori, limitandolo a 17 ha contro i previsti 50 ha. In particolare, all'interno della ZPS il taglio dei boschi sarebbe ridotto da circa 4,8 ha a circa 2,4 ha (cfr. "Integrazioni al S.I.A.", "Confronto tra le alternative progettuali", p. 17). In questo modo si avrebbero "notevoli benefici dal punto di vista naturalistico, con un contenuto incremento dell'impatto paesaggistico" (ibidem, p.17).

Su quanto possa essere condivisibile quest'ultima affermazione torneremo in seguito, in particolare in sede di esame dei "foto-inserimenti". Per ora ci sembra opportuno rilevare che un aumento della distanza tra i sostegni (già considerevole per le caratteristiche di base del progetto), dovuta alla riduzione del loro numero, potrebbe accrescere il rischio di abbassamento dei conduttori in presenza di particolari condizioni atmosferiche (come quelle che si sono verificate lo scorso 10 gennaio a seguito di una precipitazione nevosa, con successivo aumento dell'umidità e appesantimento dei cavi). Dopo l'entrata in esercizio della linea, si potrebbero pertanto verificare, per problemi di sicurezza, delle esigenze di taglio di piante attualmente non preventivate, riducendo così i vantaggi annunciati, derivanti dall'innalzamento dei sostegni.

14 - Limiti nella conoscenza del territorio

Come detto all'inizio di queste Osservazioni, lo Studio di Impatto Ambientale e la Valutazione d'Incidenza sono un documento corposo, ricco di riferimenti che dimostrano una apprezzabile ricerca bibliografica e propone qualche specifica analisi sul campo, come nel caso dell'indagine che ha consentito una verifica preventiva dell'interesse archeologico di alcuni siti.

Nel corso della lettura si incontrano però parecchi svarioni ed imprecisioni relativi all'indicazione di luoghi e località, che solo in alcuni casi può essere frutto di correzioni automatiche del computer. Segnaliamo alla rinfusa: "Monte Diverlace" invece di "Diverdalce" (p. 3 della Relazione Paesaggistica, p. 63 del S.I.A. e p. 119 della nuova versione della Valutazione d'Incidenza); "Foresta del Pramasio" e "Conca del Pramasio" invece di "Foresta di Pramasio", etc. (p. 4 della Relazione Paesaggistica); "Ambienta" invece di "Ambiesta" (p. 184 del S.I.A.); "Lago di Somplago" invece di "Lago di Cavazzo" (p. 184 del S.I.A.); "Torrente Chintone" invece di "Chiantone" (p. 4 della Relazione Paesaggistica); "Forra del Vinadio" invece di "Forra della Vinadia" (p. 17 della Relazione Paesaggistica e p. 222 del S.I.A.); "Rio Scasazze" invece di "Schiasazze" (p. 14 della Relazione Paesaggistica e p. 215 del S.I.A.); "Enfretos" invece di "Enfretôrs" (p. 19 della Relazione Paesaggistica); "Chiadunea" invece di "Cadunea" (p. 38 della Relazione Paesaggistica); "Pontalba" invece di "Pontaiba" (p. 242 del S.I.A.); "Bosco del Baut", località che si trova in realtà in Comune di Ovaro, nella Valle del Degano (p. 231 del S.I.A.); "Palazzo Linussi" invece di "Palazzo Linussio" (p. 219 del S.I.A.); "Miniera di Bausch" (Pina?) invece di "Miniera di Rausch" (p. 220 del S.I.A.). Si tratta in genere di errori non gravi, che non

compromettono la comprensione e validità del lavoro e, del resto, non vorremmo certo assumere il ruolo della maestra che corregge con la matita rossa o blu gli sbagli.

A queste disattenzioni, però, dobbiamo aggiungere altre inesattezze. A p. 55 e p. 211 del S.I.A. si afferma, ad esempio, che “Le Alpi Carniche si estendono lungo la linea di confine, dal Passo Monte Croce di Comelico ..., a ovest, al passo di Camporosso, a est ...” mentre è una nozione di geografia fondamentale e per questo abbastanza semplice, sapere che le Alpi Carniche vanno da S. Candido al valico di Coccau. A p. 212 del S.I.A. si evidenzia la “presenza di numerosi castelli e torri ...”, una caratteristica che sarebbe molto più opportuno associare alla Valle d’Aosta e al Trentino-Alto Adige che alla Carnia, che ha avuto vicende storiche e sociali molto diverse (sui rilievi che dominano la Valle del But ci sono soprattutto antiche Pievi). A p. 213 del S.I.A. la “piccola pieve di S. Floriano a Forni di Sopra” viene collocata “ad una ventina di chilometri dal tracciato”, quando in realtà la distanza è almeno il doppio. A p. 227 del S.I.A. si parla impropriamente di “villaggi di masi sparsi”, tipici dei territori di cultura tedesca. A p. 217 del S.I.A. si sostiene che la vite sarebbe coltivata “nell’area del Tagliamento (è il buon vino che piaceva tanto a Carducci)”, affermazione non vera che, oltretutto, mal si concilierebbe con quanto sostenuto a p. 55 del S.I.A., quando si descrive la Carnia come una “zona impervia e isolata, anche per le svantaggiose condizioni climatiche, caratterizzate da venti impetuosi e da forte piovosità”. In realtà, pur in presenza di precipitazioni abbondanti, ci troviamo abbastanza distanti dal versante meridionale della catena dei Musi, dove effettivamente si hanno in media 3500 mm. di pioggia all’anno. Questa definizione della Carnia appare così un tentativo maldestro di presentarla come una landa desolata e spopolata, inospitale e priva di interesse, dimenticando che qui nel passato, nonostante la marginalità del territorio, sono sorte e si sono sviluppate esperienze industriali e proto-industriali di eccezionale importanza, come quella di Jacopo Linussio (industria della tessitura) e dei Solari (industria degli orologi).

Quello che vogliamo sottolineare è che una conoscenza del territorio basata essenzialmente, se non esclusivamente, sulla lettura di testi, anche importanti, presenta per forza di cose dei limiti evidenti. Non è un caso che vengano così inserite nello Studio delle immagini che non hanno nessuna relazione con il tracciato dell’elettrodotto, come quella che ritrae il ponte sul Tagliamento ad Invillino, nei pressi del sito archeologico del Col di Zuca. O che si invertano tra loro le località riprese dai Punti di Vista 12 e 13 (“Cercivento e pendici monte Zoufplan” scambiata per “Sutrio e Priola” e viceversa). Oppure che venga presentata come “Aree boscate tra il Tagliamento e Cesclans” la foto del Punto di Vista 3, che invece è stata ripresa una ventina di chilometri più a Nord, salendo lungo la S.S. 52 bis, nei pressi dell’abitato di Cleulis (si intravede la cima del Monte Gamspitz). Questo errore è rimasto anche nella versione aggiornata (Integrazioni al S.I.A., vol. III).

Come vedremo più avanti, questa limitata conoscenza del territorio ha probabilmente influenzato anche la scelta dei “punti di vista” ritenuti più significativi e di quelli utilizzati per i “foto-inserimenti”, che non appare adeguata e finisce per scalfire se non inficiare l’attendibilità stessa dell’indagine.

15 - L’impatto sulla avifauna

Quello che più preoccupa e appare rilevante del progetto in questione è indubbiamente l’impatto sul paesaggio, al quale dedicheremo, di conseguenza, il maggior spazio e la maggior attenzione. Non dobbiamo trascurare, però, le conseguenze sugli eco-sistemi e, in particolare, quelle che si possono avere sulla fauna.

La presenza di linee elettriche all’interno e al margine delle aree boscate rappresenta un fattore di mortalità da impatto ed elettrocuzione per accipitriformi, galliformi e strigiformi. Nella Valutazione d’Incidenza e nello Studio di Impatto Ambientale viene escluso il pericolo di folgorazioni dell’avifauna e minimizzato quello di collisioni con i sostegni e i cavi elettrici sospesi. Con una buona dose di ottimismo si arriva anche a sostenere che alcune specie di rapaci potrebbero trovare giovamento dalla presenza dei tralicci.

In realtà, ci sembra che sia stato sottostimato questo rischio, in particolare per quanto riguarda i rapaci notturni, dall'assiolo al gufo reale, che hanno un'importanza e una tutela riconosciuta in ambito comunitario e che sono variamente distribuiti dal fondovalle, come i dintorni di Cavazzo e Tolmezzo, alle quote più elevate, come la Foresta di Pramodio.

In particolare, questo pericolo si potrebbe accrescere nel periodo successivo alla schiusa delle uova, quando l'attività diventa più intensa e i voli più frequenti per la ricerca di cibo per i piccoli. In questo caso la perdita di esemplari adulti potrebbe tradursi in un rischio di sopravvivenza anche per le nidiate, influenzando decisamente sul numero degli esemplari presenti in zona.

Passiamo, ora, ad una sintesi degli impatti prevedibili nelle tre unità territoriali individuate dal S.I.A..

16 – Criticità tra Somplago e Tolmezzo

Le Integrazioni al S.I.A., riassumendo le conseguenze derivanti dal nuovo elettrodotto, parlano in genere per questo ambito di un impatto naturalistico e paesaggistico "medio", con l'eccezione di Tolmezzo, dove la vicinanza con il centro abitato, con importanti vie di comunicazione e con impianti sportivi e l'interessamento dell'alveo del Tagliamento con sostegni alti quasi 60 m, fanno ritenere che si avrà un impatto sul paesaggio "medio-alto". Questo, nonostante la "Relazione Paesaggistica" abbia sostenuto che "la presenza di elettrodotti all'interno di paesaggi antropizzati fa ormai parte dell'immagine stessa che si ha del paesaggio, ed è per questa ragione che, in condizioni normali di attraversamento di territori dalle peculiarità paesaggistiche (storiche o naturalistiche) non accentuate, la presenza di elettrodotti non costituisce un elemento di disturbo particolarmente rilevante" ("Relazione Paesaggistica", p. 27).

Il progetto prevede in questo tratto, come intervento di "compensazione", anche la demolizione dell'esistente elettrodotto a 132 kV e la sua sostituzione con una linea interrata. Torneremo in seguito su questa iniziativa, che, a certe condizioni, potrebbe effettivamente permettere un recupero ambientale interessante.

Tra la Stazione di Somplago e l'attraversamento dell'Ambiesta il nuovo tracciato appare senz'altro più arretrato di quello esistente e meno visibile dai punti più frequentati (centri abitati e viabilità principale), appare però sottostimato il problema dell'altezza dei tralicci e quello dell'interesse naturalistico e paesaggistico della zona, testimoniato anche dalla presenza di attività turistiche (trattoria "Al Pescatore", villaggio "Cuel dal Nibli" di Cesclans, percorso per mountain bike). La Forra della Cjanevate e la grotta "Buse dai Pagans" non hanno una relazione diretta con il tracciato (come sostiene lo Studio), ma per raggiungerle i visitatori attraverseranno punti da cui la nuova linea sarà visibile. Altri luoghi di grande interesse sono la radura di Falnôr e le colline nei pressi di Cesclans, caratterizzate da splendide fioriture, in successione, di primula farinosa, mughetti, botton d'oro, gigli (*lilium bulbiferum*) e gladioli e dalla presenza di caprioli che si avvicinano in estate con i piccoli fino a breve distanza dalla strada comunale. Per questa zona, purtroppo, non è stata effettuata una foto simulazione e restano quindi forti dubbi e interrogativi sulla situazione che si presenterà dopo l'installazione dei tralicci e con il taglio del bosco.

17 – Criticità tra Tolmezzo e Paluzza

Nella seconda unità territoriale è previsto un impatto sull'ambiente naturale in genere "medio" per tutti gli ambiti attraversati. L'impatto sul paesaggio viene, invece, indicato come "medio" nei Comuni di Zuglio e Sutrio e "medio-alto" in quelli di Tolmezzo e Cercivento.

In effetti, scendendo la Val Tagliamento lungo la S.S. 52 (uno dei principali assi di penetrazione turistica della Carnia), un elemento dominante e caratterizzante del paesaggio è costituito dalla affascinante visione della piramide del Monte Amariana. La parete Ovest diventa particolarmente incombente avvicinandosi a Tolmezzo. Proprio sul rettilineo, nei pressi dello svincolo per Caneva, la vista verso la montagna dovrebbe intercettare i conduttori e i tralicci (alti quasi 50 metri!) del nuovo elettrodotto che, proprio in quel punto, attraversano la strada statale.

Stranamente, come vedremo meglio in seguito, il problema non è stato considerato e non sono state introdotte nello Studio delle immagini e dei foto-inserimenti per valutarne l'impatto.

Eppure il Piano Territoriale Regionale, che viene citato nella "Relazione Paesaggistica" e assegna all'ambito "A P 04 – Canali della Carnia" un livello di qualità medio (in quanto coesistono elementi di pregio e di degrado), segnala, in particolare, tra i fattori di rischio paesaggistico la "cartellonistica stradale pubblicitaria invasiva". Proviamo ad immaginare, allora, come potrebbe essere giudicata l'interferenza visiva dei conduttori e dei tralicci con uno degli scenari più caratteristici della nostra montagna. Senza considerare che la rimozione di un cartellone pubblicitario è sempre possibile, mentre quella dei tralicci di una linea ad alta tensione appare piuttosto problematica.

Sull'altopiano sopra Fusea, che "offre vedute di notevole valore panoramico e permette di apprezzare i migliori connotati dell'ambito" (cfr. "relazione Paesaggistica", p. 17), il tracciato dell'elettrodotto corre ai margini delle radure, interessando una fascia boschiva nella quale verrà realizzata una pista per la collocazione dei sostegni, ma nella quale non sono previsti altri tagli di piante o potature. Per questi motivi nel "Giudizio di Sintesi" ("Relazione Paesaggistica", p. 29) l'impatto è considerato "basso". In realtà, data anche la notevole altezza dei tralicci (da 46 a 55 metri), andrebbe valutata la visione che si avrebbe "post operam" dalla cima del Cuel Maior (sulla cui vetta si trovano i resti di una vecchia postazione di artiglieria).

Il sostegno 33 (alto 55 metri) passerebbe a 150 metri dalla Torbiera di Curiedi (per la cui tutela ha richiesto chiarimenti anche la Regione), mentre la Comunità Montana parla di soli 40 metri: in ogni caso non si può dire che non si veda. Altri aspetti che sono stati trascurati sono: la vicinanza con il Comune di Lauco, che ricade nel Parco Intercomunale delle Colline Carniche e dal cui territorio è visibile un lungo tratto del tracciato e la presenza di attività agrituristiche. Ricordiamo anche che il tracciato dell'elettrodotto si trova proprio al centro dell'Anello di Curiedi, un percorso per mountain bike pubblicizzato dalla Comunità Montana della Carnia.

Del "devastante" impatto che l'elettrodotto produrrebbe immediatamente più a Nord, da Curiedi a Forca Navantes, parleremo in seguito, così come del problema di S. Pietro di Carnia e di Malga Dauda, in Comune di Zuglio.

Nel tratto successivo del tracciato, dove la realizzazione della linea pare creare minori guasti, restano da segnalare possibili problemi di visibilità, a causa anche del previsto taglio di alberi in corso di esecuzione dei lavori di posa in opera e della necessità di periodiche potature al di sotto dei conduttori (interventi programmati dal sostegno 46 al 57). Tra Sutrio e Cercivento, il foto-inserimento 9 bis dà un'idea abbastanza preoccupante dell'attraversamento della valle.

18 – Criticità tra Paluzza e Passo Pramosisio

Data anche la presenza della ZPS, questa unità territoriale è considerata dallo Studio quella con la maggior qualità ambientale e quella dove l'Elettrodotto ha il maggior impatto.

Già nella parte immediatamente a nord di Paluzza il taglio del bosco sul versante in riva destra del But sarà evidente sia dalla Torre Moscarda, sia da chi percorre la S.S. 52 bis, ma la vista più impressionante si avrà guardando gli squarci aperti nella Foresta di Pramosisio mentre si percorre il lungo rettilineo del Moscardo. La modifica al progetto precedente, che, con l'innalzamento dei sostegni ha portato alla previsione di ridurre di circa il 50% il taglio di piante, non impedirà di aprire un varco di 40 m di larghezza e 600 m di lunghezza (cfr. Valutazione d'Incidenza aggiornata, p. 103-104). Esso sarà ben visibile, anche perché posto frontalmente e su un pendio scosceso, per gran parte del lungo rettilineo in salita che, sulla S.S. 52 bis, diretta in Austria, percorre la località.

Nonostante la presenza della vegetazione, l'impatto sulla Foresta di conifere sarà presumibilmente significativo anche seguendo la strada sterrata che conduce ai pascoli sovrastanti.

Maggiori problemi, però, si avranno nella parte prossima a Malga Pramosisio e alla cresta di confine, collocata ad un'altitudine compresa tra i 1500 e i 2000 metri slm.

Si può senz'altro concordare con la "Relazione Paesaggistica" quando afferma che la conca di origine glaciale, Malga Pramosisio Alta e il Lago di Avostanis, con la rinomata palestra di roccia,

costituiscono “uno dei luoghi più suggestivi dell’intera Catena Carnica Principale” (cfr. p. 22), non si può fare altrettanto quando ci si affretta a rassicurare che la località “non è interessat(a) dal tracciato” dell’elettrodotto e ha “scarsa relazione visiva con esso” (cfr. ibidem). Più oltre nel testo, presentando le panoramiche realizzate da Casera Pramasio Bassa verso i rilievi circostanti, si cerca di minimizzare nuovamente l’impatto della nuova linea, “in considerazione della tipologia di esclusivo transito dei pochissimi potenziali fruitori del sentiero dalla Casera verso il Passo” (cfr. “Relazione Paesaggistica, p. 33).

Questa affermazione non è assolutamente vera, in quanto la maggior parte degli escursionisti che frequentano la zona (non solo in estate e in autunno, ma anche in inverno, grazie alla possibilità di effettuare belle gite con le ciaspole e con gli sci da alpinismo e da fondo escursionistico) non si ferma certo a sostare al Rifugio di Casera Pramasio, divenuto da qualche anno facilmente raggiungibile nella bella stagione anche in auto, ma prosegue avendo come meta la conca del laghetto di Avostanis o le vette dei dintorni (Creta di Timau, Cima Avostanis, Monte Cuestalta). Non bisogna dimenticare, poi, che la rete dei sentieri che attraversa l’area e si collega anche con Casera Pramasio e con il Passo Pramasio, è inserita in alcune importanti traversate di interesse internazionale, come la Traversata Carnica (che ha il suo corrispettivo, subito al di là del confine, nella Karnischer Höhenweg), il Carnia Trekking e l’itinerario “rosso” della Via Alpina, il sistema di percorsi di montagna che collega Trieste al Principato di Monaco.

19 – Visibilità e capacità di assorbimento visuale: teoria e realtà

La “Relazione Paesaggistica” si dilunga nell’illustrare le teorie alle quali è stato fatto riferimento e la metodologia applicata per stimare gli effetti del nuovo elettrodotto sul paesaggio delle aree attraversate. Viene fatto cenno alla “visibilità” in funzione con le diverse distanze; all’importanza dell’“angolo di visualità”; alla “capacità di assorbimento visuale” in relazione alla semiotica del paesaggio. Il tutto si conclude con un “giudizio di sintesi” sui possibili impatti, che prende in considerazione una serie di fattori: l’assorbimento visuale, il tipo di veduta, la frequentazione del luogo scelto come “punto di vista” e la qualità paesaggistica.

La verifica viene poi effettuata attraverso immagini riprese dai punti di vista ritenuti più significativi e realizzando alcuni foto-inserimenti che simulano la situazione “post-operam”.

Crediamo che sia indiscutibile che le immagini abbiano la capacità di dare l’idea più vicina alla realtà di quello che sarà l’impatto della nuova opera. Proprio per questo e per evitare “manipolazioni” o “deformazioni” diventa fondamentale capire come le fotografie siano state fatte, con quali strumenti, in quale stagione, in quali condizioni di illuminazione, etc. e in quale dimensione siano state riprodotte su carta.

Più di tante parole - ad esempio sulle differenti fasce di percezione (“dominanza visuale”, “presenza” e “percezione visuale”) - sarebbe stato utile riprendere, a differenti distanze, un traliccio e la relativa fascia di bosco tagliata, utilizzando ottiche con focali vicine all’angolo di visione dell’occhio umano. Si sarebbe capito subito, in questo modo, qual è il suo reale impatto visivo. Non dovrebbe essere stato difficile trovare “modelli” da ritrarre, basti pensare, a questo proposito, alla situazione dell’esistente elettrodotto tra Somplago e Tolmezzo, dopo il taglio delle piante a raso avvenuto nella primavera 2009.

Dobbiamo invece rilevare che il S.I.A. non dà nessuna informazione sulle ottiche usate per le riprese fotografiche, lasciando il forte sospetto che siano stati utilizzati, almeno in alcuni casi, obiettivi grand’angolari che hanno l’effetto di rimpicciolire e allontanare l’elettrodotto.

20 - I criteri di scelta dei punti di vista

Nella “Relazione Paesaggistica” del S.I.A. vengono spiegati alcuni dei criteri utilizzati nella scelta dei punti di vista da cui sono state effettuate le riprese fotografiche.

Gli estensori fanno notare, in primo luogo, “come sarebbe stato improprio impiegare una campagna fotografica dove le immagini e le fotosimulazioni fossero limitate a viste ravvicinate dei tralicci (questo o quel sostegno, preso in primo piano, ovvero senza rapporto con lo scenario

complessivo da proteggere)” (cfr. p. 24). Ci si dimentica però di dire che, nell’eventualità che un sostegno sia collocato proprio nelle vicinanze di un punto frequentato (e questo in effetti capita, nel nostro caso, sia per un agriturismo, che per una struttura sportiva e per tratti di viabilità ordinaria e sentieri di montagna segnalati dal Club Alpino Italiano), sarebbe comunque necessaria una fotosimulazione con l’inserimento dell’opera in primo piano. L’importante, come abbiamo detto, è che si utilizzino focali che restituiscano un campo inquadrato simile a quello dell’occhio umano.

Si chiarisce poi, poco oltre, che sono stati privilegiati “i punti cui si può assegnare un livello significativo di frequentazione (continuità nel tempo e pluralità di persone)”, quelli, in particolare, rappresentati “dalle infrastrutture di comunicazione e dai centri abitati” (cfr. p. 27). Anche in questo caso è opportuno far notare che un’interpretazione troppo rigida di questo criterio potrebbe portare ad escludere luoghi di grande interesse naturalistico e paesaggistico per il semplice fatto che si trovano appartati o distanti dalle aree urbanizzate. Facciamo un esempio ipotetico: l’elettrodotto passa nelle vicinanze di una bella cascata (ma potrebbe trattarsi anche di un prato in cui si verifica una particolare fioritura di specie protette) che è motivo di richiamo turistico, ma che è visibile solo in determinati periodi dell’anno (dopo un periodo di abbondanti precipitazioni o nella stagione di scioglimento delle nevi o, per i fiori, all’inizio della primavera). La fotosimulazione non dovrebbe venire effettuata solo perché la località non è frequentata continuativamente?

A noi pare, invece, che sarebbe stata necessaria una attenta “campagna fotografica”, capace di documentare, anche nelle diverse stagioni, le caratteristiche del territorio interessato dal tracciato e di mettere nel giusto rilievo quelle che sono le bellezze e le particolarità di certi luoghi. Solo a partire da questa indagine si sarebbe dovuto arrivare a delle conclusioni sugli effetti prodotti sul paesaggio dall’elettrodotto. L’impressione è così che si sia partiti da alcuni presupposti – la presenza di infrastrutture energetiche è un dato ormai “storico” nei territori alpini a cui ormai si ha fatto l’abitudine (cfr. “Relazione Paesaggistica”, p. 40); la rilevanza quantitativa della linea elettrica è comunque limitata percentualmente a meno dell’1% dell’insieme oggetto della visione e quindi si confonde nell’insieme del paesaggio (cfr. “Relazione Paesaggistica”, p. 24) – per poi dimostrarli con alcune “opportune” immagini fotografiche.

21 – “Punti di vista”: dimenticanze od omissioni?

E veniamo, allora, ad uno dei punti più delicati, su cui si sono incentrate anche le richieste di approfondimento del Ministero dell’Ambiente e della Regione.

Nel S.I.A. erano stati indicati 24 “punti di vista”, individuati percorrendo i “principali assi di fruizione visuale del paesaggio”, da essi, pur con qualche errore di localizzazione (come abbiamo segnalato al punto 14), erano state effettuate altrettante riprese fotografiche. Per solo 13 di essi erano poi stati realizzati i foto-inserimenti che dovevano rendere l’idea della situazione che si sarebbe riscontrata ad opera conclusa. I “punti di vista” utilizzati per i foto-inserimenti erano precisamente i n. 1 (dai dintorni di Cesclans), 2 (dal campo Sportivo di Cavazzo), 5, 5A e uno non numerato (dal Ponte Avons), 8 (da Buttea), 11 (da Priola), 13 (dalla strada per lo Zoncolan), 14 (dai pressi di Cercivento), 17 (dalla S.S. 52 bis), 18 (dal ponte pedonale sul Moscardo), 22 e 22 bis (da Casera di Pramasio Bassa).

In alcuni casi significativi (come la fotografia del P.d.V. 7, scattata dai pressi di Casera Corce in direzione Sud) non è stato, dunque, effettuato il previsto foto-inserimento. Inoltre, abbiamo anche notato - almeno nella copia che abbiamo potuto visionare, depositata presso il Comune di Tolmezzo - che quando il foto-inserimento è stato realizzato, i tralicci e i conduttori, se apparivano visibili, risultavano poco delineati e poco verosimili, mentre non era stato minimamente simulato il taglio dei boschi.

In fase istruttoria, la Commissione Tecnica di V.I.A. aveva così richiesto di “predisporre chiari e precisi foto-inserimenti che mettano a confronto le situazioni ante operam e post operam per le alternative progettuali e di tracciato”. La Regione, da parte sua, “per la valutazione dell’impatto delle opere sul paesaggio” sollecitava “la realizzazione di documentazione fotografica integrativa con foto inserimento e renderings”.

Le Integrazioni al S.I.A. rispondono che: "è stato necessario aggiornare i fotoinserimenti ... si è anche ritenuto opportuno inserire nuove viste per documentare maggiormente gli effetti dell'opera sul paesaggio. In particolare la vista aggiuntiva (P.d.V. 9 bis) è ripresa dal centro di Cercivento di Sotto verso le pendici dello Zoncolan e la valle del Gladegna" (cfr. Integrazioni al S.I.A., "Paesaggio", p. 18).

Il documento recentemente presentato, inspiegabilmente, propone però un numero ridotto di "punti di vista" che, rispetto alla precedente versione, vengono limitati solamente a 13 e assumono una nuova numerazione. I "punti di vista" soppressi sono in realtà 13, perché, oltre al ricordato P.d.V. 9 bis, ne viene aggiunto un altro di nuovo (veduta dalla Centrale di Somplago). Tra i "punti di vista" scomparsi ci sono quello dal Campo Sportivo di Cavazzo, quello verso il torrente Ambiesta (nei cui pressi passerà anche una ciclovia), uno di quelli dal Ponte Avons (tratto ritenuto ad "impatto medio-alto"), quello di Casera Corce, quello verso il rio Costalp, quello da Priola verso il rio Salustri, quello in corrispondenza dell'attraversamento del Torrente Gladegna.

Solo una dimenticanza? Può darsi, a noi pare curioso, però, che in molti di questi casi si trattasse di luoghi in cui i tralicci erano molto vicini al punto di ripresa (in genere una strada statale che si troverebbe ad intersecare la linea elettrica). Praticamente dimezzato è anche il numero dei foto-inserimenti proposti, che restano solo 7 e con la nuova numerazione diventano: P.d.V. 2 ("dai dintorni di Cesclans", da cui la linea non appare visibile), P.d.V. 4 ("dal ponte sul Tagliamento", in riva sinistra del fiume, con la visione di un nuovo traliccio di altezza superiore ai 50 m e dei conduttori), P.d.V. 6 (panoramica "da Buttea" con la vista di cinque sostegni), P.d.V. 9 (dalla "strada dello Zoncolan" con vista verso Cercivento: si scorgono tre tralicci), P.d.V. 9 bis (da "Cercivento di Sotto verso lo Zoncolan", nella quale si distinguono i cavi e due tralicci contro il cielo), P.d.V. 10 ("attraversamento del Torrente But" da cui si vedono due sostegni), P.d.V. 12 ("nei pressi del Confine di Stato", con la vista di almeno quattro tralicci).

Rispetto ai precedenti foto-inserimenti, il segno dei sostegni e dei cavi appare più marcato e realistico, però, anche in questo caso, non è stato simulato il taglio delle piante al di sotto dei conduttori. Risulta del tutto disattesa, poi, la richiesta di presentare immagini ante e post operam per le alternative progettuali e di tracciato.

22 - Alcune considerazioni critiche

Si devono registrare, quindi, notevoli carenze nello Studio di Impatto Ambientale, anche dopo le Integrazioni presentate. La cosa, da sola, sarebbe sufficiente per esprimere un giudizio severo, ma i difetti della documentazione fotografica proposta non si fermano qui.

Tre aspetti ci sembra che vadano, in particolare, segnalati: la mancanza di visioni da vicino, l'utilizzo nelle panoramiche di obiettivi grand'angolari per rendere meno evidente la presenza dell'elettrodotto, l'adozione di alcuni "stratagemmi" che influenzano in modo netto la percezione della realtà. Cerchiamo di illustrarli brevemente, facendo qualche esempio concreto.

Innanzitutto non può non colpire il fatto che, nei foto-inserimenti che sono stati presentati, manchino quasi completamente riprese che abbiano in primo piano un traliccio o i conduttori della linea, probabilmente perché essi sarebbero destinati a suscitare un'impressione troppo negativa. Eppure ci sono numerosi punti in cui l'elettrodotto andrà ad intercettare la viabilità ordinaria o luoghi discretamente frequentati. Pensiamo al superamento della S.S. 52 nei pressi dello svincolo per Caneva di Tolmezzo, oppure all'attraversamento del Torrente Gladegna inquadrato dalla S.S. 465 poco oltre Cercivento, o al traliccio collocato nelle immediate vicinanze del campo Sportivo di Curiedi o a quello previsto in prossimità di Malga Dauda. Per non parlare dei sostegni collocati sui rilievi al di sopra di Casera Pramasio, nei pressi di sentieri C.A.I..

In secondo luogo, sembra evidente l'utilizzo in molte riprese panoramiche di obiettivi grand'angolari. Citiamo, come esempi, l'immagine da Casera Pramasio Bassa verso le montagne circostanti e la fotografia effettuata da Buttea verso Forca Navantes e il Torrente Chiantone. Se l'intenzione era quella di inquadrare una vasta porzione di territorio, allo scopo di rendere un'idea più completa dei luoghi attraversati, questo si poteva ugualmente fare, senza "deformarne" la resa,

utilizzando tecniche ormai diffuse, grazie alla fotografia digitale, come il montaggio in sequenza di più immagini verticali, realizzate con un obiettivo "normale" o una focale leggermente superiore (70 mm).

Per quanto riguarda, infine, alcuni "trucchi" e l'utilizzo di inquadrature "studiate", faremo due esempi significativi.

Dal "Punto di Vista" inizialmente indicato con il numero 2, viene scattata una fotografia verso l'alto, in direzione delle colline che circondano Cavazzo, in cui si vedono in primo piano i tralicci dell'impianto di illuminazione del locale Campo di Calcio. Il commento dell'immagine segnala la presenza di "pali e lampioni per una efficace illuminazione notturna" (cfr. "Relazione Paesaggistica", p. 14), con l'evidente scopo di far intendere che il passaggio dell'elettrodotto si andrebbe ad inserire in un contesto antropizzato e già notevolmente compromesso. In realtà, come abbiamo visto in precedenza, le colline a Sud di Cavazzo presentano un notevole livello di naturalità e di interesse paesaggistico. Bastava spostarsi di qualche metro, in qualsiasi direzione, e la foto sarebbe stata completamente diversa, rendendo la giusta impressione.

L'altro caso che vogliamo segnalare per la sua "scorrettezza" è la fotografia eseguita dalla S.S. 52 bis, all'altezza del Ponte di Zuglio, in direzione del Colle di S. Pietro (Punto di Vista 11 del S.I.A. prima delle Integrazioni). L'immagine è stata scattata probabilmente per mettere in evidenza "i sostegni della linea a 132 kV Tolmezzo-Paluzza SIOT da demolire come compensazione" che appaiono "in primo piano" (cfr. "Relazione Paesaggistica", p. 18). Il commento, però, segnala anche che la "Chiesa di San Pietro (Pieve matrice della Carnia) ... elemento di pregio" che "rientra tra i beni paesaggistici e ambientali" e si inserisce tra le "suggestive testimonianze dell'incontro tra l'uomo e la natura ... non è interessata dal tracciato" (Ibidem). Tanto è stato sufficiente per escluderla dalla verifica degli inserimenti (cfr. "Relazione Paesaggistica", p. 30 e seguenti).

In realtà, anche se la nuova linea elettrica non dovrebbe essere visibile dal fondovalle (sullo sfondo dei boschi che si trovano alle spalle della Pieve), ciò non significa che i numerosi visitatori che raggiungono il colle panoramico su cui sorge questo storico edificio – si tratta di migliaia di persone solo in occasione della suggestiva cerimonia del "Bacio delle Croci", che si svolge ogni anno in coincidenza con la festività dell'Ascensione – non siano "interessati" dalla vista dell'elettrodotto, che passa a oltre un chilometro di distanza, ma all'interno della fascia in cui si verifica un "effetto intrusivo" (cfr. "Relazione Paesaggistica", p. 23, secondo la quale la percezione visuale di un traliccio arriverebbe fino a 3 km).

Quello che vogliamo dire è che ci sembra perlomeno scorretto sostenere che il nuovo elettrodotto non avrà un impatto negativo rispetto alla Pieve di S. Pietro, per il semplice motivo che la vista che si ammira dal cocuzzolo su cui sorge la Pieve ne viene decisamente compromessa.

Come vedremo ora, questo non è, però, l'unico punto su cui andrebbe fatta una verifica.

23 - Ulteriori punti di vista da prendere in considerazione

Tenuto conto della mancata risposta alle richieste avanzate dalla Commissione Tecnica di V.I.A e dalla Regione, riguardo alla necessità di fornire ulteriori simulazioni fotografiche, ci permettiamo di avanzare alcuni suggerimenti.

I punti di vista che riteniamo sia più che opportuno considerare per ottenere, attraverso foto-inserimenti, una effettiva stima degli effetti dell'elettrodotto sul paesaggio, sono quelli di seguito riportati, raggruppati per tipologia. In grassetto, le località che appare assolutamente indispensabile aggiungere per una verifica.

Dalla viabilità principale: vedute dalla S.S. 52 (tratto tra l'ingresso di Tolmezzo Sud e quello di Tolmezzo Ovest) in direzione del Tagliamento; veduta dalla S.S. 52 (ad Ovest del ponte sul But) in direzione del versante del Cuel Maior; **vedute dalla S.S. 52 (poco ad Ovest dello svincolo per Caneva) in direzione del Monte Amariana; veduta dalla S.S. 52 bis (rettilineo del Moscardo) in direzione della Foresta di Pramasio.**

Da centri abitati: veduta da Caneva (in Comune di Tolmezzo) in direzione Sud Ovest; vedute da Uerpa e Vâs (in Comune di Lauco) in direzione di Fornâs e Forca Navantes; vedute da

Fielis (in Comune di Zuglio) in direzione di Forca Navantes e del Monte Dauda; veduta da Cabia (in Comune di Arta Terme) in direzione della Pieve di S. Pietro e del Monte Dauda; **veduta da Sutrio (Chiesa di Ognissanti) in direzione di Priola e di Malga Dauda; veduta da Cleulis (in Comune di Paluzza) in direzione della Foresta di Pramasio e di Casera Pramasio.**

Da luoghi di interesse storico-culturale-naturalistico: **vedute dalla Torbiera di Curiedi (in Comune di Tolmezzo) in direzione Ovest e Sud-Ovest; veduta dalla Pieve di S. Pietro di Carnia (in Comune di Zuglio) in direzione di Forca Navantes e del Monte Dauda;** veduta dalla Torre Moscarda (in Comune di Paluzza) in direzione del Monte Tenchia.

Da impianti sportivi: veduta dalla pista polivalente di guida sicura (in Comune di Tolmezzo) verso il Fiume Tagliamento; vedute dal campo di calcio di Curiedi (in Comune di Tolmezzo) in direzione Ovest e Sud-Ovest.

Da agriturismi e rifugi raggiungibili in auto: **vedute dall'Agriturismo di località Fornâs (in Comune di Tolmezzo) in direzione del Torrente Chiantone e di Vispieries; vedute dal Rifugio Casera Pramasio (in Comune di Paluzza) in direzione Est e Sud.**

Da punti panoramici o frequentati da escursionisti: vedute dal Cuel Maior (in Comune di Tolmezzo) in direzione di Buttea e di Curiedi; **veduta da Casera Corce (in Comune di Zuglio) verso Fornâs e Buttea; veduta da Malga Dauda (in Comune di Zuglio) verso l'elettrodotto; vedute dai Monti: Avostanis, Creta di Timau, Scarniz e Paularo e da Sella Cercevesa verso Passo Pramasio e verso l'elettrodotto.**

Dalla viabilità secondaria: **vedute dalla strada comunale Cavazzo-Cesclans (nei pressi dei prati Falnôr) in direzione del Monte Faeit;** veduta dalla strada comunale Cavazzo-Cesclans (nei pressi del ponte sul Torrente Faeit) in direzione Est; **vedute dalla strada comunale Curiedi-Forca Navantes (in Comune di Tolmezzo) in direzione di Vispieries e Forca Navantes.**

24 - Gli attraversamenti più "devastanti"

Nonostante i limiti e le carenze che abbiamo riscontrato negli elaborati, anche già analizzando le situazioni che sono state documentate con foto-inserimenti si dovrebbe arrivare alla conclusione che l'attraversamento dell'elettrodotto è improponibile in almeno due degli ambiti interessati dal tracciato.

Intendiamo riferirci, oltretutto, a due delle parti del territorio nelle quali la "carta della visibilità" ritiene che la nuova linea elettrica sarà visibile per il più lungo tratto da zone frequentate: quella che da Curiedi raggiunge Forca Navantes, lungo la valle del Torrente Chiantone (interessando i Comuni di Tolmezzo e Zuglio) e quella al di sopra della Foresta di Pramasio che giunge fino al confine di Stato (in Comune di Paluzza).

Al primo ambito, il S.I.A. attribuisce un'"elevata e riconosciuta qualità paesaggistica" (cfr. "Relazione Paesaggistica", p. 31), ma subito precisa che: "la perturbazione introdotta dall'opera appare abbastanza limitata e si stima un impatto medio-alto nella vista verso il torrente e basso all'interno dell'intera zona boscata". Complessivamente "la capacità di assorbimento visuale ... può essere considerata media" (cfr. ibidem), ma, nel "Giudizio di Sintesi", la stessa veniva classificata "alta" (cfr. p. 29).

Il foto-inserimento realizzato sulla panoramica ripresa dal paese di Buttea (P.d.V. 6 nelle Integrazioni al S.I.A.), pur con i difetti che abbiamo evidenziato in precedenza, riesce comunque a dare un'idea dello sconvolgimento che deriverebbe dal passaggio dell'elettrodotto. Si riescono a notare cinque tralicci (gli ultimi due, più lontani, si stagliano contro il cielo) che avranno un'altezza variabile tra i 46 e i 55 metri! Se l'opera venisse realizzata, non riusciamo sinceramente ad immaginare chi continuerebbe a frequentare, nonostante la sua vicinanza con il fondovalle (è raggiungibile da Tolmezzo in una ventina di minuti), una zona che presenta in tutte le stagioni un grande fascino per l'alternarsi spettacolare dei colori (dalle fioriture primaverili degli alberi da frutto, all'accendersi di rosso dei faggi in autunno) e per i panorami che propone, una zona, inoltre, che è molto frequentata da chi raccoglie erbe spontanee e funghi o pratica la mountain bike e che si distingue per ottime produzioni di formaggi e insaccati derivati da allevamenti a conduzione

familiare. Non a caso, recentemente, è stata avviata una interessante attività agrituristica, con trattoria e disponibilità di camere, in località Fornâs, nei cui pressi si dovrebbe installare un traliccio. Da questo punto un vecchio sentiero scende sul torrente, che attraversa su un ponte di pietra, e risale il versante opposto fino a raggiungere la località Case Vâs.

Analoga situazione si presenta per il tratto al di sopra della Foresta di Pramasio, dove la linea attraversa i pascoli della Malga, sale su alcuni rilievi e giunge ad interessare la cresta di confine. Abbiamo ricordato in precedenza le caratteristiche di questa zona, che rientra anche nella ZPS IT 332 1001 "Alpi Carniche", e riveste un grande interesse naturalistico ed escursionistico, collocata com'è al centro di vari itinerari (Traversata Carnica/Karnischer Höhenweg, Carnia Trekking, Itinerario Rosso della Via Alpina). Ci troviamo in una zona di prati d'alta quota, con arbusti e affioramenti rocciosi, dove non esiste vegetazione capace di nascondere o mitigare l'impatto di sostegni alti fino a 61 metri.

Disperato appare il tentativo di far sembrare questi ultimi quasi "trasparenti": "nel fotoinserimento si ha un tipico paesaggio focale - afferma il S.I.A. a p. 236 - che dà risalto alle cime innevate che appaiono come 'fuoco' della visione, distogliendo in parte l'attenzione dai tralicci". Chi ha presente l'elettrodotto che da Obertilliach, attraverso Cima Vallona, arriva in Italia sa bene che tipo di visione ci si deve aspettare.

Il prof. Paolo De Franceschi, appassionato studioso, uno dei maggiori esperti europei di tetraonidi alpini, più volte citato nella Valutazione d'Incidenza per i suoi lavori, descrive nel libro "Alpi Carniche Centrali" (Cierre Edizioni, Verona 1996), due itinerari naturalistici che hanno origine da Casera Pramasio. Commentando l'attività estrattiva presente sulla bastionata della Creta di Timau, così si esprime: "la cava è visibile ormai da buona parte delle cime poste a oriente e a sud della Creta stessa e provoca una sgradevole impressione all'escursionista appassionato della natura" (cfr. p. 67). Possiamo, quindi, immaginare quale sarebbe il suo giudizio sull'elettrodotto.

Applicando la classificazione di capacità di assorbimento visuale, proposta a p. 28 della Relazione Paesaggistica, a noi sembra che, in entrambi questi casi, ci si trovi all'interno della "classe I", vale a dire che in questa situazione l'assorbimento sia impossibile e non si debbano introdurre nuove opere.

25 - Interventi di Mitigazione

Numerosi sono gli accorgimenti e le precauzioni che la Società Alpe Adria Energia dichiara di voler mettere in atto per limitare l'impatto della nuova opera, sia in fase di realizzazione sia una volta che questa sarà ultimata.

Alcuni di essi possono essere considerati senz'altro positivamente (come la riduzione della base dei sostegni; l'utilizzo dell'elicottero per raggiungere alcuni punti disagiati, evitando l'apertura di nuove piste; il taglio "a mosaico" della vegetazione arborea che consente di variare le età dei popolamenti e di creare una eterogeneità ambientale), altri, invece, (come la riduzione del taglio di superficie boschiva, a seguito del previsto innalzamento dei sostegni) non devono essere presi in considerazione perché si riferiscono al precedente progetto e non alla situazione di partenza, altri ancora appaiono contraddittori o non efficaci.

Ci riferiamo, ad esempio, all'aumento della visibilità dei conduttori allo scopo di ridurre la possibilità di collisioni dell'avifauna (con l'effetto, però, di aumentare anche l'intrusione sul paesaggio); alla verniciatura mimetica dei sostegni all'interno dei boschi (cosa che risulta opportuna in una foresta di conifere, ma inutile o controproducente, con il variare delle stagioni, nei boschi di caducifoglie, che più frequentemente si incontrano lungo il tracciato); alla prevista piantumazione di alberi nella ZPS "Alpi Carniche" per bilanciare quelli abbattuti nella Foresta di Pramasio.

L'intenzione sarebbe quella di intervenire su di una superficie due o tre volte superiore a quella disboscata (cfr. Valutazione d'Incidenza aggiornata, "Interventi di mitigazione e compensazione", p. 126), ma questo pare contrastare con la normativa regionale. La L.R. n. 9 del 23.4.2007, "Norme in materia di risorse forestali", prevede all'articolo 43 che la trasformazione del bosco sia subordinata a un rimboschimento conservativo di superficie equivalente. Questo

intervento deve però avvenire "su terreni non boscati sui quali non insistano habitat di interesse comunitario, come individuati nella Direttiva 92/43/CEE".

Infine, dobbiamo rilevare un'ulteriore significativa contraddizione.

Nel precedente S.I.A., nell'elencazione dei criteri seguiti per mitigare l'impatto della nuova opera, si affermava che si era cercato di "contenere l'altezza dei sostegni anche al fine di evitare la necessità della segnalazione per la sicurezza del volo a bassa quota che renderebbe particolarmente visibile l'elettrodotto" ("Relazione Paesaggistica", p. 35, cfr. anche Relazione del S.I.A., p. 238). Questa dichiarazione viene palesemente contraddetta dalla successiva decisione di ridurre il numero dei tralicci, elevandone contemporaneamente l'altezza media da 24 a 34 metri.

26 - Le Compensazioni

Nelle Integrazioni del S.I.A. e nella nuova versione della Valutazione d'Incidenza si ribadisce che il "progetto è accompagnato ... da una massiccia ed onerosa razionalizzazione della rete elettrica esistente, prevedendo come misura compensativa la demolizione di un elettrodotto ad alta tensione tra la stazione elettrica di Somplago e quella di Tolmezzo, nonché di un altro elettrodotto da Tolmezzo a Paluzza per un totale di circa 25 km" (Integrazioni al S.I.A., Vol. III, "Mitigazioni e compensazioni", p. 21).

Per quanto riguarda la linea a 132 kV Tolmezzo-Paluzza SIOT, che sarà ospitata nel tratto a doppia terna del nuovo elettrodotto e per la quale è prevista anche la realizzazione di un tratto a cavo interrato della lunghezza di circa 2 km, pur riconoscendo l'importanza della sua demolizione, bisogna rilevare che i benefici sono in realtà annullati dalla realizzazione della nuova opera, che appare di maggiori dimensioni, è più visibile e attraversa territori in ambienti naturali di particolare pregio ed interesse.

Per quanto riguarda, invece, la linea Somplago-Tolmezzo, per la quale "è prevista ... la costruzione di un nuovo elettrodotto in cavo interrato a 132 kV, in sostituzione del tratto demolito" (S.I.A., p. 66), manca qualsiasi descrizione e specificazione delle sue caratteristiche e del suo tracciato (men che meno sono proposte immagini della situazione attuale e foto simulazioni della situazione post operam), elementi indispensabili per consentire di valutare anche le nuove conseguenze prodotte. Non è dato sapere, cioè, se si utilizzerà l'esistente percorso, che appare di problematica realizzazione e avrebbe un pesante impatto ambientale sui boschi attraversati, o se, invece, si passerà al di sotto della viabilità esistente. In questo caso, però, si presenterebbero alcuni degli inconvenienti (creazione, durante l'esecuzione dei lavori, di sensi unici alternati sulla viabilità ordinaria; possibile intercettazione di falde acquifere; interferenza con biotopi e zone di interesse naturale come la Palude Vuarbis e la Palude das Fontanas; etc.) che, come abbiamo visto, sono stati giudicati dalla Società Alpe Adria Energia sufficienti per scartare l'alternativa dell'elettrodotto interrato da Somplago a Wurmlach.

Questa assenza di informazioni, anche se potrebbero essere fornite successivamente, in sede di presentazione del relativo progetto, rendono di fatto incerta e non valutabile questa proposta di compensazione.

Sulla disponibilità ad effettuare rimboschimenti ci siamo già soffermati in precedenza.

Rimangono così da considerare solo gli interventi indicati dal Piano di Gestione Faunistica, all'interno della ZPS "Alpi Carniche", che prevedono l'esecuzione di alcuni sfalci e diradamenti della vegetazione per favorire la presenza e la riproduzione dell'avifauna e che i proponenti si dichiarano disponibili ad attuare. Pur ritenendoli utili, si tratta, come si può ben capire, veramente di poca cosa.

Per chi ha avuto la pazienza e la cortesia di leggerci fino a questo punto, ci auguriamo che la stessa cosa non venga detta degli argomenti che abbiamo esposto in queste osservazioni.

Tolmezzo, 20 gennaio 2010

Marco Lepre - Legambiente della Carnia

